



CASA DE LA LITERATURA PERUANA

**Material bibliográfico sobre la obra del arquitecto Rafael Marquina y su
influencia en el diseño de la Estación Desamparados
-Informe de investigación-**

Equipo de Arquitectura de Casa de la Literatura Peruana

Lucía Ganoza Bogdanovich

31 de marzo del 2023

Material bibliográfico sobre la obra del arquitecto Rafael Marquina y su influencia en el diseño de la Estación Desamparados

Este documento contiene un registro y análisis de fuentes históricas, archivos históricos y/o material bibliográfico de la obra del arquitecto Rafael Marquina y su influencia en el diseño de la infraestructura de la Ex-Estación Desamparados y de los eventos sísmicos en Lima, especialmente el de 1940, y su repercusión en la infraestructura de la Estación Desamparados. Asimismo, registra información histórica del uso del concreto armado en las edificaciones a inicios de 1910 e identifica su empleo en el proceso constructivo de la Ex-Estación Desamparados y las intervenciones realizadas en el edificio principal del edificio que hoy ocupa Casa de la Literatura Peruana.

1. Registro y análisis de fuentes históricas, archivos históricos y/o material bibliográfico de la obra del arquitecto Rafael Marquina y su influencia en el diseño de la infraestructura de la Ex-Estación Desamparados.

a) L. Jiménez, M. Santivañez, Rafael Marquina arquitecto, Universidad Nacional de Ingeniería, Instituto de Investigaciones, Lima, 2004

En el libro sobre Rafael Marquina de L. Jiménez y M. Santivañez, se habla del contexto en el que llega a Perú y ejecuta los proyectos donde se suma la llegada de arquitectos formados en el extranjero tales como: Emile Robert, francés que hizo la tumba de los héroes y Palacio Legislativo, Julio Lattini, quien desarrolló el Teatro Municipal; Claude Sahut, quien hizo casa Oeschle y Ricardo de la Jaxa Malachowski.

“Finalmente, a la llegada de todos estos arquitectos extranjeros, se sumó la de Rafael Marquina y Bueno. Fue formado en la Universidad de Cornell en Filadephia, siguiendo las lecciones de la Beaux Arts de París. Su primera obra pública fue la estación Desamparados, encargada por el estado. De líneas académicas, se empleó en ella una novedosa técnica constructiva en acero y concreto armado, que precedería a la modernización de la construcción a darse en el Perú a partir de los años de la década de 1920.”

También se hace mención al estilo arquitectónico de la época y al uso de materiales importados como la llegada del acero y concreto. “Por otro lado, tenemos otras obras con influencia externa más acentuada, y que en algunos casos llegan no solo a utilizar

planteamientos y esquemas traídos de fuera, sino incluso a la importación de los materiales y acabados empleados”. Esto se complementó con la llegada de arquitectos extranjeros que tuvieron una formación en la línea de la arquitectura Beaux Arts. Ellos vinieron contratados por el Estado o por entidades privadas de cierto poder económico, como bancos o algunas casas comerciales. (...) Finalmente, a la llegada de todos estos arquitectos extranjeros, se sumó la de Rafael Marquina y Bueno. Fue formado en la Universidad de Cornell en Filadelfia, siguiendo las lecciones de la Beaux Arts de París. Su primera obra pública fue la Estación de Desamparados, encargada por el Estado. **De líneas académicas se empleó en ella una novedosa técnica constructiva en acero y concreto armado, que precedería a la modernización de la construcción a darse en el Perú a partir de los años de la década de 1920.**

A estas obras construidas se suman otros tantos proyectos, algunos ejecutados posteriormente y otros no, como el Palacio de Gobierno, la Biblioteca Nacional, la Municipalidad de Lima, el Palacio Arzobispal, la monumental Basílica de Santa Rosa, así como un gran hotel para Lima; obras que reflejan un creciente progreso material en el país de la época.

En general, la arquitectura de este período refleja la situación de cambio que se daba en todos los niveles y el espíritu de la época, lo que, visto en retrospectiva, entendemos como el inocultable afán de estar al día a nivel tecnológico y cultural; eso explica la limitada apertura a todo lo foráneo, sin ningún tipo de distinciones. Fueron bienvenidos tanto lo académico como lo pintoresco, el barroco francés como el morisco español, e inclusive el Art Nouveau, desprovisto ya de su original sentido de protesta ante el academicismo, tomado más bien como decoración en todo tipo de esquemas, sin mayor reflexión de por medio.

No existía todavía un conocimiento ni una conciencia de lo que debía o no incorporarse a nuestra cultura arquitectónica. Se dejaron de lado los aportes de la tradición, logrados a lo largo de trescientos años de historia, a favor de un progreso y adelanto entendidos como la búsqueda de una nueva identidad dentro de lo moderno, de una nación que aún no cumplía cien años de vida independiente. Incorporar esta tradición propia a la imagen de un país moderno consciente de sus valores fue justamente la labor que atañía a los arquitectos de este período. Fue así como lo entendió el arquitecto Rafael Marquina en todo su desempeño profesional y docente.”

b) ORREGO, Juan Luis, Lima 1: El corazón de la ciudad, Aguilar, Lima, 2013.” La Prensa, 22-09-12

Sobre el diseño de la Estación Desamparados “fue diseñado por el arquitecto Rafael Marquina y construido entre 1911 y 1912 para ser la estación principal del Ferrocarril Central (...) Su nombre se explica porque se situaba junto a la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados, un templo jesuita que resultó demolido en 1937 para dar lugar al jardín posterior de Palacio de Gobierno. Fue el primer gran edificio construido en el Perú para servir a un sistema de transporte masivo. En la construcción fueron utilizados materiales

nuevos, como concreto armado, y modernas técnicas, como mallas de hierro y estructuras de acero. Su fachada, con tres pisos, combina elementos de diversos estilos bajo una pauta académica, y tiene un aspecto imponente, que se realza desde lejos, pues sirve como fondo al jirón Carabaya. La distribución interior asegura un traslado fluido de los pasajeros entre los niveles de la calle, el andén y la vía férrea. Destacan las bancas de hierro forjado con madera, la amplia escalera principal y el estupendo vitral art nouveau fabricado por la firma inglesa Mallowes. La fachada posterior, que da hacia el río, es simple y funcional, para facilitar el servicio ferroviario.

La estación fue popular entre los limeños no tanto por el servicio hacia la sierra central como porque desde allí se partía hacia localidades más cercanas, como Chaclacayo o Chosica, adonde familias enteras acudían los fines de semana para alejarse del húmedo invierno capitalino.” (p.133).

Estación de Desamparados

“Este edificio fue diseñado por el arquitecto **Rafael Marquina y construido entre 1911 y 1912** para ser la estación principal del Ferrocarril Central (...) Su nombre se explica porque se situaba junto a la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados, un templo jesuita que resultó demolido en 1937 para dar lugar al jardín posterior de Palacio de Gobierno. Fue el primer gran edificio construido en el Perú para servir a un sistema de transporte masivo. En la construcción fueron utilizados materiales nuevos, como concreto armado, y modernas técnicas, como mallas de hierro y estructuras de acero. Su fachada, con tres pisos, combina elementos de diversos estilos bajo una pauta académica, y tiene un aspecto imponente, que se realza desde lejos, pues sirve como fondo al jirón Carabaya. La distribución interior asegura un traslado fluido de los pasajeros entre los niveles de la calle, el andén y la vía férrea. Destacan las bancas de hierro forjado con madera, la amplia escalera principal y el estupendo vitral art nouveau fabricado por la firma inglesa Mallowes. La fachada posterior, que da hacia el río, es simple y funcional, para facilitar el servicio ferroviario.

La estación fue popular entre los limeños no tanto por el servicio hacia la sierra central como porque desde allí se partía hacia localidades más cercanas, como Chaclacayo o Chosica, adonde familias enteras acudían los fines de semana para alejarse del húmedo invierno capitalino.” (p.133).

c) Diario La Prensa, 22-09-12. Sobre el actual edificio

“La nueva estación de Desamparados”

Será inaugurada esta tarde en fiesta sencilla, la magnífica estación que la Peruvian Corporation ha hecho construir en el lugar que ocupaba la vieja estación de Desamparados, destruida en buena hora por un incendio. La nueva estación será sin duda una de las mejores de su género para este lado de América del Sur, pues para su construcción se ha consultado no sólo la comodidad de los pasajeros, sino que se ha hecho derroche de elegancia en ella.

La magnitud de los negocios del ferrocarril Central y la importancia de nuestra ciudad, reclamaban siempre una estación como ésta, que llenará ampliamente las necesidades de Lima.

Pero el mejor éxito de estos trabajos, han sido incansables vigilantes ellos, el señor Morkill, gerente de la Peruvian Corporation y Mr. Feehan, gerente del Ferrocarril Central del Perú. A esta obra se dio comienzo, con gran empeño y actividad, en octubre de 1911. Los planos fueron hechos por el reputado arquitecto, señor Rafael Marquina, y acusan la verdadera competencia de este profesional, pues el edificio no puede ser mejor dotado de comodidades ni con las oficinas mejor dispuestas.

Toda la obra está hecha de fuertes columnas de cemento armado. Entre estas, formando las paredes, hay telares de ladrillos huecos. Los techos, son, también, de cemento armado. Las puertas y ventanas, recias y vistosas, son de cedro americano, construidas en Estados Unidos. La fachada principal es hecha de piedra artificial y ostentará un reloj un reloj especialmente trabajado para la Empresa del Ferrocarril Central, con un juego de campanillas, idéntico al del Parlamento de Londres.

Los faroles que se pondrán sobre los dos patios, y que aún no han sido colocados, revelan un gusto extraordinario. Se han construido en Inglaterra.

La mueblería, lujosa, fuerte, severa, y apropiada también, se ha hecho en Estados Unidos. La planta baja está dedicada exclusivamente a los servicios de la estación: salones de espera, etc...etc. Habrá un restaurante bien montado.

Los pasajeros de 1a., y 2a. Clase, quedarán separados, lo mismo que los que vienen a Lima y los que salen de esta Capital.

El segundo piso ha sido destinado, en su mayor parte, para las diversas oficinas de la empresa. Todas ellas han sido construidas, formando una larga hilera que van a terminar en el despacho de la gerencia. Son muy amplias, admirablemente ventiladas y con mucha luz. Todas las oficinas tienen comunicación entre sí y están de tal modo distribuidas, que el jefe de todas ellas las domina desde su bufete por ventanas dispuestas con gran habilidad para el caso.

En la sección de movimiento general trabajan, en una larga mesa, más de sesenta empleados, cuyas labores están relacionadas entre sí y se facilitan grandemente por el sistema enunciado. La oficina del gerente general del Ferrocarril Central del Perú, Mr. Feehan, es no sólo cómoda sino lujosa. Desde las ventanas de ella se domina todo el amplio andén de la estación y se vigila perfectamente el movimiento de trenes en las diversas líneas que se tenderán, a fin de que no haya confusión en el servicio de salida de convoyes para diversos lugares. En esta oficina se ostenta el retrato de don Enrique Meiggs, fundador de la empresa.

En este mismo piso, que está a nivel de la calle, están las boleterías y el teléfono, para el servicio del público.

La obra ha demandado un gasto de 40,000 libras, y se hallará completamente terminada

dentro de dos meses.

El edificio, que ocupa un área de tres mil metros cuadrados, consta de tres pisos: el primero, destinado al servicio de pasajeros; el segundo, a las oficinas generales, y el tercero, servirá de alojamiento al gerente.

El departamento de equipajes se conservará en el mismo sitio que hasta hoy, aunque se ha mejorado, ensanchándolo convenientemente.

La construcción se ha llevado a cabo la inmediata y entusiasta vigilancia del gerente Mr. Feehan y de los señores A. Norris, ingeniero encargado de la parte administrativa, y R. Marquina y Bueno, arquitectos.

A la laboriosidad de estos señores débese el que la construcción haya sido casi concluida rápidamente, con el resultado más satisfactorio.

Un detalle importante. El monumental reloj que coronará la fachada del elegante edificio, es de los mejores de su clase. Su esfera mide metro y medio de diámetro y tiene un juego de campanas que marca horas, medias horas y cuartos de hora. La mayor de esas campanas pesa dos mil kilos y sus sonidos se oirán constantemente hasta la plaza de la Exposición y, a favor del viento, hasta Miraflores. Este reloj señalará con una música especial la prevención para la salida de los trenes.

d) GARCÍA BRYCE, José (1980), "La arquitectura en el Virreinato y la República". En: Historia del Perú, tomo XII. Editorial Juan Mejía Baca: Lima.

“La estación de Desamparados constituye el principal ejemplo de su tipo en el Perú. (...) El edificio posee una fachada simétrica provista de un orden gigante de pilastras, colocada a eje con la calle Pescadería. Como el de la Casa de Correos de 15 años antes, su interior posee singular interés por la secuencia de los espacios colocados a lo largo del eje central, el vestíbulo, una escalinata descendente, y la sala de espera de primera clase” (124)

“El nuevo edificio para la Estación del Ferrocarril Central de Desamparados (el anterior se había incendiado) fue la primera obra pública proyectada por Rafael Marquina. Recibió este encargo cuando se encontraba trabajando como arquitecto del Estado en la Sección-Técnica del Ministerio de Fomento, en el año 1911. "La importancia cívica que, por el rol prominente que poseían los ferrocarriles como medio de transporte de pasajeros, tenían las estaciones ferroviarias, incidió sin duda en la creación de esta obra, así como también la significación económica que poseía el Ferrocarril Central" 1. El proyecto fue, desde sus primeras etapas, sometido a la consulta de diferentes instancias de la Sección Técnica, razón por la cual se hicieron diversas modificaciones, en consideración a las observaciones planteadas en los informes respectivos (ver anexo 2).

La Estación se ubica en la margen del río Rímac, en el Jirón Ancash, al lado del Palacio de Gobierno; en un terreno con un desnivel de cinco metros en bajada hacia el río. El volumen se alinea exactamente a eje con el Jirón Carabaya, y se convierte en el remate de su perspectiva. Se retira del plomo respecto al Jirón Ancash para ampliar la visual frontal a toda la

elevación principal y abrir la llegada hacia la parte posterior del Palacio de Gobierno, haciendo más fluido el espacio público urbano ante él conformado. Al retirarse del plomo de la calle y separarse físicamente del vecino inmediato, el edificio se desprende de la manzana en la cual está ubicado, alterando la morfología urbana de la calle, para adquirir presencia como objeto aislado y ganar frentes. Esto le permite, por otro lado, disponer de un área más regular, distanciada de los irregulares límites del lote, así como tener el preciso remate axial de la calle.

El volumen es compacto y horizontal, masivo y contundente firmemente asentado en el terreno en sus dos niveles visibles¹ desde la calle; y -en contraste con la fuerza y el carácter magnificados en el frente urbano- ligero, calado y suspendido del suelo por una columnata, en sus tres niveles hacia el río. En general, el volumen es de una geometría muy regular, salvo en su parte posterior, ligeramente girada en respuesta a las condicionantes del entorno.

La composición de las elevaciones responde a los criterios del academicismo ecléctico propugnados por la Ecole de Beaux Arts de París. Esto se evidencia en el frente principal -simétrico y monumental, consecuente con el planteamiento urbano. La elevación es una composición cerrada construida a partir de trazos reguladores y proporciones geométricas, las mismas que ordenan y relacionan las diferentes partes entre sí. Esto se logra con la iteración de un módulo en unidades mayores y menores que dan escala a cada elemento según su función dentro de la composición total de la elevación, dando variedad y unidad al conjunto.

La elevación principal tiene la proporción horizontal exacta de tres módulos cuadrados, que se dan en forma virtual, a partir de los cuales se construyen cinco cuerpos verticales. El cuerpo central es de proporción 2 a 1, cuya mitad es coincidente con el punto superior del arco de ingreso, de proporción áurea; rematado por un tercer módulo en su parte superior (por encima de la cornisa). Los cuatro cuerpos restantes son de proporción 3 a 1, en donde las dos partes inferiores están evidenciadas por el tratamiento almohadillado de sus superficies, en las que se encuentran los arcos rebajados del ingreso, y la superior, por una columnata dórica diástila, flanqueada por una hilera de ventanas de proporción 2 a 1 que atraviesa toda la elevación, inclusive el cuerpo central.

Estas cinco calles están divididas por cuatro pilastras que contienen a su vez columnas dóricas gemelas de orden gigante, asentadas en grandes plintos pedestales que acentúan la intención monumental del edificio. Todo el conjunto está enmarcado entre dos pilastras almohadilladas y una gran cornisa de la misma sección que las pilastras, que presenta una fila de grandes dentículos sobre las tres calles centrales. Por encima de la cornisa destaca una balaustrada que hace una transición con el remate de la calle central.

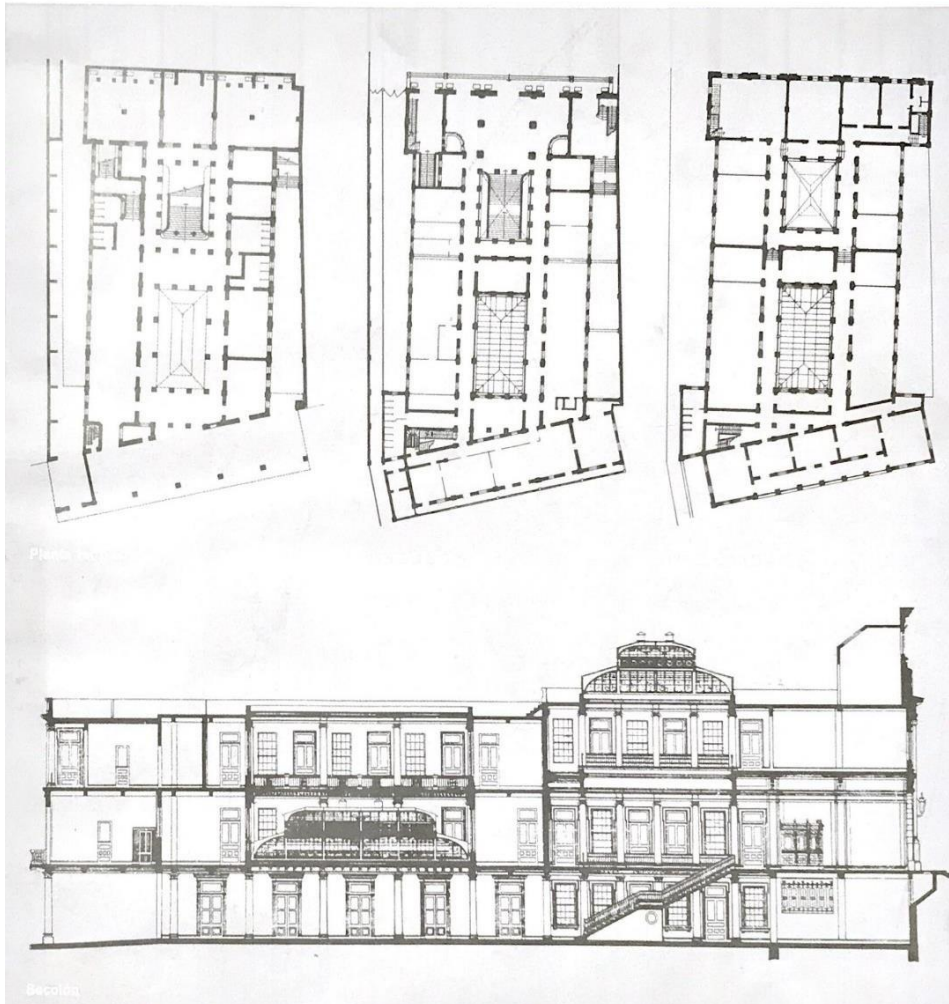
Dadas las características de la elevación principal, ésta denota un magistral manejo de las reglas académicas de composición, por una parte; mientras que, por otra, la elaboración de los elementos empleados es de carácter ecléctico.

Columnas dóricas pareadas, almohadillado, plintos, órdenes gigantes, entablamentos partidos, balaustres interrumpidos, etc., son elementos tomados de diversos repertorios empleados en la composición de esta elevación que Marquina retomó recurrentemente para ir depurando a lo largo de su obra.

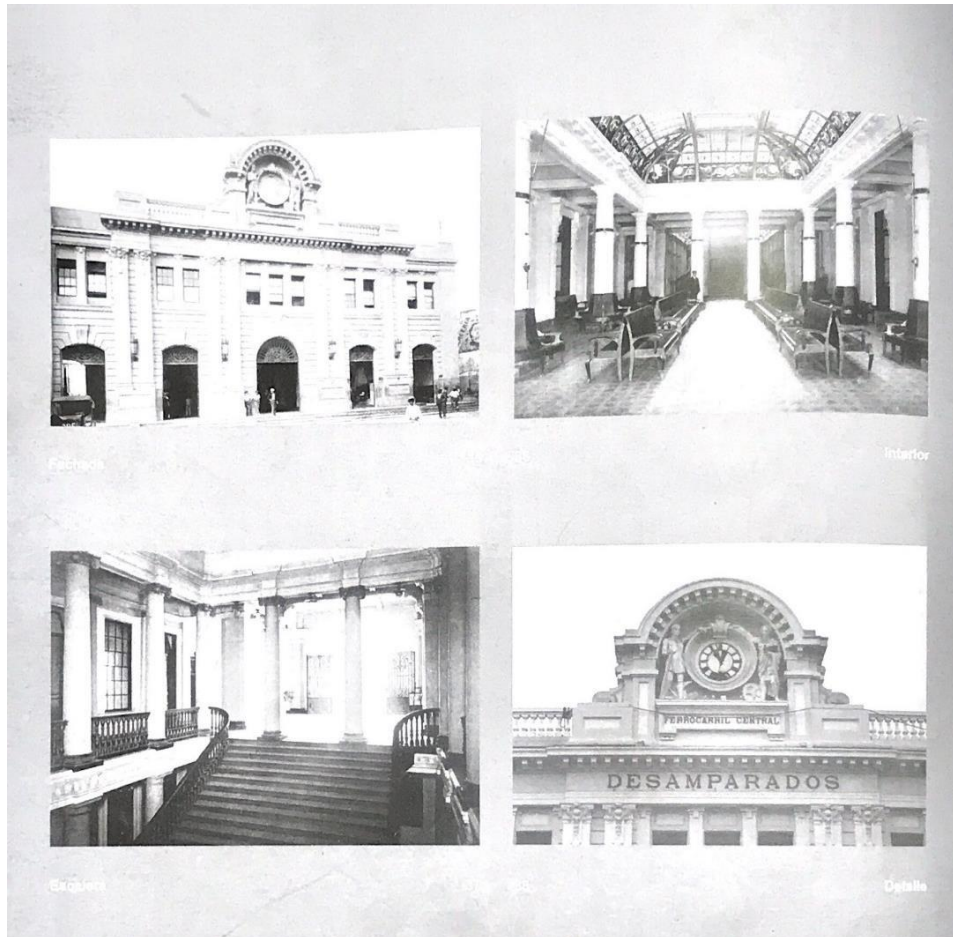
La planta sigue el esquema simétrico planteado desde ya en la elevación, de acuerdo a sus principios compositivos. Se plantea un cuerpo transversal al comienzo y otro al final de la secuencia funcional, limitando el desarrollo longitudinal del cuerpo central público, articulador de todas las funciones confluentes hacia él. Acompañan a este cuerpo otros dos, laterales y secundarios, donde se desarrollan todas las funciones de carácter estático o privado. Además, la composición de sus trazos reguladores responde a proporciones definidas (2 a 1) según módulos, los cuales buscan una correspondencia espacial. La secuencia de espacios públicos (hall o vestíbulo, escalera principal, sala de espera y abordaje) es fluida, dada la directa integración entre sí. El hall distribuye las funciones privadas del nivel de ingreso y las públicas a través del gran espacio de la escalera de triple altura, conformado horizontalmente por corredores de distribución y columnatas, y rematado cenitalmente por una farola de vitral. Bajando la escalera, se accede a otro espacio abierto a través de una llegada flanqueada por una columnata, creándose así un brusco cambio de escalas y un efecto de sorpresa respecto al espacio de la sala de espera. Éste, al igual que el espacio de la escalera, está techado por una farola, que le da una sensación de apertura y luminosidad por la transparencia del vitral, y se convierte así en el espacio más importante de la estación. Terminando la secuencia, el espacio de abordaje - techado, pero abierto en sus tres lados es la transición final con el exterior. En términos generales, la integración de los diferentes espacios públicos es uno de los aspectos mejor logrados en esta obra. Estos espacios, no obstante, no se manifiestan hacia fuera; se plantean como temas de desarrollo individuales y excluyentes al exterior, constituyéndose asimismo las elevaciones en temas independientes respecto del interior. Los cambios de escala y elementos arquitectónicos empleados en la definición de los diferentes espacios dotan de variedad y riqueza perceptual a la secuencia planteada, dándole una coherencia a nivel de todo el conjunto, en forma consecuente con las variables de diseño asumidas. En los aspectos constructivos, todos los materiales utilizados fueron importados (ver anexo 2), convirtiéndose también este edificio en uno de los primeros en emplear nuevos sistemas constructivos. El concreto armado con estructuras de fierro y el novedoso expanded metal son los aportes más importantes para la tradición de la construcción local, así como el uso del vitreaux en las farolas (Art Nouveau), importadas de Inglaterra.”

García Bryce, José. La arquitectura en el Virreinato y la República». Lima, 1980.

Rafael Marquina Arquitecto, Universidad Nacional de Ingeniería, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y artes –Instituto de investigaciones 2004, P.54 y 57



Fuente: Rafael Marquina Arquitecto, Universidad Nacional de Ingeniería, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y artes –Instituto de investigaciones, 2004



Fuente: Rafael Marquina Arquitecto”, Universidad Nacional de Ingeniería, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y artes –Instituto de investigaciones 2004



Fuente: Rafael Marquina Arquitecto”, Universidad Nacional de Ingeniería, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y artes –Instituto de investigaciones 2004

“Toda la obra está hecha de fuertes columnas de cemento armado. Entre estas, formando las paredes, hay telares de ladrillos huecos. Los techos, son, también, de cemento armado. Las puertas y ventanas, recias y vistosas, son de cedro americano, construidas en Estados Unidos. La fachada principal es hecha de piedra artificial y ostentará un reloj un reloj especialmente trabajado para la Empresa del Ferrocarril Central, con un juego de campanillas, idéntico al del Parlamento de Londres.

Los faroles que se pondrán sobre los dos patios, y que aún no han sido colocados, revelan un gusto extraordinario. Se han construido en Inglaterra.

La mueblería, lujosa, fuerte, severa, y apropiada también, se ha hecho en Estados Unidos. La planta baja está dedicada exclusivamente a los servicios de la estación: salones de espera, etc...etc. Habrá un restaurante bien montado.

Los pasajeros de 1a., y 2a. Clase, quedarán separados, lo mismo que los que vienen a Lima y los que salen de esta Capital.

El segundo piso ha sido destinado, en su mayor parte, para las diversas oficinas de la empresa. Todas ellas han sido construidas, formando una larga hilera que van a terminar en el despacho de la gerencia. Son muy amplias, admirablemente ventiladas y con mucha luz. Todas las oficinas tienen comunicación entre sí y están de tal modo distribuidas, que el jefe de todas ellas las domina desde su bufete por ventanas dispuestas con gran habilidad para el caso.

En la sección de movimiento general trabajan, en una larga mesa, más de sesenta empleados, cuyas labores están relacionadas entre sí y se facilitan grandemente por el sistema enunciado. La oficina del gerente general del Ferrocarril Central del Perú, Mr. Feehan, es no sólo cómoda sino lujosa. Desde las ventanas de ella se domina todo el amplio andén de la estación y se vigila perfectamente el movimiento de trenes en las diversas líneas que se tenderán, a fin de que no haya confusión en el servicio de salida de convoyes para diversos lugares. En esta oficina se ostenta el retrato de don Enrique Meiggs, fundador de la empresa.

En este mismo piso, que está a nivel de la calle, están las boleterías y el teléfono, para el servicio del público.

La obra ha demandado un gasto de 40,000 libras, y se hallará completamente terminada dentro de dos meses.

El edificio, que ocupa un área de tres mil metros cuadrados, consta de tres pisos: el primero, destinado al servicio de pasajeros; el segundo, a las oficinas generales, y el tercero, servirá de alojamiento al gerente.

El departamento de equipajes se conservará en el mismo sitio que hasta hoy, aunque se ha mejorado, ensanchándolo convenientemente.

La construcción se ha llevado a cabo la inmediata y entusiasta vigilancia del gerente Mr. Feehan y de los señores A. Norris, ingeniero encargado de la parte administrativa, y R. Marquina y Bueno, arquitectos.

A la laboriosidad de estos señores débese el que la construcción haya sido casi concluida rápidamente, con el resultado más satisfactorio.

Un detalle importante. El monumental reloj que coronará la fachada del elegante edificio es de los mejores de su clase. Su esfera mide metro y medio de diámetro y tiene un juego

de campanas que marca horas, medias horas y cuartos de hora. La mayor de esas campanas pesa dos mil kilos y sus sonidos se oirán constantemente hasta la plaza de la Exposición y, a favor del viento, hasta Miraflores. Este reloj señalará con una música especial la prevención para la salida de los trenes.

Fuente: Diario La Prensa, 23-09-1912, “Inaugurando la estación de Desamparados. La ceremonia de ayer”.

“Su construcción data de 1912, cuatro años después de que se culminaron los trabajos de la línea del Ferrocarril Central de Lima a Huancayo. (...) La construcción de la primitiva Estación de Desamparados significó un problema de orden legal, como consecuencia de las expropiaciones y compra de los terrenos e inmuebles a que obligó el emplazamiento elegido. En el siglo XVII, la parte principal del terreno que ocuparía la principal estación de tren en Lima había sido del Convento de Desamparados, ubicado detrás de la importante Iglesia de Desamparados que desgraciadamente fue destruida en 1937. Después de la expulsión de los jesuitas, la iglesia y convento se destinaron a clérigos misioneros; pero desde los primeros años de la República, el terreno en cuestión había pasado a ser propiedad particular. Años más tarde, el 12 de mayo de 1876 se efectuó la compra por valor de 50 000 soles de la mitad de la finca situada en las calles de Desamparados y Rastro de San Francisco, propiedad de don José María Sancho Dávila, para la estación del ferrocarril.(...)Esta antigua estación fue también la última parada del tren que unía el Callao con Lima; y continuó prestando sus servicios hasta fines del año 1910 en que la Peruvian Corporation ordenó su demolición para dar paso a la construcción del actual edificio.

La nueva estación exigía un diseño digno de la primera estación ferroviaria del país. El proyecto finalmente fue presentado por el arquitecto Rafael Marquina, quien también nos dejó otras obras suyas de importancia en Lima como el edificio del Hotel Bolívar y los portales de la Plaza San Martín. Años más tarde, en 1930, Marquina hizo historia cuando junto con Ricardo de Jaxa Malachowsky, Bruno Paprokj, Héctor Velarde, Emilio Harth-Terré, Julio Haaker Fort y otros integró la primera junta directiva de la Sociedad de Arquitectos del Perú. “Vieja Estación de Desamparados representa estilo republicano. Este es el primero de tres artículos escritos, especialmente para LA PRENSA, por el arquitecto Humberto Rodríguez Camilloni sobre la Estación de Desamparados. Él es Jefe del Departamento de Investigación, del Centro de Investigación y Restauración de Bienes Monumentales.

Diario La Prensa, 11- 06-197

Portada Monumental

Al inaugurarse la Estación de Desamparados en 1912, durante el gobierno de Augusto B. Leguía, Lima se embelleció con una flamante Portada Monumental. Y hoy su fachada

simétrica de proporciones rectangulares guarda estrecha unidad y armonía con los edificios del ambiente urbano que comenzando en la primera cuadra del Jirón Áncash, llega a desembocar en la Plazuela de San Francisco. Urbanísticamente, la portada desempeña de manera eficaz dos importantes funciones: longitudinalmente, contribuye a la definición de la calle frente a la cual está alineada; y transversalmente, sirve de fondo al Jirón Carabaya.

La mayor extensión horizontal dada por las cinco puertas de ingreso se encuentra balanceada por las fuertes verticales de los pares de pilastras toscanas en la parte **central y los muros lisos de los extremos. Por otro lado el sector central flanqueado por los pares de pilastras da la impresión visual de hallarse en un diferente plano del resto de la fachada debido a la gruesa cornisa dentada que soporta, proyectándose ésta hacia adelante. Contribuyeron también a este efecto el coronamiento final de los segmentos de balaustrada y el magnífico reloj que nos recuerda apropiadamente el uso del edificio.** Visto desde el Jirón Carabaya, con el cual coincide en su principal eje de simetría, el sector central de la fachada con sus tres puertas llega a evocar el motivo clásico de un arco de triunfo, sin duda una intención consciente de parte del proyectista.

“Farola ejemplo de Art Nouveau tiene Estación de Desamparados”

N. de R.- Este es el segundo de tres artículos escritos especialmente para LA PRENSA, por el arquitecto Humberto Rodríguez Camilloni sobre la Estación de Desamparados. Él es Jefe del Departamento de Investigación, del Centro de Investigación y Restauración de Bienes Monumentales.

En el primer piso, el hall que sirve también de sala de espera tiene toda la dignidad de un atrio clásico grecorromano. Altas columnas toscanas recuerdan la columnata del pórtico de entrada en la fachada posterior, pero aquí sostienen un “correcto” entablamiento clásico compuesto de arquitrabe friso con triglifos y cornisa. Sobre estas formas clásicas se levanta una impresionante estructura metálica que sostiene una bellísima farola de vidrio. La luz radiante se filtra a través de caprichosos diseños multicolores que contrastan con la blancura de las columnas; y hacen pensar en los delicados dibujos del artista inglés William Morris (1834-1896). En realidad, la farola es un excelente ejemplo del Art Nouveau en todo su esplendor. Su diseño fue encargado a la firma inglesa Mellowes and Co. Ltd. de Sheffield y Londres. Según nos fue posible constatar, gracias a la gentil colaboración del Ing. Angel Bottino Mayorga, los planos originales traídos a Lima especialmente para esta obra aún se conservan en el Archivo de Desamparados.

Comuníquese la sala de espera con el segundo piso que da salida a la calle mediante una maravillosa escalera monumental, única en su tipo en todo Lima. La escalera se levanta majestuosamente a todo lo ancho dentro de un segundo atrio de columnas de orden compuesto; pero que se repite también esta vez en el segundo y tercer piso. Todo el énfasis está puesto aquí en la verticalidad; y las columnas poderosamente arrastran la mirada del espectador hacia el techo, donde se ubica otra farola de luz arrebatadora. Este ambiente es palacial y una perfecta resolución climática a la progresión espacial iniciada

en el pórtico de entrada del primer piso. En la secuencia final, todo pasajero subiendo por la “escalera real” podría sentirse como un rey al entrar en la Ciudad.

La Estación de Desamparados es uno de los primeros edificios de concreto armado que se construyeron en Lima. Prueba de su noble construcción se tuvo en los terremotos de 1940 y 1970, ya que no sufrió daño alguno. Sin embargo, aunque parezca increíble, lo que no ha podido hacer la fuerza de la naturaleza se propondría realizar la mano irresponsable del hombre. La piqueta destructora movida por un mal entendido concepto de “progreso” y “modernismo” amenazan esta vez con la demolición de Desamparados para permitir la construcción de la vía expresa y Malecón del Rímac.

Diario La Prensa, 12-06-1973

“Por su valor histórico deben preservar Desamparados”

N. de R.- Este es el último de los tres artículos, escritos especialmente para LA PRENSA, por el arquitecto Humberto Rodríguez Camilloni sobre la Estación de Desamparados. Él es Jefe del Departamento de Investigación, del Centro de Investigación y Restauración de Bienes Monumentales.

Evidentemente este anuncio fue hecho por las autoridades de la Municipalidad de Lima sólo en base a un antiguo proyecto vial motivado por la necesidad de aliviar la congestión del tránsito en el centro de la ciudad. No se consideró entonces la importancia de la Estación de Desamparados como monumento histórico artístico, al igual que su valor urbanístico en el sector de la Ciudad que incluye al Conjunto Monumental de San Francisco. Hoy día el Concejo Provincial de Lima ha demostrado felizmente un interés sincero por salvar el Patrimonio Monumental de la Ciudad al ofrecer costera la financiación de la obra del Convento de San Francisco. Estamos seguros que existe ahora también un renovado criterio de renovación urbana que piensa poner fin de una vez por todas a la trágica política cataclísmica que ha venido destruyendo Lima peor que cualquier terremoto en su historia.

Es indispensable que se vuelva a examinar con más cuidado lo que aún queda por realizarse del proyecto del Malecón Rímac para se planteen nuevas soluciones antes de que sea demasiado tarde. Creemos que el Concejo Provincial de Lima podría y debería asumir esta responsabilidad consciente de la importancia de Desamparados y el ambiente urbano aledaño de San Francisco. Por su valor histórico y artístico, la Estación de Desamparados merece ser preservada en su integridad. Es tiempo de reconocer nuestra obligación de respetar el Patrimonio Nacional porque no es propiedad exclusiva de los hombres del presente. También las generaciones futuras tienen derecho a ello. No desamparemos la Estación de Desamparados. **Diario La Prensa, 13-06-73**

LA PRENSA, Lima, domingo 22 de setiembre de 1912

La nueva estación de Desamparados

INGHURST
Nacional
ación

van á fijar con acier-
ntaciones que asegu-
ha de las institucio-
ormal y lógico desa-
dad nacional; mante-
ción necesaria, esa
ble entre gobernan-
ara la consecución

ramente explicable,
la lucha política,
estro mandato, os
as esas fuerzas so-
n y alienan como
la República, en la
stituiréis un Go-
nacional. Al ca-
ntamientos é idea-
y consocros del
stinción de color
dad, han queri-
festación de sim-
mejores éxitos,
sals á asumir la
l del mando su-

idad y cultura
es fervientes vo-
ama efusión que
dia de anhela-
chamos uespues
ública un to-
bienestar y de
hacen esperar
es y vuestro

copa por la
stro distingui-
dierno Billin-
de la Repú-

ieron este ga-
restrudieron,




Hernán, Romero En-
Castro, Rosignoli
Derrila J. Camer-
lino César A. E.
Rosignoli y Vig
Eduardo, Rospa
Alberro Ramón E.
ru Julio, Reinos-
riategui L., Rod-
go Ernesto.

Solar Amador
Sarría Pablo, S
Solar Pedro Ab-
sayán Falcón,
Inzo, Seminar
E., Estorico G.
Seminaro Man-
de, Salinas y
wals Joaquín.

Tudela Pi-
Tizón y Bocu-
do, Tallero E-
dike Alfredo,

Ureta Alb-

Valle Man-
A., Vernal
Villages An-
Enrique G.,
Vargas M.,
ra, Edilbert
Javier del,

Watson

Zavala L-
to, Zúñiga

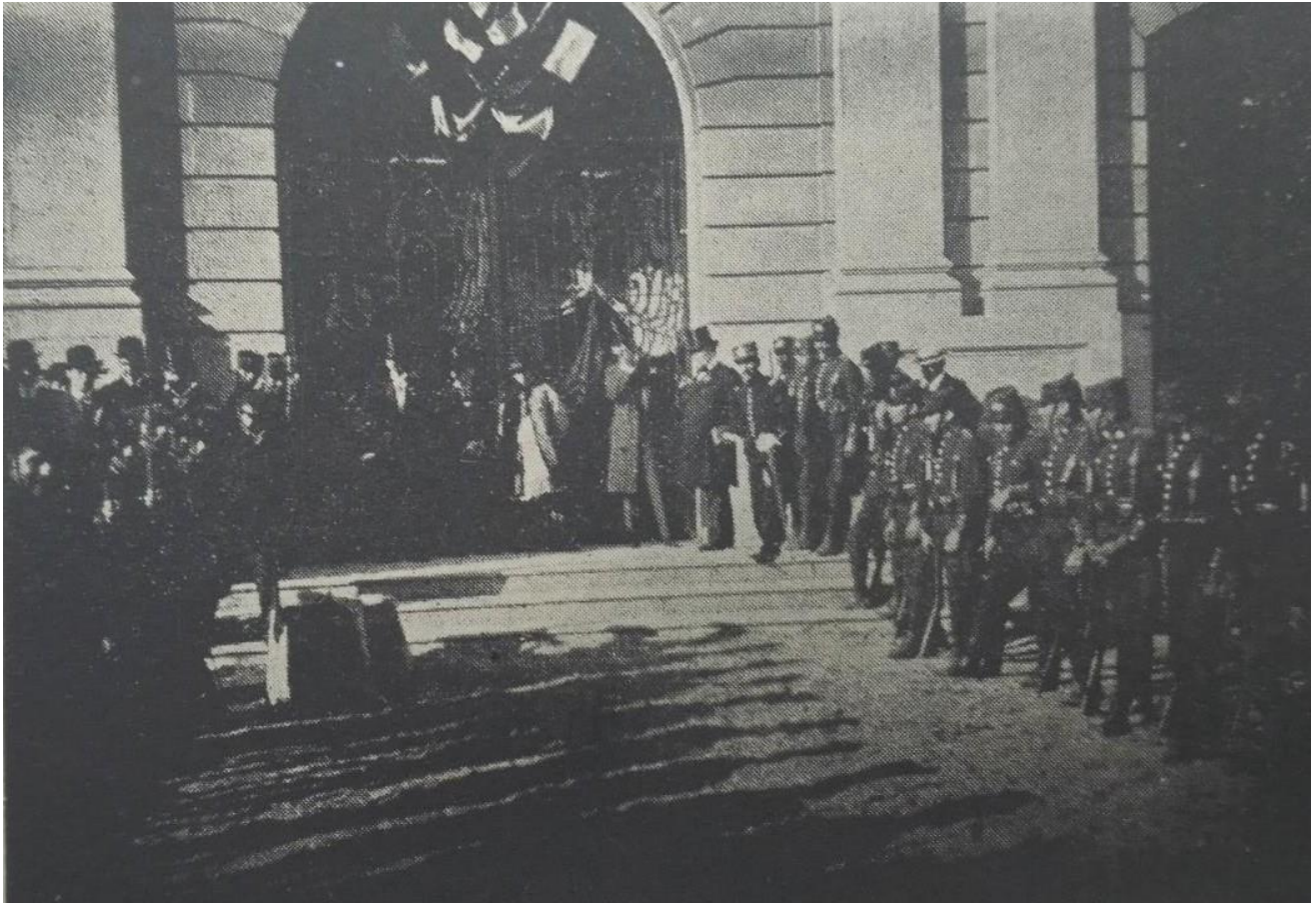
El servi-
taro á ca-
que presen-
te en Ca-
Cruz
Pa-
Rupp
Coser G.
Aspín

**Fachada del edificio. — El gran "hall" del primer piso, destinado a sala de espera para cabal-
lleros. — Sala de espera para señoras. — Oficinas de la Contaduría.**

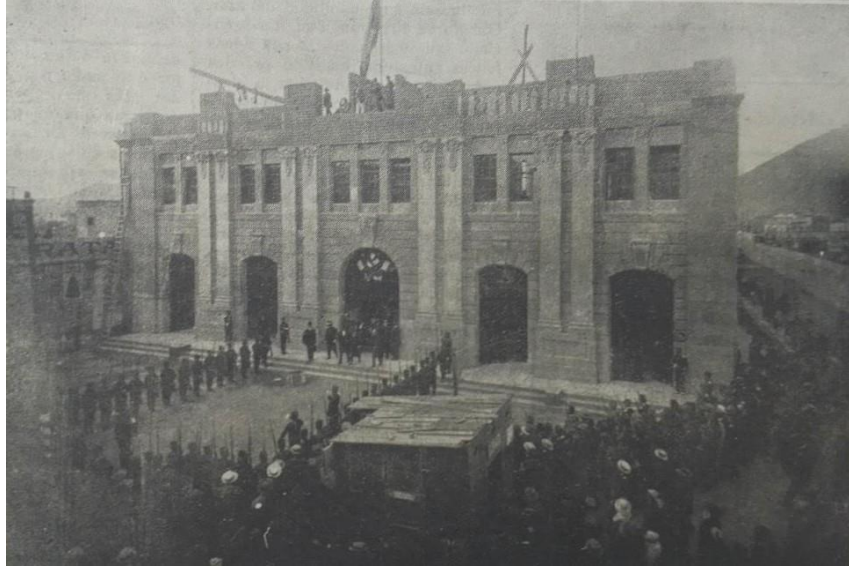
La nueva Estación Desamparados. Fuente: Archivo del Periódico la Prensa, 1912.



En el momento de la inauguración el presidente de la República, acompañado del Gerente, Superintendente, Delegado Apostólico, Ministros del estado y funcionarios Públicos. Fuente: Diario la Crónica, 24 de Setiembre de 1912.



Esperando al presidente, Fuente: Diario la Crónica, 24 de Setiembre de 1912

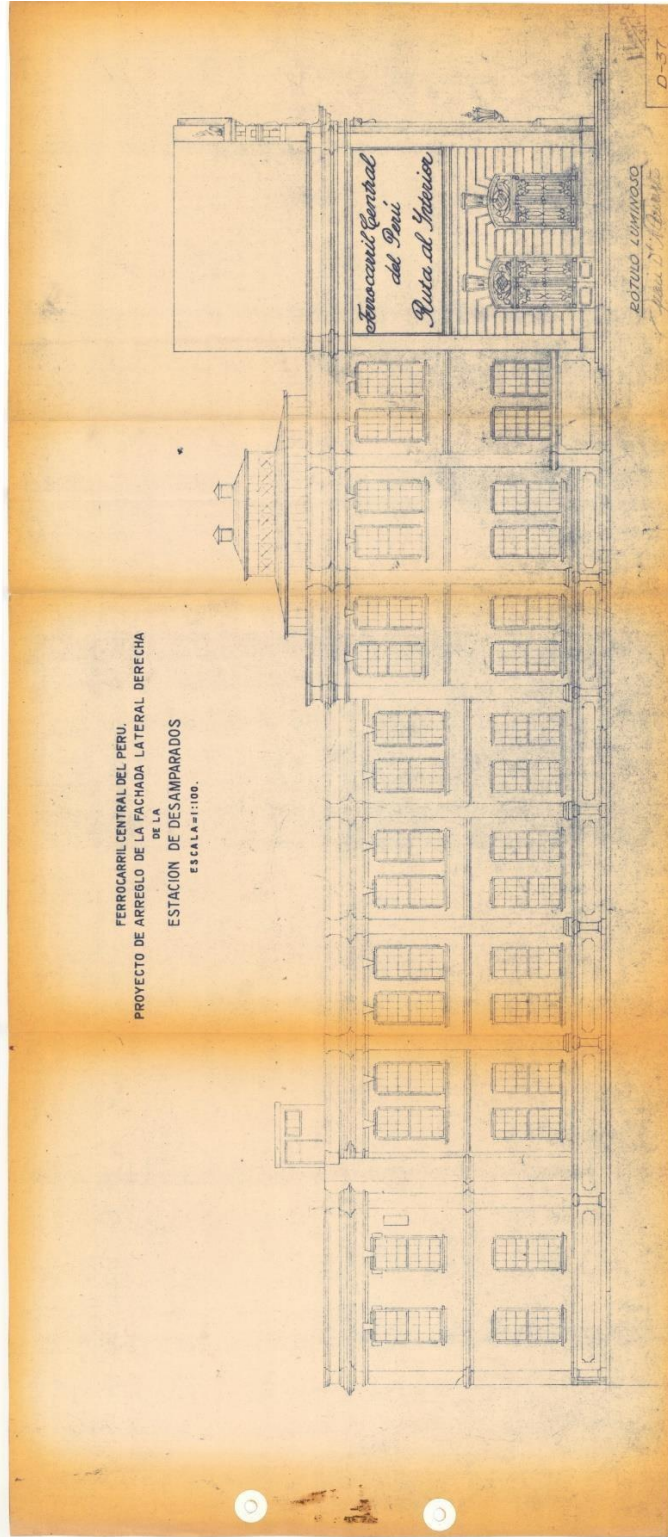


Aspecto de la fachada durante la inauguración, Fuente: Diario la Crónica, 24 de Setiembre de 1912

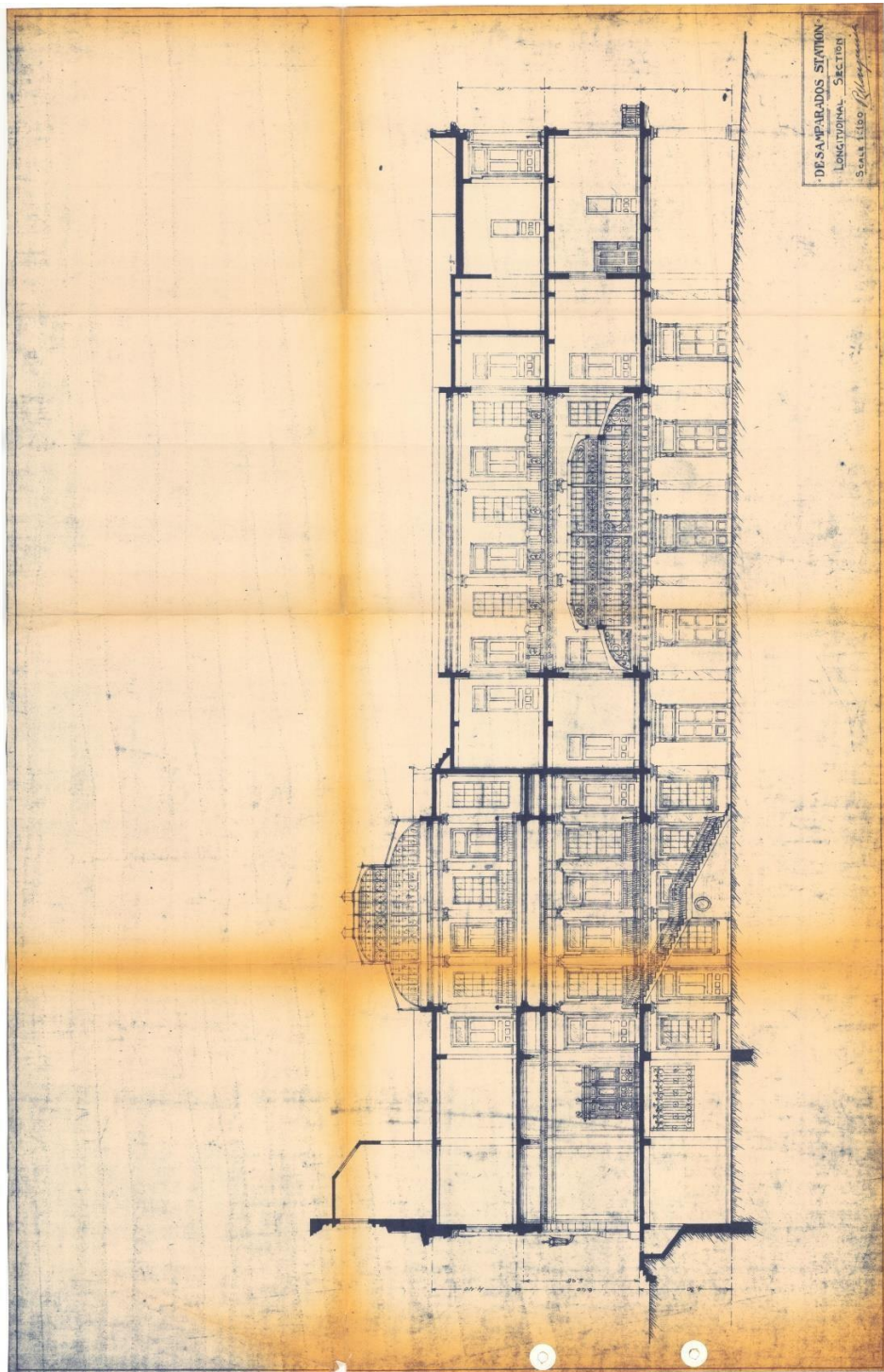


Fotografía: Elio Galessio, Trenes del Perú. Fuente: Casa de la Literatura: Estación Desamparados, 1920.

Fachada



Sección



2. Registrar información histórica del uso del concreto armado en las edificaciones a inicios de 1910 así como identificar su empleo en el proceso constructivo de la Ex-Estación Desamparados.

a) A. Blanco Blasco, Evolución del diseño en concreto armado en el Perú

“El uso del concreto armado se inicia en el Perú entre 1910 y 1920. No se conoce con precisión cual fue la primera obra construida con columnas, vigas y losas de concreto armado. En los inicios del siglo XX, todas las edificaciones se basaban en muros de adobe o ladrillo, con muros de quincha o ladrillo en el segundo nivel. Los entresijos y techos eran con viguetas de madera, excepto en el caso de bóvedas o cúpulas que podían ser de madera, ladrillo o piedra. Con la llegada del cemento se inician obras en concreto y concreto armado, cambiándose la concepción del diseño arquitectónico y estructural. Sin embargo, a pesar de estructurarse en base a pórticos (vigas y columnas) de concreto armado, no desaparecen los muros de albañilería, que eran gruesos ($e \geq 25$ cm). Estos siempre estaban presentes en los cerramientos laterales, fachadas y divisiones interiores. Las primeras edificaciones se hacen con el concepto de pórticos principales en una sola dirección. En estos ejes se apoyaban losas macizas armadas en una dirección o aligerados con viguetas en una dirección. No existía el criterio de colocar vigas en la dirección secundaria, ni peraltadas ni chatas, excepto casos especiales. Los conocimientos sísmicos eran prácticamente inexistentes. Entre 1920 y 1930 se da un gran desarrollo de la ciudad de Lima, con nuevas avenidas, plazas y edificaciones importantes. Basta recordar que en esa década se construyen las edificaciones más importantes de la Plaza de Armas, la Plaza San Martín y las calles y avenidas del centro histórico. (...) La mayoría de los primeros diseños en concreto armado se hacen por compañías extranjeras. Los libros de consulta eran europeos (alemanes, franceses, españoles, italianos). Los códigos del ACI todavía no se usaban con frecuencia. En las décadas de 1950 y 1960 se producen cambios importantes en la arquitectura peruana. Se eliminan los muros de albañilería de las edificaciones. Se hacen ventanas más amplias y mamparas de piso a techo. Se comienzan a usar los tabiques de ladrillo, como elementos no estructurales que se construían después de haber vaciado y desencofrado los entresijos y vigas. Se hacen los primeros edificios de planta libre. (...) A la luz de los conocimientos actuales, podemos decir que los edificios construidos en las décadas de 1950, 1960 y probablemente 1970, son los más flexibles, pues ya no tienen el aporte de los muros gruesos de albañilería, no tienen gran rigidez lateral y generalmente tienen una dirección muy débil.”

“En el Perú la Industria Peruana del Cemento, inicia su actividad productiva en el año 1924 con la puesta en marcha de la Planta Maravillas, propiedad de la Compañía Peruana de Cemento Portland. Hasta mediados de siglo el consumo en otras regiones fue muy reducido, abasteciéndose mayormente por la importación. En 1955 inicia la producción Cemento Chilca S.A., con una pequeña planta en la localidad del mismo nombre, pasando posteriormente a formar parte de la Compañía Peruana de Cemento Portland. El monopolio que de hecho existía en el país en el sector cemento, centralizado en la región capital, fue roto con la formación de dos empresas privadas descentralizadas, Cementos Pacasmayo

S.A., en 1957 y Cemento Andino S.A. en 1958. Posteriormente, la empresa capitalina instaló una pequeña planta en la localidad de Juliaca, que inició la producción en 1963, denominada en la actualidad Cemento Sur S.A. y en 1956 se crea la fábrica de Cemento Yura S.A. en Arequipa. En la actualidad, en el Perú, existen 7 empresas productoras de cemento, entre ellas: Cemento Lima, Cemento Pacasmayo, Cemento Andino, Cemento Yura, Cemento Sur, Cemento Selva y Cemento Inca. La introducción del cemento en el Perú se inicia en la década de 1860. En efecto, en 1864 se introdujo en el Arancel de Aduanas, la partida correspondiente al denominado "Cemento Romano", nombre inapropiado que designaba un producto con calidades hidráulicas desarrollado a inicios del siglo. En 1869 se efectuaron las obras de canalización de Lima, utilizando este tipo de cemento. En 1902 la importación de cemento fue de 4,500 T.M. Posteriormente, en 1904 el Ingeniero Michel Fort publicó sus estudios sobre los yacimientos calizos de Atocongo, ponderando las proyecciones de su utilización industrial para la fabricación de cemento. En 1916 se constituyó la Cía. Nac. de Cemento Pórtland para la explotación de las mencionadas canteras.

Las construcciones de concreto con cemento Pórtland se inician en la segunda década del siglo con elementos estructurales de acero, como el caso de las bóvedas y losas reforzadas de la Estación de Desamparados y la antigua casa Oechsle.

También, en algunos edificios del Jr. de la Unión y en el actual teatro Municipal. A partir de 1920 se generaliza la construcción de edificaciones de concreto armado, entre ellos las aún vigentes: Hotel Bolívar, Sociedad de Ingenieros, Club Nacional, el Banco de la Reserva, la Casa Wiesse y otros. Asimismo, se efectúan obras hidráulicas, la primera de ellas la Bocatoma del Imperial, construida en 1921, empleando 5,000 m³ de concreto. En el período 1921 -1925 se realizan importantes obras de pavimentación en Lima, dentro de las que debemos incluir la antigua Av. Progreso, aún en servicio con la denominación de Av. Venezuela. La Industria Peruana del Cemento, inicia su actividad productiva en el año 1924 con la puesta en marcha de la Planta Maravillas, propiedad de la Compañía Peruana de Cemento Pórtland. Hasta mediados del siglo el consumo en otras regiones fue muy reducido, abasteciéndose mayormente por la importación. En 1955 inicia la producción Cemento Chilca S.A., con una pequeña planta en la localidad del mismo nombre, pasando posteriormente a formar parte de la Compañía Peruana de Cemento Pórtland.

b) D. Apaza, Monografía presentada en cumplimiento parcial de La asignatura de Estadística General,
Universidad Peruana Unión, Facultad de Ingeniería, 2012.

El monopolio que de hecho existía en el país en el sector cemento, centralizado en la región capital, fue roto con la formación de dos empresas privadas descentralizadas, Cementos Pacasmayo S.A., en 1957 y Cemento Andino S.A. en 1958. Posteriormente, la empresa capitalina instaló una pequeña planta en la localidad de Juliaca, que inició la producción en 1963, denominada en la actualidad Cemento Sur S.A. y en 1956 se crea la fábrica de Cemento Yura S.A. en Arequipa. El total de la capacidad instalada en el país es de 3'460,000

TM/A de cemento, lo que significa una disposición de 163 Kg. de cemento por habitante. El Perú ocupa el sexto lugar en la producción de cemento en Latinoamérica luego México, Brasil, Argentina, Colombia y Venezuela.”

c) GARCÍA BRYCE, José (1980), " La arquitectura en el Virreinato y la República". En: Historia del Perú, tomo XII. Editorial Juan Mejía Baca: Lima.

“La estación de Desamparados constituye el principal ejemplo de su tipo en el Perú. (...) **El edificio posee una fachada simétrica provista de un orden gigante de pilastras, colocada a eje con la calle Pescadería.** Como el de la Casa de Correos de 15 años antes, su interior posee singular interés por la secuencia de los espacios colocados a lo largo del eje central, el vestíbulo, una escalinata descendente, y la sala de espera de primera clase” (p. 124)

d) L. Jiménez, M. Santivañez, Rafael Marquina arquitecto, Universidad Nacional de Ingeniería, Instituto de Investigaciones, Lima 2004.

“De líneas académicas se empleó en ella una novedosa técnica constructiva en acero y concreto armado, que precedería a la modernización de la construcción a darse en el Perú a partir de los años de la década de 1920.”

“Este edificio fue diseñado por el arquitecto Rafael Marquina y construido entre 1911 y 1912 para ser la estación principal del Ferrocarril Central (...) Su nombre se explica porque se situaba junto a la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados, un templo jesuita que resultó demolido en 1937 para dar lugar al jardín posterior de Palacio de Gobierno. Fue el primer gran edificio construido en el Perú para servir a un sistema de transporte masivo. En la construcción fueron utilizados materiales nuevos, como concreto armado, y modernas técnicas, como mallas de hierro y estructuras de acero. Su fachada, con tres pisos, combina elementos de diversos estilos bajo una pauta académica, y tiene un aspecto imponente, que se realza desde lejos, pues sirve como fondo al jirón Carabaya. La distribución interior asegura un traslado fluido de los pasajeros entre los niveles de la calle, el andén y la vía férrea. Destacan las bancas de hierro forjado con madera, la amplia escalera principal y el estupendo vitral art nouveau fabricado por la firma inglesa Mallowes. La fachada posterior, que da hacia el río, es simple y funcional, para facilitar el servicio ferroviario.

e) J. L. Orrego, Lima 1 El corazón de la ciudad, Aguilar, Lima, 2013.

La estación fue popular entre los limeños no tanto por el servicio hacia la sierra central como porque desde allí se partía hacia localidades más cercanas, como Chaclacayo o Chosica, adonde familias enteras acudían los fines de semana para alejarse del húmedo invierno capitalino.”

f) GARCÍA BRYCE, José (1980), "La arquitectura en el Virreinato y la República". En: Historia del Perú, tomo XII. Editorial Juan Mejía Baca: Lima.

“La tienda Oechsle y la estación de Desamparados formaron parte de un pequeño grupo de obras de esta década en las que se dejó de lado los materiales tradicionales de construcción limeños (adobe, telares de quincha) y se adoptó materiales y métodos modernos de construcción (estructuras de hierro y de concreto armado, tabiques de ladrillo, telares de malla metálica y cemento), adelantándose así a la transformación de la construcción que se operó en la década 1920-1930.” (125).”

g) N. Leonardini, E.Mayer, Guia NANDEL, Rubican Editores.

“Estación Desamparados, Jr. Ancash cdra 4. Lleva este nombre en conmemoración a la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados localizada en la zona y que es demolida para ampliar el Palacio de Gobierno a inicios del siglo XX. Obra del arquitecto Rafael Marquina, se termina de de construir en 1912, **aunque la estación como tal funciona del 1908. Este edificio es el primero en el Perú que emplea el “alma de acero”para lo cual se trae el material de Inglaterra.** El interior es de estilo art nouveau, solucionado con una secuencia de espacios colocados siguiendo un eje central: vestíbulo, escalinata descendente y sala de espera. Desde acá salen trenes hacia la sierra central.”

h) Diario La Prensa, 23-09-1912, “Inaugurando la estación de Desamparados. La ceremonia de ayer”.

“Toda la obra está hecha de fuertes **columnas de cemento armado. Entre estas, formando las paredes, hay telares de ladrillos huecos. Los techos, son, también, de cemento armado. Las puertas y ventanas, recias y vistosas, son de cedro americano, construidas en Estados Unidos. La fachada principal es hecha de piedra artificial** y ostentará un reloj un reloj especialmente trabajado para la Empresa del Ferrocarril Central, con un juego de campanillas, idéntico al del Parlamento de Londres.”

“Altas columnas toscanas recuerdan la columnata del pórtico de entrada en la fachada posterior, pero aquí sostienen un “correcto” entablamiento clásico compuesto de arquitrabe friso con triglifos y cornisa. Sobre estas formas clásicas se levanta una impresionante estructura metálica que sostiene una bellísima farola de vidrio. La luz radiante se filtra a través de caprichosos diseños multicolores que contrastan con la blancura de las columnas; y hacen pensar en los delicados dibujos del artista inglés William Morris (1834-1896). En realidad, la farola es un excelente ejemplo del Art Nouveau en todo su esplendor. Su diseño fue encargado a la firma inglesa Mellowes and Co. Ltd. de Sheffield y Londres. Según nos fue posible constatar, gracias a la gentil colaboración del Ing. Ángel Bottino Mayorga, los planos originales traídos a Lima especialmente para esta obra aún se conservan en el Archivo de Desamparados.

i) Diario La Prensa, 13-06-1973

Comuníquese la sala de espera con el segundo piso que da salida a la calle mediante una maravillosa escalera monumental, única en su tipo en todo Lima. La escalera se levanta

majestuosamente a todo lo ancho dentro de un segundo atrio de columnas de orden compuesto; pero que se repite también esta vez en el segundo y tercer piso. Todo el énfasis está puesto aquí en la verticalidad; y las columnas poderosamente arrastran la mirada del espectador hacia el techo, donde se ubica otra farola de luz arrebatadora. Este ambiente es palacial y una perfecta resolución climática a la progresión espacial iniciada en el pórtico de entrada del primer piso. En la secuencia final, todo pasajero subiendo por la “escalera real” podría sentirse como un rey al entrar en la Ciudad.

La Estación de Desamparados es uno de los primeros edificios de concreto armado que se construyeron en Lima. Prueba de su noble construcción se tuvo en los terremotos de 1940 y 1970, ya que no sufrió daño alguno. Sin embargo, aunque parezca increíble, lo que no ha podido hacer la fuerza de la naturaleza se propondría realizar la mano irresponsable del hombre. La piqueta destructora movida por un mal entendido concepto de “progreso” y “modernismo” amenazan esta vez con la demolición de Desamparados para permitir la construcción de la vía expresa y Malecón del Rímac.”

3. Recopilación de información histórica y/o archivos históricos y/o material bibliográfico de eventos sismos en Lima, especialmente en 1940 e identificación de su repercusión en la infraestructura de la Ex- Estación Desamparados.

a) “ L. Alayo Bernal, Cronología histórica del terremoto más destructivo en el Perú

Para la revisión histórica es importante revisar los eventos sísmicos en Lima, sobre todo el de 1940, *“Lima, 24-V-1940: con una intensidad aproximada de 8 grados en escala de Mercalli. Dejo un saldo de 179 muertos y 3,500 heridos. El 38% de las viviendas resultaron afectadas y los daños se prolongaron al Callao, Chancay, Huacho y Lurín. También fue percibido en Trujillo, Piura, el Callejón de Huaylas, Cajamarca, Chota, Hualgayoc, Huancavelica, Oxapampa, Cuzco y Puno”*.

“Como su epicentro estuvo cerca del Callao, provocó un pequeño tsunami. El mar se retiró unos 150 metros frente a las playas de Lima y retornó gradualmente a su nivel con olas de hasta 3 metros de altura, que lograron sobrepasar algunos muros de defensa localizados en la Punta y el Callao, llegando a anegar completamente los muelles. Asimismo, desde San Miguel y Magdalena hasta Chorrillos, el acantilado se precipitó sobre la playa, dando la impresión de una gran catarata de tierra, generando grandes nubes de polvo. El malecón de Chorrillos, por ejemplo, se cayó como un huaico.

Síntesis. - 5 mil casas destruidas en el Callao, 179 muertos y 3,500 heridos en lima. 80% de viviendas colapsadas en Chorrillos, el malecón se agredió y hundió en tramos. Las construcciones antiguas de Lima sufrieron grandes daños. Averías en las construcciones de concreto en el Callao (Compañía Nacional de Cerveza) y la edificación de la Universidad Agraria de La Molina. Algunos hundimientos en la zona portuaria con daños a los muelles y la

vía férrea. Interrupciones en la Carretera Panamericana Norte por desliz de arena en el sector de Pasamayo. Tsunami con retiro de mar a 150 metros y retorno con olas de 3 metros de altura que anegó todos los muelles.”

También los terremotos posteriores del 1960 y 1966:

“Lima y provincias sureñas de Lima, 15-I-1960: derrumbe de casas de construcción precaria; Lima; 17-X-1966: sismo con intensidad de 8 grados de la escala de Mercalli, sus efectos se sintieron entre Lima y Supe, dejando un saldo de 100 muertos”

“Hace más de 80 años un devastador sismo sacudió la capital. Tuvo una intensidad de 8,2 en la escala de Richter. El Comercio publicó ediciones extraordinarias.

b) H. López Martínez (2021) Archivo histórico: el terremoto de 1940 en Lima y Callao.

Era el viernes 24 de mayo de 1940. Un día de otoño más en Lima. En los colegios estaba a punto de culminar la jornada de la mañana al igual que en oficinas, algunas tiendas, fábricas y talleres. En “El Comercio” el director y jefes de sección se preparaban para la reunión del mediodía y dar el visto bueno al material de la edición vespertina. En los talleres, entonces ubicados en el mismo edificio, los linotipistas habían comenzado sus labores. En esas circunstancias se produjo el intenso y devastador terremoto, solo superado por el de 1746.”

c) El Comercio, 24 de Mayo 1940

“A las 11:35 minutos de la mañana de hoy, se produjo en Lima un fuerte movimiento sísmico de grave intensidad y de duración prolongada. A esa hora un sordo rumor anunció la llegada del fenómeno, el que continuó con extraordinaria violencia, hasta sacudir las paredes de los edificios. Segundos más tarde era fácil advertir cómo las molduras, cornisas y aplicaciones, se desprendían de las casas para caer con impresionante estrépito. A la vez se levantaba una polvareda, consecuencia del material arrancado de las construcciones de quincha y tierra. La población sorprendida por el recio temblor se echó a las calles. En pocos instantes las aceras y calzadas fueron literalmente invadidas por las familias que salían de sus residencias en busca de refugio. Los jardines y avenidas anchas sirvieron de lugar de espera. El fenómeno sísmico de esta mañana es uno de los más intensos que se recuerda en Lima. Ha sido más fuerte que el de marzo de 1904 y que el habido en la noche del 19 de enero de 1931. Por su duración y gravedad puede catalogarse entre los peores que se han registrado. Así pudimos observar que muchas calles ofrecen un aspecto desolador por la gran cantidad de escombros de muchas fincas que habían caído hacia la calzada, algunas de las cuales estaban vigiladas por la policía que desviaba el tráfico por otras calles de las acostumbradas por cuanto era peligroso traficar debido a que quedaban de pie paredes y cornisas colgantes amenazando derrumbarse”. Inmediatamente después del terremoto quedó suspendido el servicio de luz eléctrica y de teléfonos. Con el correr de las horas se fueron reparando y volvieron a funcionar. Diversas familias levantaban carpas en parques y plazuelas porque ya no tenían casa o temían regresar a ella.”

“Minutos antes de las 4:00 de la tarde, iniciamos un nuevo recorrido por algunos sectores de la ciudad con el objeto de captar impresiones respecto a las consecuencias del fortísimo temblor de la mañana. Nos dirigimos, primero, a los barrios bajo pontinos. Al pasar por la Plazuela de San Francisco, acampaba allí mucha gente, en su mayoría mujeres y niños; y, parándose frente a la fachada de la iglesia, la torre de la derecha yacía en tierra”. El Comercio”.

d) Diario El Comercio, 25 de Mayo 1940

“En un instante el aspecto normal de la ciudad se cambió adquiriendo la fisonomía de las grandes catástrofes en que la vida humana corre el peligro de desaparecer. Cuando pasó el terremoto todas las calles y plazas se vieron invadidas por enorme muchedumbre que clamaba por sus desaparecidos y por haberse quedado en un instante sin hogar. En los primeros momentos de aturdimiento no se pudo apreciar la magnitud de la catástrofe; pero cuando el polvo de los derrumbamientos se fue disipando se pudo ver con horror que casi todas las casas o estaban medio derruidas o resquebrajadas, en forma peligrosa. A los primeros y recios sacudimientos, cayó por tierra de su alto pedestal la estatua de Grau, que se levantaba en el centro de la plaza de su nombre, rompiéndose un brazo”.



Fuente: El Comercio. Hemeroteca de la Biblioteca Nacional Hemeroteca de la Biblioteca Nacional



Fuente: El Comercio, Hemeroteca de la Biblioteca Nacional.

Imágenes del Periódico que muestran la intensidad del terremoto, donde casas en el Callao fueron destruidas. Así como en la edición del domingo uno de los titulares es "No podrá elevarse los precios de Materiales de construcción" así como de "Los daños a la Iglesia Matriz"

En el artículo de El Comercio del 31 de Mayo de 1940, encontramos “La revisión de edificios practicada por la Dirección General de Fomento” donde mencionan los edificios públicos con daños por los el terremoto: Convento e Iglesia de la Encarnación, Instituto María Auxiliadora, Finca de 3 pisos de la Av. Breña, Fabrica desmontadora Negociación Gerbolini, Ministerio de Salud Pública, Instituto Nacional de Higiene, Iglesia de San Agustín, Iglesia y convento de Jesús María, Templo de San Francisco de Paula nuevo, “El terremoto de 1940 en Lima, afecta en forma muy importante las edificaciones de adobe. Las nuevas edificaciones de concreto no tienen mayores problemas, lo que hace que no se adviertan los defectos de estructuración de esa época. Muchas de estas edificaciones no se afectan gracias a la contribución de los muros de albañilería, que ayudan en proporcionar rigidez y resistencia.” A. Blanco Blasco, Evolución del diseño en concreto armado en el Perú.

Las intervenciones realizadas en el 1997 plasmados en el plano de ENAFER, muestran los cambios realizados, donde en el primer nivel se visualiza la ausencia de counters en el hall de ingreso y subdivisión de espacios con tabiquerías.

En el segundo nivel, subdivisión de espacios con tabiquería. A través del Oficio N° 059-2002-MTC/15.12, Folio 1 Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones al Instituto Nacional de Cultura, Se solicita efectuar mejoras, como pintado de puertas, zócalo y barandas de escalera de color verde petróleo; pintado de muros y columnas de color blanco; el retiro del tabique de material prefabricado colocado posteriormente, localizado en ambiente del sótano. Las mejoras solo se efectuarán en la parte delantera del primero piso y en todo el sótano.

Solicitud de permiso de cambio de color de las paredes y el techo de la parte central del sótano y del primero piso. Se busca cambiar el color amarillo por blanco ostra 422, para la organización de la muestra “La serpiente de oro: mundos amazónicos”. Informe N°050-2002-DRPCM-INC/LQ (folios 5-7).

Informe del Laboratorio Químico de la DRPCM sobre los colores originales de los interiores de la estación de Desamparados, siendo 1 el color más reciente: Reja: 7. Verde 6. Negro 5. Naranja 4. Negro 3. Naranja 2. Verde 1. Marrón. Columna: marrón (original). Pared: 9. Crema marfil 8. Blanco 7. Crema 6. Marrón oscuro 5. Marrón claro 4. Marrón 3. Crema amarillento 2. Crema marfil 1. Blanco

Las modificaciones del 2014 para cambio de uso a Casa de la Literatura han sido la adecuación de los espacios para el cambio de uso a Centro cultural y adecuaciones para una mejor funcionalidad de los espacios de museógrafa donde ha habido la necesidad de cerrar con tabiquería algunos ambientes, clausurar ventanas y puertas, para la adecuación de los espacios expositivos.

Avance de caracterización de ambientes a según tipo de degrado

La caracterización es un aporte importante para un primer acercamiento a los tipos de patologías

presentadas en el edificio, dicha caracterización será la base de la ficha patológica. Esta caracterización es un primer boceto que se afinará y se revisará durante las visitas y el análisis.

Edificio Principal

Escalera de Servicio E003 y ambiente E04, E005, E006 y E007:

Humedad

- **Filtración:** Techo

Físico

- **Pérdida:** Cerramiento en madera de parte baja, ventanas de teatina, conexión entre paso y contrapado.
- **Erosión:** Pisos entablonados, barandas, peldaño, carpintería de ventanas de teatina

Estructural

- **Pérdida de rigidez:** Barandas en madera, estructura portante (presencia de refuerzos), pérdida de sección en vigas

Ataque biológico:

- **Presencia de (polilla):** en las vigas y viguetas escalera

Fachada:

Físico

- **Pérdida:** Friso superior, basamento de fachada
- **Erosión:** Pintura
- **Suciedad**
- **Delaminación:** Pintura

Estructural

- **Fisuras**

Biológico:

- Excretas de palomas

Humedad

- **Filtración:** Se visualiza chorreras en frisos
- **Capilar:** En algunas zonas de la parte baja de los muros

Sótano

Humedad

• **Capilar:**

- Ambiente: 001, 005, 006
- Ambientes: 010, 011, 012, 013, 014 y 015
- Baños 016 y 017, sobre todo hacia el corredor
- Ambientes 018 Y 019, en paredes hacia el corredor
- Ambiente 021
- Pasillos laterales y hall :022, 023 (columnas del hall), 025, 026
- Boulevard infantil 027
- Ingreso de servicio 028

Filtración: parapeto en boulevard infantil 027, Sala Oquendo de Amat 012 y 011,

Estructural

• **Fisuras:** columnas del hall-023, falta de rigidez en barandas de escalera Biblioteca infantil E003, viguetas de ambiente 010, Hall 23 y 24

Físico

- **Erosión:** Pisos entablonados, Sala Temporal 02: 018 y 019, muros en ambiente 021, pisos de losetas y desnivel
- **Pérdida:** Muros de ambiente 021

Antrópico:

- Puertas clausuradas en sala temporal 02
- Escalera clausurada E04
- Injertos en entablonados de sala temporal 02

Ataque biológico:

- **Presencia de (polilla):** Carpinterías

Primer nivel

Humedad

- **Capilar:** en paredes de Hall 101, SSHH varones 110
- **Filtración:** SS HH Varones 110 (por ventana), SSHH Mujeres 111, corredores 118, 119, 120 y hall 121.

Físico

- **Injertos:** Pisos entablonados de madera de las salas permanentes y temporal, Sala de embajadores 114, sala 102
- **Erosión:** Pisos entablonados de madera de las salas permanentes y temporal, Sala de

embajadores 114, sala 102, corredor 123, Escalera E-03 y cuarto de control 115. Baldosas de concreto: hall 101, 122, corredores 118, 119, 120, 121, balcón 124

Antrópico:

- Puertas clausuradas en sala temporal y temporal
- Injertos en entablonados de sala permanente y temporal.
- **Estructurales**
- **Perdida de rigidez:** Ambiente 109 (Debajo de escalera E-06), Barandas de escalera E-03 y E-06.
Escalera E-06 perdida de sección de vigas.

Ataque biológico:

- **Presencia de (polilla):** en carpinterías

Segundo nivel

Humedad

- **Filtración:** Ambiente 201, 202, ambiente 208 (techo en madera), 214, 216, 218, 219, 221, Taller de Museografía 222, 223, Hall 224, 225, 227, 228

Estructurales

- **Perdida de rigidez:** Ambiente 213 (apuntalado), 212 baranda
- **Fisuras:**
- 201, 202, 203, 205, 208, 210, 213, 214, 215, 217, 219, 220, 223, 224, 225 y 226
- Piso loseta en corredores y balcón 207

Físico

- **Pérdida:**
- Pisos entablonadas en 210, Taller de mantenimiento de biblioteca infantil 212, 214, 215, 219, 220 y Taller de mantenimiento.
- Piso de loseta en corredor 218, balcón 207
- Ventanas y puerta en ambiente 208
- Revoque y enlucido en 201, 202, 208, 213 y 223.

Erosión:

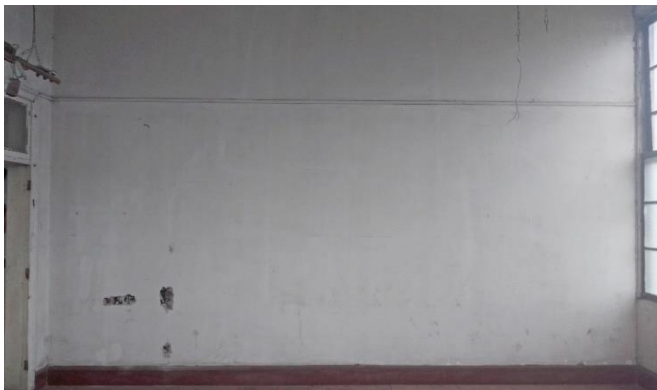
- Piso entablonado en ambientes: taller N01, 203, 204, 205, 209, 210, 211, 212 y taller de museografía 221, 222 y 219.
- Piso loseta en corredores y balcón 207
- Piso loseta ambiente 202 y 223
- Muros ambientes 202, 208 y 223

Ataque biológico:

- **Presencia de (polilla):** carpinterías

Antrópico

- **Clausura de ventanas:** en ambientes: Taller 01
- **Resanes en pisos:** Corredores, injertos en taller de archivo



Ambiente 201



Ambiente 223

Azotea

Estructurales

- **Pérdida de capacidad portante:** cuarto del reloj
- **Perdida del cielo raso:** cuarto del reloj
- **Falta de rigidez:** Escalera de cuarto del reloj, uniones de parantes y vigas

Humedad

- **Filtración:** filtración en cuarto del reloj

Físicos

- **Erosión:** Carpinterías de cuarto del reloj, parapetos
- **Pérdida:** Tablones de cerramientos torre del reloj, revoque de contrafuertes de parapetos.

Edificio Anexo

Fachada

Físicos

- **Erosión:** Carpinterías, muros y parapetos, losas a nivel, escaleras
- **Pérdida:** Frisos de ventana, frisos superiores, vidrios y vanos

Estructuras

- **Fisuras y grietas:** Frisos

Ataque biológico:

- **Presencia de (polilla):** en las vigas y viguetas escalera
- **Excreta de palomas**

Sótano

Humedad

- **Ascendente-Capilar:** en paredes de ambientes: Oficina de educación A-001, A-003 Oficina General A-004, oficina de dirección general A-005, A-009, A-011, A-012, A- 014, oficina administrativa A-015, dirección administrativa A-016, comedor A-018, SSHH 019, A-021, depósitos A-017 y A-008, baños A-010 y A-011, SSHH N01.
- **Filtración:** SSHH taller 014, SSHHA-019, Oficina de educación A001

Estructurales

- **Fisuras:** Oficina de educación A001, oficina de mediación A-003, oficina general A- 004, Comedor A-018, Oficina A-015 y Deposito A-02.

Físicos

- **Erosión:** Patio 01 el piso de bloques de piedra, Escalera E04 (baranda, paso y contrapaso), Escalera E03 (paso y descanso)
- **Pérdida:** Patio 01 el piso de bloques de piedra, Escalera E04 (baranda)

Antrópico

- **Adiciones:** Prolongación del taller, baños A-019 Y A-020 y hall de baño A-021.

Ataque biológico:

- **Presencia de (polilla):** en las vigas y viguetas escalera

Primer nivel

Humedad

- **Filtración:** Balcón A-105, A-101, A-102, A-103 y 104

Estructural

- **Fisuras:** En tabiquería A-101, A-102, A-103 y 104
- **Fisuras:** A-101, A-102, A-103 y 104
- **Desconexión de viga y muro:** A102 y 104

Físicos

- **Pérdida de materia:** Tablones del techo: A-104, A-103, A-102 Y A-101, enlucido y revoque A-104, A-103, A-102 Y A-101, Pisos entablonadas de madera: A-104, A-103, A-102 Y A-101.
- **Erosión:** Muros y estructuras: A-104, A-103, A-102 Y A-101, Pisos entablonados

Antrópico

- Clausura y taponamiento de ventanas en ambientes: A-104, A-103, A-102 Y A- 101

Ataque biológico:

- **Presencia de (polilla):** en las vigas y viguetas escalera

Techo:

Humedad:

- Filtraciones de techo

Físicos

- **Erosión:** Teatina en madera

Edificio Fuga:

Humedad

- **Filtración:** En todo el techo
- **Capilar ascendente:** muros y columnas

Química

- **Eflorescencia:** Balaustrada en concreto
- **Oxidación-Corrosión:** Varillas del cielo raso

Estructural

- **Fisuras:** cielo raso en concreto exposición de fierros, balaustrada de concreto
- **Grietas:** Balaustrada en concreto

Físicos

- **Erosión:** Balaustrada en concreto, baldosas del piso
- **Pérdida:** Balaustrada en concreto, tarrajeo del muro, piso



4. Información, registro de estudios e intervenciones realizadas en el edificio principal de Casa de la Literatura Peruana.

Intervenciones realizadas:

- 1910 se inicia la tramitación y construcción del actual edificio, de tres pisos.
- 1911 y 1912, La Estación Desamparados fue construida para ser la estación principal del Ferrocarril Central.
- 1912- El 22 de Setiembre, se inaugura de la estación Central de Desamparados, Siendo presidente de la República, el Excmo. señor Augusto B. Leguía.
- 1937, se demuele la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados y se inician obras del ornato urbano en la Plazuela de Desamparados.
- 1938 la canalización del río Rímac
- 1940, Terremoto
- 1970, Terremotos
- 1972, Con el gobierno de las Fuerzas Armadas (1968 – 1980), el total de la propiedad de la Peruvian Corporation pasó a ser administrada por la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Perú (ENAFER-Perú). La compañía pública fue creada el 1 de enero de 1972 y se convirtió en propietaria de la Estación Desamparados. ESTACION DEL FERROCARRIL CENTRAL DE

DESAMPARADOS, R.S. N° 2900-72-ED 28/12/1972 23/01/1973

- 1973, Se preserva desamparados por su valor histórico, se **declara Monumento “Estación de Desamparados declarada monumento”**. R.S. 2900-72-ED, en 28-12-72 y publicada el 23- 01-73.

- 1975, se realiza solicitud de construcción oficinas administrativas.

- 1982, Los planos del Proyecto de Reforzamiento Estructural, presentados por J. Kuroiwa-J.Kogan + Ings. Asoc. Acuerdo N°07/11.6.82, Of. 873-82 y comentario al Proyecto de Reforzamiento Estructural de

- 1997 cambios plasmados en el plano de ENAFER, En el primer nivel se visualiza la ausencia de counters en el hall de ingreso y subdivisión de espacios con tabiquerías, en el *segundo nivel subdivisión de espacios con tabiquería*

- 1999, la estación fue transferida al Ministerio de Transportes. El espacio quedaría varios años sin ser utilizado.

- 2002, pintado.

- 2003, mediante un convenio, se estableció el Centro Cultural Educativo Estación Desamparados. Este acuerdo fue suscrito entre los Ministerios de Educación y de Transportes y Comunicaciones.

- 2008, se emitió el Decreto Supremo 007-2008, a través del cual se creó la Casa de la Literatura Peruana en la emblemática estación. Para ese fin, el Ministerio de Transportes cedió el edificio en calidad de préstamo al Ministerio de Educación.

- 2008-2009 centro cultural, que abrió sus puertas a la comunidad el 20 de octubre. Proyecto realizado por el arquitecto David Mutal. INFORME No. 001-08/DMV-MINEDU.

- 2014 para cambio de uso a casa de la Literatura, modificaciones en planta han sido más funcionales y de adecuación de los espacios.

- 2017 Mantenimiento e Iluminación de Fachadas de proyecto Creación del Eje Peatonal del Jr. Áncash, cdra. 2 y Jr. Carabaya Cdra. 1.

- 2018, Propuesta del Arquitecto Víctor Jiménez, para primer piso del edificio Anexo.

- 2021 Reparación y de impermeabilización de Sector 1 de la planta de techos del edificio.

- 2022 Mantenimiento de impermeabilización de Sector 1 de la planta de techos del edificio principal.

Anexos de Solicitudes

Solicitud de construcción oficinas administrativas en el 1975

- N° 26.21-6D/511 (folio 22) 04-07-75

Solicitud de dictamen sobre la ubicación de la construcción de nuevas oficinas administrativas de la Gerencia

Se aprueba el 15-07-75, en el Acuerdo 01/15.7.75. (folio 24)

Reforzamiento estructural en el 1982

Informe N°078-82-DR Folio 7; 08-06-82

Comentario al Proyecto de Reforzamiento Estructural de Desamparados. Contempla la inserción de placas, columnas y vigas de concreto armado, que darán un confinamiento equilibrado a la edificación.

Acuerdo N°07/11.6.82. del INC (folio 16); 11-06-82

Aprobación de las obras de Reforzamiento Estructural en Desamparados, **por no alterar la edificación existente.**

Estación de Desamparados Jr. Áncash 207 Planos – Año – 1982 Lima

Los planos del Proyecto de Reforzamiento Estructural, presentados por J. Kuroiwa-J.Kogan + Ings. Asoc. Acuerdo N°07/11.6.82, Of. 873-82

Sectores reforzados: A: Administración B: Almacén y oficinas C: gerencia.

Planos:

- Planta de Cimentación A y B
- Ubicación de reforzamientos (placas) en A: sótano, 1er piso, 2do piso, azotea.
- Ubicación de reforzamientos (placas) en B: 1er y 2do piso.
- Planta vigas de reforzamiento: A y B
- Elevación Placa 2D-1D, 3D, 5D-4D, 7D-6D y detalles, 9D-8D y detalles.
- Elevación Placas y detalles en C

Pintura en el 2002

- Oficio N°059-2002-MTC/15.12 Folio 1 Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones al Instituto Nacional de Cultura

03.10.02 Se solicita efectuar mejoras, como pintado de puertas, zócalo y barandas de escalera de color verde petróleo; pintado de muros y columnas de color blanco; el retiro del tabique de material prefabricado colocado posteriormente, localizado en ambiente del sótano. Las mejoras solo se efectuarán en la parte delantera del primero piso y en todo el sótano. **Estación de Desamparados 15.0101-1.2-6.**

- FUND-U01-A-807-2002 Folio 3 De la Fundación Telefónica al INC
11.10.02 Solicitud de permiso de cambio de color de las paredes y el techo de la parte central del sótano y del primero piso. Se busca cambiar el color amarillo por blanco ostra 422, para la organización de la muestra La serpiente de oro: mundos amazónicos.
- Informe N°050-2002-DRPCM-INC/LQ (folios 5-7)
Informe del Laboratorio Químico de la DRPCM sobre los colores originales de los interiores de la estación de Desamparados, siendo 1 el color más reciente.
Reja: 7. Verde 6. Negro 5. Naranja 4. Negro 3. Naranja 2. Verde 1. Marrón. Columna: marrón (original).

Pared: 9. Crema marfil 8. Blanco 7. Crema 6. Marrón oscuro 5. Marrón claro 4.
Marrón 3. Crema amarillento 2. Crema marfil 1. Blanco
La pintura más antigua es posterior a 1920
Escalera: color marrón.

- Se incluyen planos de junio de 1997, del sótano y del primer piso (folios 14 y 15), señalando las áreas a intervenir

2008, El proyecto realizado por David Mutal llamado proyecto de restauración, donde se propone realizar cambios ante en el Ministerio sobre todo para mejorar el uso de los espacios intervenciones de liberación y cerramientos o mejoras espaciales:

Sótano:

- Nueva Cafetería, espacio para 80 personas
- Modificación de los SSHH y cambio de ubicación de equipos sanitarios y apertura de vanos, detalles d-01 / d-12

Primer nivel:

- Reemplazo de tabiquería de madera por panelería de vidrio templado en todo el perímetro del hall central
- Cambio de piso en los pasadizos
- Liberación de tabiquerías de cierre en los pasadizos para fácil recorrido.
- Tratamiento de la farola

Proyecto de restauración – Estación de Desamparados: Informe de avance

Arq. David Mutal Vermeulen

NIVEL SÓTANO

Se realizó la propuesta para la **nueva cafetería**, ubicada sobre la fachada posterior. Esta propuesta cuenta de un ambiente dispuesto para **80 comensales o usuarios**, con área de preparación y servido. Accesos desde la misma estación y por la rampa de acceso desde la parte posterior.

Los servicios higiénicos sshh-1, sshh-2, sshh-3 y sshh-4, han sido modificados en su distribución de aparatos sanitarios para darle una mejor funcionabilidad.

Estos se han desarrollado en láminas de detalles d-01 / d-12

En el caso de los sshh-1 y sshh-2 se ha propuesto el cierre y apertura de vanos.

PRIMER PISO

Se ha propuesto el reemplazo de tabiquería de madera por panelería de vidrio templado en todo el perímetro del hall central

Se ha propuesto el cambio de piso en los pasadizos

Se ha propuesto la liberación de tabiquerías de cierre en los pasadizos para fácil recorrido.

Se propone mantener la reja metálica en el hall principal de ingreso, previo proceso de limpieza y preservación y/o cambio de piezas muy dañadas.

Se ha modificado la distribución del los sshh-06 para su mejor servicio.

Se han anulado servicios higiénicos que se encuentran mal ubicados o que carecen de funcionalidad.

Farola central

Debido a daños por corrosión debido al contacto directo con la intemperie, agua de lluvias, tierra, etc. Se propone la intervención de la farola central, así como el cambio de algunas piezas como vitrales, piezas metálicas de unión, etc.

Esto se desarrollará en una lámina de detalles, previa evaluación in situ.

Se encuentra en proceso el cambio de uso de ambientes, como salas de exposición, recesos, halls, los cuales están siendo evaluados de acuerdo a la propuesta de museología.

Existen dos informes finales el de Mayo y el de Noviembre con la lista de entregables

INFORME No. 001-09-ME/SG — DIM

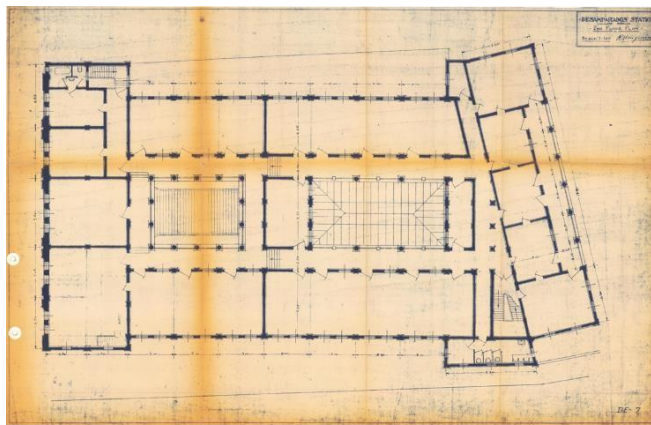
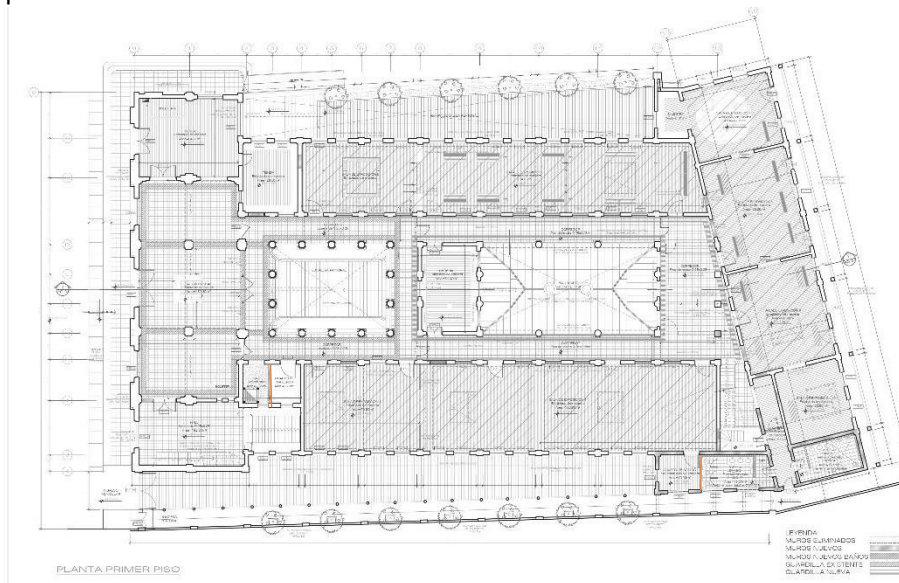
A: ASABEDO FERNANDEZ CARRETERO

Secretario General

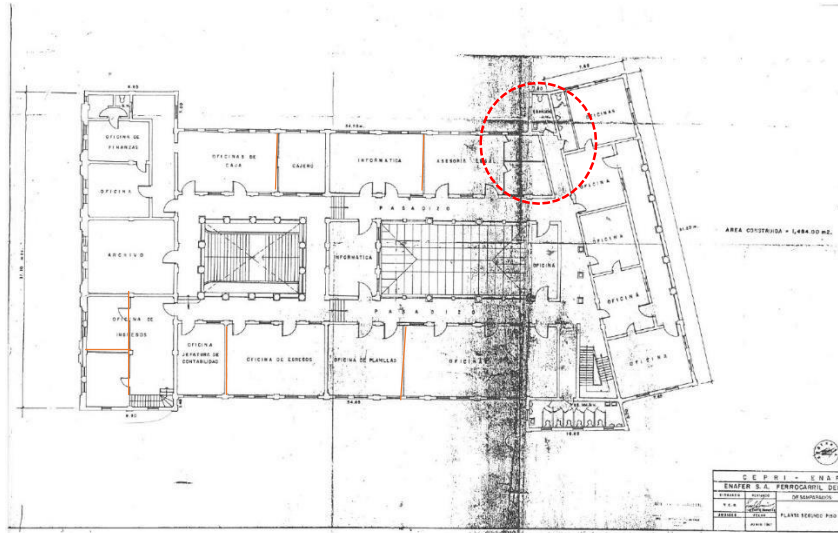
DE: Proyecto de Restauración

FECHA: 25 de mayo del 2009.

En el proyecto de David Mutal se abre a planta libre el primer nivel, salvo algunas divisiones puntuales.



En el proyecto de 1997 de Enafer, se observan las modificaciones en el segundo piso donde observamos la colocación de tabiquerías de subdivisión de los ambientes originales



En el proyecto del 2008 del Arq. David Mutal se observa, la creación de más servicios higiénicos:8,9,10, así como el cambio de la ubicación de equipos en el SSSH11

