



**Estudios e intervenciones realizadas en el edificio de Casa de la
Literatura Peruana
-Informe de investigación-**

Equipo de Arquitectura de Casa de la Literatura Peruana

Lucía Ganoza Bogdanovich
27 de abril del 2023

Estudios e intervenciones realizadas en el edificio de Casa de la Literatura Peruana

Este documento contiene información recopilada de estudios e intervenciones realizadas en el edificio principal de Casa de la Literatura Peruana e identifica los sectores en proceso de deterioro del edificio principal según el grado de deterioro y nivel de riesgo de la infraestructura del centro cultural de Casa de la Literatura Peruana. Asimismo, se ha realizado una sistematización y análisis de la información recopilada de los sectores en proceso de deterioro del edificio principal, así como identificación y recomendación de intervenciones necesarias según el grado de deterioro y nivel de riesgo de la infraestructura del centro cultural de Casa de la Literatura Peruana.

1. Procesar y analizar información recopilada 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 22 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.
- 1938 cambios en el ornato urbano, debido a la ampliación de Palacio.
- 1940, terremoto.
- 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.**
- 1972, se elabora la declaración de monumento. R.S. 2900-72-ED, en 28-12-72
- 1973, se declara Monumento “Estación de Desamparados declarada monumento”. R.S. 2900-72-ED, en 28-12-72 y publicada el 23-01-73.
- 1974, terremoto afecta la Estación desamparados.

- 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.
- 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:

Obras:

- Servicio de desarmado y retiro de estructuras metálicas ancladas al techo del local de la Casa de la Literatura.
- Servicio de desarmado y retiro de estructuras metálicas ancladas al techo de las salas n° 02, 04 y 06 del local.
- Servicio de limpieza total de 02 cúpulas de vitral y refuerzo de los 582 paneles de las cúpulas.
- Servicio de desmontaje de una pared en material drywall en la Casa de la Literatura.

Consultorías:

- Servicio de consultoría para realizar redistribución de planta de la Casa de la Literatura.
- Contratación de un servicio de consultoría para la distribución de planta del hall.

2015

- Contratación de un servicio de consultoría para realizar la distribución de la sala 2
- Contratación de un servicio de consultoría para realizar la distribución de la sala 3

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

2018

- Mantenimiento de piso y zócalo de madera.
- Servicio de instalación de marco metálico y vidrio templado para la puerta metálica de la 2da sala de exposición.
- Mantenimiento preventivo y correctivo del sistema de bombeo de agua y desagüe.
- Servicio de mantenimiento y pintado integral de la fachada del edificio extensión del café literario y el tragaluz del edificio principal.
- Servicio de mantenimiento de la carpintería metálica de las barandas del edificio principal y anexo.
- Servicio de instalación de marco metálico y vidrio laminado para la biblioteca infantil Cota Carvallo.
- Servicio de acondicionamiento de los tabiques y cielo raso del ambiente de servicios higiénicos del primer piso del edificio principal de la Casa de la Literatura.
- Servicio de mantenimiento de la claraboya tipo vitral nº01 del edificio central de la Casa de la Literatura.
- Servicio de mantenimiento integral de la escalera principal y barandas del tragaluz nº01 del edificio principal de la Casa de la Literatura.
- Servicio de mantenimiento y pintado integral de las fachadas del café literario, auditorio y puente-rampa de acceso del edificio principal de la Casa de la Literatura.

2019

- Servicio de mantenimiento integral de la escalera principal y barandas del tragaluz nº01 del edificio principal de la Casa de la Literatura.
- Servicio de mantenimiento y pintado integral de las fachadas del café literario, auditorio y puente-rampa de acceso del edificio principal de la Casa de la Literatura.
- Servicio de mantenimiento preventivo y limpieza de la claraboya tipo vitral Nº 02 del edificio principal cultural de la casa de la literatura sito Jr. Ancash Nº 207.
- Servicio de mantenimiento y acondicionamiento de tabiques de drywall, cielo raso y cobertura de fibrocemento ondulada ubicadas en los sectores 1,2,3 y 4 del edificio principal y anexo de la Casa de La literatura.

2020

- Servicio de carpintería metálica para la casa de literatura del Ministerio de Educación.

2021

- Servicio de mantenimiento e impermeabilización integral del sector N° 01 de la azotea del edificio principal de la Casa de la Literatura Peruana.
- Estudio de análisis de conservación de claraboya tipo vitral.
- Contratar el servicio de estudio de análisis de conservación de la claraboya Tipo vitral N° 02 de la Casa de la Literatura Peruana con el propósito de Realizar un estudio que permita efectuar una intervención óptima de acuerdo a los sectores más afectados del vitral existente.

2022

- Mantenimiento de impermeabilización de Sector 1 de la planta de techos del edificio principal.
- Servicio de mantenimiento preventivo de membrana líquida impermeabilizante del sector 01 de la azotea del edificio principal de la Casa de la Literatura Peruana.

Intervenciones realizadas:

Antecedentes:

*“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.” (11-06-1973), **Rodríguez Camilloni, Vieja Estación de Desamparados representa estilo republicano. sobre la Estación de Desamparados, Diario La prensa.***

“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.

Según se puede apreciar en una fotografía de 1889 la primitiva Estación de Desamparados construida en época de Meiggs tenía como fachada un simple portón neoclásico rematado por un pedimento triangular con pináculos decorativos sobre cada extremo. En el interior un pequeño zaguán, a la manera de las casas de entonces, daba acceso a un patio alrededor del cual se distribuían las salas de espera de los pasajeros. 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. Rodríguez Camilloni, Vieja Estación de Desamparados representa estilo republicano. sobre la Estación de Desamparados, Diario La prensa.

Adquisición de la casa Sancho-Dávila

“Visto el presente oficio del contratista del Ferrocarril Central Trasandino, D. Enrique Meiggs, elevando dos minutas de contrato de compra-venta, firmadas, una Debe indicarse también que donde inicialmente estuvo ubicado el Puente de Criznejas se construyó en 1610 el Puente de Piedra y el Arco Triunfal de ingreso a la ciudad de Lima. La construcción del puente, el único de piedra de la ciudad, significó un hecho importante debido a que permitía mantener la conexión entre la Lima cuadrada y el barrio de San Lázaro, y por ende con el camino hacia Trujillo. Carmen D. de Osma y Sancho-Dávila, condueñas de la casa conocida con el nombre de Sancho-Dávila, sita en la calle de los Desamparados, de esta capital, comprendida entre los números 25 á 37 inclusive; y atendiendo á que la referida casa está comprendida en el plano que ha presentado el contratista del Ferrocarril Trasandino entre Callao, Lima y la Oroya, designando la situación y área más conveniente para erigir la estación central de Lima, de la expresada línea, que se acepta y se aprueba en todas sus partes; y constando por las minutas hallarse llanos á la venta los condueños de la referida casa de Sancho-Dávila, por la suma de 100,000 soles, acéptanse los términos de la propuesta y se resuelve: que D. Enrique Meiggs, contratista del Ferrocarril Trasandino, proceda á realizar la compra, por cuenta del Estado, de la mencionada casa de Sancho-Dávila, tomando las referidas minutas por base de la escritura pública que se extienda, en la que constarán, con la solemnidad que la ley prescribe, los términos y condiciones en ellas estipuladas. Comuníquese a quien corresponda y regístrese.” (9-05-1876) Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú, Lima: Imprenta del Estado, 1876 Rúbrica de S.E.- García y García” (865).

“Expropiación del conventillo de los Desamparados para la estación del ferrocarril. Habiéndose negado absolutamente los señores Navarrete, Caballero y Tordoya, que aparecen como dueños del conventillo de los Desamparados, á vender á D. Enrique Meiggs, como empresario del ferrocarril de la Oroya, el mencionado conventillo, señalado como sitio para la estación principal de pasajeros, en esta capital, del Ferrocarril Trasandino del Callao á la Oroya, sin embargo de haberseles ofrecido 200,000 soles,

cantidad mayor á la de 188,000 en que ha sido valorizado por el perito tasador nombrado al efecto, y siendo de indispensable necesidad obtener ese terreno para destinarlo á ese objeto de reconocida utilidad pública, es llegado el caso de proceder con arreglo á lo prescrito en el artículo 1157 del Código de Enjuiciamiento Civil; se dispone: que se remita este expediente, que contiene todos los antecedentes de la materia, al Prefecto del Departamento, para que en el día inicie el correspondiente juicio de expropiación forzosa por causa de utilidad pública, requiriendo su celo para que termine á la brevedad posible. Regístrese y comuníquese.” 01-06-1876, “Expropiación del conventillo de los Desamparados para la estación del ferrocarril, Rúbrica de S.E.- García y García” (865).

“Hemos elegido para las estaciones de los pasajeros (...) la caja del río en frente de la cuadra de ‘Polvos Azules’ en Lima. Estos sitios reúnen las mejores condiciones; son muy centrales y están situados en barrios diferentes de los de las estaciones actuales, de modo que para la circulación entre las dos poblaciones [Lima y Callao], el público tendrá la elección que más le convenga. (...) [Los sitios elegidos] son algo reducidos, pero hay que observar que estas estaciones no deben servir sino para el embarque de los pasajeros y de sus equipajes” (p.21).

[Sobre la línea ferroviaria] “(...) el camino ocupa los terrenos bajos que están al pié de la muralla, y entra por medio de un relleno en la caja del río hasta el puente. Pasa debajo del primer arco del lado de los Desamparados, y sigue todavía después la caja del río hasta el Martinete”. (p.22) Malinowski (1869) Ferrocarril central trasandino, Lima, Imprenta de “El Nacional”. 1869.

1910, se inicia la tramitación y construcción del actual edificio de tres pisos.

1911 y 1912, La estación Desamparados fue construida entre para ser la estación principal del Ferrocarril Central. Se inaugura en el 1912

La documentación encontrada nos habla de las características y los usos de la estación, donde *“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.”*

Hay separación entre los pasajeros de 1a., y 2a. clase. El segundo piso ha sido destinado, en su mayor parte, para las diversas oficinas de la empresa. Menciona los materiales y quienes la construyeron: *“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. 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.” (22-09-12), La nueva estación desamparados. Diario La Prensa.*

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

“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”. ORREGO, J.L. (2013), Lima 1 El corazón de la ciudad, Aguilar, Lima.

“Este edificio es el primero en el Perú que emplea el “alma de acero” para lo cual se trae el material de Inglaterra”. N.Leonardini, E.Mayer, Guia NANDEL, Rubican Editores

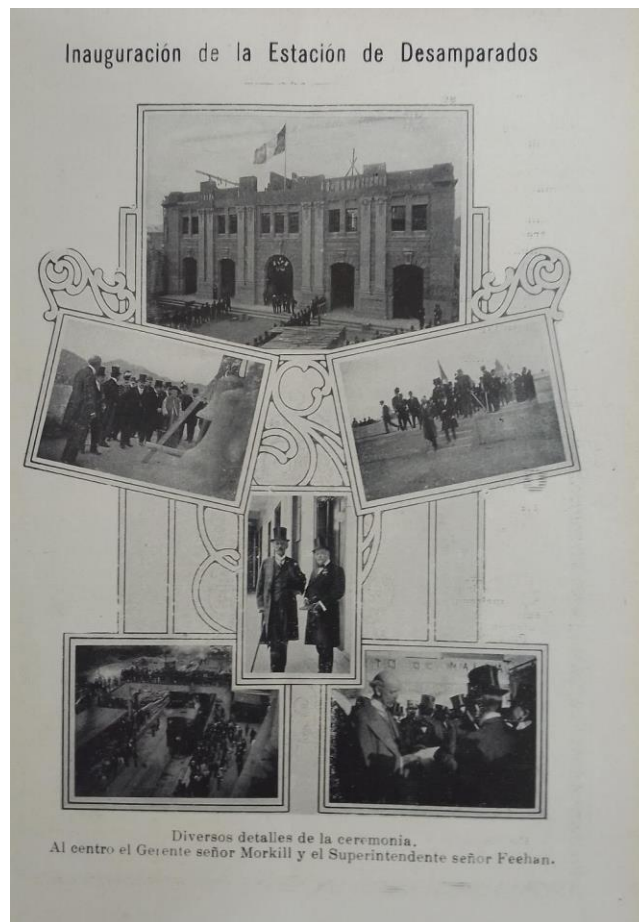
“El proyecto fue, desde sus primeras etapas, sometido a la consulta de diferentes instancias de la Sección Técnica, razón por la cual se hicieron diversas modificaciones, en consideración a las observaciones planteadas en los informes respectivos (ver anexo 2). La Estación se ubica en la margen del río 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.” Lima, 1980. Rafael Marquina Arquitecto”, Universidad Nacional de Ingeniería, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y artes –Instituto de investigaciones 2004, P.54 y 57.

“Destacan las bancas de hierro forjado con madera, la amplia escalera principal y el estupendo vitral art nouveau fabricado por la firma inglesa Mallowes”. ORREGO, J.L. (2013), Lima 1 El corazón de la ciudad, Aguilar, Lima.

En la revista Variedades observamos imágenes de la inauguración de desamparados donde se observa que el edificio aún no se encontraba finalizado, y se observa el puente peatonal que une el edificio principal con el río Rímac.



(28-09-1912), Despedida, Revista Variedades



Fuentes

“Su construcción data de 1912, cuatro años después de que se culminaron los trabajos de la línea del Ferrocarril Central de Lima a Huancayo. Era entonces la época de oro de los ferrocarriles, cuando el tren servía como el medio de transporte “aristocrático” al alcance de todo el pueblo; y el automóvil no había aún desplazado al peatón como rey del espacio urbano (...)

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.

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 Ancash, 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.” **Rodríguez Camilloni, Vieja Estación de Desamparados representa estilo republicano. sobre la Estación de Desamparados, Diario La prensa.***

“Estación Desamparados, Jr. Ancash cdra4. 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 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.” N. Leonardini, E. Mayer, Guia NANDEL, Rubican Editores

“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) ORREGO, J.L. (2013), Lima 1 El corazón de la ciudad, Aguilar, Lima.

“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."

(22-09-12) "La nueva estación de Desamparados". Diario La Prensa.

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

“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 visibles' 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,

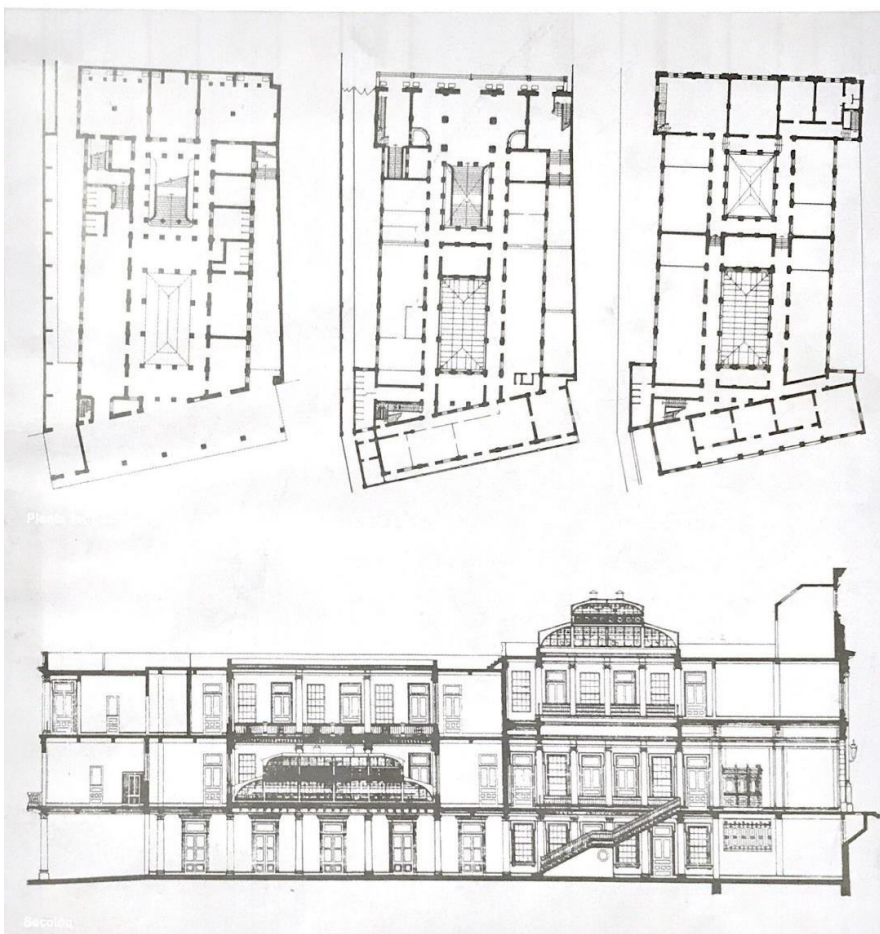
que se dan en forma virtual, a partir de los cuales se construyen cinco cuerpos verticales. El cuerpo central es de proporción 2 a 1, cuya mitad es coincidente con el punto superior del arco de ingreso, de proporción áurea; rematado por un tercer módulo en su parte superior (por encima de la cornisa). 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.

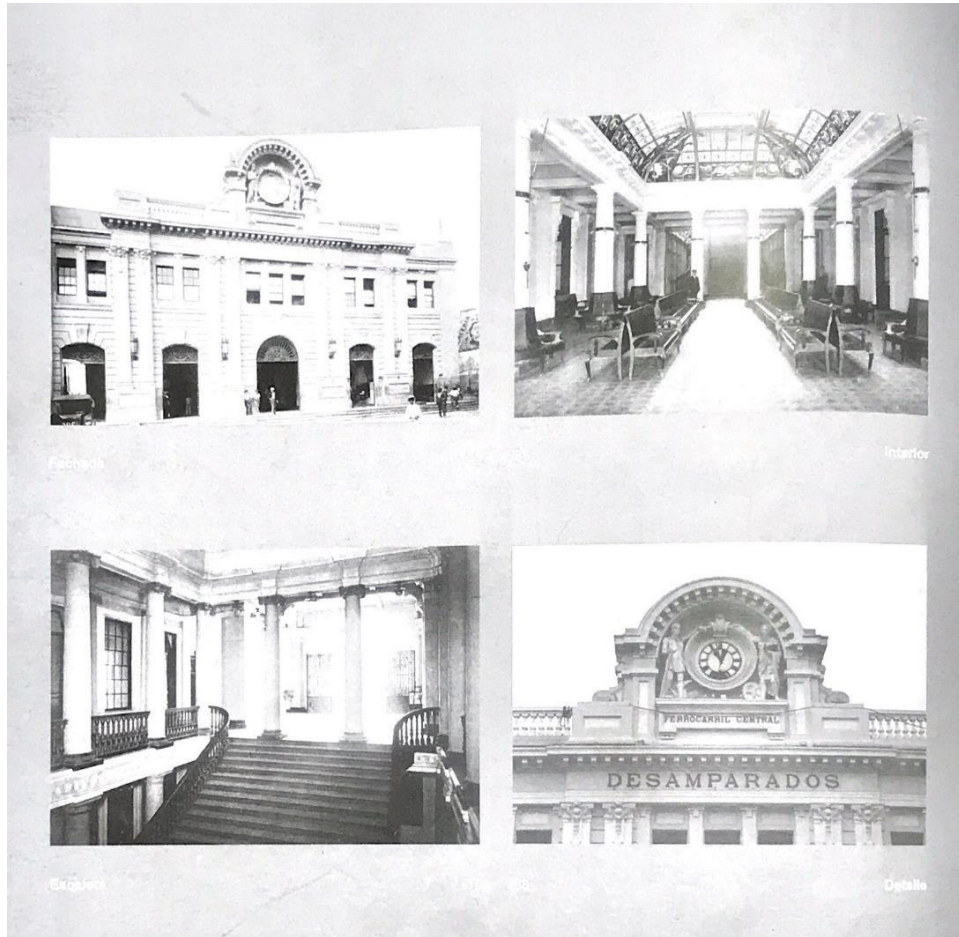
Columnas dóricas pareadas, almohadillado, plintos, órdenes gigantes, entablamentos partidos, balaustres interrumpidos, etc., son elementos tomados de diversos repertorios empleados en la composición de esta elevación que Marquina retomó recurrentemente para ir depurando a lo largo de su obra.

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

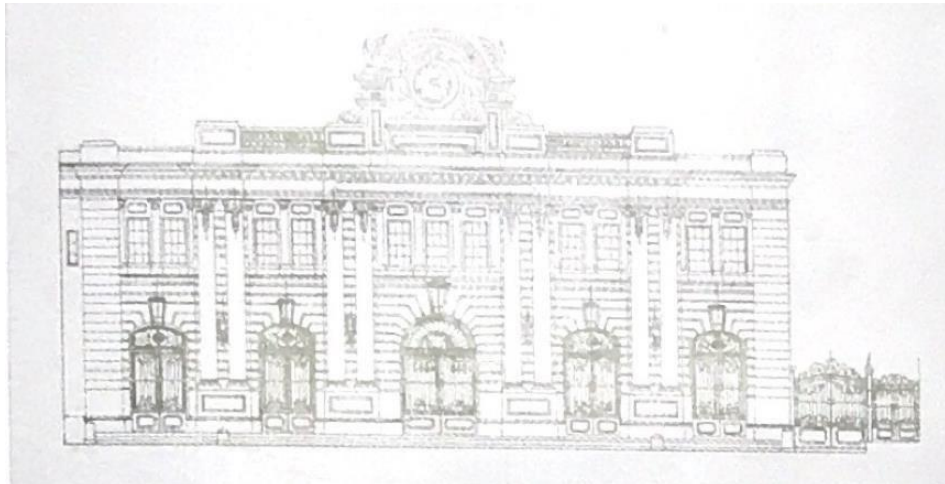
asimismo las elevaciones en temas independientes respecto del interior. Los cambios de escala y elementos arquitectónicos empleados en la definición de los diferentes espacios dotan de variedad y riqueza perceptual a la secuencia planteada, dándole una coherencia a nivel de todo el conjunto, en forma 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.” 1. Garcia 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. (23-09-1912), **“Inaugurando la estación de Desamparados. La ceremonia de ayer”**. **Diario La Prensa**.

“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.” **Rodríguez Camilloni H., Vieja Estación de Desamparados representa estilo republicano. Diario La prensa.**

“Farola ejemplo de Art Nouveau tiene Estación de Desamparados”

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 Mellows 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.

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. **Rodríguez Camilloni H., (12-06-1973) “Farola ejemplo de Art Nouveau tiene Estación de Desamparados”, Diario La Prensa.***

“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. **Rodríguez Camilloni H., (13-06-73), Por su valor histórico deben preservar Desamparados”. La Prensa.***



1912- obras de canalización del río Rímac, ensanche del puente y el 22 de Setiembre 22 se inaugura de la estación Central de Desamparados, Siendo presidente de la república, el Excmo señor Augusto B. Leguía y obras de canalización del río Rímac

“Señores Sindico

En el expediente seguido por don I. H. Feehan, superintendente del Ferrocarril central, para ensanchar el arco del puente de Piedra, con el objetivo de establecer una doble vía , el H. Concejo en la sesión celebrada el 12 del actual, adopto el acuerdo siguiente: Visto en la sesión de la fecha, el H. Concejo aprobó los informes recaídos en este expediente, -En consecuencia, póngase en conocimiento del interesado dichos informes y con su aceptación a las condiciones en H. Concejo otorga la licencia que ha solicitado, pase a la inspección respectiva para los fines correspondientes.

Regístrese y comuníquese. Dios guarde a USS.” Carmona, N. M. (1912) Ensanche de un arco del Puente de Piedra. Boletín municipal, Año XII—Núm. 594

“Señor inspector de obras

Sírvase US disponer que el Ingeniero del consejo levante el plano de los terrenos que pertenecen a la corporación en la margen derecha del río Rímac, conforme a la ley No 1553, de 5 de Febrero último.

Estimaré a US. que este trabajo se ejecute ala mayor brevedad posible, de acuerdo con lo

resuelto por el consee en la versión verificada ayer.

Dios guarde a Us.

Nicanor M Carmona". Carmona N. M. (25-07-1912) "Plano de los terrenos del Rímac. Boletín municipal, 25 Julio de 1912.

"Señor director de Salubridad

Rectificando el oficio que dirigí a US por acuerdo del honorable consejo, el 24 del mes próximo pasado cúmpleme transcribir a continuación el informe y el oficio en que la Inspección de aguas justifica según indicación sobre los peligros que entraña la clausura de uno de los arcos del Puente de Piedra.

"Lima, Agosto 5 de 1912.-Pongo en conocimiento de US, que en las obras de canalización del río Rímac, que se están llevando a cabo por la Dirección de Salubridad, se ha comenzado a levantar un muro que arranca del último pilar de Puente de Piedra, cerca del Molino del Puente .-Se ha desviado la línea de los muros de canalización, de manera que se trata de clausurar uno de los arcos del Puente de Piedra, dejando tan solo expeditos para el paso de las aguas los cuatro centrales, suprimiendo el último arco de la bajada.-No necesito insistir extensamente en las razones de orden técnico que hacen poco recomendable este proyecto de reducir aún más aún la luz disponible del río a su paso por el puente de Piedra. Baste decir que aunque el ancho total del cauce de ese total es 77 metros entre la Estación Desamparados y el Molino de la bajada del Puente, el espesor de los pilares es tal que ella queda reducida a 43m. 80, (...) Antiguamente esta luz era de 53m. 80, pero habiendo ocupado el Ferrocarril Central uno de los arcos, quedó reducida á la cifra antes citada y ahora la Dirección de Salubridad, pretende rebajarla aún más, mediante la clausura que dejo especificada, quedando así disponible por todo espacio para el escurrimiento del agua, un ancho total de 38 metros.—Ahora bien, esta luz se obtiene totalizando los espacios libres entre los pilares; no forma ella un solo canal abierto con tres superficies le rozamiento además del solado—Se triplican, pues en el paso de las aguas por el puente, las resistencias por rozamientos.—Además, por las formas de los pilares en punta de diamante los filetes líquidos que corren por dos arcos paralelos, cambian la dirección y se encuentran bajo un ángulo no menor de 70% produciendo una pérdida de velocidad considerable bajo los mismos arcos, velocidad, etc., cuyo resultado final es producir en grandes avenidas una considerable represa en el Puente de Piedra, represa que retrocede hasta más de 150 metros de aguas arriba del mismo.— El infrascrito observó este hecho en la gran avenida del año 91, entonces las aguas llenaron por completo el espacio comprendido entre el Molino del Puente y el muro de la Estación de Desamparados, en un ancho de 73 metros y una altura de 1.40 que es, la que tenían esos muros. Aún en una de las noches de este año, las aguas subieron tanto que llegaron á pasar por encima del muro de Desamparados, cerca de la Plazuela del mismo nombre e invadieron la línea. Felizmente la corriente en esta forma sólo duró dos horas. Como el ancho de la caja del rio era grande se formó en ella una especie de reservorio que fué de gran alivio en esa creciente. En la actualidad no sólo se trata de reducir aún más el espacio libre bajo el mismo puente, sino que también se reduce el ancho de la caja del rio.

Por lo tanto, represa que se forme en lo futuro será instantáneamente de mayor altura y las aguas alcanzarán mayor velocidad a consecuencia de la reducción la sección. —

Parecería á primera vista que el del Puente por su gran inclinación 17% debería impedir la formación de esa represa, aumentando la velocidad con la caída, pero en la práctica no sucede eso en realidad, pues por las circunstancias que he anotado, en las grandes avenidas tan solo una parte del agua llega al solado con su velocidad normal y otra se represa levantando así el nivel del río inquietante.

(..)El Ingeniero señor Arancivia en su proyecto de canalización del río Rímac, también proyectó cerrar un arco del Puente, pero sus estudios los basaba tan sólo hasta la avenida del año 7o, sin embargo la del 91 fué superior á aquella y tan sólo es así, que no menciona en su proyecto de canalización nada referente á la represa que provoca el Puente de Piedra, en época de grandes avenidas.(...) Pero más extraordinario es aún, la manera como estos trabajos se ejecutan por el lado de la Estación de Desamparados es decir por la Peruvian Corporation; el espesor de los muros es exiguo en la actualidad, que no parece que esos muros lleguen á tener la altura reglamentaria de cuatro metros.—Y creo que es de felicitarse esta circunstancia, pues la rotura de ese débil muro lateral y consiguiente descarga súbita de la represa, tendrá consecuencias desastrosas para la misma línea del Ferrocarril Central y para las fincas de la calle de Polvos Azules, cuyos respaldos alcanzan hasta el terraplen de la línea.—Por las consideraciones que expongo, creo es un deber llamar la atención de US., sobre el hecho de la clausura de un arco del Puente, de los peligros que esa clausura puede traer para las fincas ribereñas y para la ciudad en general y para el puente mismo, por el desgaste del solado, pues un mayor volumen de agua, se va á concentrar de una manera periódicamente permanente sobre una menor superficie de solado, contribuyendo así á su rápida destrucción. (7 -08-1912) Supresión de un arco del Puente de Piedra en la Canalización. Boletín municipal, 17 Agosto de 1912

EL PERUANO

DIARIO OFICIAL

AÑO 72 - TOMO II

Lima, Lunes 2 de Septiembre de 1912

SEMESTRE II - N° 50.

"EL PERUANO"

Director: José María Barreto

OFICINA: PASO COLON, CHOTA 578.

Teléfono 2427

ADAPTADO 389

"EL PERUANO" es distribuido gratuitamente entre todas las oficinas del Estado y todos los funcionarios de la República, a los que se ruega hacer presente a la Dirección de este diario en cualquiera falta que adviertan en el puntual y correcto envío del periódico.

Los asuntos relacionados con avisos y suscripciones se atienden en la Administración: Escuela de Artes y Oficios (Sección de Artes Gráficas) donde funciona la Imprenta del Estado.

SUMARIO

	PÁG. OAS
La canalización del Rimac.....	401
MINISTERIO DE GOBIERNO Y POLICIA	
Dirección de Policía	
Nombramientos y bajas.....	401
MINISTERIO DE JUSTICIA, INSTRUCCIÓN, CULTO Y BENEFICENCIA	
Dirección General de Instrucción	
Resoluciones diversas.....	402
MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO	
Dirección de Administración	
Resoluciones del ramo.....	402
Superintendencia General de Aduanas	
Derechos diferenciales de sobardo.....	402
MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA	
Dirección de Guerra	
Resoluciones diversas.....	403
MINISTERIO DE FOMENTO	
Dirección de Fomento	
Resoluciones de la Sección de Industrias.....	403
TRIBUNAL MAYOR DE CUENTAS	
Estados y calificación de cuentas.....	407
Privilegios Industriales.....	408
Marcas de fábrica.....	409

La canalización del Rimac

Ayer, poco después de las 4 de la tarde, se verificó la inauguración de los muros que con el objeto de contribuir a la canalización del río Rimac se han elevado, desde el Puente de Balla hasta el Puente de Piedra.

A esa hora llegó a la Avenida del Tajamar S. E. el Presidente de la República, acompañado de los señores Ministros de Justicia, Fomento y Relaciones Exteriores y de los miembros de su Casa Militar.

El doctor don Aníbal Maúrtua, gerente de la nueva Compañía de Construcciones, inició la ceremonia, pronunciando un adecuado discurso.

En seguida habló el Director de Salubridad doctor Curletti.

Acto continuo el Excmo señor Leguía pronunció este discurso:

«Señores:

Me es sumamente satisfactorio presidir esta sencilla ceremonia que sirve de coronación a una de las obras más útiles emprendidas, en el período gubernativo próximo a terminar, para ensanche, ornato é higienización de la capital de la República.

Esa obra, anhelada desde hace un siglo; proyectada tantas veces; mirada con el tenor y apartamiento que infunden las cosas consideradas poco menos que imposibles; y, por eso, no iniciada siquiera, aún en la época de mayor abundancia, es al fin una realidad halagadora, practicada en sólo ocho meses de abnegada labor, gracias a la decisión de los poderes públicos, al celo y patriotismo de la Dirección del ramo, a la entusiasta cooperación de la Peruvian Corporation, y a ese vigor, destreza y hasta interés ciertamente cívico, de que se acaba de hablar, con que la clase obrera ha concurrido a la rápida y brillante con sumación de la importante mejora.

El Gobierno, que, con el alza de los salarios, ha querido, una vez más, exteriorizar la simpatía que le han inspirado siempre la suerte y el mejoramiento de la clase obrera, se complace en ratificar los elogiosos conceptos que con justicia le consagra el progresista Director de Salubridad; y rinde el tributo de su aplauso a todos los colaboradores de la empresa que hoy tenemos la satisfacción de declarar inaugurada.

Sea esta una muestra más de todo lo que pueden la voluntad resuelta y un tenaz empeño, puestos al servicio de la patria»

Después de este discurso, que fué muy aplaudido, S. E. y las personas invitadas recorrieron los terrenos de la canalización, terminando así esta ceremonia, que fué amenizada por las bandas de la artillería gendarmes y la Escuela Correccional.

Ministerio de Gobierno y Policía

Dirección de Policía

Nombramientos y bajas

Con fecha 19 de Agosto se han expedido los siguientes nombramientos:

— Ayudante secretario de la Comisaría de Policía urbana del distrito 10. de Lima, a don Néstor Rodríguez.

— Subinspector de la Guardia Civil de Amazonas a don Cesáreo S. Arana.

— Teniente de la Gendarmería de La Libertad a don David Jiménez.

— Subinspector de la Guardia Civil de La Libertad, a don César Castañeda.

— Inspector de Sección de la Guardia Civil del Callao, a don Juan C. Cáceres.

— Jefe de uno de los medios del Escuadrón Gendarmes de Piura, al teniente don Martín García.

— Inspector Superior de la Columna B, de Guardia Civil de Lima a don Augusto Rivas Lora.

ADMINISTRACIÓN Y TIPOGRAFÍA
MORCAJONES 482
TELÉFONO 158
AÑO I

LA CRÓNICA

DIARIO ILUSTRADO, POLÍTICO INDEPENDIENTE E INFORMATIVO

Prr 4 CENTAVOS

Lima, miércoles 4 de setiembre de 1912

Núm. 945

Las obras de canalización del "Rimac" 2



Aspecto general de la carga levantada para la ceremonia de la inauguración, y del público aglomerado en el puente



El Director de Salubridad recibiendo á S. E. el Presidente de la República

(4-09-1912) Diario La Crónica

Inauguración de las obras de canalización del "Rimac"



Llegada de S. E., los Presidentes de las Cámaras, Ministros de Estado y comitiva oficial

Como dimos cuenta detallada en nuestra edición de ayer, el domingo realizó la inauguración de las obras de canalización del río Rimac con un numeroso público. Hoy ofrecemos a nuestros lectores completísima información gráfica de los principales momentos de aquella ceremonia y



(4-09-1912) Diario La Crónica

Las obras de canalización del "Rímac"



Aspecto general de la carpa levantada para la ceremonia de la inauguración, y del público aglomerado en el puente

(4-09-1912) Diario La Crónica

“El señor Lavergne inquirió sobre el estado del juicio iniciado para impedir la clausura del último arco del puente de piedra, obra que á pesar de esa acción, ha sido llevada á cabo; y terminó expresando la necesidad de que los cuerpos de Ingenieros del Estado estudien la conveniencia ó inconveniencia de la referida obra.

“El señor Síndico doctor Bellido dio las explicaciones del caso y el señor Alcalde ofreció gestionar la dación del informe solicitado por el señor Lavergne.

Con las aclaraciones hechas por los señores Alcalde y Fuchs, y a pedido del señor Lavergne Inspector de Aguas, se autorizó al indicado señor Lavergne para que hiciera levantar el plano de los terrenos ganados con la obra de canalización del Rímac.

El señor Espinoza solicitó que las inspecciones de Policía e Higiene investigaran el denuncia hecho por los periódicos de la Ciudad, respecto a la existencia de corrales en el centro de la población.

El señor alcalde atendió el pedido.” (16-11-1912) Canalización del río Rímac. Boletín municipal Año XII—Núm. 620.

“Suspensión del último arco del Puente de Piedra Señor director de obras públicas A solicitud del señor Inspector de Aguas y con acuerdo del H. Consejo, me dirijo a US. a fin de que se sirva disponer lo conveniente para que el cuerpo de Ingenieros que tiene a sus órdenes el Supremo Gobierno estudie la conveniencia de la supresión del último arco del Puente de Piedra que con motivo de las obras de canalización del río Rímac, ha quedado clausurado, precisando si no es necesaria ni entraña peligros la subsistencia del referido arco.” (5-12-1912) Boletín municipal Año XII—Núm. 626, Diciembre 5 de 1912.

1937 se demuele la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparado

“Esto significó que el espacio público de la Plazuela de los Desamparados se transforme nuevamente.

Los trabajos en la parte posterior de la Casa de Pizarro iniciaron en el año 1937 con la demolición de la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados. La sagrada imagen tutelar y otras reliquias que en el templo se conservaban fueron trasladadas a una nueva iglesia del mismo nombre, ubicada en la actual Av. Venezuela, donde hasta ahora conservan. En este contexto se manifestaron dos posiciones en relación al tema de la modernización de la Casa de Gobierno y la destrucción de la iglesia: una a favor, la de Martín Eduardo; y otra en contra, la de Vargas Ugarte.

Como afirma el autor, la iglesia fue finalmente

demolida, y así la plazuela que acompañaba a la iglesia, junto con los demás predios que conformaban este espacio público, se convirtió en el nuevo Malecón de los Desamparados.

El malecón era ahora el nuevo nexo que permitía a los transeúntes desplazarse hacia la Estación de los Desamparados, construida en el año 1870, que por aquella época lucía una nueva infraestructura diseñada por el arquitecto Rafael Marquina, inaugurada en 1912. El Malecón de los Desamparados permitía mirar nuevamente el río Rímac, como ya lo hacían los espacios públicos que se encontraban frente al damero de Pizarro, la Alameda de los Tajamares y la Alameda de Acho. Estos atentados terroristas motivaron que el antiguo Malecón de los Desamparados fuera cercado en ambos extremos a finales de la década de los 80 para impedir el libre tránsito de vehículos y peatones. Este suceso contribuyó a afianzar el uso privado de esta calle como estacionamiento particular.”

Ravines Casas, J. (Diciembre 2016) La Plazuela de los Desamparados y su entorno urbano-monumental: Valoración histórica de la construcción de un lugar. Devenir Vol. 3, N°6, pp. 79-97 - Estudios ISSN 2312-7570 Universidad Nacional de Ingeniería, Lima.



(4-07-1937) Diario El Comercio





El antiguo Café Maximiliano, que está siendo demolido

1938, Cambios en el ornato urbano, debido a la ampliación de Palacio

EL COMERCIO.—LIMA, DOMINGO 13 DE FEBRERO DE 1938

LA OBRA DEL PALACIO DE GOBIERNO Y DEL MALECON RIMAC

Como complemento de las obras del nuevo Palacio de Gobierno que actualmente se están ejecutando bajo la dirección del arquitecto señor Ricardo de Jaks Malecowsky, en la manzana comprendida por la Casa de Pizarro se va a construir también un tramo del proyectado Malecón Rimac, sobre la margen izquierda del cauce, en la parte ocupada actualmente por la iglesia y plazuela de Desamparados, o sea, la zona comprendida entre la estación del ferrocarril a la sierra y el Puente de Piedra.

Acordada, en definitiva, la demolición de la iglesia de Desamparados y la traslación de sus reliquias a otro templo de la ciudad una gran parte del perímetro actual, así como el que ha sido expropiado y que circundaba al templo, será ocupado por un jardín, al que se cercará con una verja monumental del Palacio de Gobierno, y la parte restante, ocupando la Estación de los Desamparados del Ferrocarril Central del Perú, será destinada a la construcción de uno de los tramos del proyectado Malecón Rimac.

En este gráfico puede verse el primer tramo del Malecón Rimac, que dará frente al parque que se construye en la fachada posterior del nuevo Palacio de Gobierno. El proyecto de este Malecón abarca desde la Plazuela del Santo Cristo hasta la Estación de Moncerrie, contando de una terraza volada sobre la línea del ferrocarril en la margen izquierda del cauce. El segundo tramo de la obra, según sabemos, se construirá con frente a una línea de Santa Rosa de Lima, que se estudia.

OCULISTA
DOCTOR J. A. CERRADA
Comité de H. S. y C. y H. S.
BEJADAN No. 100

Estampillas de Correo
Realizan el material de correo del Perú usando la técnica más moderna, maquinas automáticas y papel de primera calidad. Estas son algunas de las estampillas de correo. Disponen en el catálogo completo y gratuito. Envíenos sus pedidos inmediatos.

Carlos J. Bar
Miguel Grau C. y C.
423 North First Street

MESA de BILLAR
Se vende una mesa nueva, estilo moderno, con doce tacas y juego de bolas. Precio \$100.00. Ríeles 426. (Barros)

Negocios
Ofrezco tres mil acciones de la Compañía Costanera del Oriente. Precio \$1.00. Envíeme sus pedidos a P. Calle 10.

(13 -02-1938), Diario El Comercio

Puntos de vista...

DEFENDIENDO A LA LIMA VIEJA

LOS enamorados de la tradición de esta vieja Ciudad de los Reyes han visto con tristeza intensa efectuarse las transformaciones de ciertos sectores históricos de la capital. Pero sus lamentaciones se han dejado sentir generalmente en forma aislada, revelando casi siempre un desengaño apático e incapaz de detener la incontenible ola de los "reformadores".

En algunos casos, como en el reciente problema planteado por la iglesia de Desamparados para la amplificación del Palacio de Gobierno y la construcción de un hermoso malecón sobre el río, la transformación ha resultado benéfica, enriqueciendo el patrimonio artístico de nuestra capital sin sacrificar ningún monumento realmente valioso. Pero en muchos otros casos, sobre todo aquellos en que la iniciativa privada ha pretendido modernizar ciertos viejos inmuebles, los resultados han sido generalmente desfavorables, dando lugar a meritorias campañas individuales o colectivas en defensa del "ambiente" limeño. Pero la eficacia de estos movimientos ha sido relativa y el problema ha perdurado.

La Sociedad de Arquitectos, cuya reciente formación tuvo uno de sus orígenes principales en una campaña de defensa artística de Lima, verá sin duda con singular agrado la iniciativa del Rotary Club de realizar un estudio profundizado de este problema, por medio de la intervención irremplazable del arquitecto.

En encomiable medida el Rotary Club ha invitado a un grupo de arquitectos prominentes de la localidad para que, en una de sus reuniones, expresen sus puntos de vista sobre este problema, afín de tomar un rumbo acertado en la campaña de preservación del ambiente limeño tradicional, que se propone llevar adelante dicha institución.

Una discusión desapasionada y racional llevará a los amantes de la Lima vieja a acatar las leyes de la marcha del tiempo, tolerando ciertas renovaciones impostergables, que han de realizarse en perfecta armonía con los estilos empleados originalmente. Los tradicionalistas sinceros y comprensivos aceptarán gustosos las obras de modernización de la ciudad requeridas por los apremiantes problemas del tráfico y estacionamiento de vehículos y otorgarán una completa libertad de acción a los proyectistas de las zonas nuevas de la capital. Así se irá señalando la huella de nuestro siglo veinte, para crear la tradición del futuro.

Cualquiera que sea el rumbo tomado y la colaboración que se obtenga de los municipios, la campaña en defensa de la arquitectura será incompleta, ineficaz y quizás peligrosa si no es acompañada por una campaña igualmente intensa en favor de nuestros profesionales. Un movimiento que culmine en la restitución de la arquitectura a los arquitectos ha de tener, como feliz consecuencia, no sólo la preservación de los tesoros nacionales del pasado, sino la creación de los tesoros igualmente valiosos e igualmente nuestros del porvenir.

Belaunde Terry F. (05-1938) Defendiendo a Lima la vieja,
Revista El arquitecto Peruano, N9 año 2.

Terremoto 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". **Alayo Bernal L. (15-08-2009) Cronología histórica del terremoto más destructivo en el Perú. Centro de Capacitación y Prevención para el Manejo de Emergencias y Medio Ambiente S.O.S Vidas Perú.**

"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 huaco.

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." J.L. ORREGO PENAGOS.



(24-05-1940) Diario El Comercio

“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.” (24 -05-1940) Diario El Comercio.

“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”. (24 -05-1940) El fuerte movimiento sísmico de esta mañana. Diario El Comercio

“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”. (25 -05-1940) El Callao fue el epicentro del terremoto de ayer. Diario El Comercio.



(25-05-1940) Diario El Comercio

“La fachada de la Estación Desamparados era en esos momentos apuntalada convenientemente, pues se le veía manifiestamente inclinada hacia la tierra, estando el reloj parado en la hora del movimiento las 11 y 35 de la mañana.” (25 -05-1940) El terremoto de ayer en Lima, Callao y Balnearios. (25-05-1940) Diario El Comercio.



(25-05-1940) Diario El Comercio

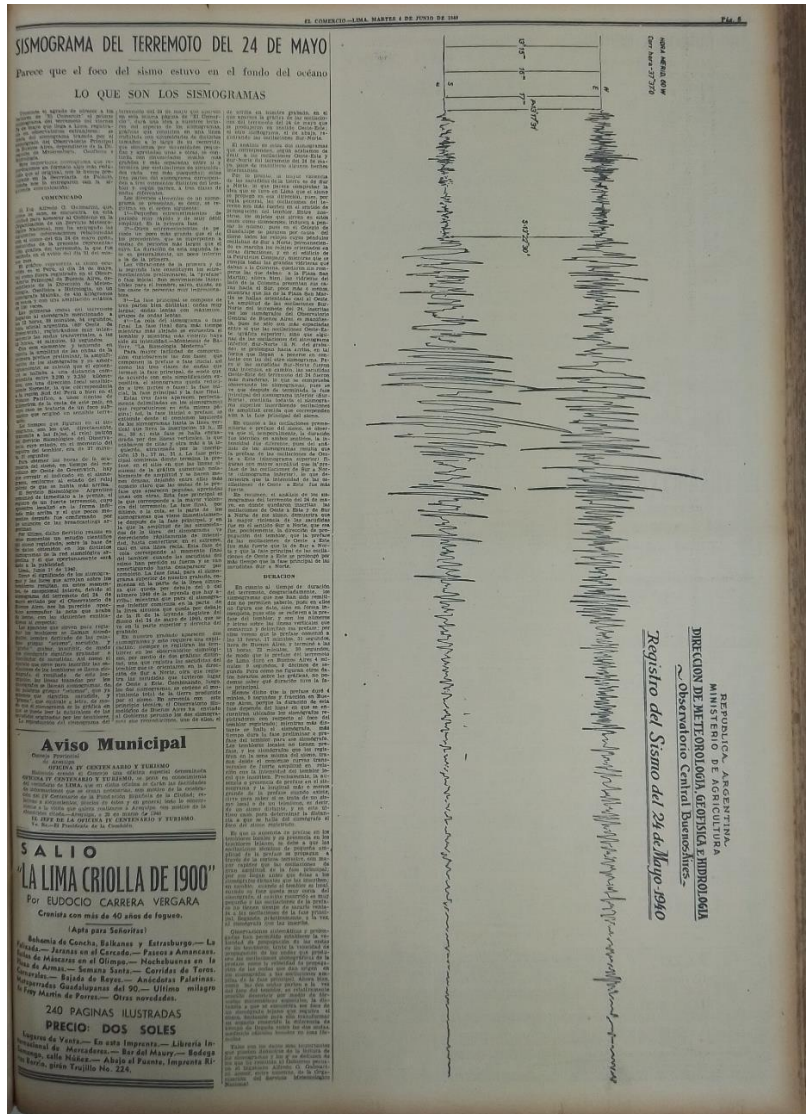
Imágenes del Periódico que muestran la intensidad del terremoto, donde casas en el Callao fueron destruidas. Así como en la edición del domingo uno de los titulares es "No podrá elevarse los precios de Materiales de construcción" así como de "Los daños a la Iglesia Matriz".



(26-05-1940) Diario El Comercio

"La revisión de edificios practicada por la Dirección General de Fomento" donde mencionan los edificios públicos con daños por 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." (31-05-1940) Diario el Comercio.

"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.



(4-06-1940) Diario el Comercio

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

1972 se elabora la declaración de monumento. R.S. 2900-72-ED, en 28-12-72.

1973 Se declara Monumento “Estación de Desamparados declarada monumento”. R.S. 2900-72-ED, en 28-12-72 y publicada el 23-01-73.

1973 amenaza de demolición de Desamparados

“Por su valor histórico deben preservar Desamparados”

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 de 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.” **Rodríguez Camilloni H., (13-06-73), “Por su valor histórico deben preservar Desamparados”, Diario La Prensa.**

Terremoto del 1974

“Según información que nos proporcionaron en ENAFER, durante el sismo de 1974, el edificio sufrió daños importantes, consistente sobre todo en fracturas por cortante de los muros.” KUROIWA J., **KOGAN J. INGS ASOCIADOS, Estudio del emplazamiento de los terrenos de ENAFER PERU en Desamparados, Volumen 3 Proyecto de reparación y reforzamiento de las edificaciones de la sede central de Enafer-Perú**

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

- 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

Informe:

“Estación Desamparados, “Sector A”

Es una antigua y tradicional edificación de tres niveles con gran altura de entepiso, teniendo por esta razón una altura total de 15 metros.

La planta es de forma triangular y tiene un área techada de 1700 m² aproximadamente.

La estructura consiste en columnas de concreto armado reforzadas muy deficientemente, lo que se explica, si se tiene en cuenta que el edificio tiene más de 50 años de antigüedad. Las columnas cuadradas de 0.35 m de diámetro.

Las vigas consisten en perfiles de acero recubiertas con mortero. Los muros de bloque de concreto y ladrillos.

Según información que nos proporcionaron en ENAFER, durante el sismo de 1974, el edificio sufrió daños importantes, consistente sobre todo en fracturas por cortante de los muros. En base a unos esquemas que se presentaron los muros fueron reparados, pero solo exteriormente sin la incorporación de elementos resistentes que hayan incrementado la resistencia en su conjunto, ni que haya cambiado su capacidad de deformarse lateralmente ante las cargas sísmicas.

Los daños se explican especialmente por la poca ductilidad de los elementos de refuerzo, a pesar de su relativa flexibilidad (columnas de 0.35 x 0.35 y 5 metros de altura, en promedio por piso).

El problema radica en que los daños son acumulativos y si no se le refuerza convenientemente a los daños en futuros sismos serán mucho mayores, lo cual resulta peligroso si se tiene en cuenta el tipo de uso que tiene el edificio.

Al primer nivel tiene acceso el público que viene en compra de boletos del tren, o a realizar gestiones sobre carga, sirve como sala de espera o es lugar de desembarque de los pasajes que llegan del interior del país.

Los dos pisos superiores son usados como oficinas administrativas.”

Problemas encontrados y soluciones adoptadas

Estación desamparados sector A

Tal y como ya se mencionó se trata de una edificación muy antigua de tres niveles. A la luz de la técnica sismo resistente actual, se tiene los siguientes problemas:

- Las columnas son de concreto armado, pero están reforzadas deficientemente.
- Las vigas son de perfiles de acero, por lo que las conexiones entre vigas y columnas son muy pobres.
- La gran altura de entrepiso y la relativa poca sección de las columnas y el excesivo recubrimiento de la armadura hace que la sección resistente efectiva sea pequeña.
- De lo contrario se deduce que el edificio tiene relativa flexibilidad, lo que se tradujo en fallas por la cortante de los muros de relleno en el sismo de 1974 pero tiene muy poca ductilidad.

Debido a lo explicado anteriormente, se decidió reforzar la edificación con placas de concreto armado en ambas direcciones, unidas por vigas de peralte conveniente de tal manera que constituyan un sistema especial continuo y dúctil.

Se ha encontrado la rigidez en algunas zonas, en base en placas de concreto armado, para proteger a la albañilería y para que el edificio resista sismos violentos dentro del rango elástico o con poca incursión dentro del rango inelástico con lo que el problema de la falta de ductilidad de la estructura existente queda resuelto; además los trabajos de picado para la adición de las placas se concentran en pocos puntos.

Lo explicado se ha traducido en el proyecto de reforzamiento de la siguiente manera:

- La solución que se ha adoptado es en base de placas en las dos direcciones, respetándose la arquitectura existente (Ver planos E-1, E-2, E-3, Y E-4 para ubicación de placas en los tres niveles).
- En la intersección con las columnas existentes, se ha mantenido la sección original de éstas y se ha planteado columnas de reforzamiento tipo Forro, para evitar picar en exceso la columna existente.
- Se ha tratado que la armadura horizontal de la placa planteada cruce la sección de la columna existente. Esto ha obligado a diseñar dos elementos de amarre adicionales a los tercios de altura de cada nivel para que la entrega de esfuerzos unión placa-columna forro sea eficiente.
- Los cambios de secciones en las placas por efecto de ubicación de ventana se ejecutarán según detalle de reforzamiento que aparece en la lámina E-7 del proyecto.
- Para las placas se ha tenido el criterio de arriostrarlas en los dos sentidos; en la parte superior mediante vigas de gran peralte y en la cimentación mediante zapatas de gran rigidez, unidas convenientemente con el cimiento existente.
- Como secuencia de ejecución más conveniente en la construcción de columnas tipo forro y que se suman a placas sismo resistentes es las dos etapas que se

diferencian y que detalla en el proyecto de estructuras.

Los detalles de reforzamiento del sector A están incluidos en láminas E-1, E-5 y de la E-6 a la E-11.

“También se dan detalle para el reforzamiento del techo debajo del reloj que ha tenido que ser apuntalado para evitar su falla.” KUROIWA J., KOGAN J. INGS ASOCIADOS, Estudio del emplazamiento de los terrenos de ENAFER PERU en Desamparados, Volumen 3 Proyecto de reparación y reforzamiento de las edificaciones de la sede central de Enafer-Perú.

Listado de Planos

En lámina E-0, se observan los tres edificios del estudio donde A, B Y C (actualmente este edificio ya no está bajo administración de casa literatura) al ser parte este edificio del estudio nos confirma que fue un edificio en uso de la Estación desamparados para la gerencia, tal y como se evidencia en los planos e informes. Esta lamina es importante pues da la leyenda de procedimientos a realizar, especificaciones, leyendas gráficas y relación de láminas del proyecto.

Lamina E-01

RELACION DE LAMINAS

E-0 RELACION DE LAMINAS, ESPECIFICACIONES Y UBICACION DE SECTORES

E-1 PLANTA DE CIMENTACION SECTOR "A" Y "B"

E-2 UBICACION DE REFORZAMIENTO (PLACAS) SECTOR "A" - SOTANO

E-3 UBICACION DE REFORZAMIENTO (PLACAS) SECTOR "A" - 1º PISO

E-4 UBICACION DE REFORZAMIENTO (PLACAS) SECTOR "A" - 2º PISO

E-5 UBICACION DE REFORZAMIENTO (PLACAS) SECTOR "A" - AZOTEA

E-6 UBICACION DE REFORZAMIENTO (PLACAS) SECTOR "B" - 1º Y 2º PISO

E-7 PLANTA VIGAS DE REFORZAMIENTO SECTOR "A" Y "B"

E-8 ELEVACION PLACAS 2 D - 1 D SECTOR "A"

E-9 ELEVACION PLACA 3 D SECTOR "A"

E-10 ELEVACION PLACAS 5 D - 4 D SECTOR "A"

E-11 ELEVACION PLACAS 7 D - 6 D Y DETALLES SECTOR "A"

E-12 ELEVACION PLACAS 9 D - 8 D Y DETALLES SECTOR "B"

E-13 UBICACION DE REFORZAMIENTO (PLACAS) SECTOR "C" - CIMENTACION Y VIGAS VR

E-14 ELEVACION PLACAS Y DETALLES SECTOR "C"

ESPECIFICACIONES GENERALES

① RESISTENCIAS:
 $f_y = 4200 \text{ KG / CM}^2$
 $f'_c = 210 \text{ KG / CM}^2$ Y 175 KG / CM^2 (CIMENTACION)
 $f_y = 25 \text{ KG / CM}^2$ (SEGUN ESTUDIO DE SUELOS)

② REQUERIMIENTOS:
 - PLACAS 2.5 CM
 - VIGAS 4.5 CM
 - VIGAS DE CIMENTACION 3.0 CM
 - COLUMNAS 3.5 CM

③ REGLAMENTOS:
 - REGLAMENTO NACIONAL DE CONSTRUCCIONES
 - NORMA DE DISEÑO SISMO - RESISTENTE - A.C.T. 318-77

④ SOLDADURA:
 - E-70-18 SOLDADURA ENTRE ACEROS NUEVOS
 - E-60-12 SOLDADURA ENTRE ACERO NUEVO Y ACERO ANTIGUO
 CON ELECTRODOS DEL TIPO ARCO MANUAL, PROTEGIDO, DEBERA GARANTIZAR UNA RESISTENCIA DE MINIMO (1.25 f_y) DE LOS MATERIALES QUE UNE.

ϕ	3/8"	1/2"	5/8"	3/4"
Ws	3/16"	3/16"	1/4"	1/4"
Lx (cm)	6	11	13	18

NOTAS GENERALES ESTRUCTURA NUEVA - EXISTENTE

- APUNTALAR ADECUADAMENTE DONDE SEA NECESARIO
 - Hacer CUDOS/ARMADOS USANDO TALADRO CUANDO SE TRATE DE HACER PERFORACIONES O CANALES
 - ANTES DE PROCEDER AL VACEADO SE DEBERA LIMPIAR DE PARTICULAS LAS SUPERFICIES PICADAS
 - SE DEBERA USAR ADITIVOS COLMAPX O SIMILAR PARA UNIONES ENTRE CONCRETO NUEVO Y ANTIGUO SIGUIENDO LAS INDICACIONES DEL FABRICANTE.
 VER SECUENCIA DE EJECUCION EN LAMINA E-7

NOTAS

1. PICOTEAR LA CARA DEL ELEMENTO VIGA O COLUMNA PARA SACAR EL TARRAJEO Y DEJAR BRUJOS
 2. PICAR "CANAL" ALREDEDOR DEL ELEMENTO
 3. SOLDAR CRUCE DE PERFL. EXISTENTE Y Ø NUEVO TIPO A TODA LA ZONA

(a) ELEVACION (b) SECCION
 DETALLE DE PICADO CANAL EN VIGA Y/O COLUMNA

NOMENCLATURA

<p>COLUMNAS</p> <p>■ COLUMNA NUEVA</p> <p>□ COLUMNA EXISTENTE</p> <p>▨ COLUMNA EN RECONSTRUCCION</p> <p>VIGAS</p> <p>▨ VIGAS EN RECONSTRUCCION</p> <p>▨ VIGAS EXISTENTES</p>	<p>ZAPATAS</p> <p>□ ZAPATA NUEVA</p> <p>▨ ZAPATA EXISTENTE</p>
--	---

UBICACION DE SECTORES

SECTOR "A" (ADMINISTRACION)		
SECTOR "B" (ALMACEN Y OFICINAS)		
SECTOR "C" (GERENCIA)		

PROYECTO: ENAFER PERU ESTACION DESAMPARADOS

PLANO: RELACION DE LAMINAS, ESPECIFICACIONES Y UBICACION DE SECTORES

FECHA: 07/11/82

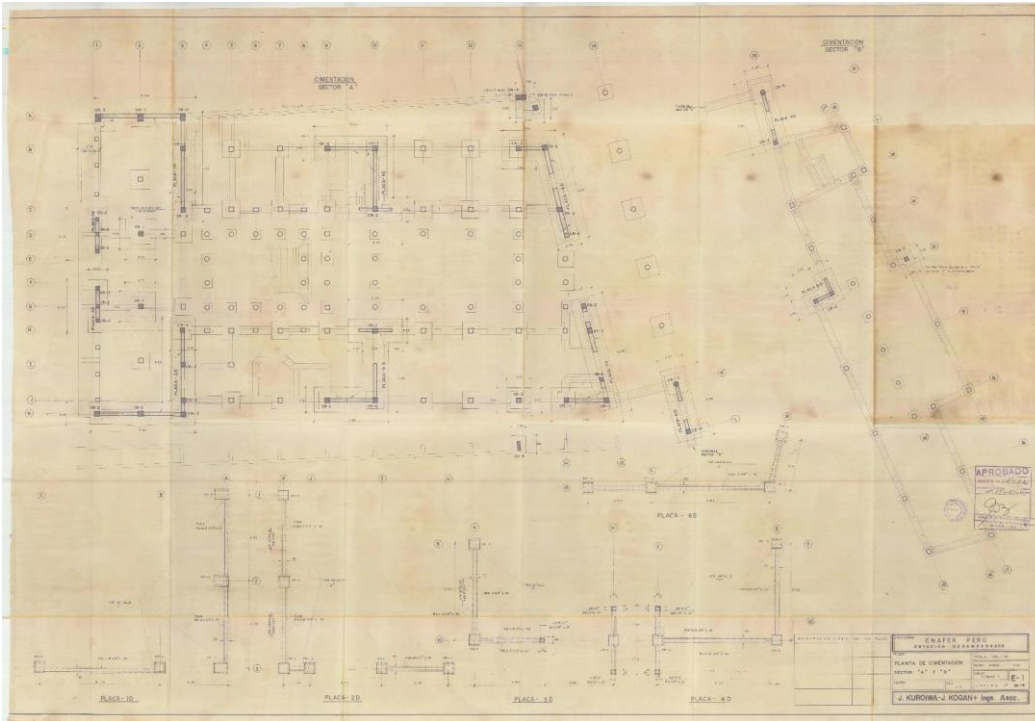
PROYECTADO: J. KUROIWA

REVISADO: J. KOGAN

APROBADO: J. KUROIWA

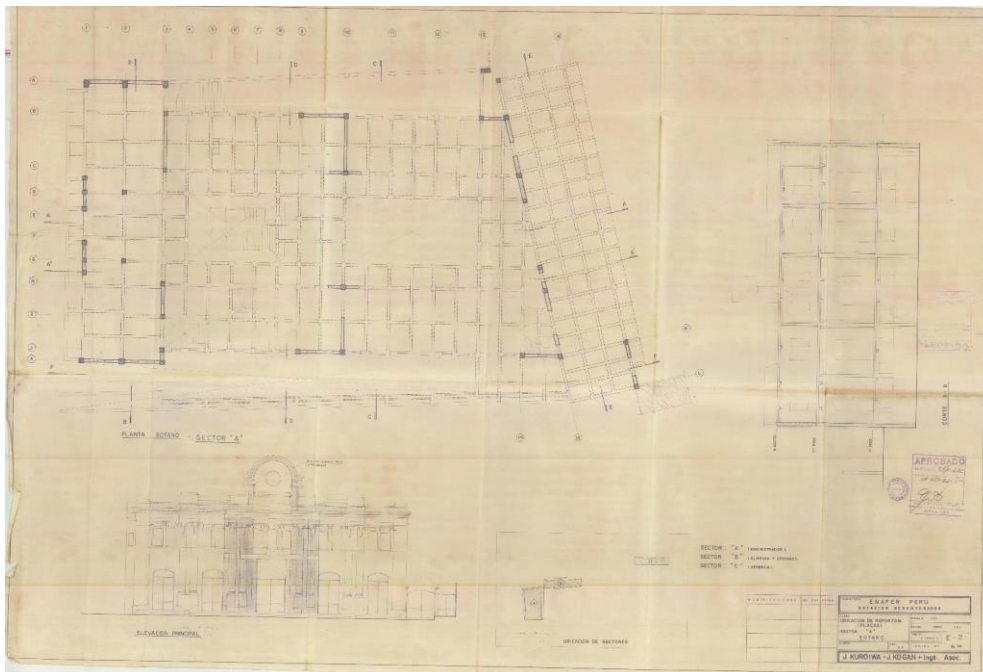
ESTE SELLO ES VALIDO SIEMPRE DE ACUERDO AL ACUERDO EN EL INDICADO

J. KUROIWA - J. KOGAN + Ings. Asoc.



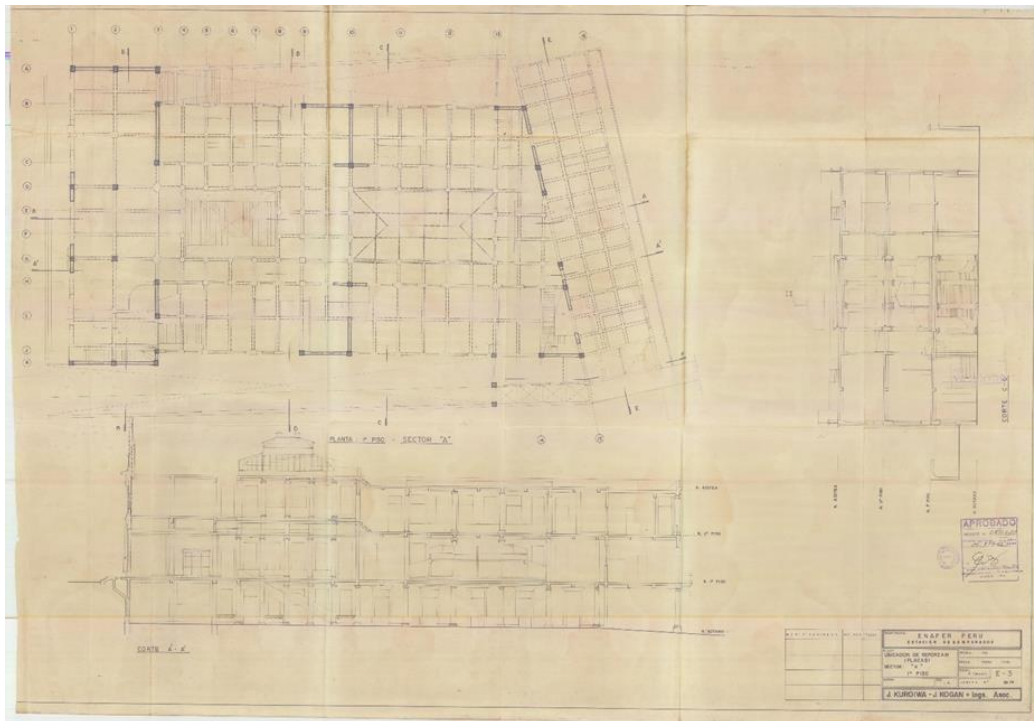
Es la planta de cimentación de A y B. Se observa las zonas planteadas para el refuerzo.

LAMINA E-02



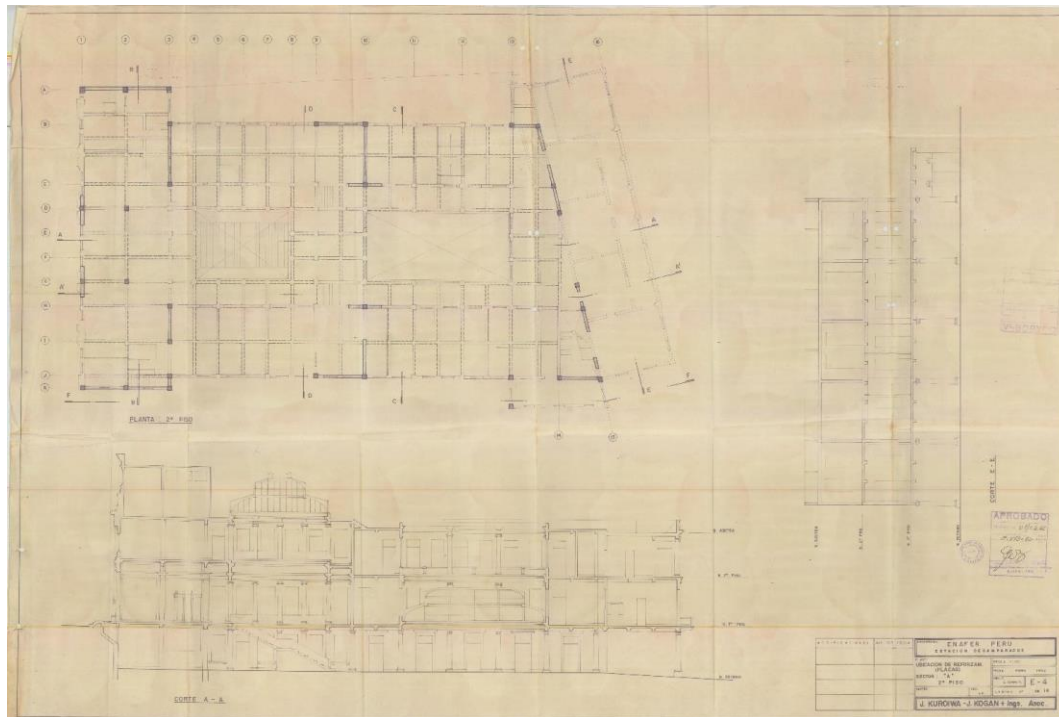
Observamos la planta de Sótano y la fachada, con elementos propuestos para reforzar

LAMINA E-03



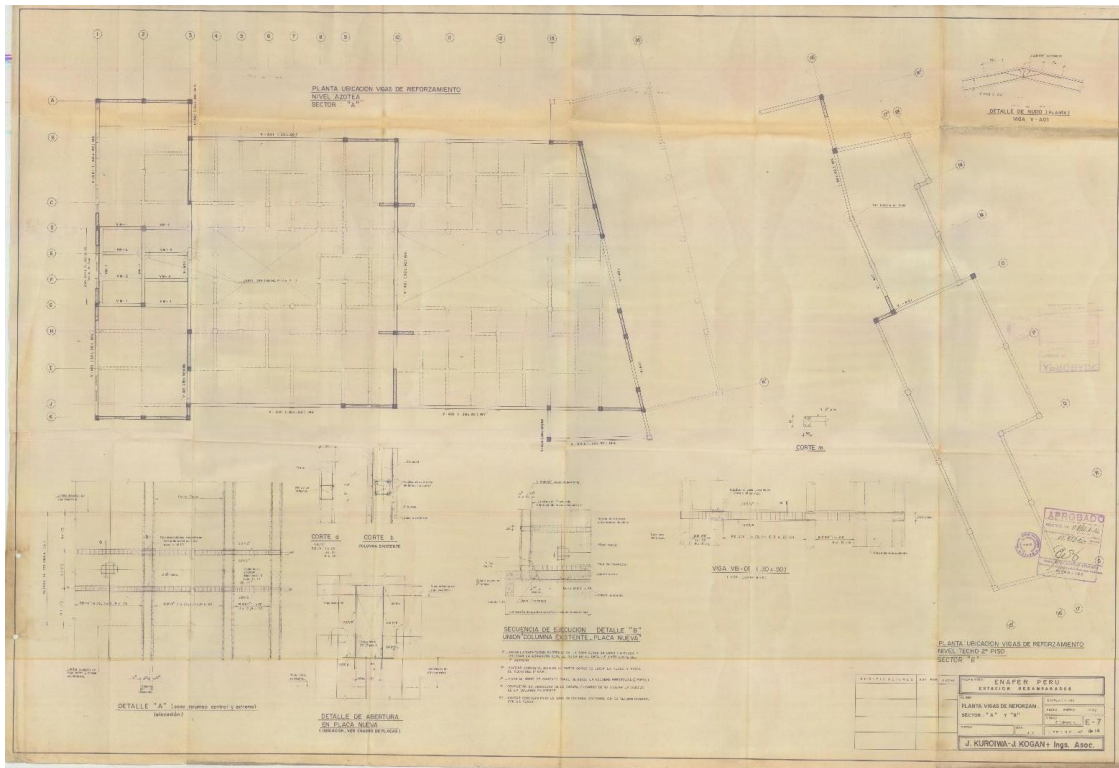
Observamos la planta de primer nivel y cortes con los elementos propuestas para reforzar

LÁMINA E-04



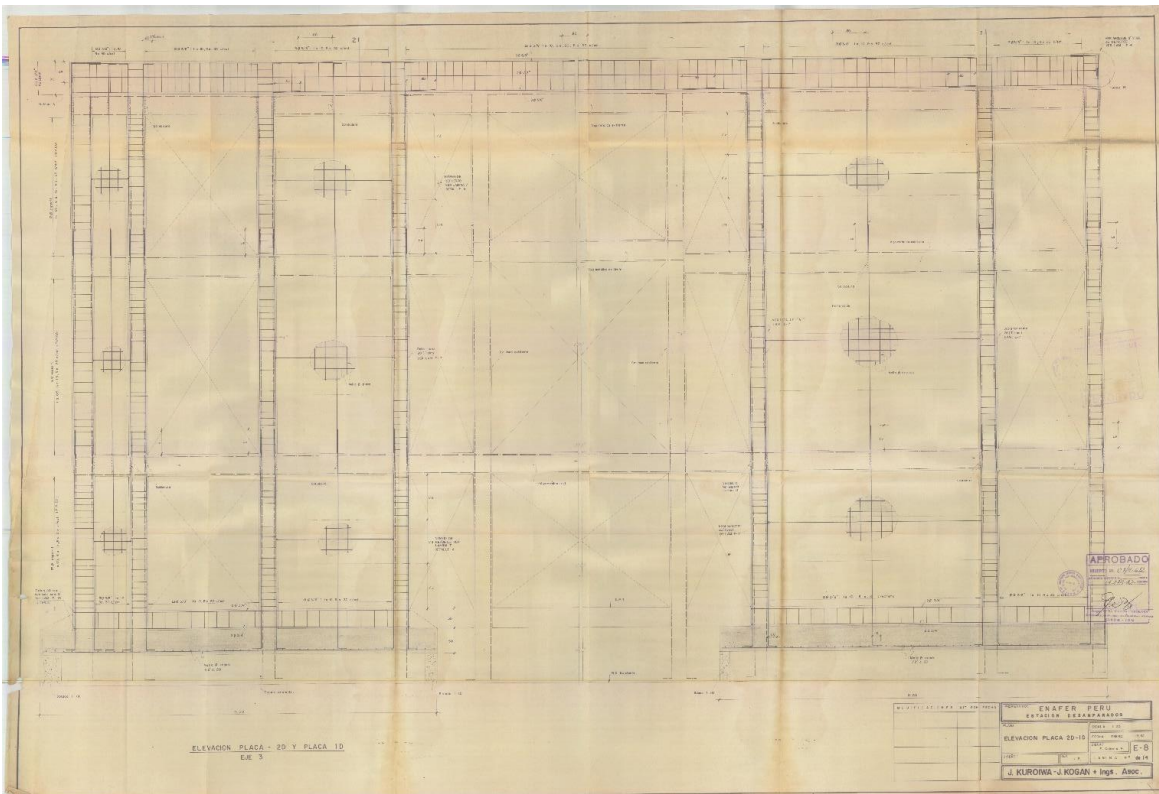
Observamos la planta de segundo nivel y cortes, con elementos propuestas para reforzar

LAMINA E-07

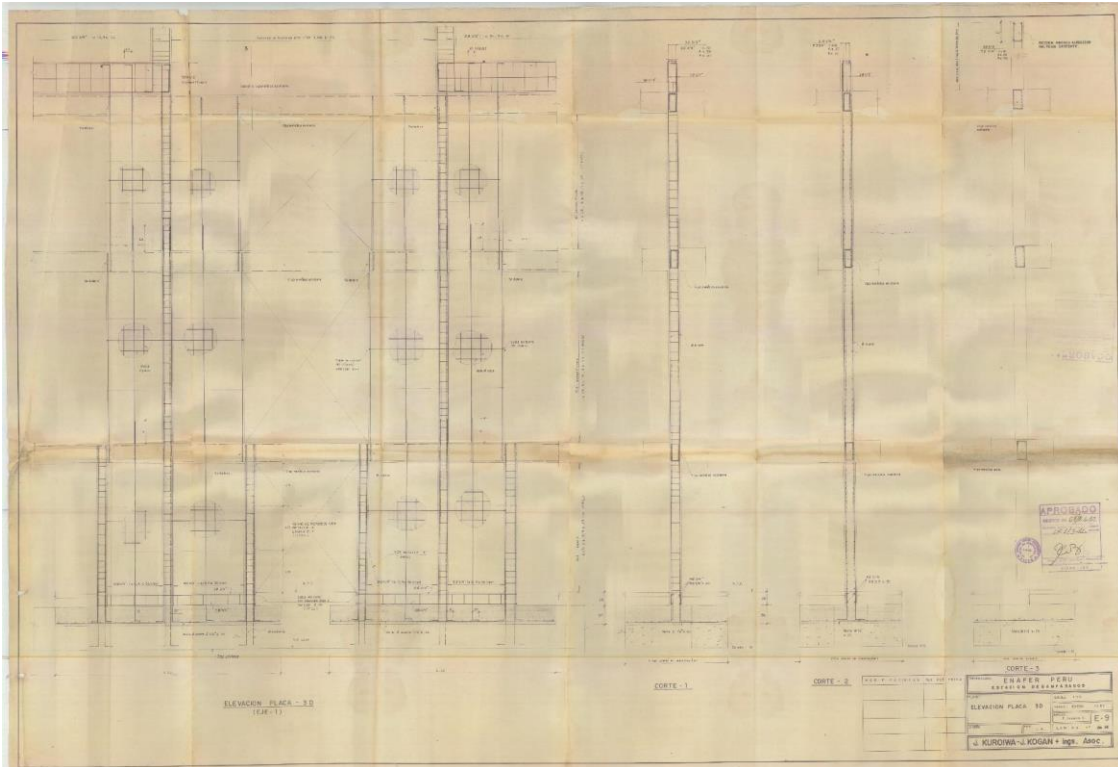


Observamos los cambios de secciones en las placas por efecto de ubicación de ventana, se ejecutarán según detalle de reforzamiento.

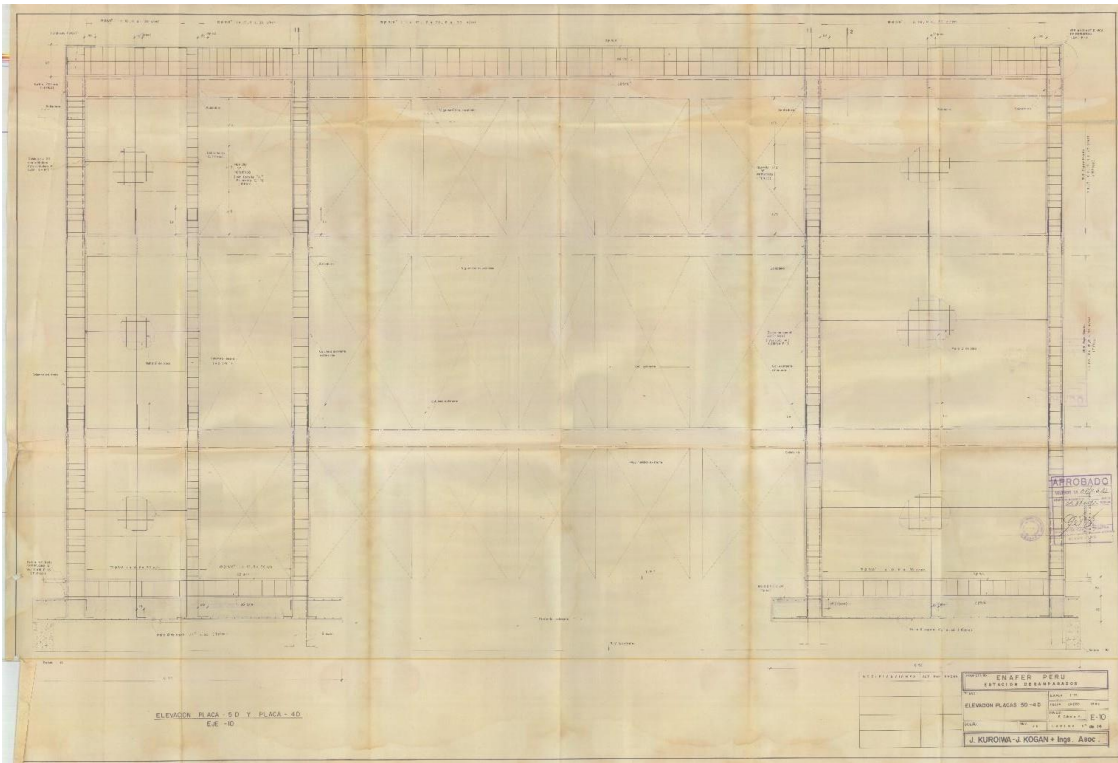
LAMINA E-08



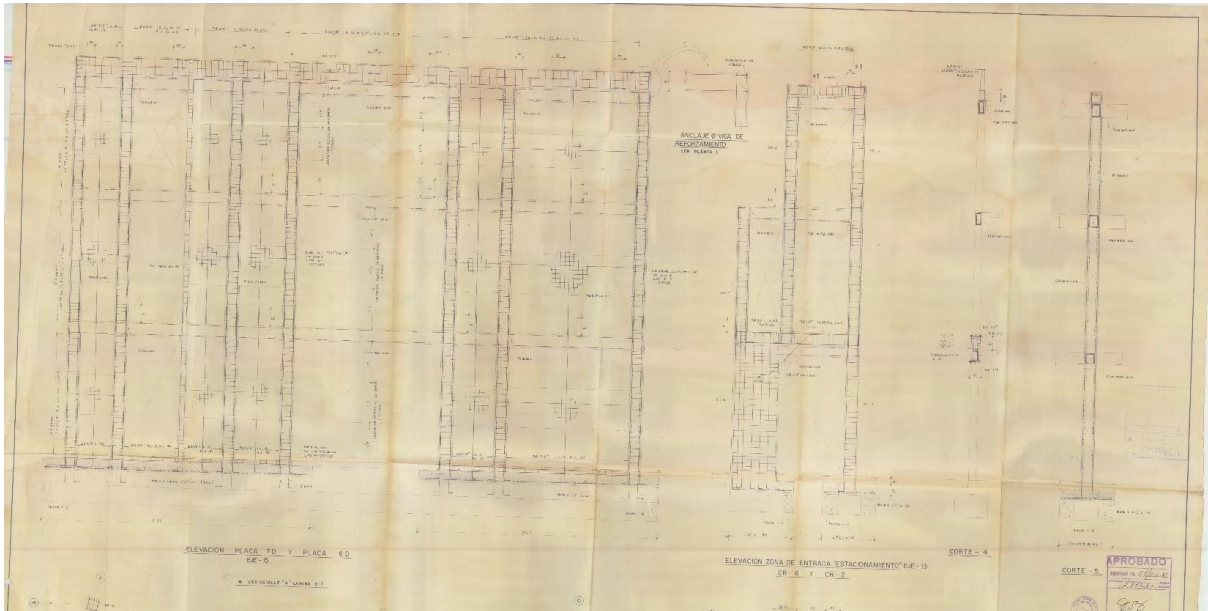
LAMINA E-09



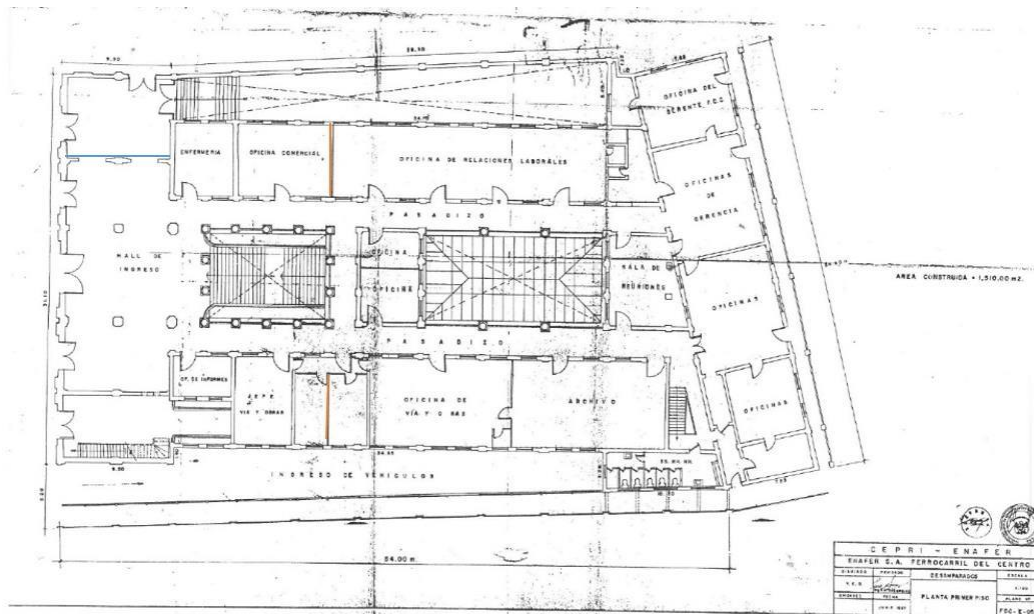
LAMINA E-10



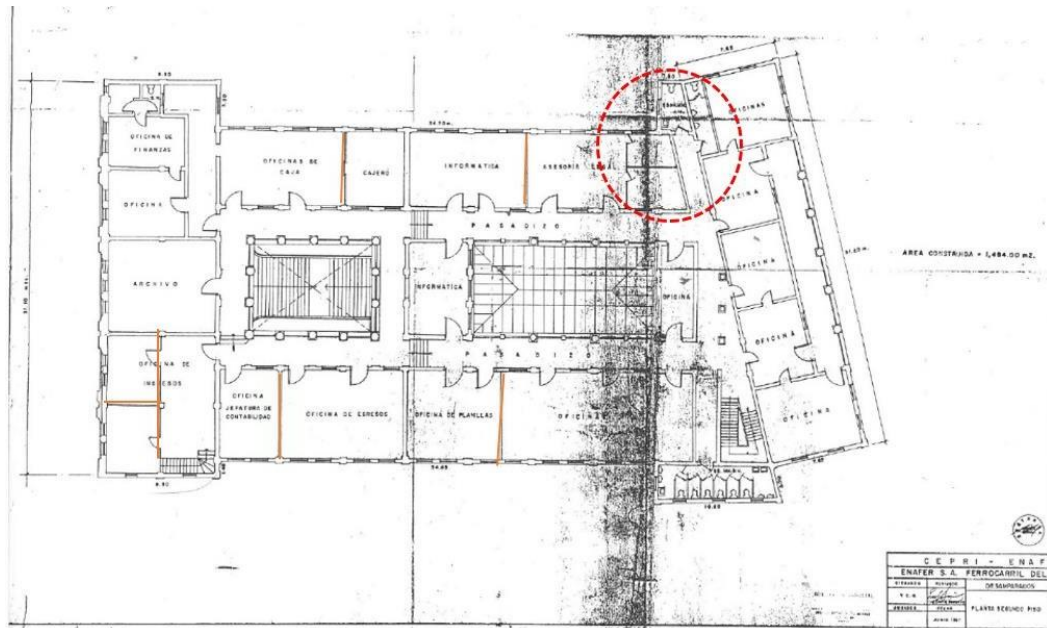
LAMINA E-11



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



Observamos la planta de primer piso del Edificio Principal, en naranja se muestran los tabiques realizados por ENAFER.



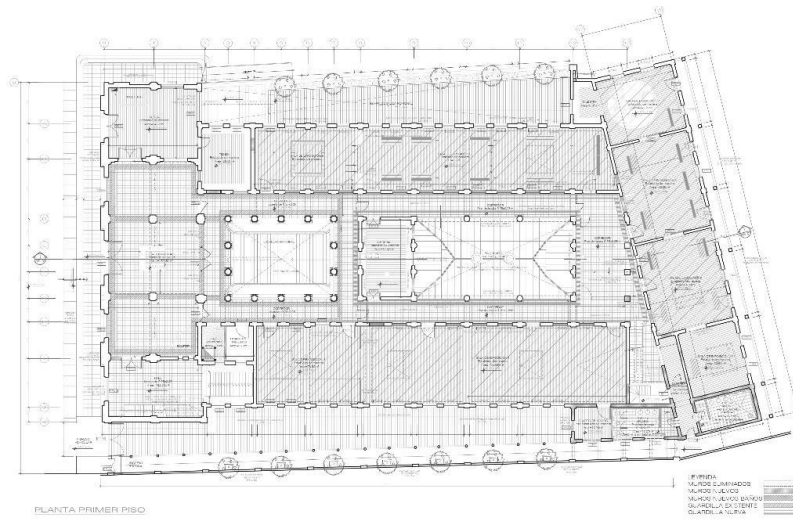
Observamos la planta Del segundo piso del Edificio Principal, se muestran los tabiques realizados por ENAFER en color naranja así como las modificaciones en el sector marcado con círculo rojo donde se creó un SSHH en el ambiente hoy conocido como ambiente 202, actualmente sin uso.

- 1999, la estación fue transferida al Ministerio de Transportes. El espacio quedaría varios años sin ser utilizado.
- 2002 Pintado
- **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

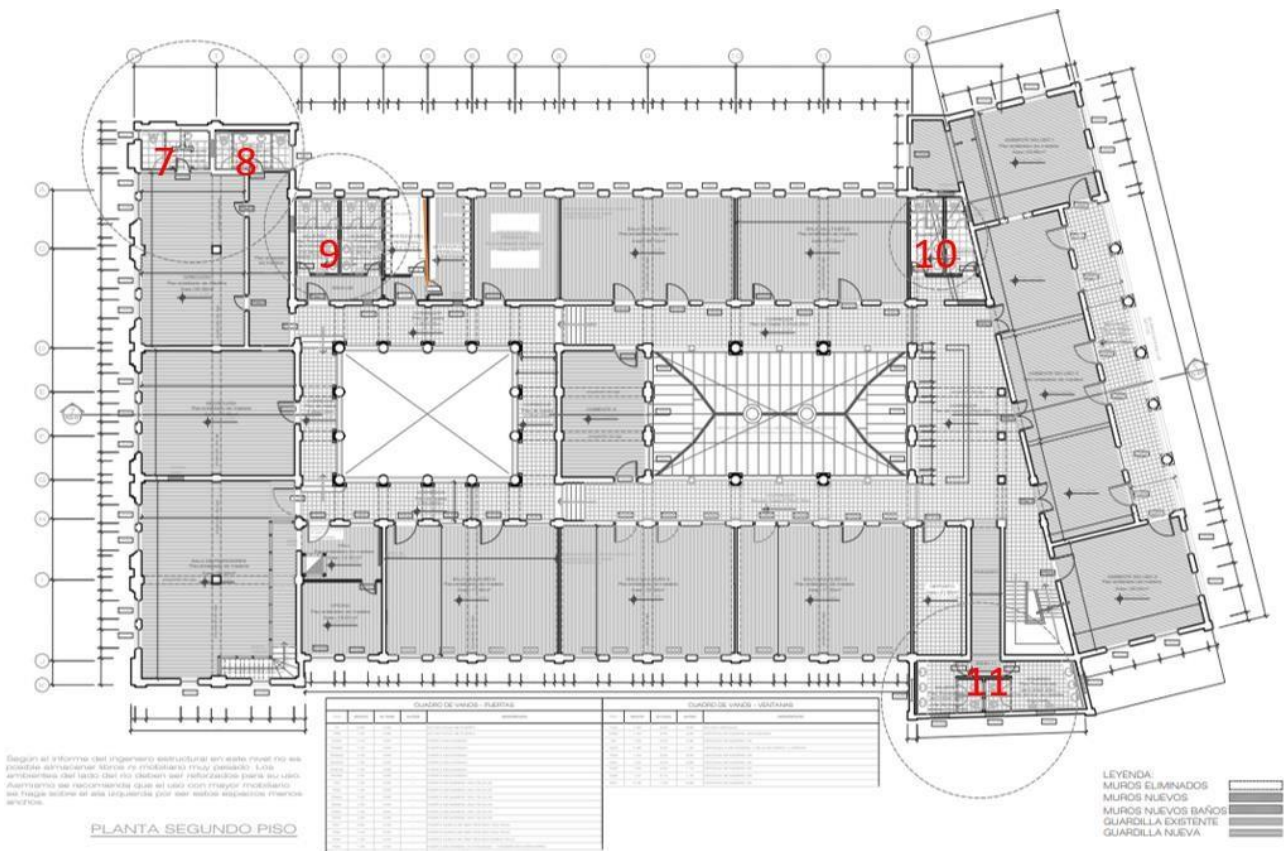
- interiores de la estación de Desamparados, siendo 1 el color más reciente.
- Reja: 7. Verde 6. Negro 5. Naranja 4. Negro 3. Naranja 2. Verde 1. Marrón.
 - Columna: marrón (original).
 - Pared: 9. Crema marfil 8. Blanco 7. Crema 6. Marrón oscuro 5. Marrón claro 4. Marrón 3. Crema amarillento 2. Crema marfil 1. Blanco
 - La pintura más antigua es posterior a 1920
 - Escalera: color marrón.
- 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, ente
 - 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

Menciona la creación de espacios interiores en:

- Sótano: nueva cafetería, modificación de distribución de aparatos sanitarios, cierre y apertura de vanos en salas de exposición.



- Primer nivel: Panellería de vidrio en vitral 2, cambio de pisos en pasillos (aparentemente se confeccionaron baldosas similares a las existentes, existen evidencia de ellas en el patio 1 que al ser comparadas con las originales tienen una diferencia de color y un grano). Se ha modificado la distribución de los SS. HH, se han anulado servicios higiénicos que se encuentran mal ubicados o que carecen de funcionalidad. SSHH-1, SSHH- 2, SSHH-3 y SSHH-4, han sido modificados en su distribución de aparatos sanitarios para darle una mejor funcionalidad. Estos se han desarrollado en láminas de detalles D-01 / D-12 En el proyecto del 2008 del Arq. David Mutal se observa, la propuesta de creación de más servicios higiénicos:8,9,10, así como el cambio de la ubicación de equipos en el SSHH11, sin embargo esto no se ejecutó.



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 funcionalidad.

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 de los sshh-06 para su mejor servicio.

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

- FAROLA CENTRAL

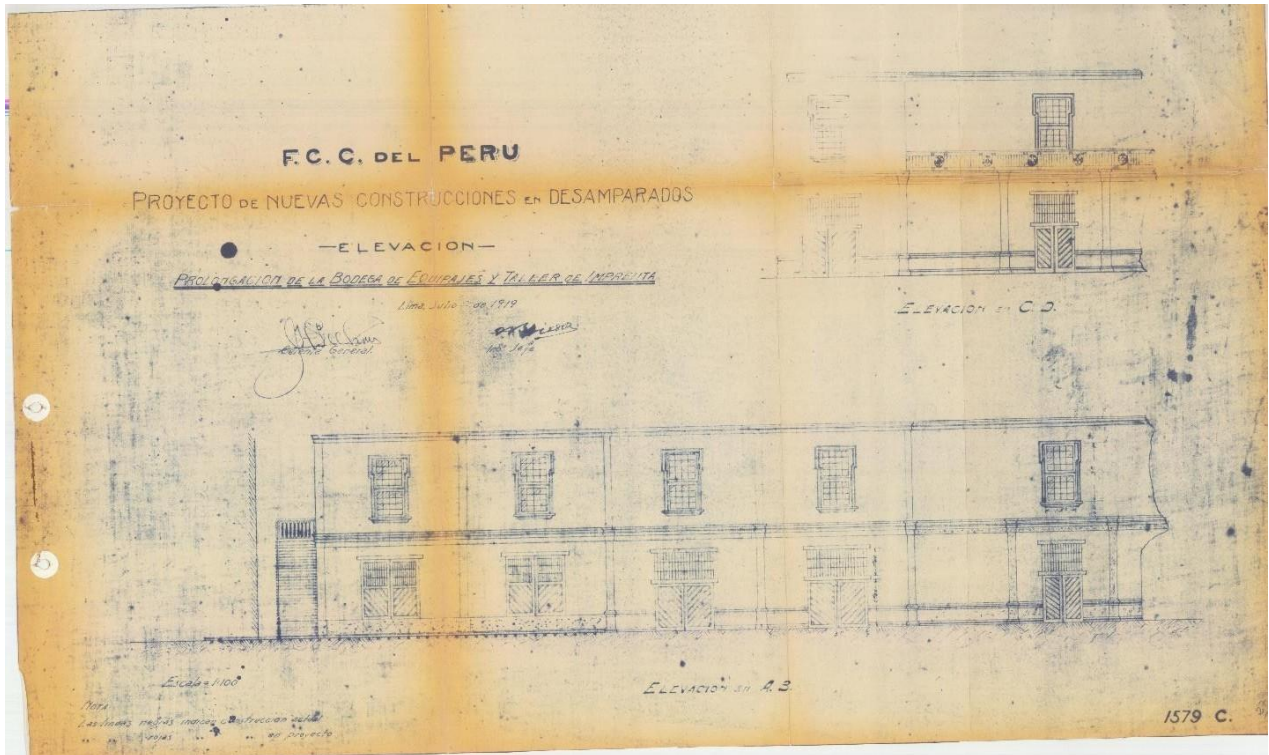
Debido a daños por corrosión debido al contacto directo con la intemperie, agua de lluvias, tierra, etc. Se propone la intervención de la farola central, así como el cambio de algunas piezas como vitrales, piezas metálicas de unión, etc.

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

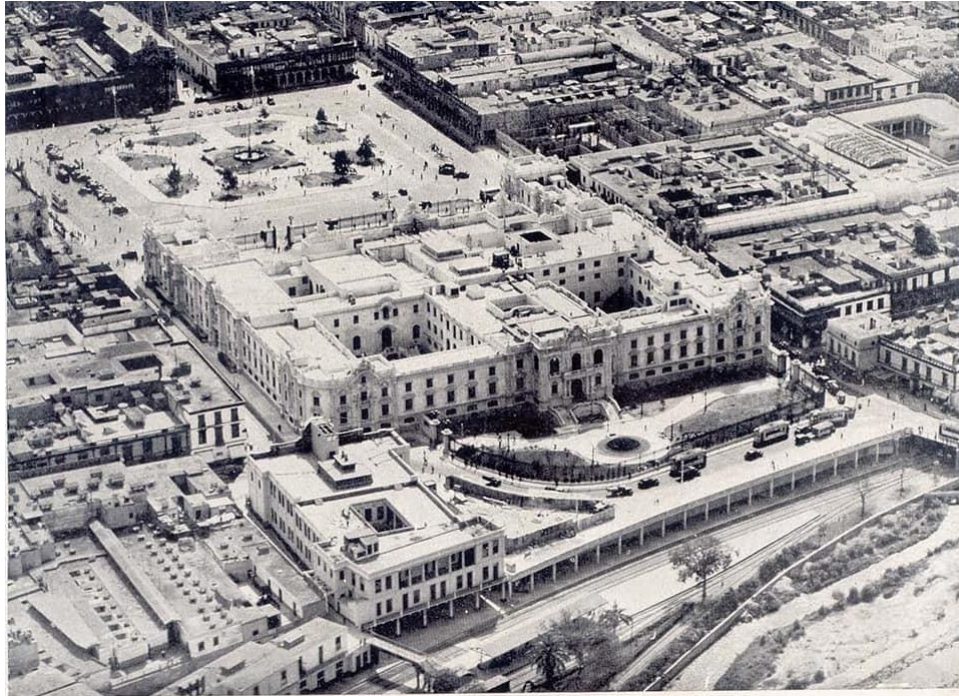
Se encuentra en proceso el cambio de uso de ambientes, como salas de exposición, recesos, halls, los cuales están siendo evaluados de acuerdo a la propuesta de museología.

- Levantar información de estudios e intervenciones realizadas en el edificio anexo administrativo de Casa de la Literatura Peruana.

Dentro del proyecto de Marquina no se hace mención al edificio Anexo, el documento más antiguo encontrado a la fecha es el proyecto de nuevas construcciones en Desamparados, Elevación con fecha de Julio 1919.



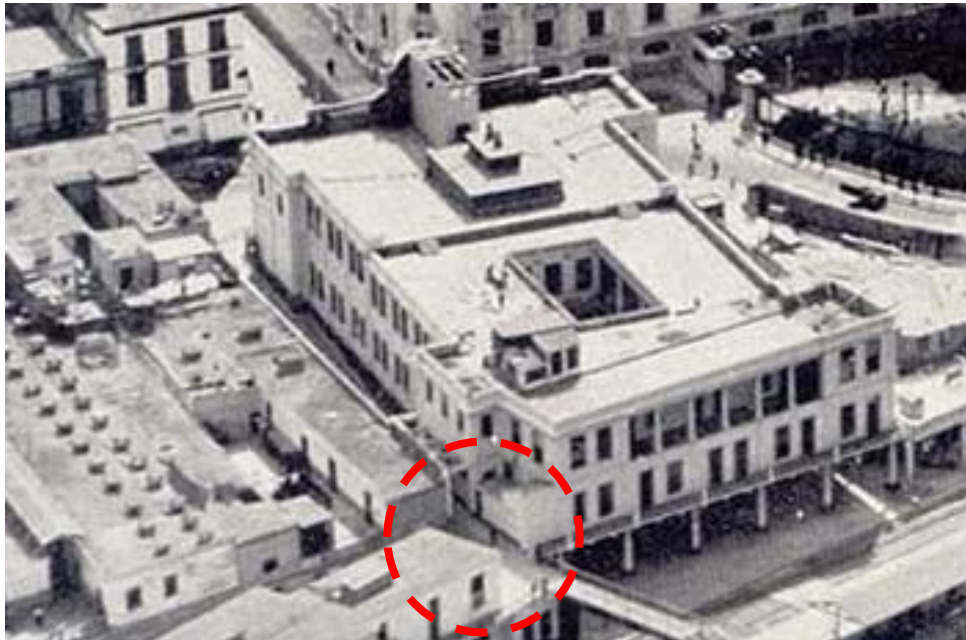
(Julio 1919) Nuevas construcciones en Desamparados, Elevación. La foto aérea del 1942, muestra la volumetría del conjunto donde se observa que hay una plaza entre el puente y el edificio Anexo.



Vista aérea del Palacio de Gobierno, con frente a los Barrios del Rímac.

Lima de Siempre

Ravines Casas, J. (Diciembre 2016) La Plazuela de los Desamparados y su entorno urbano-monumental: Valoración histórica de la construcción de un lugar. *Devenir* Vol. 3, N°6, pp. 79-97 - Estudios ISSN 2312-7570 Universidad Nacional de Ingeniería, Lima



Los primeros planos encontrados son de las mejoras estructurales del 1982 realizadas luego del terremoto del 70, es por una hipótesis es que el edificio haya sido realizado antes del 1970.

Descripción del proyecto de zonificación

El proyecto se estructura básicamente en tres sectores. En el primer sector se agrupan los ambientes 1, 2 y 3, a los que se accede a través de la calle interna de conjunto. Los ambientes 1 y 2 se integran por medio de un vano existente para formar una oficina, donde el mobiliario será diseñado acorde a la forma del espacio. Asimismo, el ambiente 3 se remodelará como una sala de reuniones, cuyo uso será complementario a las oficinas.

Por otro lado, el segundo sector forma parte del ambiente 4, el cual se caracteriza por tener dos accesos opuestos, uno a través de un corredor que da hacia la calle interna y otro a través de una escalera que da hacia el sótano. Este espacio se remodelará como un taller de artes escénicas, cuya finalidad será albergar los ensayos que realiza el personal interno (talleristas u orientadores) para el desarrollo de las actividades culturales de la Casa de la Literatura Peruana.

Por último, el tercer sector está conformado por los servicios sanitarios, cuya dotación está calculada para abastecer a las oficinas, sala de reuniones y el taller del primer piso. Su ubicación es estratégica, emplazándose así entre el primer y segundo sector. Esta batería de baños está conformada por los servicios higiénicos de mujeres, hombres (de dos aparatos cada uno) y uno para discapacitados según lo establece el Reglamento Nacional de Edificaciones respecto al aforo de los ambientes.

INTERVENCIONES

Las intervenciones se realizarán en las especialidades de arquitectura, estructuras, eléctricas y sanitarias:

ARQUITECTURA

Mantenimiento de muros y tabiques. Mantenimiento de revoques, enlucidos y molduras.
Instalación de falso cielo raso
Mantenimiento de piso Instalación de piso cerámico
Mantenimiento de balcón y escalera
Mantenimiento de carpintería metálica, madera y varios.

ESTRUCTURA

Consolidación estructural (columnas, vigas, techo) Cisterna subterránea

SANITARIAS

Instalación de agua Instalación de desagüe
Aparatos y accesorios sanitarios ELÉCTRICAS
Instalación de salidas para electricidad y fuerza Instalación para tuberías, tableros y varios.
Instalación de sistema de climatización