



CASA DE LA LITERATURA PERUANA

La Estación de Desamparados: Un espacio en la vida de la Ciudad -Informe de Investigación-

**Exposición temporal Ojo, pare, cruce, tren. Historia y Literatura del
Ferrocarril Central**

**Juan José Torre Toro
2015**

LA ESTACIÓN DE DESAMPARADOS: UN ESPACIO EN LA VIDA DE LA CIUDAD

Por: Juan José Torre Toro

1. INTRODUCCIÓN

Este breve trabajo da cuenta del desarrollo de la Estación de Desamparados, así como del espacio urbano ocupado por ella. Iniciamos esta investigación ocupándonos del uso que se dio a las calles adyacentes a la actual Estación, tras la fundación de Lima, luego su transformación en camal, que convirtió esta zona en un área de interés público; y, la posterior construcción de la capilla que le daría el nombre con el que hasta ahora lo conocemos: Desamparados. Construcción que fue llevada a cabo por iniciativa de un notable vecino de Lima y que sería regentada posteriormente por la Compañía de Jesús.

Se realiza también una reseña de las primeras décadas de la República, donde se explica la importancia del guano en la renovación urbana de Lima y en la construcción de nueva infraestructura en el país, siendo el ferrocarril muestra de ello. Se describe el proceso de establecimiento de la primera Estación de pasajeros de Desamparados y las decisiones que se ejecutaron ante la necesidad de construir un edificio pertinente con ese fin. Finalmente, se explica el proceso de construcción y las características del edificio que alberga la actual Estación de Desamparados y los cambios que se han dado en las calles vecinas a ella y las intervenciones que la Estación ha sufrido a lo largo del siglo XX y comienzos del XXI.

En tiempos en el que lo público está desacreditado frente a lo privado, hacer referencia a la Estación de Desamparados se hace urgente. Este hermoso edificio estuvo pensado como un lugar de tránsito, pero ha mantenido en su existencia un diálogo frecuente con la ciudad. Su cuidadoso emplazamiento dota de un espléndido final al jirón Carabaya y la escalera por la cual se asciende del andén a la inmensa portada de salida convertían -como diría el arquitecto Rodríguez Camilloni- a cualquier pasajero en un rey en posición de conquista. Cuando recordamos que esta Estación se convirtió en un punto de llegada para miles de peruanos que llegaban a la gran ciudad con la esperanza de labrarse un futuro con mejores oportunidades, comprobamos que ello fue cierto.

2. ANTIGUOS USOS DEL ESPACIO

En 1535 tras la fundación de la Ciudad de los Reyes (Lima), los conquistadores españoles organizaron el espacio urbano de la nueva ciudad de acuerdo a la configuración de las urbes romanas (el cardo y el decumeno) con su característico trazo de damero y la plaza al centro. Alrededor de la plaza -denominada de armas o mayor- se erigen los principales edificios de la urbe. Hacia el oeste se estableció la casa de Francisco Pizarro sobre el palacio de Taulichusco; hacia el norte, la catedral; y hacia el sur, el cabildo municipal. Se procedió además a repartir los solares

entre los españoles que llegaron acompañando a Pizarro, siendo los más privilegiados los que se ubicaron en las inmediaciones de la plaza. (Servicios públicos)

2.1. La alhóndiga y el camal

Parte de los terrenos ubicados a espaldas de las Casas Reales (residencia de Pizarro) fue otorgada a Pedro de Balaguer y Salcedo a mediados del s. XVI (Bromley y Barbagelata 1945:22). Hacia 1562, el virrey Diego López de Zúñiga, conde de Nieva, solicita al rey parte de dicho espacio en favor del Cabildo, ya que este no poseía rentas propias. El rey los concede, y en éstos se establecen la pescadería, bodegones, tabernas, entre otros negocios (Eguiguren 1945:76).

Con el fin de aprovechar los terrenos otorgados, el Cabildo edifica en este sitio tiendas (cajones), por las cuales cobraba censos. Entre estos cajones *“en la parte frontera de la calle que nos ocupa [Pescadería con Rastro de San Francisco – actuales jirón Carabaya con Áncash], sobre el río, se formó el primer matadero de reses de la ciudad, la Carnicería y la Alhóndiga o depósito de granos”*. (Bromley y Barbagelata 1945:16). Probablemente, la estación ocupa los terrenos que pertenecieron al camal y la alhóndiga.

2.2. La iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados y San José

Hacia el siglo XVII los terrenos de la familia de la Cueva Balaguer y Salcedo (producto del matrimonio entre la hija de Pedro Balaguer, Mariana, y Francisco de la Cueva, alcalde de Lima en 1601) eran conocidos con el nombre de Tambo de los Caballeros de Balaguer. Al lado derecho de esta propiedad se ubicaba un pedazo de terreno baldío, producto de la ampliación del tajamar (muro de contención del río Rímac), colindante a cinco cajones edificados en la zona concedida al cabildo. En 1630 dicho espacio fue solicitado al virrey conde de Chinchón por Bartolomé Calafre, con el fin de erigir una capilla en advocación a la Virgen de los Desamparados (Eguiguren *Ibíd.*:80). La cofradía formada en esta capilla se encargada de *“dar sepultura a los muertos que se encontraban en los campos, y a los cadáveres de los insolventes ejecutados, por orden de la Justicia.”* (*Ibidem.*:80). El padre Francisco del Castillo, quien predicaba en dicho lugar, con el pretexto del mal aspecto que daban los cajones aledaños al templo, ofrece canjearlos por un censo en la hacienda Villa, propiedad de los jesuitas, ampliando así la iglesia. En 1685 Úrsula Calafre, hija de Bartolomé, cede definitivamente el santuario a la Compañía de Jesús (Córdova 1992:79). Para esa época, en algún momento no especificado, el Tambo de Balaguer también había sido adquirido por los jesuitas. En dicho lugar se edificó el convento de los Desamparados.

Con la expulsión de los jesuitas en 1767 la Junta de Temporalidades¹ se encarga de la administración de la iglesia y el convento de Desamparados, convirtiendo este último recinto en un seminario para clérigos misioneros (Regal 1965:153).

¹ La junta de Temporalidades cumplió la función de administrar y liquidar los bienes confiscados. Originalmente nació con el nombre de Dirección de Temporalidades en 1767 y posteriormente se le dará el

Tras el advenimiento de la República la propiedad pasa a manos del Estado manteniéndose solo la iglesia, pues la propiedad del convento, que funcionó brevemente como un seminario, fue entregado a particulares. (Eguiguren, *Ibíd.*: 80)

3. FERROCARRIL DEL CALLAO A CERRO DE PASCO

El establecimiento de la República estuvo caracterizado por un gran periodo de inestabilidad política. Un Estado débil y pobre, que en sus primeras décadas sus escasos ingresos económicos estuvieron limitados a las contribuciones de indios, alcabalas y aranceles.

Esta precaria situación del Estado impidió la creación de una infraestructura adecuada para el país y no hubo modificaciones urbanas significativas. Lima seguía siendo, socialmente y urbanísticamente una ciudad colonial. Esta condición habría de revertirse a partir de mediados del siglo XIX con el inicio de lo que Basadre llamaría la Prosperidad Falaz, periodo de bonanza económica producto de la explotación del guano de las islas.

Este repentino impulso económico de Perú produjo el fortalecimiento del Estado, también el de la transformación de la capital. Por iniciativa del presidente Balta se embellece la ciudad; se derribaron las viejas murallas coloniales y se abrieron avenidas, alamedas y plazas de estilo parisino. Pero este nuevo espíritu de renovación no podía limitarse a derribar y remozar, sino que debía incorporar los elementos que la civilización y la inventiva del hombre habían creado, entre ellos el más representativo: El ferrocarril.

Hacia 1851 se inaugura en el Perú el ferrocarril Lima-Callao, lo que marca el inicio de una política ferroviaria que se extenderá hasta bien iniciado el siglo XX. Durante el gobierno de José Balta (1868-1872), después de realizados muchos estudios se inicia la construcción del ferrocarril trasandino, que debía hacer el trayecto desde el puerto del Callao hasta La Oroya. Como parte de este proyecto se empiezan a construir las estaciones a lo largo del margen del río Rímac. Así, en 1870 se edifica sobre el terreno del antiguo convento de Desamparados la estación del mismo nombre.

4. ANTIGUA ESTACIÓN DE DESAMPARADOS

En 1871 tras la inauguración de la primera línea del Ferrocarril Central, que en su primera parte llegaba a Cocachacra y que se extendería hasta Chicla en 1878, se implementó una primera estación muy cerca a la iglesia de Desamparados. Vecina a la iglesia y a la estación se encontraba la plazuela de los Desamparados que era en realidad un ensanchamiento del puente de piedra

de Administración de Temporalidades en 1785. Estos bienes consistieron en tierras y censos que los religiosos de la Compañía de Jesús tenían colocados en diversas instituciones y personas. (Álvarez 1961: 77)

(Benvenuto 2003 [1932]: 83). Esta primitiva estación confirió dinamismo a la zona por la presencia de comerciantes y cocheros listos a atender a los viajeros que llegaban y salían.

“La llegada a la vecina estación del trasandino de la fría región chiclina cambia completamente el aspecto de nuestra plazuela: parte del pasaje subiendo por la rampa llena de Desamparados de parlanchinas pasajeras que – antes de cambiarse la polvorienta ropa del camino- van contando sus impresiones de viaje, abrumadas por el peso de las sartas de lima y granadillas que compraron en Surco y San Bartolomé, caseríos serranos – esmeraldas entre peñas-; negociantes en charqui, huevos y chalonga –ataviados con lujosos ponchos de vicuña y que traen en las multicolores alforjas obsequios extraños (...)- y como nunca falta la nota triste, algunos pobres indios con su ‘apachico’ a la espalda sobre el raído poncho, el sucio ovejón cubriendo la hirsuta pelambre, llegan desde las lejanas Huancavelica y Ayacucho, custodiados por ceñudos gendarmes para su internación en la Penitenciaría Central, en donde van a purgar un abigeato fantástico e irrealizable –obra del ‘tinterillo’ bien remunerado por algún enemigo- o un crimen, que muchos de ellos, no soñaron cometer...”(Ibidem.: 92-93)

El tamaño y el proyectado flujo de pasajeros hacían inadecuada la estación existente, situación que ocasionó la proyección desde casi el inicio de su funcionamiento una nueva estación que pudiese cubrir las demandas del servicio y que mantuviera su atención exclusiva a pasajeros, relegando las funciones de carga a las estaciones aledañas (Monserrate y Viterbo).² Es bajo esta idea que Enrique Meiggs plantea el proyecto de una nueva estación que esté acorde a las necesidades de la ciudad y a la demanda del ferrocarril. Todo ello llevó a la elaboración de una serie de expropiaciones, modificaciones urbanas y reordenamiento que dispusiesen esa zona de la ciudad para albergar una construcción con las características que habría de tener la nueva Estación de Desamparados.

Una de las primeras medidas para hacer posible la construcción de esta nueva estación fue la adquisición, mediante compra, de la casa Sancho-Dávila y la expropiación del conventillo de Desamparados propiedad de tres propietarios: los señores Navarrete, Caballero y Tordoya.³ Enrique Meiggs, quien aparece en los documentos con la denominación de contratista es quien, bajo la autorización del Estado, realiza directamente estas adquisiciones con el fin de disponer de un terreno suficientemente amplio para la construcción de la estación.

En julio de 1876, se autoriza a Enrique Meiggs el ensanchamiento de la calle Pescadería a fin de facilitar el tránsito de los pasajeros hasta la plazoleta de la estación, que habría de cortar la recién adquirida casa Sancho-Dávila.

² “Enrique Meiggs contratista del ferrocarril de la Oroya pide permiso para la construcción del Puente de Piedra y Puente Balta” Fondo Consejo provincial: Serie de obras públicas y privadas (1870-1876)

³ Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú. 1876.

En 1875, el alcalde de Lima presenta al Concejo provincial de Lima, sin éxito, la necesidad de lotizar los terrenos adyacentes ubicados entre la línea férrea y el río Rímac, la lotización y adjudicación de estos terrenos a privados responde a la necesidad de evitar la permanente contaminación del río:

El repugnante aspecto que las márgenes del río Rímac ofrece a la vista de los que atraviesen la ciudad por el ferro-carril de la “Oroya”, es tal que hay que pensar en extinguir la antiquísima costumbre de arrojar sobre ellas cuanta inmundicia se produce en la ciudad, y esta exigencia no solo la determina el buen aspecto que una capital como Lima debe ofrecer en un punto tan central como el de que me ocupo y particularmente cuando visitado con tanta frecuencia por los que de dentro y fuera de la república van a conocer la interesante línea de la Oroya, sino también la higiene y la salubridad pública.⁴

Esta propuesta no habría tenido mayor alcance pues se mantuvo la propiedad pública sobre los terrenos señalados.

El tendido de la línea férrea hasta La Oroya, así como toda esta política de expropiaciones e intervenciones habría de suspenderse a causa de la guerra con Chile. El 17 de enero de 1881 hacía su ingreso a Lima el ejército chileno bajo las órdenes del general Manuel Baquedano. Durante la ocupación de la capital, el servicio ferroviario funcionó parcialmente. El viaje a Chicla se efectuaba tres días a la semana y recogía a los pasajeros en la Estación de Monserrate y para el viaje al Callao el recojo de pasajeros se hacía desde la Estación de Viterbo.⁵

Tras la guerra y en vista de la cuantiosa deuda contraída por el Estado peruano, éste firma el Contrato Grace mediante el cual se transfiere el uso y control de los ferrocarriles a The Peruvian Corporation Limited por 65 años (Bonilla, 1980). En octubre de 1889, el Congreso de la República aprueba la resolución que oficializa la cesión de sus derechos a la nueva administradora de los ferrocarriles: *“el gobierno cede a los Tenedores de bonos todos sus derechos contra los poseedores presentes o pasados de los ferrocarriles y contra los constructores de éstos, con la condición que ellos asuman la responsabilidad ante cualquier reclamación y gravámenes”*⁷ así como *“la obligación de pagar lo que se adeude a los dueños de la casa que en esta ciudad y en la línea de La Oroya es hoy Estación de los Desamparados”*⁸.

Esta cesión sin embargo permitía continuar con la política de facilitar la actividad ferroviaria para lo cual señala que habría de ceder *“a los tenedores o a las compañías que los representen todos los terrenos de propiedad fiscal disponibles, que sean necesarios para las líneas férreas,*

⁴ Memoria que presenta al Concejo Provincial de Lima su alcalde Don Manuel M. Salazar – 1875, página 9.

⁵ Diario La Actualidad: órgano oficial del ejército chileno de ocupación de Lima. Enero-mayo 1881.

⁶ La estación de Viterbo ocupaba lo que actualmente es la feria permanente del libro viejo en el jirón Amazonas en Barrios Altos.

⁷ Documentos relacionados con la propiedad de los Ferrocarriles del Estado del Perú transferidos a The Peruvian Corporation Limited. Lima 1930, página 32, cláusula 17.

⁸ *Ibíd.* cláusula 19, inciso f

estaciones, depósitos, factorías y otras dependencias, sin remuneración alguna y ayudará a la expropiación de terrenos particulares en conformidad con las leyes del país”⁹

Sobre las características de esta primera Estación de Desamparados existe poca información. Una fotografía de 1889 permite apreciar que ésta 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.



Antigua Estación de Desamparados 1880

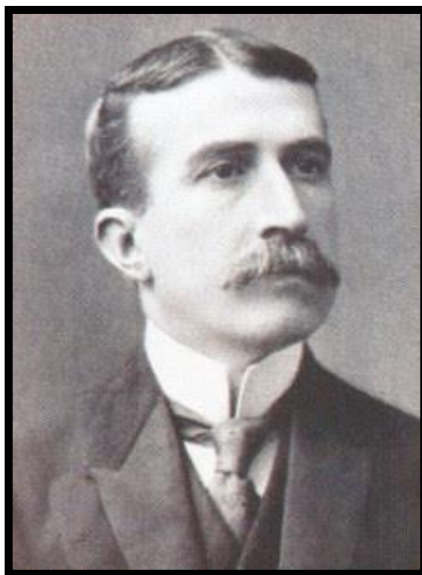
5. ACTUAL ESTACIÓN DE DESAMPARADOS

La añeja estación pese a sus limitaciones de espacio y lo precario de sus instalaciones solo llegó a ser demolida y reemplazada por la actual estación, tras un incendio que la inhabilitó para acoger a pasajeros en 1908.

El incendio en la antigua estación obligó a la Peruvian Corporation a la construcción de la nueva estación. La antigua estación habría de ser demolida en 1910. El proyecto de la futura Estación de Desamparados no solo fue iniciativa de la empresa administradora del ferrocarril trasandino sino también del Estado.

⁹ *Ibíd.* Página 21.

Cabe recordar que el Perú, en las primeras décadas del siglo XX, estuvo bajo el control político del Partido Civil, en el período que Jorge Basadre llamó de la República Aristocrática. En los años de construcción de la Estación el presidente era Augusto B. Leguía, que ya mostraría en su primer gobierno (1908-1912) interés por la edificación y renovación urbana que sería la impronta de su segundo gobierno llamado el Oncenio.



Augusto B. Leguía.

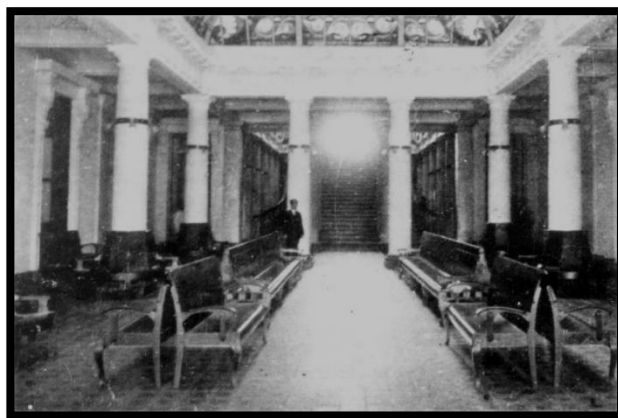
La alianza entre la Peruvian Corporation y el Estado se plasmó en el diseño de la nueva edificación que fue encargado al prestigioso arquitecto Rafael Marquina quien se desempeñaba como arquitecto del Estado en la sección técnica del Ministerio de Fomento. La construcción de la nueva estación de Desamparados se inició en octubre de 1911.

Rafael Marquina,¹⁰ arquitecto peruano graduado en la Universidad de Cornell (Estados Unidos) realizó el diseño de la Estación bajo los criterios del academicismo ecléctico, propugnado por la Escuela de Bellas Artes de París (École de Beaux Arts de París). Esta corriente dominante en el mundo de entonces asumía la arquitectura como una actividad artística y privilegiaba la estética del objeto por encima de su función, ello se evidenciaba en el acercamiento de los diseños arquitectónicos franceses al estilo neoclásico.

¹⁰ Rafael Marquina (1884-1964) fue el arquitecto más importante del Perú en las primeras décadas del siglo XX. Tras su regreso de Estados Unidos se desempeñó como docente en la Escuela Nacional de Bellas Artes y en la Escuela de Ingenieros (actual Universidad Nacional de Ingeniería). En esta última institución tuvo a su cargo el curso de Arquitectura de la Habitación y posteriormente el curso de Dibujo Arquitectónico, convirtiéndose posteriormente en jefe del departamento de Arquitectura hasta 1951. (Álvarez 2006: 203) Marquina fue también responsable del diseño de obras representativas de Lima tales como el local del Colegio Nuestra Señora de Guadalupe (1911-1920), el Puericultorio Pérez Aranibar (1917-1930), el Hospital Arzobispo Loayza (1922-1924), el Hotel Bolívar (1924), los portales de la Plaza San Martín (1926 y 1935-1945) y la Capilla del cementerio Presbítero Matías Maestro (1930) (Jiménez y Santiváñez, 2005).

En las primeras décadas del siglo XX la arquitectura peruana mantiene los estilos historicistas como predominantes. Influenciados por el modelo de Haussmann¹¹ -que modificó la estructura urbana de la ciudad de París a mediados del siglo XIX- se abren en Lima avenidas como La Colmena, el Paseo Colón, posteriormente la Avenida Arequipa, Brasil y Venezuela, también la Plaza San Martín (donde el art nouveau se impuso inicialmente) y la Plaza Dos de Mayo. Siguiendo el estilo arquitectónico vigente se edifican posteriormente el Hotel Bolívar, el colegio Guadalupe y el Hotel Country Club. Es bajo esa corriente que van surgiendo otras edificaciones con características afines a las de la Estación de Desamparados.¹²

Para la construcción de la moderna Estación fue necesario canalizar el río Rímac y ceder el terreno ganado a las aguas a la Peruvian Corporation.¹³ La Estación de Desamparados cuyos planos habían sido aprobados el 28 de abril de 1911 y cuya construcción se había iniciado en octubre del mismo año, fue finalmente inaugurada por el presidente Augusto B. Leguía el 22 de setiembre de 1912, dos días antes del fin de su primer gobierno.



Sala de espera de la Estación de Desamparados.

¹¹ El Barón de Haussmann fue el responsable de la renovación urbana de París durante el Segundo Imperio Francés, siendo prefecto del departamento del Sena, cargo asignado por Napoleón III y que ejerció entre los años 1853 y 1870. La intervención de Haussmann hizo posible la apertura de avenidas y alamedas en París, previa destrucción del París antiguo, lo que le acarreó muchas críticas.

¹² Entre el estilo académico tenemos el Edificio Rímac (Ricardo Malachowski, 1919-1924), la Plaza Dos de Mayo (Ricardo Malachowski, 1924), el Club Nacional (Ricardo Malachowski y Enrique Bianchi, 1929) y el Palacio de Justicia (Bruno Paproki, 1926-1938); en el neoperuano, la fachada de la Escuela de Bellas Artes (Manuel Piqueras, 1920-1924); en el neoincaico, el Museo de la Cultura Peruana (Malachowski, 1924); en el neorrenacentista, el Edificio Minería (1920-1924); en el neocolonial, el Palacio Arzobispal (Ricardo Malachowski y Claudio Sahut, 1919-1924); y, en el moderno, el Edificio Gildemeister (W.B. Lange, 1928)” <http://blog.pucp.edu.pe/item/115904/arquitectura-y-arquitectos-en-lima-introduccion> (revisado el 27 de diciembre de 2014)

¹³ Informe de José Voto Bernal, del 31 diciembre 1912 en: Anales de la Obras Públicas del Perú, Año 1912 (publicado en 1918), pp. 383-384.

La Estación no estuvo concluida en la fecha de la inauguración, pero estando Leguía a dos días de la finalización de su primer periodo de gobierno decide llevarla a cabo. Se encontraba pendiente de finalización el decorado del *hall de espera para varones*, que estuvo a cargo de Guillermo Amici. Las obras pendientes se culminarían en los siguientes dos meses.

La ceremonia concitó la atención de la opinión pública, y la prensa describió de esta manera la Estación, esta descripción relata detalladamente las características arquitectónicas de la construcción, así como de los elementos pendientes:

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 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.¹⁴

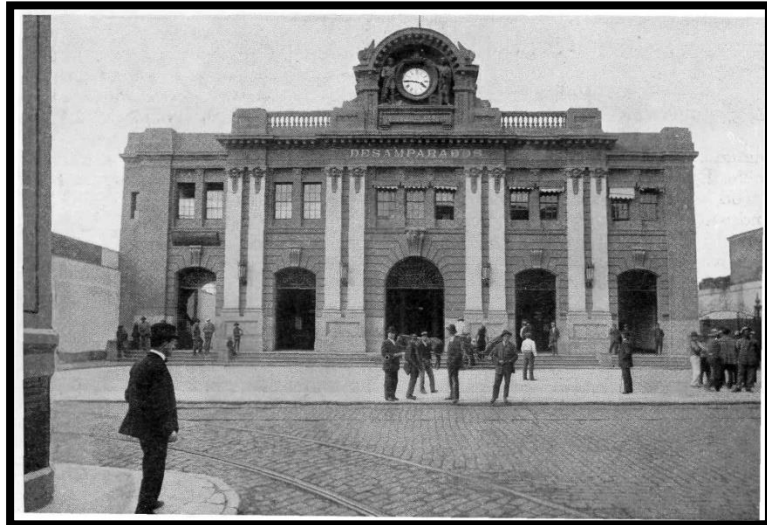
Durante la ceremonia de inauguración hubo discursos del representante de la Peruvian Corporation, señor Morkill; del presidente de la República, Augusto B. Leguía; y del delegado apostólico Monseñor Seopardini. Un hecho significativo fue la entrega de una llave de oro de doce centímetros de largo que llevaba la siguiente inscripción: *“Inauguración de la estación Central de Desamparados”. – Setiembre 22 de 1912- Siendo presidente de la república, el Excmo señor Augusto B. Leguía*”. El presidente Leguía abrió con esa llave la reja principal de la estación, e ingresaron por ella los asistentes.

Los discursos de Leguía y el Sr. Morkill gerente de la Peruvian Corporation enfatizaban la relación armoniosa que existía entre la empresa y el Estado peruano y cómo había hecho posible la construcción de la Estación. Especial atención merece el discurso del delegado apostólico Monseñor Seopardini en cuya alocución destacó la importancia de la Estación para la vida de la nación asemejándola a la importancia que tiene el corazón para un organismo vivo. Fue un discurso claramente positivista que pretendía enfatizar el rol dinamizador que habría de tener ese edificio para el progreso del país.

“... Este hermoso edificio debe ser para el organismo material de la moderna sociedad lo que, para el organismo humano, es el corazón viviente, cuyas incesantes palpitaciones impelen hacia las más lejanas fibras de nuestras extremidades, la sangre restauradora que

¹⁴ Diario La Prensa, 22 de setiembre 1912.

las regenere y las vigoriza. Así desde este edificio, centro de prodigiosa actividad parte hacia el interior de la nación y, esperamos en tiempo no muy lejano hacia sus últimos confines, por esas arterias de acero las que pudiéramos llamar sangre de la vida industrial y comercial del país que repara sus pérdidas, vigoriza sus fuerzas, acrecienta el desarrollo y contribuye poderosamente a su riqueza y engrandecimiento material. “



La Estación de Desamparados 1921

En el Perú de las primeras décadas del siglo XX, el positivismo se había impuesto ideológicamente no solo en el orden académico sino también a nivel político. El positivismo es una corriente filosófica surgida en Francia a mediados del siglo XIX que establece que la ciencia es la llave para el progreso de la humanidad. Para los positivistas el desarrollo científico no debía restringirse a las ciencias naturales, sino que debía extenderse a todas las actividades humanas como la política y la economía. Las actividades humanas al amparo de la ciencia debían lograr- de acuerdo a esa doctrina- un desarrollo social sostenido, ordenado y pacífico.

No es casual entonces que bajo esos criterios el delegado apostólico – y muy probablemente los políticos e intelectuales presentes en aquella ceremonia –razonen estableciendo una asociación Nación-cuerpo cuyo centro dinamizador, cual fuerza propulsora sería la Estación de Desamparados.

Al terminarse de construir el muro de la canalización del río Rímac entre el puente de Piedra y Balta, el terreno sobrante, propiedad de la Peruvian Corporation, sería destinado a ramadas para coches y desvíos y plataformas útiles para el despacho de los trenes. Sin embargo, las casas colindantes a las estaciones colindantes de Desamparados y Viterbo poseían una falsa puerta que daba hacia esos terrenos, por lo que la Peruvian solicitó que se clausuren dichos accesos. A pesar de la oposición de la Beneficencia y de los propietarios de las casas hacia el Ministerio de Fomento y Obras Públicas, se declara sin lugar a las demandas, y se accede a la petición.¹⁵

¹⁵ Dirección de los Anales de las obras públicas del Perú 1913. pp.174-179

En julio de 1937 se inician obras de ensanchamiento de la calle detrás de Palacio de Gobierno y de la plazuela adyacente a la Estación de Desamparados aprovechando antiguas edificaciones como el de la prefectura e intendencia de la policía. Esta remodelación se llevó a cabo sobre la calle de Desamparados (segunda cuadra del jirón Ancash) y la calle de Palacio (primera cuadra de la citada calle) para lo cual se llevaron a cabo expropiaciones de que daban al río Rímac. Los primeros días de julio del año señalado se iniciaron las obras de remodelación que echó por los suelos varias casas de antigua construcción y que habían albergado algún local de recordada tradición en la ciudad.

Así lo reseñó la prensa de la época:

En la tarde de ayer tuvimos ocasión de presenciar, desde el puente de piedra, los trabajos iniciales que se llevan a cabo en la Plazuela de Desamparados, de la calle Palacio hasta la Estación de Desamparados.

Posteriormente, como se sabe, efectuáronse trabajos de demolición en la parados y a lo largo de la vera derecha del río Rímac. Buen número de operarios ejecutan actualmente allí activos trabajos de demolición, tocándole el turno al edificio que ocupara el clásico y limeñísimo “Café Maximiliano”, albergue de la bohemia criolla de otros tiempos, de “calaveras” y “lechuceros cundas”. Vinculado íntimamente a la tradición capitalina, el “Maximiliano” representa la gracia nocherniega finisecular, el aire romántico y parsimonioso de la época, con mazurcas, valeses dulzones y polkas que se titulaban ora “El Huáscar”, ya “El amor de las limeñas” o “Sobre las olas”, gratos a Pepe Bonifaz, al maestro Cadenas y a Amézaga, empedernidos limeños, amantes de la noche y la diversión pintoresca.¹⁶

Las obras sin embargo también habrían de afectar a la antigua iglesia de Desamparados. En enero de 1938 el Arzobispado de Lima, entonces a cargo del arzobispo Pedro Pascual Farfán logra un acuerdo con el Estado por intermedio del ministro de Justicia y Culto, Diomedes Arias Schereiber, para demoler el Templo de Desamparados para construirse ahí el malecón ubicado a la espalda de Palacio de Gobierno. El acuerdo contemplaba el traslado del templo a un terreno asignado por el Ministerio en Chacra Colorada.



Plazuela e Iglesia de Desamparados

¹⁶ El Comercio, 06 de julio de 1937.

La construcción del malecón debía complementar la construcción del Palacio de Gobierno a cargo del arquitecto Ricardo de Jaxa Malachowsky ¹⁷.

En la carta que el ministro Arias Schreiber remite al arzobispo se explica el fin de la expropiación:

“...Sabe Monseñor que la ubicación de este Templo, estorbando el acceso de la estrecha calle de los Desamparados al Puente de Piedra, único medio de enlace del centro de la ciudad con el populoso barrio del Rímac, es ya inconciliable con las necesidades urbanas. Monseñor sabe, también, que ese Templo carece de todo merecimiento artístico: que el estilo de su fachada actual no respetó el carácter de su arquitectura originaria; y que, por los defectos propios de ésta, agravados con los años, la construcción amenaza ruina irremediable.

Hay así un conjunto de razones de orden material que coordinadas con los propósitos de obvia conveniencia general ya señalados sustentan el proyecto del Poder Ejecutivo para ampliar el edificio del Palacio de Gobierno hasta el borde del Malecón que unirá la Estación del Ferrocarril Central con el Puente de Piedra...”¹⁸

En la misma carta el ministro da cuenta al arzobispo de lo inevitable que resultaba para el crecimiento y progreso de la ciudad la demolición de antiguas construcciones, aun cuando estas sean de uso religioso:

“No es la primera vez que la acelerada evolución de Lima impone, entre otras apremiantes soluciones, la de destruir edificios, como el de la Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados, destinados al Culto Católico y ligados a los recuerdos y a las tradiciones piadosas de la Capital. La ampliación del Palacio Legislativo determinó la demolición de la Iglesia de la Caridad; y más tarde la regularización de la calle Santa Clara y la apertura de la Avenida de El Progreso (hoy Uruguay), obligaron a demoler en parte el Templo de Santa Clara y la Iglesia de Belén en su totalidad”¹⁹

Tras el golpe de Estado del 3 de octubre de 1968 que dio inicio al gobierno revolucionario de las Fuerzas Armadas, el total de la propiedad de la Peruvian Corporation pasa a ser administrado por la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Perú (ENAFER-Perú). Esta empresa pública fue creada el 01 de enero de 1972 y se convirtió en la propietaria de la Estación de Desamparados. ENAFER-Perú dio el servicio de pasajeros hasta los años '90 cuando se decide restringir el servicio ferroviario a transporte de carga. Ello a causa de los elevados costos y la falta de inversión del Estado en la mejora del servicio.

¹⁷ Efectivamente, no solo la demolición habría de llevarse a cabo y el terreno cedido, sino que también habría de edificarse el nuevo templo de Desamparados en la cuadra 12 de la avenida Venezuela, en el barrio de Chacra Colorada del distrito de Breña.

¹⁸ En el Diario El Comercio 21 de enero de 1938 se publican las cartas del ministro Schreiber solicitando la cesión del terreno del templo para el ensanchamiento de la calle y también la respuesta del arzobispo aceptando la propuesta.

¹⁹ *Ibíd.*,

El 28 de diciembre de 1972 la Estación de Desamparados es declarado Monumento Nacional, todo indica que como reacción al intento de la Municipalidad de Lima que había planteado la demolición de la Estación para construir el Malecón del Rímac y una vía rápida al lado del río²⁰. La respuesta del Estado Central trajo como respuesta los artículos del arquitecto Humberto Rodríguez Camilloni que en tres entregas diarias en La Prensa explicaba la importancia histórica de la Estación y su valor artístico para la ciudad.²¹

En los dos primeros artículos el arquitecto Camilloni da cuenta de las características arquitectónicas de la Estación señalando la intención del arquitecto Marquina de darle funciones urbanísticas tanto en el jirón Ancash como el jirón Carabaya.

“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.”²²

El 15 de julio de 1975, se aprueba y lleva a cabo la construcción de nuevas oficinas administrativas, que se encuentran aún al otro lado de la línea férrea. Siete años más tarde, en 1982, se haría urgente la necesidad de reforzar el edificio, sobre todo en los altos donde se podían ver problemas estructurales producto del paso del tiempo. El plan de reforzamiento fue diseñado por Kuroiwa-J. Kogan Ingenieros Asociados quienes señalaron la necesidad de hacer reforzamientos en los tres

²⁰ El 23 de enero de 1973 recién se publicaría en “El Peruano” la resolución suprema R.S. 2900-72-ED que declara a la Estación de Desamparados como Monumento Nacional.

²¹ Diario La Prensa de fechas 12, 13 y 14 de junio de 1973. El arquitecto Humberto Rodríguez Camilloni era jefe del Departamento de Investigación del Centro de Investigación y Restauración de Bienes Monumentales.

²² La Prensa, 11 junio 1973. Artículo escrito por el arquitecto Humberto Rodríguez Camilloni sobre la Estación de Desamparados.

pisos de la Estación. Se insertaron placas de reforzamiento en el sótano, primer piso y segundo piso; columnas en el sótano y segundo piso y vigas de reforzamiento también en el segundo piso.²³

En la década del 90 la política privatizadora del Estado alcanza a la empresa nacional de ferrocarriles. ENAFER es declarada en liquidación y se transfieren algunos de sus activos. La Estación de Desamparados es transferida al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción por decreto supremo del 19 de setiembre de 1999.²⁴

Siendo propiedad del Ministerio de Transportes, esta entidad solicita en el 2002 al Instituto Nacional de Cultura (INC), autorización para 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”*.²⁵

En el mismo año se elabora un informe del laboratorio químico del INC en el que se busca establecer los colores originales de la Estación. El color enumerado con el 1 es 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 ²⁶

Tras ese análisis el INC ordena también el 2002 el pintado de la Estación con colores cercanos a los originales:

- Blanco ostra en los muros interiores.
- La carpintería metálica de color verde.
- La carpintería de madera de color marrón.
- Se autoriza el desmontaje del tabique pre-fabricado ubicado en el ambiente “Oficina de sistemas”, por cuanto no pertenecía al original del inmueble y
- Se recomienda estudiar la posibilidad que la estación vuelva a tener uso original, pudiendo habilitarse ambientes para usos culturales.²⁷

²³ Archivo de dirección de patrimonio histórico Ministerio de cultura. Acuerdo N°07/11.6.82. del INC (folio 16); 11-06-82.

²⁴ | Decreto Supremo N°033-99-MTC, publicado en El Peruano el 19 de setiembre de 1999.

²⁵ Archivo de dirección de patrimonio histórico Ministerio de cultura. Estación de Desamparados 15.0101-1.2-6. Oficio N°059-2002-MTC/15.12 del 03 de octubre 2002. Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones al Instituto Nacional de Cultura

²⁶ Archivo de dirección de patrimonio histórico Ministerio de cultura. Estación de Desamparados: Informe N°050-2002-DRPCM-INC/LQ (folios 5-7).

²⁷ Archivo de dirección de patrimonio histórico Ministerio de cultura. Estación de Desamparados Resolución Directoral N°00011/INC, del 26-11-02 (folio 25)

En el año 2003, se había establecido un convenio mediante el cual se creaba el Centro Cultural Educativo “Estación Desamparados”. Este convenio fue establecido entre el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones propietaria de la Estación. Pero sería recién el 24 de abril del 2008, cuando se emite el Decreto Supremo 007-2008, mediante el cual se crea la Casa de la Literatura Peruana en la Estación de Desamparados, con ese fin el Ministerio de Transportes cede en calidad de préstamo la Estación de Desamparados al Ministerio de Educación para organizar la Casa de la Literatura Peruana que funciona desde octubre del 2009.

BIBLIOGRAFÍA

AGUIRRE, Carlos y Aldo PANFICHI. (2013) *Lima, siglo XX: cultura, socialización y cambio*. Fondo Editorial, Pontificia Universidad Católica del Perú: Lima.

ALDANA, Susana y Laura GUTIÉRREZ ARBULÚ (2005). *Lima en el siglo XVI*. Instituto Riva-Agüero: Lima.

ÁLVAREZ BRUN, Félix (1961). *Jesuitas, Ilustración e Independencia*. Ministerio de Educación Pública: Lima

ALVAREZ ORTEGA, Syra. (2000) *Historia del mobiliario urbano de Lima: 1535-1935*. Universidad Nacional de Ingeniería, Proyecto Historia-UNI.

(2006). *La formación en arquitectura en el Perú, antecedentes, inicios y desarrollo hasta 1955*. Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes: Lima.

Anales de las obras públicas del Perú, Perú. Dirección de Obras Públicas. 1919

Archivo Courret, Biblioteca Nacional de Lima.

BENVENUTTO MURRIETA, Pedro M., 2003 [1932] *Quince plazuelas, una alameda y un callejón: Lima en los años de 1884 a 1887, Fragmentos de una reconstrucción basada en la tradición oral*, Universidad del Pacífico, Lima.

BERNALES BALLESTEROS, J. (1972). *Lima, la ciudad y sus monumentos*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla: Sevilla.

BONILLA, Heraclio. (1980) *Un siglo a la deriva: Ensayos sobre el Perú, Bolivia y la guerra*. Instituto de estudios peruanos. Lima

BROMLEY, Juan, José BARBAGELATA. (1945). *Evolución urbana de Lima*. Talleres gráficos de la editorial Lumen: Lima.

CÓRDOVA Y URRUTIA, José María. (1992) *Estadística histórica, geográfica, industrial y comercial de los pueblos del departamento de Lima*. Instituto Latinoamericano de Cultura y Desarrollo: Lima.

CORTÉS, Hernando. (1993) *Estación desamparados*. H. Cortés: Lima

COSTA Y LAURENT, Federico. (1908). *Reseña histórica de los ferrocarriles del Perú*. Lit. y Tip. Carlos Fabbri: Lima

EGUIGUREN, Luis Antonio. (MULTATULI) (1945). *Las calles de Lima*. Lima.

FLORES-ZÚÑIGA, Fernando. (2008) *Haciendas y pueblos de Lima: Historia del valle del Rímac: de sus orígenes al siglo XX*. Volumen 1. Fondo Editorial del Congreso del Perú, Municipalidad Metropolitana de Lima: Lima.

FUENTES, Manuel Atanasio (1866) *Estadística general de Lima*. Tipografía de A. Lainé et J. Havard: Paris.

(1985). *Lima: apuntes históricos, descriptivos, estadísticos y de costumbres*. Fondo del Libro, Banco Industrial del Perú: Lima.

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

GUNTHER DOERING, Juan (1983). *Planos de Lima 1613-1983*. Municipalidad de Lima Metropolitana, Petróleos del Perú: Lima.

GÜNTHER DOERING, Juan/ LOHMANN VILLENA, Guillermo. (1992). *Lima*. Fundación MAPFRE América: Madrid

GUTIÉRREZ, Ramón (2002) *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Ediciones Cátedra: Madrid. (GUZMAN GARCIA, Carlos Enrique (1996) *Parque Lineal Rímac*. En Plan Maestro Centro de Lima al 2010. IMP-MML, Lima

HERRERA CORNEJO, Andrés. *Estampas costumbristas de Lima 1934-1937*.

Inventario del Patrimonio Monumental Inmueble-Lima Valles de Chillón, Rímac y Lurín (1994). Tomo V (Época republicana).6 t. UNI, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes: Lima.

JIMÉNEZ CAMPOS, Luis; Santiváñez Pimentel, Miguel (2005). *Rafael Marquina, arquitecto*. Lima: Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura de la UNI.

MATOS MAR, José y Jorge A. CARBAJAL (1974) *Erasmus un yanacon en el valle de Chancay*. Instituto de Estudios peruanos: Lima. (p. 34)

MEIGGS, Henry (1876) *Los ferrocarriles del Perú: Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos relativos á los ferrocarriles del Perú*. Impr. del Estado: Perú.

MILLA BATRES, Carlos. (1986) *Memorias del Mariscal Andrés A. Cáceres*. Volumen 2. Editorial Milla Batres: Lima.

MORSE, Richard y Joaquín CAPELO (1973) *Lima en 1900*. Instituto de Estudios Peruanos: Lima.

ORREGO, Juan Luis (2013) *Lima 1. El corazón de la ciudad*. Santillana S.A.: Lima.

PRINCE, Carlos (2001) *Lima Antigua – Tipos de Antaño*. La Casa del Libro Viejo: Lima.

REGAL, Alberto, Historia del ferrocarril

REVOREDO MARTÍNEZ, César. Homenaje a la ciudad de Lima en el IV Centenario de su fundación 1535-1935

RODRIGUEZ, Enrique (2006), *La Iglesia de Nuestra Señora de Desamparados*, Lima.

SALINAS SANCHEZ, Alejandro. Capital extranjero y ferrocarriles (1884-1889)

SANTILLANA, Tomás, VON HESSE, Milton y Ernesto ASCHER. (1982) *Lima de antaño*. Editorial Los Pinos: Lima.

TRAZEGNIES, Fernando de Granda. (1994) *En el país de las colinas de arena: reflexiones sobre la inmigración china en el Perú del S. XIX desde la perspectiva del derecho*. Volumen 1. Universidad Católica del Perú: Lima.

Viajeros Franceses: Siglos XVI-XIX. Biblioteca Nacional del Perú, 1999.

ARTÍCULOS

1. SANTIVÁÑEZ PIMENTEL, Miguel. "Un poco de Rafael Marquina, arquitecto". En: Arqandina, el portal peruano de arquitectura. (<http://www.arqandina.com/pages/general/art12.htm>)
2. VILLACORTA, Luis. "Rafael Marquina y Bueno". En: El Arquitecto Peruano. (http://www.elarquitectoperuano.com/f_arqperuanos_marquina.htm)

FONDO RESERVADO UNMSM

- Ministerio de Fomento. Boletín de la Dirección de Caminos y Ferrocarriles. Dirección de Caminos y Ferrocarriles: Lima. 1938.
PERIODICIDAD: Trimestral
NOTA: Descripción basada en: No. 1 (1er/2do trimestre 1938)
- AUTOR: [Perú. \[Leyes, etc.\]](#)
TÍTULO: Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú
PUBLICACIÓN: Lima : [Imprenta del Estado](#), 1876
- AUTOR: [Perú. \[Leyes, etc.\]](#)
TÍTULO: Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú
PUBLICACIÓN: Lima : [Imprenta del Estado](#), 1871
CLASIFICACION: Biblioteca Central F.Reservado KHQ4200 .P45
- AUTOR: [Pflücker, Luis A., -1950](#)
TÍTULO: La Construcción de ferrocarriles en el Perú
PUBLICACIÓN: Lima : [Talleres Tipográficos de La Prensa](#), 1924
- AUTOR: [Velarde, Samuel, 1848-1902](#)
TÍTULO: Deuda externa y ferro-carriles del Perú [sic]
PUBLICACIÓN: Lima : [Imprenta Liberal de F. Masías y Ca.](#), 1886
- AUTOR: [Perú. Ministerio de Fomento y Obras Públicas](#)
TÍTULO: Economía y reseña histórica de los ferrocarriles del Perú
PUBLICACIÓN: [Lima] : [Ministerio de Fomento, Dirección de Obras Públicas y Vías de Comunicación](#), 1932
- TÍTULO: Estadística de los ferrocarriles y tranvías del Perú
PUBLICACIÓN: Lima : [Ministerio de Fomento y Obras Públicas](#), 1952-
AUTOR: [Quijada Miranda, Luis Fernán](#)
TÍTULO: Estudio de mercado ferrocarril del centro
PUBLICACIÓN: Lima, 1990
- TÍTULO: El Ferrocarril / director, Pablo Lorza Dávila
EXISTENCIAS: UNMSM 00 NO
PUBLICACIÓN: Lima : [Compañía de Impresiones y Publicidad](#), 1944

- TÍTULO: Ferrocarriles y caminos / director, Pablo Lorza Dávila
EXISTENCIAS: UNMSM 00 NO
PUBLICACIÓN: Lima : [Empresa Editora "La Crónica" y "Variedades"](#), 1949
- AUTOR: [Bueno Ortiz, Armando](#)
TÍTULO: Nuestros ferrocarriles en explotación
PUBLICACIÓN: Lima : [Imp. Torres Aguirre](#), 1931
- MANCILLA V., Eusebio S. El Problema de los ferrocarriles en el Perú. Lima, 1959 (UNMSM Biblioteca Central Tesis CE 234)

ARCHIVO

- Archivo de la Dirección de Patrimonio Histórico Inmueble. Ministerio de Cultura. Fondo: Estación de Desamparados Estación de Desamparados – 15.0101-1.2-6

PRENSA

- Diario el Comercio
- Diario La Prensa.

ANEXO

CITAS Y COMENTARIOS DE FUENTES ESCRITAS

1. HERRERA CORNEJO, Andrés. Estampas costumbristas de Lima 1934-1937.

“El viejo tren de la sierra llegaba a la Estación de Desamparados, silbando desde tres calles antes, trayendo desde Huancayo a los avispados provincianos que dejaron su pueblo por las locas ilusiones que inspiraba la capital”.

“Bajaban de los vagones con sus escasas cargas, asediados por los ‘palomillas’, siempre al acecho para ‘llevarles’ las maletas o sacarles unos soles con un ‘cuentazo’”.

“La antigua Estación de Desamparados del ferrocarril que llegaba hasta Ticlio, fue construida en el gobierno de José Balta en 1870. (...) Luego, en 1908, la línea férrea se extendió hasta Huancayo. El fluido y creciente movimiento dio lugar a la remodelación del edificio de la estación.”

“La llegada del tren de la sierra, presentaba un pintoresco panorama en la estación. El arribo del provinciano, con la indumentaria propia de su tierra, cargando sobre sus hombros no sólo algunas prendas y comestibles, sino también sus sueños e ilusiones, con los ‘palomillas’ acechando para ofrecerles ayuda a cambio de una propina, los ambulantes pregonando sus productos, la música del organillero y su monito bailarín”.

2. MATOS MAR, José y Jorge A. CARBAJAL (1974) *Erasmus un yanacon en el valle de Chancay*. Instituto de Estudios peruanos: Lima. (p. 34)

[Sobre la primera vez que fue a Lima] “Llegamos a Desamparados antes de las 12 del día y cuando bajamos yo me quedé asombrado al ver todas esas cosas en Lima. ¡Tremendo puente más feo que hay cerca de Desamparados!”

[Sobre la segunda vez que fue a Lima] “Yo tenía muchos deseos de conocer el Parque de la Exposición porque me habían dicho que allí había bastantes animales de todas partes. Así que me fui no más; en ese momento tenía S/. 2.80 y como el pasaje costaba S/. 0.45 pensé que me iba a sobrar plata. (...) Más o menos a las 11 de la mañana salí del Parque y en la puerta me estaba esperando el hermano de mi cuñada. De allí nos hemos ido directamente a Desamparados para tomar el tren de regreso a Ancón. Cuando llegué a mi casa todavía tenía un sol con veinte centavos.”

Testimonio aproximado de 1908

3. MORSE, Richard y Joaquín CAPELO (1973). *Lima en 1900*. Instituto de Estudios Peruanos: Lima.

- Para 1900, el ferrocarril recorría 220 kilómetros entre el Callao y La Oroya.
- El servicio de transporte de carga era “caro” para la época (p.78):
 - o Encomiendas, de un barrio a otro dentro de la ciudad y a una distancia máxima de un kilómetro por 10 kilogramos de peso más o menos – S/.0.20
 - o De 50 kilogramos de peso o menos – S/. 0.40
 - o A mayor distancia, haciendo uso de carreta por 50 kilogramos – S/. 0.40
 - o Cuando son muchas las mercaderías transportadas, por carretada – S/.6.00
- Cada pasajero pagaba 11 soles por ir en primera clase desde La Oroya.

5. PRINCE, Carlos (2001) [1890] *Lima Antigua – Tipos de Antaño*. La Casa del Libro Viejo: Lima.

“Capilla de la Virgen de los Desamparados. - En 1680, D. Bartolomé Calafre obtuvo licencia del Virrey conde de Chinchón para labrar una capilla á la Virgen de este nombre, en el sitio que actualmente existe, instituyendo una cofradía que cuidaba de dar sepultura á los párvulos y adultos que se encontraban muertos en los campos, como igualmente a los ajusticiados. Después de su muerte, su hija doña Úrsula cedió su derecho a los regulares de la Compañía, que la ensancharon en 1685, fundand lo convento, para residencia de los que habían obtenido la profesión del cuarto voto. En 1776, con ocasión de la expulsión de los Jesuitas, se aplicó el convento é iglesia á seminario de clérigos misioneros, y en la actualidad sólo existe la capilla á cargo de un capellán”. (p.37)

6. REGAL, Alberto, Historia del ferrocarril

- El local de la estación de Desamparados implicó, en un inicio, el terreno del antiguo convento de la iglesia del mismo nombre, además de terrenos e inmuebles aledaños que debieron expropiarse.
- La expulsión de los Jesuitas hizo que el terreno se traspasase al Estado, el cual conservó el sector del convento tras el regreso de esta orden.
- Antes del convento estuvo el Tambo de los Caballeros de Balaguer en el s. XVII. Tras la expulsión jesuita funcionó un tiempo un seminario de clérigos misioneros.

“La construcción de este local, destinado a ser la estación principal para pasajeros en Lima, significó más que un problema técnico uno de orden legal, como consecuencias de las expropiaciones y compra de los terrenos e inmuebles a que obligó el emplazamiento elegido.”

“Según Juan Bromley, en el siglo XVII en la ‘cuadra que cae a las espaldas de las Casas Reales’, estuvo hacia lo que se transformó en estación el llamado “Tambo de los Caballeros de Balaguer””.

“Ahora diremos que la iglesia y convento de Desamparados, pertenecieron al que fue extinguido instituto de la Compañía de Jesús, y era casa profesa donde los religiosos emitían uno de sus votos”.

“Después de la expulsión de los jesuitas, la iglesia y convento se destinaron a clérigos misioneros; pero en los primeros años de la República, creemos que esos inmuebles eran de propiedad particular a tenor de un aviso publicado en los diarios de Lima, en marzo de 1834, ofreciendo en venta al contado por el ministerio de Hacienda el local del convento de Desamparados, con excepción de la iglesia y sacristía, y que fue tasado en la suma de 99,100 pesos” (p. 153)

- Tasación realizada por el ingeniero Ricardo Rey y Basadre en marzo de 1876.
- Para la edificación de Desamparados se compró los inmuebles de los siguientes propietarios: José María Sancho Dávila; Ignacia, Rosa, Julia y Carmen de Osma y Sancho Dávila; Vicente Caballero Navarrete y Tordoya.
- Primer local construido en la época de Henry Meiggs.
- En 1910 se inicia la tramitación y construcción del actual edificio, de tres pisos.

“Comprende salones de espera para los pasajeros de 1° y 2° clase, servicios higiénicos, boleterías, y el piso alto está destinado a oficinas del ferrocarril y de la Peruvian Corporation.”

“Por la parte posterior la estación avanza hasta el muro de la ribera del Rímac, y sus pisos quedan al nivel de los andenes que se extienden a todo lo largo de este frente del edificio” (p.154)

7. SANTILLANA, Tomás, VON HESSE, Milton y Ernesto ASCHER. (1982) *Lima de antaño*. Editorial Los Pinos: Lima.

En Tres visitas al Damero de Pizarro – Tomás Santillana

“Sobre la primera cuadra del Jr. Áncash, la calle denominada ESPALDA DE PALACIO DE GOBIERNO, la curvada arteria es flanqueada por el Puente de Piedra o del Marqués de Montesclaros (quien lo mandó a construir a comienzos del siglo XVII) y el complejo ferroviario de Los Desamparados. Este nombre rememora la iglesia así llamada que la piedad del conde de Lemos levantó allí, entregándola al culto el 2/II/1672, y que las exigencias progresistas destruyeron el año 1938”. (p.21)

“La segunda cuadra de Áncash, la calle RASTRO DE SAN FRANCISCO, presenta el costado del vasto edificio de tres plantas que hemos aludido al tratar de los inmuebles de la primera cuadra del Jr. Augusto Wiese (...)”

8. VELÁSQUEZ MONTENEGRO, Víctor (2008). *Lima a fines del siglo XIX*. Universidad Ricardo Palma: Lima.

- La calle Desamparados se encontraba incluida en el II Cuartel, en el Barrio 1 de Lima

9. COSTA Y LAURENT, Federico (1908). *Reseña histórica de los ferrocarriles del Perú*. Lit. y Tip. Carlos Fabbri: Lima (UNMSM; Biblioteca Central F.Reservado HE2978 .C79)

- Desamparados estaba calificada como una Primera Estación en el trayecto de Lima a Morococha en 1908. Su distancia al origen de la línea (Callao) era de 13.5 km, la cual podía ser recorrida por un tren ordinario en 30 minutos, y por un tren extraordinario en 25 minutos.

10. Infografía encontrada en el museo Bodega y Quadra:

- En Bodega y Quadra se han encontrado restos de cerámica Chancay.
- Hacia el lado de la actual calle Rastro de San Francisco se ubicaron los solares del tesorero Alonso de Riquelme
- En la excavación de Bodega y Quadra se encontró osamenta animal, lo que hace referencia a la primera carnicería y matadero establecidos en esta área hasta el siglo XVI, cuando fue trasladada a San Lázaro. Sin embargo, hasta el siglo XVIII todavía se encontraba en los alrededores de Bodega y Quadra.
- La residencia de los Desamparados: El templo de Nuestra Señora de los Desamparados se edificó en el siglo XVII bajo la protección del virrey conde de Chinchón, por la orden jesuita. Originalmente estuvo emplazado en el lado oeste de la casa Bodega y Quadra.
- Junto a la iglesia de Desamparados se encontraba un solar perteneciente a los herederos de Juan de la Cueva, comprado por los jesuitas para ampliar la parroquia. Por símbolos jesuitas, así como benditeras encontradas en la casa Bodega y Quadra, sugieren que el espacio de dicha casa estuvo, de cierto modo, asociado a la Compañía.
- De acuerdo al mapa expuesto, el solar de la familia de la Cueva se extendía en un solo bloque, abarcando la mitad de lo que luego fue la iglesia de Desamparados, la Estación ferroviaria y la casa Bodega y Quadra, lo que en el caso de esta última da a entender que su espacio ha pasado por diversas alteraciones a lo largo de la historia.

11. Viajeros franceses

- Gaston Lemay – El Ferrocarril Central Trasandino:
 - o “El 5 de noviembre a las 8 de la mañana, teníamos cita todos en la estación de “Los Desamparados”. Subimos todos en un tren especial en compañía de nuestro

sabio compatriota, el señor Malinowski, ingeniero jefe de la línea, y de nuestro amable vicecónsul en el Callao, señor Saillard. Mientras bordábamos las orillas del Rímac y atravesábamos a todo vapor las plantaciones de café, caña, algodón y maíz, cultivadas por nubes de chinos (...)" (p.313).

12. BENVENUTTO MURRIETA, Pedro M., *Quince plazuelas, una alameda y un callejón: Lima en los años de 1884 a 1887, Fragmentos de una reconstrucción basada en la tradición oral*, Universidad del Pacífico, Lima, 2003 [1932]

"La plazuela de los Desamparados no es una verdadera plazuela sino más bien un ensanchamiento del puente de piedra que comienza en ella (...) Del arco del triunfo que la adornaba en años anteriores no quedan ni vestigios pues un incendio los destruyó completamente en la madrugada del domingo 10 de abril de 1879 a los cuatro días de la declaratoria de guerra a Chile". (p. 83)

En la plazuela hay presencia de negocios como: (p.86)

- "Pigmeo hojalatero", vendedor de "monitoras", jarros y anafes, "olletas", "chocolateras", "porongos", faroles, alcuza, candiles, tacitas de ron, que fabrica en su *tenducho elevado sobre las ruinas del edificio anejo al arco y que desapareció con él*.
- Tenducho de un cigarrero fabricante de corbatones.

[En la plazuela] "en donde levanta sus ruinosas torres la iglesia de N.S. de los Desamparados y San Francisco de Borja, construida magníficamente merced a la protección que dispensó a su fábrica el ascético Conde de Lemos, quien la inauguró con pompa digna de su rango apadrinando la ceremonia que bendijo don Cristóbal Quirós. Junto a la iglesia se alza la preciosa portadita del callejón que conducía a las aulas de la latinidad que sostuvieron los jesuitas antes de su expulsión y en la que instruían gratuitamente a quinientos niños, desde el *Christus* hasta la *Retórica Latina* y la *Historia de las Indias*." (p.87)

"Instituciones de fin tan piadoso (...) debían tener por irónico contraste de las cosas al correr de los años, de vecino al café Maximiliano, frecuentado en las horas nocturnas por gente 'non sancta' (...) vibran con lascivos sonos de la marinera, las alegrías del valse vienés de Strauss o el limeño de Amézaga y las melodías de la canción de moda (...) se reúne en él todo pintoresco mundo de la hampa limeña: los badulaques y calaveras de la ciudad, las mujeres malas, sus amantes y toda esa gente 'lechucera' (de media noche) poco conocida de la gente seria y formal (...) Las salas de billar están más al interior y en una suerte de piso alto cuyas ventanas dan sobre la rampa de madera que del puente baja a la Estación de Desamparados" (pp.87-88)

"La vida nocturna de la plazuela queda descrita con el café 'Maximiliano' en donde se resume toda ella. En cuanto a la diurna la primera manifestación de actividad se encarga de darla el clérigo capellán que oficia una misa en la iglesita (...) más tarde por la rampa de la estación trafican los pasajeros del Callao; oficinistas de la Aduana cuidadosos del buen vestir como de la caligrafía

inglesa con que escriben las notas oficiales y las pólizas de despacho, bañistas – hombres y mujeres que van a tonificarse en las aguas de nuestro primer puerto ‘que tiene mucho fierro’-, comerciantes y de vez en cuando algún ‘vaquero’ de rango que puede pagar el pasaje”. (p.91)

“La llegada a la vecina estación del trasandino de la fría región chichina cambia completamente el aspecto de nuestra plazuela: parte del pasaje subiendo por la rampa llena Desamparados de parlanchinas pasajeras que – antes de cambiarse la polvorienta ropa del camino- van contando sus impresiones de viaje, abrumadas por el peso de las sargas de lima y granadillas que compraron en Surco y San Bartolomé, caseríos serranos – esmeraldas entre peñas-; negociantes en charqui, huevos y chalonga –ataviados con lujosos ponchos de vicuña y que traen en las multicolores alforjas obsequios extraños (...)- y como nunca falta la nota triste, algunos pobres indios con su ‘apachico’ a la espalda sobre el raído poncho, el sucio ovejón cubriendo la hirsuta pelambre, llegan desde las lejanas Huancavelica y Ayacucho, custodiados por ceñudos gendarmes para su internación en la Penitenciaría Central, en donde van a purgar un abigeato fantástico e irrealizable –obra del ‘tinterillo’ bien remunerado por algún enemigo- o un crimen, que muchos de ellos, no soñaron cometer...” (pp. 92-93)

“La otra parte del pasaje, menos numerosa pero más selecta, prefiere subir por la estación –en uno de cuyos salones de primera una espléndida escultura de madera del sueco Young se ofrece a sus miradas profanas incapaces de admirarla conscientemente y van a la esquina de Pescadería a tomar un coche de plaza que los conduzca a su alojamiento. ‘Búfalo’, ‘Pata ‘e palo’, ‘Guacamayo’ [los cocheros] esperan hacer su agosto con la serrana gente”. (p.93).

Para 1887, Rastro de San Francisco era, ante todo, una calle de zapateros. También hay una chocolatería (p.266-7).

13. En el país de las colinas de arena – TRAZEGNIES, Fernando de

“Al llegar a la Estación de los Desamparados, en pleno centro de Lima, una masa compacta de súbditos chinos y no pocos peruanos esperaban el Enviado del Hijo del Cielo. Apenas se detuvo el tren, el Oficial Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores se acercó a presentar el saludo del Gobierno”. (pp. 646-647).

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

“La estación de Desamparados constituye el principal ejemplo de su tipo en el Perú. (...) El edificio posee una fachada simétrica provista de un orden gigante de pilastras, colocada a eje con la calle Pescadería. Como el de la Casa de Correos de 15 años antes, su interior posee singular interés por

la secuencia de los espacios colocados a lo largo del eje central, el vestíbulo, una escalinata descendente, y la sala de espera de primera clase” (124)

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

15. *Colección de leyes, decretos, contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú*, Lima: [Imprenta del Estado](#), 1876

Adquisición de la casa Sancho-Dávila / Lima, mayo 9 de 1876

“Visto el presente oficio del contratista del Ferrocarril Central Trasandino, D. Enrique Meiggs, elevando dos minutas de contrato de compra-venta, firmadas, una por D. José María Sancho-Dávila y la segunda por las señoritas Da. Ignacia, Da. Rosa Julia y Da. 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 á quien corresponda y regístrese.- Rúbrica de S.E.- García y García” (865)

Expropiación del conventillo de los Desamparados para la estación del ferrocarril. / Lima, Junio 1° de 1876

“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 - Rúbrica de S.E.- García y García” (865)

- 24 de junio de 1876: inauguración del tráfico de pasajeros entre Callao y Lima.

Se autoriza al empresario del ferrocarril para que abra la vía que indica / Lima, Julio 6 de 1876
“Vista la propuesta y plano adjunto presentado por el empresario del Ferrocarril Central Trasandino, en que manifiesta la necesidad de abrir una vía que cortando la casa conocida con el nombre de Sancho-Dávila, propiedad del Estado, en el sentido de una prolongación de la calle de la Pescadería con el objeto de dar facilidad al acceso de los pasajeros á la plazoleta contigua á los salones de espera y plataforma de la estación central de los Desamparados, y de conformidad con la opinión de la Junta Central de Ingenieros, manifestada en el informe respectivo; apruébase dicha propuesta y plano respectivo; y en consecuencia, autorizase al empresario del Ferrocarril Trasandino para abrir en la casa Sancho-Dávila, la vía que propone destinada al fácil acceso del público á los salones de espera y plataforma de la estación central de los Desamparados; y atendiendo a que dicha vía solo se destina al tráfico de pasajeros del Ferrocarril Trasandino; se dispone: que el empresario, D. Enrique Meiggs, haga cerrar con una verja el acceso de ella por el lado de la calle, á fin de marcar los límites de la propiedad del Estado, de evitar con ella todo tráfico que no sea el de pasajeros, con cuyo objeto designará las horas en que las puertas estén abiertas en relación de las necesidades del servicio.

Regístrese y comuníquese - Rúbrica de S.E.- García y García” (866)

16. *Ferrocarril central trasandino. Sección de Callao y Lima a la Oroya. Documentos.* Lima, Imprenta de “El Nacional”, 1870.

Sobre las estaciones de Lima (p.20)

- I. La estación para los pasajeros y sus equipajes quedará lo mismo que en el Callao, separada de la estación destinada para la carga.
- II. La estación para los pasajeros y sus equipajes estará establecida en el sitio que para ella designe el Gobierno, en la caja del río entrada para la cuadra denominada de ‘Polvos Azules’. La comunicación entre la calle y las veredas de embarque, se hará por medio de escaleras espaciosas, y llenará por los demás las mismas condiciones que las especificadas para la estación de pasajeros en el Callao. Si el sitio lo permite contendrá también un salón amueblado para el Directorio, con oficinas para la secretaría y el archivo; en caso contrario, dichas dependencias formarán parte de la estación destinada para la carga.

Sobre las estaciones para pasajeros en el Callao (donde se describen las características que también deberán poseer las de Lima) (p.18-19)

1. Un salón amueblado para pasajeros de primera clase, y otros para los de segunda clase, con salida separada para los que llegan;

2. Las boleterías necesarias con sus aparatos;
3. Oficinas separadas para recibir y entregar equipajes, con los aparatos y muebles necesarios;
4. Oficina de equipajes olvidados;
5. Lugares escusados separados para pasajeros de primera y de segunda clase, y los de hombres separados de los de mujeres;
6. Orinaderos separados para pasajeros de primera y de segunda clase;
7. Un departamento de seis piezas y una cocina aparente para el jefe de la estación y su familia;
8. Tres habitaciones de dos piezas cada una para los empleados;
9. Una oficina para el Telégrafo;
10. Un cobertizo para abrigar cuatro coches y cuatro carros;
11. Una vereda de ochenta metros [80 m. 00] cubierta y cuyo cobertizo se extenderá sobre la línea contigua de rieles;
12. Una tornamesa de quince metros [15 m. 00] de diámetro.

17. Ferrocarril central trasandino. Informe del ingeniero en jefe D. Ernesto Malinowski. Sección del Callao y Lima a la Oroya, y presupuesto de la obra. Lima, Imprenta de "El Nacional". 1869.

"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).

Sobre los costos de construcción (p.40)

Estación para pasajeros en Lima, casa y habitaciones	150000 soles
Vereda cubierta	10000 soles
1 tornamesa grande	10000 soles
2 tornamesas chicas	2000 soles
Cobertizo para cuatro coches	5000 soles
Señales y desvíos	3000 soles
	Suma parcial 180000 soles

18. [Ministerio de Fomento y Obras Públicas](#), *Economía y reseña histórica de los ferrocarriles del Perú*, [Ministerio de Fomento, Dirección de Obras Públicas y Vías de Comunicación](#), 1932

Ferrocarril Central

“Callao a Oroya. - La construcción de esta línea se inició en 1870, según contrato celebrado con don Enrique Meiggs. El 9 de febrero de 1871 fue entregada al tráfico público hasta Cocachacra Km. 72.4 y en mayo de 1878 hasta Chicla Km. 141, quedando suspendidos los trabajos por la guerra del Pacífico. Fue en el año 1890 que, según arreglos con los Tenedores de Bonos, la ‘Peruvian Corporation’ continuó la construcción, terminándola en La Oroya Km. 222, en enero de 1893.” (p.37)

19. ORREGO, Juan Luis, *Lima 1 El corazón de la ciudad*, Aguilar, Lima, 201

Estación de Desamparados

“Este edificio fue diseñado por el arquitecto Rafael Marquina y construido entre 1911 y 1912 para ser la estación principal del Ferrocarril Central (...) Su nombre se explica porque se situaba junto a la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados, un templo jesuita que resultó demolido en 1937 para dar lugar al jardín posterior de Palacio de Gobierno. Fue el primer gran edificio construido en el Perú para servir a un sistema de transporte masivo. En la construcción fueron utilizados materiales nuevos, como concreto armado, y modernas técnicas, como mallas de hierro y estructuras de acero. Su fachada, con tres pisos, combina elementos de diversos estilos bajo una pauta académica, y tiene un aspecto imponente, que se realza desde lejos, pues sirve como fondo al jirón Carabaya. La distribución interior asegura un traslado fluido de los pasajeros entre los niveles de la calle, el andén y la vía férrea. Destacan las bancas de hierro forjado con madera, la amplia escalera principal y el estupendo vitral *art nouveau* fabricado por la firma inglesa Mallowes. La fachada posterior, que da hacia el río, es simple y funcional, para facilitar el servicio ferroviario. La estación fue popular entre los limeños no tanto por el servicio hacia la sierra central como porque desde allí se partía hacia localidades más cercanas, como Chaclacayo o Chosica, adonde familias enteras acudían los fines de semana para alejarse del húmedo invierno capitalino.” (p.133)

20. GUNTHER, Juan y Guillermo LOHMANN, *Lima*, Mapfre, Madrid, España, 1992

- De las reuniones de la Hermandad de la Escuela de Cristo realizadas en la capilla de la Virgen de los Desamparados, se divulgó la práctica del Sermón de las Tres Horas, acto reproducido cada viernes santo.

21. La Prensa, 22-09-12

“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.

La Prensa, 23-09-12

“Inaugurando la estación de Desamparados. La ceremonia de ayer”.

Ante numerosa concurrencia, cuyo número no bajaría de dos mil personas, se realizó ayer, a las cuatro de la tarde, la inauguración del hermoso edificio de la estación de los Desamparados, del ferrocarril central del Perú, recientemente construido por la Peruvian Corporation, en el mismo sitio que ocupó la antigua estación de los Desamparados, que fue destruida por un incendio.

En nuestra edición de ayer dimos una información gráfica y los pormenores de la nueva estación, por lo que ahora nos limitaremos a dar cuenta de la ceremonia, dejando constancia, sí, del magnífico efecto que el nuevo edificio ha causado, a todos los que ayer concurrieron a la ceremonia de que damos cuenta, por la buena distribución de sus diversos compartimentos y por la elegancia de la construcción en la que, como hemos dicho ya, no se ha escatimado gastos ni esfuerzos para hacerla digna de su objeto y de la cultura de nuestra capital.

Llamó la atención especialmente el hermoso decorado del gran hall de espera para caballeros, cuya bonita columnata sostendrá una farola, idéntica a la que ostenta el Banco del Perú y Londres. El decorado de la obra, aunque no totalmente concluido, da una prueba palpable de la competencia del escultor encargado de ella, señor Guillemor Amici, así como en todo el trabajo de cemento armado, sólido y de buen gusto. Puede, pues, sentirse satisfecha la Peruvian Corporation con haber levantado un edificio que no desmerece en nada a las mejores construidos del Viejo Mundo y haber encargado su ejecución a competentes profesionales como el señor Amici y el ingeniero señor Marquina.

Desde antes de las cuatro de la tarde, hora señalada para el acto, acudió una concurrencia numerosa, la que se estacionó frente al nuevo edificio, y en las bocacalles de la Pescadería y Rastro de San Francisco.

Una fuerza de batallón gendarmes y otra de guardia civil fue distribuida convenientemente para hacer guardar el orden.

Los gendarmes abrieron calle desde la puerta principal de la estación hasta la acera, para dar paso al presidente de la República y su comitiva que dentro de breves momentos se presentaría para inaugurar el edificio.

Entre los invitados notamos a las siguientes personas:

El delegado Apostólico, monseñor Jacinto Scapardini, que bendijo la obra; los ministros del Brasil, de Estados Unidos de Norteamérica, de Italia, de Inglaterra, encargado de negocios de Cuba, señor Portela; el barón de Vaux, ex-encargado de negocios de Francia, varios senadores y diputados, muchos conocidos hombres de negocios, comerciantes e industriales.

Asistieron al acto los señores Miguel Echenique, segundo Vicepresidente de la República; Nicanor Carmona, Alcalde de Lima; doctor Federico Elguera, Ministro del Perú en Bolivia; el prefecto del departamento, coronel Regal; los señores Cantuarias, García y Lastres, contralmirante Pedro Garezón, José Carlos Bernal, Antonio Carreño, doctor Curleti, Julio Rodríguez, José Rodolfo Romero, Pablo La Rosa, Severiano Bezada, Germán Cisneros y Raygada, Leonidas Avendaño, Domingo Gamio, Alejandro Puente, Alfredo Ayulo, Eleodoro Romero, Domingo Rey, Julio A. Raygada, Juan Francisco Ramírez, Málaga Santolaya, Federico Villarreal, doctor Rojas, Enrique Basadre, Agustín Espinoza, Feehan, Norris, Holstein, Rafael Marquina, arquitecto de la obra de la estación. Guillermo de Osma, Marcial Pastor, Juan Aliaga, Carlos Zavala y Loayza, Miguel Delgado, Víctor Revilla, Luis Sanguinetti, Lino Velarde, Felipe Derteano, Ignacio R. Puente, A. Brawn, Leoncio Samanez, Víctor Pezet, Isaac Eguren, Amicci y Montero, Héctor Andrade, Enrique Revet, Francisco Guillet, Gregorio Luque, Miguel Nugent, Mateo Patrón, Víctor Castro Iglesias, doctor Macedo, Michel Fort, Rafael Canevaro, Arce Pizarro, Arturo Alva, Enrique Swayne, Felipe Voto Bernal, Mr. Ashton, Hawand, Felipe Arancibia, general Diez Canseco, Delaude.

Crisanto Elías, José Vera, Carlos Lostaunau, etc.

Hallábase también presentes todos los empleados de la oficina del ferrocarril y los contratistas y maestros que han corrido con la ejecución de tan hermoso edificio.

El presidente de la república fue recibido por una comisión formada de los señores Morkill, Feehan, Norris y Maguiña.

Acompañaban al jefe del Estado que llegó a pie a la estación, los ministros señores Ganoza, Leguía y Martínez, Jiménez, La Torre, García y Castañeda y los presidentes de las cámaras legislativas, señores Rafael Villanueva y J. de D. Salazar y Oyarzábel.

Los invitados que se hallaban delante de la estación recibieron a S.E. con aplausos.

Acto continuo el señor Morkill pronunció el siguiente discurso:

Excmo señor:

Por resolución suprema del 28 de abril del año próximo pasado, el gobierno de V.E. se sirvió aprobar los planos que había mandado levantar para la reconstrucción de esta estación, y ordenó que se remitiera copia de ellos a mi representado, para que procediese a ejecutarlos.

La Peruvian Corporation sin estar precisada por su deber legal para realizar obra de tanta magnitud, pero animada del decidido propósito de satisfacer los anhelos de V.E., aceptó gustosa su mandato, y procedió a iniciarla con la mayor actividad posible, sin reparar en el gasto, ni en el esfuerzo que su realización lo demandaba.

Hoy, después de un año de incesante trabajo, me es sumamente grato rogar a V.E. que la inaugure, a fin de entregarla al servicio público.

La Peruvian Corporation quedaría enteramente satisfecha de su labro, si V.E. encontrara que ha sabido interpretar su pensamiento y hacer algo digno de la importancia y cultura de esta histórica ciudad.

Reciba V.E. por vuestra benévola concurrencia a este acto e homenaje de mi más sincero agradecimiento.

En seguida el presidente de la república dijo lo siguiente:

Señor Morkill.

Me es muy grato expresaros la satisfacción con que veo llegar a su término una obra, como ésta, reclamada por la cultura y el ornato públicos, y cuya realización fue uno de mis constantes anhelos.

Reconozco la buena voluntad y el esfuerzo con que, animado por la simpatía que os inspira el Perú y con el entusiasmo que tanto os distingue, acudisteis a satisfacer aquel deseo, que hoy es una hermosa realidad.

Edificios como el que se va a inaugurar, constituyen la faz que un pueblo ofrece a sus visitantes extranjeros, la fuente de sus primeras impresiones, la temprana revelación de su belleza y de su importancia. Por eso son tan necesarios.

La Peruvian Corporation ha demostrado, una vez más mediante la construcción de este espléndido edificio el claro concepto que tiene de sus intereses, tan ligado con los de esta República; y yo me complazco en enviarle mi caluroso aplauso por intermedio de su digno y respetable representante. Queda, señores, inaugurada la nueva estación de Desamparados.

Luego procedió a bendecir el local el delegado Apostólico, Monseñor Seopardini, pronunciando después el siguiente discurso:

Excmo señor:

Hace un momento brillaba en vuestras manos, la llave de oro con que habéis abierto una nueva entrada al engrandecimiento, progreso y prosperidad de vuestro noble país. Y apenas franqueada esa puerta se quiere, con oportunísimo acuerdo, que la iglesia, madre fecunda de todo progreso, penetre por ella con las manos levantadas al cielo para implorar sobre este nuevo alcázar de la actividad humana las bendiciones divinas.

Este hermoso edificio debe ser para el organismo material de la moderna sociedad lo que, para el organismo humano, es el corazón viviente, cuyas incesantes palpitaciones impelen hacia las más lejanas fibras de nuestras extremidades, la sangre restauradora que las regenera y las vigoriza. Así desde este edificio, centro de prodigiosa actividad parte hacia el interior de la nación y, esperamos

en tiempo no muy lejano hacia sus últimos confines, por esas arterias de acero las que pudiéramos llamar sangre de la vida industrial y comercial del país que repara sus pérdidas, vigoriza sus fuerzas, acrecienta el desarrollo y contribuye poderosamente a su riqueza y engrandecimiento material.

Más, para el armónico desarrollo y crecimiento del cuerpo humano es menester que sea sana y limpia la sangre que lo nutre, así es preciso que sean sanas y limpias también las corrientes de vida comercial e industrial que circulan por esas vías férreas, abiertas a la actividad del hombre por la ciencia y el trabajo.

Para que todo esto se verifique con grande consuelo de mi alma, he levantado mis manos al cielo no sólo para implorar las bendiciones divinas sobre esta obra magnífica y sobre todos los que han contribuido a su realización, sino para señalar también al término feliz donde deben dirigirse todos los trabajos, empeños y resultados de esta provechosísima empresa, es decir: Dios, principio de todas las energías, aliento de todos los progresos, término de todas las esperanzas.

Pido, pues, a Dios que derrame sus más preciosas bendiciones sobre este palacio; sobre la corporación que aquí encierra el centro de su actividad: sobre todas las personas que con su estudio y trabajo han de darle vida vigorosa. Y en seguida me parece que toman posesión de este edificio en nombre de Dios, los ángeles tutelares de la República peruana, para acompañar con su rápido vuelo y amparar bajo sus alas a todas las personas que deben circular por esta vía férrea, librándolas de todo peligro, facilitándoles el éxito de sus empresas hasta que lleguen felices al cielo, última estación del más largo y difícil viaje: el viaje de la vida!

A continuación, el señor Morkill entregó a S.E. el presidente de la república, una preciosa llave de oro, que tendría unos doce centímetros de largo, la cual tiene la siguiente inscripción artísticamente grabada.

“Inauguración de la estación Central de Desamparados”. – Setiembre 22 de 1912- Siendo presidente de la república, el Excmo señor Augusto B. Leguía.

S.E. abrió con esa llave la reja principal de la estación, entrando a ella los concurrentes.

S.E. y comitiva recorrieron el local, y en seguida fueron invitados por el representante de la Peruvian, señor Morkill, y los ingenieros que lo acompañaban, a pasar al bar que se había preparado en uno de los salones de 1ª clase de la estación, donde se bebió una copa de champagne.

El público se retiró bien impresionado de las condiciones del edificio, el cual quedará totalmente terminado dentro de dos meses más.

Durante la ceremonia se produjo un incidente desagradable, provocado por algunos individuos que se hallaban entre el gentío que ocupaba buen parte de las calles de las Pescadería, Rastro de San Francisco y Desamparados, quienes prorrumpieron en voces contra el presidente de la República, originando algún desorden que terminó por la actitud de la gran mayoría de los presentes, que vitorearon al presidente electo señor Billinghamurst, lo que produjo inmenso entusiasmo en el público.

22. El Comercio, 6-07-37

En la Plazuela de Desamparados iniciáronse obras de ornato urbano

Hace algunas semanas, hízose pública la noticia de que, aprovechándose los terrenos pertenecientes al edificio de la antigua prefectura e intendencia de policía, iniciaríanse diversos trabajos de ensanchamiento y ornatos urbanos, abarcando los proyectos pertinentes un área considerable, dentro de la cual quedarían incluidos la calle Desamparados en toda su extensión, es decir, desde la esquina (...)

(...) casa prefectural y, expropiáronse las casas de la mencionada calle de Desamparados, cuyos interiores ofrecen fachadas fronterizas a la ribera del río Rímac por el lado derecho.

A LA VERA DEL RIO Y EN LA PLAZUELA DE DESAMPARADOS

En la tarde de ayer tuvimos ocasión de presenciar, desde el puente de piedra, los trabajos iniciales que se llevan a cabo en la Plazuela de Desamparados, de la calle Palacio hasta la Estación de Desamparados.

Posteriormente, como se sabe, efectuáronse trabajos de demolición en la parados y a lo largo de la vera derecha del río Rímac. Buen número de operarios ejecutan actualmente allí activos trabajos de demolición, tocándole el turno al edificio que ocupara el clásico y limeñísimo “Café Maximiliano”, albergue de la bohemia criolla de otros tiempos, de “calaveras” y “lechuceros cundas”. Vinculado íntimamente a la tradición capitalina, el “Maximiliano” representa la gracia nocherniega finisecular, el aire romántico y parsimonioso de la época, con mazurcas, valsos dulzones y polkas que se titulaban ora “El Huáscar”, ya “El amor de las limeñas” o “Sobre las olas”, gratos a Pepe Bonifaz, al maestro Cadenas y a Amézaga, empedernidos limeños, amantes de la noche y la diversión pintoresca.

Bajo el pico de los trabajadores han caído también parte de la planta de las aulas de latinidad sostenidas antaño por los padres jesuitas, colindante con el café y en las cuales enseñábase cursos completamente gratuitamente hasta a más de quinientos educandos.

Aun no se ha tocado la iglesia que, como se sabe, fue fabricada el año 1630 con el nombre de capilla de Virgen de los Desamparados por don Bartolomé Calafre, siendo Virrey el Conde de Chinchón. La cofradía que se instituyó allí cuidaba de dar sepultura a los párvulos y a los adultos que se encontraban muertos en el campo, y a los ajusticiados.

En 1685 pasó al poder de la Compañía de Jesús, y en 1776 fue destinada a seminario de clérigos misioneros, recibiendo a fines del siglo pasado una seria transformación arquitectónica que destruyó su prestigiosa presencia secular, desapareciendo así mismo de su interior las valiosas pinturas que, según se afirma, fueron trasladadas al museo nacional, y muchas de sus otras galas artísticas. En la iglesia de los Desamparados, al pie del altar mayor, lado de la Epístola, yace enterrado el corazón del Virrey Conde de Lemos, reedificador de la iglesia en 1669.

Por el frontis que mira hacia el río, correspondiente a las fachadas posteriores de los edificios de la calle Desamparados, también se realizan demoliciones, pudiéndose ver en la actualidad, casi totalmente destruidos los pisos más altos.

Según algunas publicaciones que se han hecho referentes a los proyectos de los ingenieros encargados de las obras de embellecimiento y ensanche del sector predicho, es casi seguro que en éstos se hallen contemplados, después de los trabajos de demolición preliminares, la ejecución de jardines y malecones con vista al río Rímac en los terrenos de la actual calle Desamparados, en toda su prolongación y anchura.

El Comercio, 21-01-38

Será demolida la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados

Se nos remite copia de los siguientes documentos, relacionados con el ensanche del Palacio de Gobierno, el trazo de un malecón a la orilla del río Rímac y la demolición de la iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados.

Lima, 18 de enero de 1938

Monseñor doctor don Pedro Pascual Farfán, Arzobispo de la Arquidiócesis de Lima.

Ciudad.

Monseñor:

En el plan del Poder Ejecutivo para reedificar el Palacio de Gobierno y para trazar un malecón sobre el río Rímac que limite, embelleciendo el lugar, el lado Norte de ese Palacio, se ha considerado la posibilidad aconsejada por estas exigencias de progreso y ornato, de demoler la antigua Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados.

Sabe Monseñor que la ubicación de este Templo, estorbando el acceso de la estrecha calle de los Desamparados al Puente de Piedra, único medio de enlace del centro de la ciudad con el populoso barrio del Rímac, es ya inconciliable con las necesidades urbanas. Monseñor sabe, también, que ese Templo carece de todo merecimiento artístico: que el estilo de su fachada actual no respetó el carácter de su arquitectura originaria; y que, por los defectos propios de ésta, agravados con los años, la construcción amenaza ruina irremediable.

Hay así un conjunto de razones de orden material que coordinadas con los propósitos de obvia conveniencia general ya señalados sustentan el proyecto del Poder Ejecutivo para ampliar el edificio del Palacio de Gobierno hasta el borde del Malecón que unirá la Estación del Ferrocarril Central con el Puente de Piedra.

A fin de llevar adelante la ejecución de este proyecto, el Supremo Gobierno, deferente a las atribuciones del Primado de la Iglesia Peruana sobre los establecimientos religiosos sometidos a su autoridad, ha querido solicitar, por mi intermedio, la aceptación de Monseñor respecto de la demolición puntualizada.

No es la primera vez que la acelerada evolución de Lima impone, entre otras apremiantes soluciones, la de destruir edificios, como el de la Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados, destinados al Culto Católico y ligados a los recuerdos y a las tradiciones piadosas de la Capital. La ampliación del Palacio Legislativo determinó la demolición de la Iglesia de la Caridad; y más tarde la regularización de la calle Santa Clara y la apertura de la Avenida de El Progreso (hoy Uruguay), obligaron a demoler en parte el Templo de Santa Clara y la Iglesia de Belén en su totalidad.

Al pedir la venia de Monseñor para la demolición del Templo de Nuestra Señora de los Desamparados, el Supremo Gobierno, obediente a su convencida orientación que traduce el acendrado sentimiento de la nacionalidad, propicia a fortalecer la cruzada por la fe y por la moralización que tan fervorosamente ejecuta el Episcopado y el Clero del Perú. Ofrece a Monseñor erigir con fondos fiscales el Templo que deberá dedicarse a la advocación y a las especiales ceremonias del Culto, realizadas hasta hoy en la Iglesia próxima a desaparecer.

Monseñor concordará, sin duda, con el pensamiento del Gobierno acerca de construir el nuevo Templo en alguna de las modernas zonas de la Capital, de densa población obrera, carentes en la actualidad de un establecimiento desde el cual deben irradiar los preciosos auxilios de nuestra Religión; zona que Monseñor habrá de señalar con el reconocido acierto de su infatigable celo pastoral.

Al mismo tiempo, el Supremo Gobierno ofrece construir a su costo, en el nuevo Templo, un recinto apropiado para la sepultura de los restos del venerable padre Francisco del Castillo y del corazón del Virrey Conde de Lemos, hoy yacentes en el Templo de Nuestra Señora de los Desamparados. Toca a Monseñor proveer el depósito provisional de unos y de otro; y al de las imágenes y demás objetos del Culto existentes en dicha Iglesia, en el lugar o lugares sagrados que Monseñor tenga a bien designar, hasta que concluida la edificación del nuevo Templo él pueda acoger definitivamente los legados de la fe, de la piedad y de la tradición limeñas que hoy guardan las bóvedas de la vieja Iglesia. Así su desaparición material no impedirá la perduración de los fines religiosos y de los recuerdos históricos vinculados a ella.

Tengo la honra de expresar a Monseñor los sentimientos de mi más respetuosa y elevada consideración.

Diomedes Arias Schreiber
Ministro de Justicia y Culto

Lima, 19 de enero de 1938

Señor Ministro de Estado en la Cartera de Justicia y Culto.

S.M.

Por su apreciable comunicación del 18 de los corrientes se sirve usted manifestarme, en nombre del Supremo Gobierno, que, en el plan del Poder Ejecutivo para reedificar el Palacio de Gobierno y para trazar un malecón sobre el río Rímac que limite, embelleciendo el lugar, el lado Norte de ese Palacio, se ha considerado la posibilidad aconsejada por estas exigencias de progreso y ornato, de demoler la antigua Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados; y que ofrece erigir con fondos fiscales el templo q' deberá dedicarse a la misma advocación y a las especiales ceremonias del culto, realizadas hasta hoy en la Iglesia próxima a desaparecer, construyendo, también a su costo dentro del nuevo templo, un recinto apropiado para la sepultura de los restos del V. Padre Francisco del Castillo y del corazón del Virrey Conde de Lemos, que yacen en el templo de Desamparados.

Examinadas atentamente las razones apuntadas por Ud., señor Ministro, el Arzobispado no puede oponer dificultades a los trabajos emprendidos por el Supremo Gobierno, tanto más, cuanto no se trata, si bien se mira, sino de cambio de ubicación de la Iglesia de Nuestra Señora de los Desamparados, como en nombre del Supremo Gobierno lo expresa Ud. en la comunicación que contesto.

En tal virtud y de acuerdo con las disposiciones canónicas del caso, consentimos la demolición indicada, y para proveer al depósito provisional de los restos venerandos del P. del Castillo y del corazón del Conde de Lemos y las imágenes del culto, nombramos una comisión en la fecha, según decreto adjunto, que se encargará de la custodia y conservación de todo lo indicado, hasta su definitiva colocación en el nuevo templo.

Hago presente, además, que desde la fecha señalo como lugar del nuevo templo de Nuestra Señora de los Desamparados, el terreno designado para el templo parroquial del barrio Chacra Colorada, de población compacta.

Queda así cumplido, señor Ministro, el deseo del Supremo Gobierno.

Pedro Pascual
Arzobispo de Lima

El Comercio 5-06-38

La Lima que se fue. Cómo ha cambiado Lima

Juan Francisco Pazos Varela

(...) La iglesia de los Desamparados, que en su origen fue una modesta capilla que levantó con sus manos el venerable jesuita Padre Castillo para convertir al cristianismo a los infelices negros, que amarrados con cadenas sujetos en postes y traídos por crueles negreros del Congo, de Mozambique, etc., se vendían al mejor postor en el Mercado de Esclavos, lugar que años después ocupó el templo y el convento anexo.

La fachada que en el fotograbado se ve, fue la que construyeron los PP. Jesuitas, reformada en 1896 por la administración Piérola: cuando ya no existía. Lo q' también se ve en el fotograbado es la entrada principal del convento demolida, al demoler el Arco [del Puente de Piedra], y que fue sustituida por un salón. "El Maximiliano", célebre por las broncas nocturnas de gente alegre. Ese mismo salón fue demolido y en su lugar se construyó una rampa que unió el Puente con la Estación del Ferrocarril a la Oroya y al Callao.

Todo esto ha desaparecido: Arco, templo, convento, salón y rampa. Y en su lugar hoy se fabrica un malecón que permitirá lucir la fachada de Palacio de Gobierno

23. Dirección de los Anales de las obras públicas del Perú 1913

- Se pide la clausura de las puertas que comunican con las estaciones de Viterbo y Monserrate (Lima, 19 de noviembre de 1912) (pp.174-179)

Al terminarse de construir el muro de la canalización del río Rímac entre el puente de Piedra y Balta, el terreno sobrante, propiedad de la Peruvian Corporation, sería destinado a ramadas para coches y desvíos y plataformas útiles para el despacho de los trenes. Sin embargo, las casas colindantes a las estaciones colindantes de Desamparados y Viterbo poseían una falsa puerta que daba hacia esos terrenos, por lo que la Peruvian solicita que se clausuren dichos accesos. A pesar de la oposición de la Beneficencia y de los propietarios de las casas hacia el Ministerio de Fomento y Obras Públicas, se declara sin lugar a las demandas, y se accede a la petición.

24. Anales de la Obras Públicas del Perú Año 1912 (publicado en 1918)

- Sobre la canalización del río Rímac – Mensura del terreno cedido a la Peruvian Corporation (pp. 383-384).

Precio de los terrenos en la margen izquierda

Desamparados = 6000 Lp.

Promedio del valor del terreno en la margen izquierda = 2414 Lp.

Informe de José Voto Bernales, del 31-12-12

25. La Prensa, 11-06-73

“Vieja Estación de Desamparados representa estilo republicano”

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

Acaba de ser declarada Monumento Nacional. Pero no se trata esta vez de una ruina arqueológica, ni siquiera de una iglesia colonial. Se trata sí del testimonio de toda una época histórica del país, y de uno de los máximos exponentes de la arquitectura republicana de principios de siglo. Como portada triunfal de ingreso a la Ciudad de Lima, la Estación de Desamparados rinde hoy tributo a la genial obra de ingeniería que emprendiera Enrique Meiggs en 1869, y cuya realización fue posible debido al heroico esfuerzo de más de diez mil obreros peruanos.

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 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.

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 cuyas 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 Áncash, llega a desembocar en la Plazuela de San Francisco. Urbanísticamente, la portada desempeña de manera eficaz dos importantes funciones: longitudinalmente, contribuye a la definición de la calle frente a la cual está alineada; y transversalmente, sirve de fondo al Jirón Carabaya.

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

La Prensa, 12-06-73

“Farola ejemplo de Art Nouveau tiene Estación de Desamparados”

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

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

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

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

La Prensa, 13-06-73

“Por su valor histórico deben preservar Desamparados”

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

Evidentemente este anuncio fue hecho por las autoridades de la Municipalidad de Lima sólo en base a un antiguo proyecto vial motivado por la necesidad de aliviar la congestión del tránsito en el centro de la ciudad. No se consideró entonces la importancia de la Estación de Desamparados

como monumento histórico artístico, al igual que su valor urbanístico en el sector de la Ciudad que incluye al Conjunto Monumental de San Francisco. Hoy día el Concejo Provincial de Lima ha demostrado felizmente un interés sincero por salvar el Patrimonio Monumental de la Ciudad al ofrecer costera la financiación de la obra del Convento de San Francisco. Estamos seguros que existe ahora también un renovado criterio de renovación urbana que piensa poner fin de una vez por todas a la trágica política cataclísmica que ha venido destruyendo Lima peor que cualquier terremoto en su historia.

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

26. Estación de Desamparados 15.0101-1.2-6

- 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.

- FUND-U01-A-807-2002 Folio 3 De la Fundación Telefonica al INC

11.10.02 Solicitud de permiso de cambio de color de las paredes y el techo de la parte central del sótano y del primero piso. Se busca cambiar el color amarillo por blanco ostra 422, para la organización de la muestra *La serpiente de oro: mundos amazónicos*.

- Informe N°050-2002-DRPCM-INC/LQ (folios 5-7)

Informe del Laboratorio Químico de la DRPCM sobre los colores originales de los interiores de la estación de Desamparados, siendo 1 el color más reciente.

- Reja: 7. Verde 6. Negro 5. Naranja 4. Negro 3. Naranja 2. Verde 1. Marrón.
- Columna: marrón (original).

- Pared: 9. Crema marfil 8. Blanco 7. Crema 6. Marrón oscuro 5. Marrón claro 4. Marrón 3. Crema amarillento 2. Crema marfil 1. Blanco
La pintura más antigua es posterior a 1920
- Escalera: color marrón.
- Se incluyen planos de junio de 1997, del sótano y del primer piso (folios 14 y 15), señalando las áreas a intervenir
- Resolución Directoral N°00011/INC, del 26-11-02 (folio 25)

Se autoriza pintar de blanco ostra los muros interiores.

La carpintería metálica sería de color verde.

La carpintería de madera sería marrón.

Se autoriza el desmontaje del tabique pre-fabricado ubicado en el ambiente “Oficina de sistemas”, por cuanto no pertenece a la fábrica original del inmueble.

Se recomienda estudiar la posibilidad que la estación vuelva a tener uso original, pudiendo habilitarse ambientes para usos culturales.

27. Estación de Desamparados – 15.0101-1.2-6

- Carta N°025-2001-ST-ENAFER (Folio 2); de ENAFER al INC 23-03-01

Se hace referencia al Decreto Supremo N°033-99-MTC, publicado en El Peruano el 19-09-99, donde se indica que el inmueble Estación de Desamparados fue transferido al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, por parte del ENAFER en liquidación.

- 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.

- N°26.21-6D/511 (folio 22) 04-07-75

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

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

- Estación de Desamparados declarada monumento por R.S. 2900-72-ED, en 28-12-72 y publicada el 23-01-73
- 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
- Ubicación de reforzamiento (placas) Planta cimentada y vigas VR en C