

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



**Patrimonio ignoto y registro ausente
Presente de las estaciones del Ferrocarril Central del Perú: Vitarte,
Monserate y patio central Callao**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OBTENER EL GRADO DE
BACHILLER EN ARQUITECTURA**

AUTOR

Daniel Renato Hernández Ramos

CÓDIGO

20145263

ASESOR

Víctor Ramiro Mejía Ticona Elio
Miguel Martuccelli Casanova

Lima, agosto, 2020

**Patrimonio ignoto y registro ausente
Presente de las estaciones del Ferrocarril Central del Perú: Vitarte, Monserrate y patio
central Callao¹**

Daniel Hernández Ramos²

Resumen

El acervo cultural del Perú contempla un variado registro de bienes inmuebles acumulado en las distintas etapas de desarrollo del país. Un amplio grupo de estos exponentes denominado patrimonio industrial se halla en un franco estado de deterioro debido al desconocimiento de su relevancia en la historia nacional. Son algunos de los edificios representativos de este conjunto, las estaciones del Ferrocarril Central del Perú todavía vigentes en uso e integridad. El estudio se articula alrededor de la evaluación del estado actual de estos edificios en su dimensión arquitectónica y complementariamente en la revisión de las relaciones con su contexto urbano inmediato. Se han seleccionado las estaciones del Callao, Vitarte y Monserrate, por su envergadura arquitectónica e importancia para la ciudad en la actualidad. El análisis de estos inmuebles se lleva a cabo a través de la revisión de documentos técnicos actuales, la comparación histórica y el estudio de la realidad física de cada edificio. El objetivo de este desarrollo es definir el estado arquitectónico y urbano de estos inmuebles en la actualidad. Para esto se toma en consideración el trajinar histórico y político que ha ido modelando estos inmuebles en edificios en grandes complejos industriales, vestigios urbanos desconocidos o monumentos conservados y reutilizados parcialmente.

Palabras clave: patrimonio industrial, estaciones de ferrocarril, conservación de monumentos, deterioro, arquitectura

¹ La investigación se ha realizado como ejercicio semestral del curso Taller de Investigación de la Facultad de Arquitectura de la PUCP.

² Estudiante de noveno ciclo de la Facultad de Arquitectura de la PUCP. Estudios de intercambio en la Facultad de Arquitectura de la IUAV Universidad de Venecia.

El registro ausente

¿Cuántos peruanos saben que es posible viajar en tren directamente desde el Callao hasta el Valle del Mantaro desde hace más de cien años? ¿Cuántos otros conocen que gran parte de la infraestructura original de esta ruta se encuentra todavía vigente? Estas preguntas encuentran lugar en una sociedad que continúa ignorando gran parte de su patrimonio, “un conjunto de bienes que surgieron en torno al desarrollo industrial y que obtuvieron un rango de valor por su uso a través del tiempo”³. Wiley Ludeña afirmó en el año 2008 que el patrimonio industrial no era todavía un tema, discurso institucionalizado o cultura cotidiana en el Perú (2008: 95); lamentablemente, doce años después, el panorama de este patrimonio es el mismo. Así pues, el acervo industrial se encuentra todavía ausente en la normativa patrimonial vigente del año 2016⁴ y es aún más inquietante que todavía no se haya realizado un catastro institucional de estos bienes.

Entre todos los exponentes de este patrimonio, sobresale el Ferrocarril Central del Perú. Este fue un proyecto que buscaba enlazar Lima con el Valle de Jauja, tuvo un extenso desarrollo a través de casi cuarenta años e implicó gestiones de agentes públicos y privados. Se comenzó a construir en el año 1870 bajo la política ferroviaria del presidente José Balta y la gestión del empresario Henry Meiggs financiado por una desmesurada deuda externa. Posteriormente, la obra culminó con la extensión de la línea hasta la ciudad de Huancayo en 1908 con un panorama completamente distinto, pues la gestión y posesión de la misma se había privatizado. En el escenario actual, el F. C. brinda servicios turísticos y de transporte y casi la totalidad de sus instalaciones están a cargo de Ferrovías Central Andina S.A, empresa que obtuvo la concesión de la vía en el año 1999 por un periodo de cuarenta años. No obstante, los servicios de transporte de mercancías y pasajeros son prestados por otras sociedades como Ferrocarril Central Andino S.A, Impala Terminals o incluso el Estado Peruano.



Figura 1. Reconstrucción de la ruta y estado actual las estaciones del F. C. en la región Lima
Fuente: elaboración propia⁵

³ Definición de patrimonio industrial peruano desarrollada por Neydo Hidalgo (2020).

⁴ La Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación (Ministerio de Cultura, 2016) no hace alusión en ningún sentido al patrimonio industrial.

⁵ En base a la obra de Galessio, Costa y Laurent, al contrato de concesión del Ferrocarril Central y la base de datos de Google Maps.

En otro sentido, el proyecto integral del Ferrocarril compuso una red de estaciones de significado y técnica relevantes. Estos edificios cumplieron la función de aproximar directamente al ferrocarril con el ciudadano peruano del siglo diecinueve; no solo articularon los servicios de pasajeros, sino también las necesidades del transporte de mercancías. Las estaciones del F.C. fueron originalmente veintisiete edificaciones agrupadas mayormente en la región Lima. Estas se organizaron en edificios de tres categorías; de tal modo, pueden considerarse patios de maniobras, almacenes de mercancías, y estaciones de pasajeros con servicios básicos (Costa y Laurent, 1908: 155). Estos edificios atravesaron, entre otros muchos inconvenientes, diversas sucesiones de propietarios⁶ y nunca pudieron alinearse a una gestión organizada conjunta a la ciudad o los intereses públicos. En consecuencia, el sistema de estaciones se halla deteriorado; muchos de estos edificios se encuentran fuera de servicio, en completo estado de deterioro y muchas otros desaparecieron.

El registro ausente

Previamente se ha establecido que existe una marcada ignorancia del ciudadano y el Estado sobre el patrimonio industrial en el país. Sin embargo, no sería correcto realizar la misma afirmación cuando se trata del medio académico: sobre el patrimonio industrial en el Perú se ha escrito desde diversas perspectivas y disciplinas. En tal sentido, al respecto del estudio del Ferrocarril Central, destacan dos investigadores. Primero, Elio Galessio, quien constituyó un repaso integro de la historia ferroviaria del Perú a través del análisis histórico y estadístico de casi la entera totalidad de las rutas de ferrocarril en el país⁷. Después, Klaus Kemp, que abordó en su investigación la cuestión del fracaso de la inversión en la construcción de ferrocarriles a través de las distintas etapas de desenvolvimiento de esta empresa⁸.

No obstante, a pesar de las distintas aproximaciones al tema general del Ferrocarril Central, es necesario precisar que no se ha desarrollado ningún estudio profesional desde una perspectiva arquitectónica sobre este sistema, mucho menos sobre las estaciones de ferrocarril; incluso la información arquitectónica sobre estas mismas no se encuentra expuesta con claridad. En tal sentido, surge la necesidad primordial de evaluar el estado que presentan estos edificios en la actualidad. Este análisis se centrará en el ámbito de Lima Metropolitana, donde las estaciones de ferrocarril alcanzaron la cúspide de su desarrollo arquitectónico. Además, para enriquecer y diversificar el estudio, se han considerado tres exponentes estructuralmente diversos el uno del otro por su relación con la ciudad y propuesta arquitectónica.

En primera instancia, se considera el patio Central Callao, de constante vigencia y marcadas transformaciones; es una de las edificaciones de mayor carácter industrial con un valor estratégico de impacto metropolitano. En segundo lugar, la estación Monserrate, de vigencia simbólica y otrora estación principal del circuito, representa las intenciones originales del proyecto ferroviario; además, es un elemento decisivo para la ciudad, pues

⁶ Inicialmente, el Ferrocarril Central fue de propiedad del Estado peruano; en 1890, fue entregado a la privada Peruvian Corporation; en 1972, se nacionalizó con la constitución de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Perú (ENAFER); y, en 1999, se concesionó a la compañía Ferrovías Central Andina S.A.

⁷ Ferrocarriles del Perú: un viaje a través de su historia (Galessio, 2007)

⁸ El desarrollo de los ferrocarriles en el Perú (Kemp, 2002)

se emplaza en el límite entre el centro histórico y el río Rímac. Finalmente, la estación Vitarte, de distinta envergadura y uso modificado, denota una propuesta diversa por su composición y localización en el interior del antiguo barrio obrero de Ate Vitarte.

Para establecer los parámetros sobre los cuales se evaluarán estos objetos, se precisarán tres ámbitos que definan las principales características de cada exponente a través de las distintas dimensiones de la arquitectura. El primero es el contextual, en este apartado se evaluará el contexto urbano inmediato, es decir, las distintas relaciones de los edificios con los elementos urbanos más próximos. Luego, bajo la dimensión formal, se analizarán las características fundamentales que definen la dimensión arquitectónica, tales como la composición, volumetría y espacialidad. Por último, el ámbito técnico, aspecto en el que se evaluará el sistema constructivo empleado, la materialidad y demás técnicas correspondientes. Adicionalmente, se repasará para cada objeto de estudio una observación integral de la reseña histórica y estado de funcionamiento junto a los agentes involucrados. En suma, a través de las distintas dimensiones de análisis se constituirá la situación completa de cada complejo para establecer un panorama arquitectónico actual.

Estación Monserrate

La antigua estación principal del Ferrocarril Central se ubica en el Centro Histórico de Lima, en el barrio de Monserrate del cual proviene su nombre. Este edificio, que fue por más de cuarenta años el inmueble central de la vía, cedió su rango luego del incendio y ulterior edificación de la nueva y moderna estación Desamparados en 1912. El origen de este inmueble se remonta a los primeros trabajos de construcción del ferrocarril en 1870 y por tanto ejemplifica las intenciones originales del proyecto y el entusiasmo de la sociedad de la época por el desarrollo ferroviario⁹.

Actualmente la estación, considerada monumento¹⁰, alberga diversos usos tales como: almacén, punto de control para el transporte de carga y pasajeros, y eventualmente usos simbólicos¹¹. Por otro lado, es considerada por dos planes urbanos vigentes como un edificio de valor monumental y emplazamiento estratégico. Primero, el Plan Maestro del Centro Histórico de Lima al 2028 (Municipalidad Metropolitana de Lima, 2019), a pesar de considerarlo erróneamente como un edificio abandonado, resalta su valor paisajístico y proyecta la recuperación del mismo con fines de uso mixto y turístico por ser un nodo intermodal territorial de interconexión metropolitana. Asimismo, el PLAM Lima 2035 (Municipalidad Metropolitana de Lima, 2014) considera al entorno de la estación como un intercambio nodal de primer nivel en el marco del desarrollo de un tren de cercanías.

Al respecto del ámbito contextual, la estación siempre ha gozado de una ubicación estratégica en la ciudad. Esta se construyó en el barrio tradicional de Monserrate, por el sur colinda con edificios de vivienda y parcialmente con la plazoleta del mismo nombre y, por

⁹ Elio Galessio y Juan Luis Orrego concuerdan en la fastuosidad de las celebraciones inaugurales de este inmueble (Galessio, 2007:67) (Orrego, 2008).

¹⁰ R.J. 515-1989-INC/J

¹¹ Es en esta estación donde se recibe cada año el cargamento del “tren papero”, propuesta del Ministerio de Agricultura para promover el comercio.

el norte, limita en desnivel con el río Rímac. En este espacio, el edificio propició un nodo comercial de gran importancia en aquella época; esto a razón de que, en el mismo Jr. Sancho Rivera se encontraba también el Camal General de Lima: ambos usos contiguos detonaron cierto dinamismo urbano relevante para aquel tiempo.



Figura 2. Situación urbana de la estación, relación con elementos urbanos y naturales
Fuente: elaboración propia ¹².

En el contexto actual, el edificio ciertamente no propone las mismas dinámicas urbanas de aquella época. El entorno de la estación, barrio Monserrate, se halla en un estado de deterioro generalizado, derivado de la desarticulación urbana del Centro Histórico y el cambio de uso de suelo¹³. A pesar de ello, el inmueble se encuentra en un ambiente urbano monumental (Municipalidad Metropolitana de Lima, 2019: 134), lo cual denota la importancia histórica del entorno. Finalmente, es preciso mencionar la situación paisajística del inmueble, debido al desarrollo del ferrocarril paralelo al curso del río Rímac. Si bien originalmente, la estación tenía una relación física directa con el río, actualmente este vínculo está parcialmente interrumpido en la zona noroeste del inmueble. Esto se debe a una primera barrera producto de la proliferación de vivienda informal; y, recientemente, desde el año 2018, una segunda barrera, a razón de la construcción de la Línea Amarilla con el desarrollo de una infraestructura vehicular de gran escala.

¹² En base al archivo municipal, la tesis de Heber Ruiz y fotografías de Google Maps

¹³ Sintetizado a partir del diagnóstico realizado por el Plan Maestro del Centro Histórico de Lima 2018-2028.

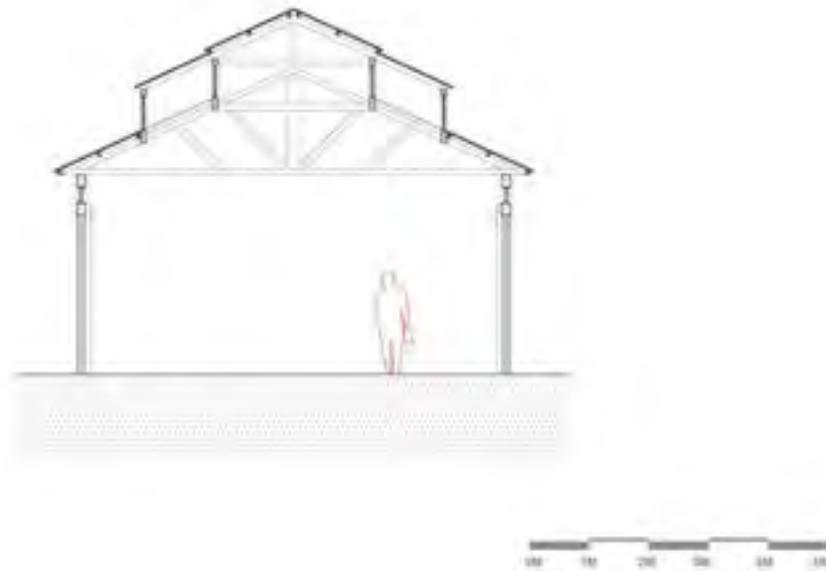


Figura 3. Sección del cuerpo principal del complejo, solución de la cobertura para la ventilación e iluminación de la estación.
Fuente: elaboración propia ¹⁴.

Al tanto de los aspectos formales del edificio, el terreno tiene una relación enteramente nula con el exterior por el tratamiento de sus bordes, ya que tanto en los frentes noroeste y suroeste poseen un cerco perimetral. En otro sentido, el área construida en el inmueble es tan solo el 15 % del total del terreno aproximadamente¹⁵; por tanto, la estación puede ser confundida por un patio de maniobras. El espacio construido lo componen cuatro volúmenes: tres de ellos, que son usados como almacenes, son vestigios del proyecto original, mientras que el cuarto es un volumen de composición más reciente para fines de control y servicios actuales. Los 3 cuerpos originales, son galpones de planta libre a doble altura con cobertura a dos aguas. Estos poseen dimensiones de sección y altura distintas a pesar de su semejanza compositiva. El primero de ellos, ubicado en la esquina suroeste, que puede definirse como el volumen principal, desarrolla una teatina continua en la cumbrera, vanos altos continuos en los tabiques laterales y teatinas laterales en uno de sus extremos. Actualmente estas aberturas están tapiadas, provocando problemas de salubridad, pues se define un espacio muy amplio sin ventilación. Los otros dos volúmenes son muy semejantes, únicamente sus dimensiones son diferentes; y, a diferencia del cuerpo principal, consideran teatinas puntuales en la longitud de la cumbrera, lo cual señala que su uso original estaba dividido en ambientes más pequeños.

¹⁴ En base a las fotografías de la tesis de Heber Ruiz

¹⁵ El área total del terreno es de 45, 535 m² y el área construida es únicamente 7.036, según los registros de la Municipalidad de Lima Metropolitana del año 1996 que no han variado desde entonces.



Figura 4. Vista desde la Vía Expresa Línea Amarilla. Límite norte de la estación con el río Rímac, maquinaria en funcionamiento y galpón este.
Fuente: FCraifan – Ferrocarril Central del Perú, 2018.

En consideración a la técnica, se puede definir que la propuesta desarrolla un diseño simple, para fines prácticos sin mayores aspiraciones¹⁶. En los tres volúmenes originales se propone la misma solución, un planteamiento que surge de la necesidad de un espacio continuo y fácilmente modificable en el interior. Este sistema constructivo se resuelve enteramente con listones de madera que varían de espesor y ancho a razón del elemento que definen. La estructura principal se compone por una secuencia sencilla de columnas y tijerales. Esto permite que el espacio pueda volcarse completamente al exterior a través de la apertura de los tabiques exteriores constituidos por paneles de listones de madera que funcionan en su mayoría como cerramientos batientes. La cobertura del techo está propuesta por listones de mayor ancho; estos reposan en viguetas que a su vez están sostenidas por la estructura principal de tijerales. Para las soluciones de los vanos, tanto en las ventanas altas como en las teatinas, se emplean rejillas de varillas de madera con secciones redondas.

La situación actual del inmueble denota un estado de deterioro bastante profundo. Es aún más preocupante la pérdida de elementos originales, debido a la sustitución de materiales, lo cual compromete el estado de integridad del edificio. Las coberturas de dos de los volúmenes han sido sustituidas por un material sintético contemporáneo y únicamente el

¹⁶ En relación a otras obras públicas contemporáneas como el Palacio de la Exposición (1871), se puede afirmar que el interés por la arquitectura ferroviaria no era comparable al de la arquitectura cívica o cultural.

bloque este conserva la cobertura original de madera. De igual forma, se han reemplazado varios de los tabiques exteriores por otros de albañilería o de nuevos listones de madera. Este es el contradictorio panorama actual de un edificio que no solo es parte del patrimonio industrial del país, sino que también está considerado oficialmente como monumento.

Patio central Callao

A razón de las dinámicas urbanas y económicas que continuamente ha propiciado la provincia del Callao, se desarrollaron en esta localidad instalaciones ferroviarias de diversa jerarquía¹⁷. De tal modo, el proyecto original del Ferrocarril Central propuso un emplazamiento dedicado al transporte de mercancías, un terminal que vinculase los asentamientos mineros del interior con el puerto¹⁸. Fue por orientarse a esta función que el inmueble ha mantenido una vigencia sostenida a lo largo del tiempo, en contraste con otras instalaciones del ferrocarril. Sin embargo, no existe ningún vestigio evidente del edificio construido en la época original, como en el caso de Monserrate, aun cuando este complejo es la única instalación vigente del sistema ferroviario en el Callao. En la actualidad, este terminal posee una relevancia económica importante debido a su relación directa con las instalaciones mineras del valle del Mantaro y su cercanía al puerto del Callao. Por tal motivo, el emplazamiento ha sido cedido bajo un contrato de concesión distinto al del resto de las instalaciones del Ferrocarril Central. Así, desde el año 2001, el patio central fue concesionado por un periodo de 30 años a *Impala Terminals Perú*, empresa que brinda servicios de gestión y transporte de concentrados minerales.

En tanto a las consideraciones urbanas, el conjunto ocupa una gran manzana de integra vocación industrial con alto valor estratégico¹⁹. Este terreno presenta una marcada irregularidad sobre todo en los extremos este y oeste debido a la presencia de equipamiento urbano y vivienda, lo que revela la pérdida de integridad urbana del complejo. A propósito de la relación con su contexto más próximo, en dirección noreste, colinda con diversas instalaciones derivadas del puerto del Callao como almacenes y aduanas; en tal sentido, propone un borde disperso, sin elementos que definan su perímetro, por la necesidad de vincularse con estas. Por otro lado, en dirección suroeste, el patio central representa un borde urbano para la ciudad, pues limita con los conjuntos de vivienda de la provincia y contradictoriamente propone un muro perimetral ciego de doble altura en toda esta extensión. Finalmente, en relación al panorama futuro del inmueble, por su importancia para la ciudad, ha demandado un plan urbano específico en el PLAM Lima 2035 (Municipalidad Metropolitana de Lima, 2014) que propone renovar y expandir la zona en la que se halla inmerso²⁰.

¹⁷ En el Callao se encontraban también la maestranza Guadalupe, la estación de La Punta y la Estación Central del Callao, entre muchas otras.

¹⁸ Como describe Costa y Laurent, la iniciativa para establecer servicios vinculados al transporte de mercancías en la ruta se concibió desde el año 1880, cuando Henry Meiggs propuso la perforación del socavón de Rumillana y el asentamiento de un campamento minero. (1908:73)

¹⁹ De acuerdo a la zonificación urbana vigente de la Municipalidad Provincial del Callao (2018), el inmueble se encuentra en un entorno de industria elemental.

²⁰ En el marco del Programa urbanístico de actuaciones especiales del PLAM Lima, se contempla el Plan especial de puerto y aeropuerto.



Figura 5. Situación urbana de la estación, envergadura del complejo y relación con frentes norte y sur. Colindan con el inmueble los barrios de Ciudadela Chalaca, Gambeta Alta y Barrio Fiscal 1. Fuente: elaboración propia²¹.

Al tanto de los aspectos formales de la edificación, se debe señalar las marcadas características industriales que posee. Este complejo se articula como un conjunto de volúmenes dispersos que desarrollaron alrededor del bloque más antiguo y de mayor dimensión en el centro del terreno. Esta disposición la conforman alrededor de quince galpones independientes de diferente jerarquía que cumplen las funciones de almacenes, laboratorios de procesamiento, oficinas, entre otros. Ahora bien, bajo el desarrollo de una gran cobertura, se buscó incrementar el área de trabajo en el lote y unificar los usos del complejo; esta solución define un espacio útil de mayor calidad climática y espacial sobre la cual se puede ejercer un control más ordenado. El gran cerramiento agrupa aproximadamente el 80% del área del complejo bajo una solución que se ajusta a las dimensiones del terreno²². Al margen de la diferencia de ancho, la cubierta define un espacio de altura continua y características constantes: una vasta extensión de estructuras puntuales con múltiple altura y bóvedas ligeramennte traslúcidas. Por último, el patio central actualmente no conserva el acceso ferroviario directo al puerto debido a la clausura de la vía en el límite de la avenida Contraalmirante Mora²³.

²¹ En base al archivo de Impala Terminals y fotografías de Google Maps

²² Para analizar las áreas del terreno, se ha recurrido al metraje consignado en el Contrato de Concesión Ferrocarril del Centro. (República del Perú, 1999:103)

²³ Elio Galessio señala, en un plano de reconstrucción de las vías férreas del Callao en 1908, que la vía del ferrocarril incluso accedía directamente a la dársena y muelle del puerto (2007: anexo)



Figura 6. Sección longitudinal del complejo. Dimensión espacial, espacios de trabajo y almacenes.
Fuente: elaboración propia ²⁴

En la dimensión técnica del edificio, se debe remarcar el uso de soluciones prefabricadas y modulares para responder de manera práctica a las necesidades industriales del conjunto²⁵. Los volúmenes disgregados se articulan a través de tijerales de acero para la estructura y planchas metálicas corrugadas para el cerramiento. En otro sentido, para el soporte de la gran cobertura, se emplean columnas de concreto armado establecidas de manera reticular a las cuales se adosan en el límite superior dos láminas de acero; es a través de estos elementos metálicos que los tijerales abovedados transfieren su carga a las columnas. La estructura que desarrolla la cubierta, si bien por sus características podría parecer modular, es más bien una solución orgánica, puesto que muchas retículas responden al movimiento irregular del terreno. Esta gran cobertura se desarrolló progresivamente en etapas a lo largo de dos años y culminó en el 2017.

Lógicamente, un edificio para ser útil debería adaptarse a las exigencias del usuario en el tiempo o podría replantear sus usos para servir a otras funciones; de lo contrario, y en contraste con el presente caso, podría volverse obsoleto como la Estación Monserrate. El estado actual del patio central del Callao define una estación que ha perdido en gran medida su integridad urbana y arquitectónica en relación a la propuesta original del proyecto. Sin embargo, se puede afirmar que, debido a de esta renovación, es el complejo del Ferrocarril Central más vigente en Lima Metropolitana.

²⁴ En base al archivo de Impala Terminals.

²⁵ Estas soluciones fabriles no son únicamente propias de una época contemporánea. De acuerdo al archivo fotográfico de Elio Galessio, la maestranza Guadalupe agrupaba galpones semejantes a los del patio central, pero que pertenecían al proyecto original del ferrocarril.



Figura 7. Vista aérea del compleja. Relación con la vivienda a la derecha y complejos industriales a la izquierda.

Fuente: archivo de Impala Terminals.

Estación Vitarte

Para abordar este caso se debe comenzar repasando el desarrollo económico y urbano que propició el Ferrocarril Central²⁶. Un año después de la inauguración de la vía, en 1871, se fundó la fábrica textil de Vitarte alrededor del kilómetro treinta de la ruta, debido a que se buscaba hacer uso del ferrocarril para transportar las mercancías relacionadas a esta industria. Además, esta empresa propició el establecimiento de una parada del ferrocarril para suplir tanto sus necesidades comerciales como civiles. De esta manera, de acuerdo al plan integral del Ferrocarril Central, la estación Vitarte se estableció con la clasificación de paradero, lo cual supone un orden de valor arquitectónico diverso en comparación a otras estaciones; ciertamente, la estación de Vitarte es un edificio de menor envergadura que albergó usos sencillos. En el escenario actual, el valor de este inmueble está relegado sustancialmente al de un edificio simbólico en el marco del Ferrocarril Central y el significado del barrio obrero de Vitarte. Asimismo, tanto la propietaria Ferrovía Central Andina S.A como las instituciones públicas de la ciudad no proponen ningún tipo de atención para este inmueble, no es aludido en ningún sentido por los planes de desarrollo urbano vigentes y oficialmente está fuera de servicio.

²⁶ Aunque Klaus Kemp sostiene que el proyecto del Ferrocarril Central no desarrolló ningún desarrollo industrial relevante (2020), cabe mencionar que existieron algunas excepciones.



Figura 8. Situación urbana de la estación. Se observa la proyección del volumen destruido y la jerarquía espacial
 Fuente: elaboración propia²⁷

En tanto a su carácter contextual, luego de la fundación de la fábrica Vitarte, se desarrolló el Barrio Obrero del mismo nombre hacia 1898 y, junto al establecimiento de otras industrias textiles en la zona, se reafirmó el complejo urbano en Vitarte. Este entorno al cual pertenece la estación fue declarado como área histórico monumental en 1990 por su significado histórico y social²⁸; lo cual define el valor del edificio más allá de su calidad arquitectónica. Por otro lado, al ser la estación un elemento precedente en su territorio, propició que la vivienda que se fue desarrollando posteriormente se estableciera circundándolo. El conjunto más antiguo de estas, perteneciente al Barrio obrero de Vitarte, se ubica en dirección oeste de la estación, mientras que las manzanas residenciales establecidas en sentido norte, las cuales suprimieron la relación directa de la estación con el río Rímac, no se desarrollaron incluso hasta después de 1940²⁹. Ahora bien, todas las etapas de vivienda se constituyeron siempre considerando la jerarquía urbana de la estación; la cual se consolidó al ubicar la plaza principal del barrio junto al extremo oeste del inmueble; de esta forma, la cercanía de ambos elementos emblemáticos, define una estrecha relación cívica.

²⁷ En base al plano de Quiñones y Tola (1941) y fotografías de Google maps.

²⁸ En este conjunto urbano se gestó el movimiento que propició la aprobación de significativos derechos laborales, entre otras importantes dinámicas sociales.

²⁹ Esto se puede constatar en un plano del complejo obrero Vitarte realizado en 1941 por A. Quiñones y E. Tola.



Figura 9. Sección de la estación en su entorno. Se observa la relación con la vivienda circundante, y la proximidad a la riera del Rímac
 Fuente: elaboración propia³⁰

Al tanto de su dimensión formal, la condición que define al edificio es la categoría que recibe en el sistema del Ferrocarril Central; esta definición de paradero significó consecuentemente una propuesta arquitectónica distinta a los anteriores complejos analizados. La estación es concretamente un edificio que concentró todos sus servicios en el interior de su edificación y se estableció sobre en una plataforma elevada del nivel de las vías del tren. Se puede registrar en la planimetría del Barrio Obrero de Vitarte realizada en 1941 (Quiñones y Tola) que el inmueble original estaba compuesto por dos volúmenes dispuestos contiguamente. Actualmente solo se conserva el bloque oeste y se desconocen las causas de la desaparición del otro cuerpo. En lugar de este último, se ha edificado un volumen a lo largo de todo el extremo de la estación. Esta construcción añadida y sus evidentes características de vivienda son algunas de las señales para asegurar que la Estación Vitarte, a pesar de estar fuera de servicio, está siendo habitada de manera informal³¹. En otro sentido, el diseño del edificio posee las características propias de una construcción limeña realizada en adobe: se organiza por ambientes reticulares definidos por la variación de una célula de cuatro por cuatro metros aproximadamente y posee una losa llana como cobertura.

En el ámbito técnico, la estación Vitarte establece una propuesta sencilla que se orienta más a la arquitectura civil de la época que a una solución industrial. La propuesta estructural del edificio se desarrolló a través de la constitución de muros portantes de adobe y estructura de vigas de madera para el techo. La carpintería de vanos y puertas es de

³⁰ En a la base de datos de Google maps.

³¹ Otra de los sustentos de esta afirmación es la división de las fachadas en dos colores de pintura diferentes que se puede apreciar incluso desde el año 2015 a través de una fotografía capturada por Wiley Ludeña; esto revela el cambio de uso del inmueble y la subdivisión de los espacios interiores.

madera y hierro, mientras que el acabado exterior de los muros es en algunas secciones de yeso y en otras de mortero de cemento.



Figura 10. Fachadas noroeste de la estación. Se muestra la relación con el entorno urbano deteriorado y las vías del tren
Fuente: Google Street View

Esta condición rudimentaria la ha condenado al abandono y el olvido, relegando su significado al de un hito barrial. La estación Vitarte es parte del grupo de inmuebles perteneciente al Ferrocarril Central; tanto su intención, sus decisiones de diseño y su memoria son parte del proyecto ferroviario nacional y por tanto pertenece, de la misma manera que los complejos del Callao y Monserrate, al patrimonio industrial del país. Esta propuesta elemental que define sus parámetros técnicos y formales muestra otra dimensión del proyecto ferroviario, un apartado mucho más cotidiano y civil. Así, a través de la exposición de su situación actual, se busca señalar también a las estaciones restantes de la ruta y las demás instalaciones del sistema ferroviario peruano que se encuentran en el mismo estado de desamparo.

Conclusiones

Al abordar el caso de las estaciones de Ferrocarril Central, se ha establecido como primicia el desconocimiento y la falta de información al respecto del tema. Este desinterés se puede sustentar, por ejemplo, en el fracaso del proyecto ferroviario nacional³² o en la falta de un

³² Kemp señala que la desventura del proyecto se remonta incluso a su origen: el sustento financiero de la propuesta fue una exorbitante deuda (2020). Por otro lado, Galessio, asegura que la ruina del plan ferroviario nacional se debió a que el sector privado dejó de invertir a causa de la nacionalización de diversas vías (2020).

verdadero movimiento industrial en el país. Sin embargo, la legítima causa de la desatención de estos edificios es sin duda la falta de información al respecto de sus condiciones e historia.

En tal sentido, el estado de las estaciones denota diferentes situaciones de acuerdo a las decisiones de gestión y particulares vicisitudes. El primer caso desarrollaba un edificio de alto valor histórico, puesto que es uno de los más significativos del sistema. Presenta un severo estado de deterioro a pesar de haber sido declarado como monumento histórico. Esta declaratoria, al contrario de haber elevado su valor y garantizado su vigencia, lo ha relegado a convertirse en un edificio sin uso que yace a la merced del tiempo. Por tanto, se puede asegurar que el camino para la recuperación de estos inmuebles no debe orientarse solamente a una declaración patrimonial desde el Estado, ya es que es insuficiente para asegurar su adecuada conservación.

Por otro lado, el segundo objeto analizado definió una situación que contrasta con el caso de la Estación Monserrate. El patio del Callao ha sufrido severos cambios arquitectónicos y urbanos para responder a las necesidades en el tiempo. En tal sentido, la evolución de los usos y la modificación de la arquitectura se presentan como soluciones para resolver el problema de la vigencia de estos inmuebles. No obstante, estos cambios se deben limitar a conservar la integridad y autenticidad del complejo. En otro sentido, debido a esta intensa pérdida de integridad, surge la cuestión de si el patio central del Callao pertenece al patrimonio industrial peruano³³. La respuesta a esta pregunta se halla en el valor histórico que presenta en su dimensión urbana. Aunque no se conserve ningún vestigio arquitectónico del proyecto original, ciertamente el complejo albergó usos industriales de relevancia histórica; por tanto, su mérito patrimonial, aunque sesgado, es evidente.

Finalmente, con el último caso desarrollado, se reveló la severa situación de desconocimiento que existe sobre estos edificios. Sin embargo, esta condición no es exclusiva de las estaciones del Ferrocarril Central, si no que se repite en muchos otros emplazamientos industriales. La existencia de esta problemática provoca el deterioro de estos edificios y representa también una pérdida para la ciudad y el ciudadano. En un sentido, se priva al peruano de gran parte de su historia, del testimonio tangible de los procesos políticos y técnicos que desencadenaron los deseos de industrialización del país; y, por otro lado, se le niega a la ciudad el aprovechamiento de diversos emplazamientos que pueden atender ampliamente muchas de las necesidades urbanas que Lima reclama.

Bibliografía citada

COSTA Y LAURENT, Federico

1908 *“Reseña histórica de los ferrocarriles del Perú”*. Lima: Lit. y Tipo. Carlos Fabbri.

³³ El historiador Neydo Hidalgo aseguró que el inmueble no tiene valor patrimonial (2020); sin embargo, esto puede debatirse desde una comprensión urbana.

GALESSIO, Elio

2007 *“Ferrocarriles del Perú: un viaje a través de su historia”*. Lima: Aruntani.

HERNÁNDEZ, Daniel

2020 “Entrevista a Neydo Hidalgo”. 23 de mayo

2020 “Entrevista a Klaus Kemp”. 4 de junio

2020 “Entrevista a Elio Galessio”. 29 de junio

KEMP, Klaus

2002 *“El desarrollo de los ferrocarriles en el Perú”*. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería. Proyecto Historia UNI.

LUDEÑA, Wiley

2008 “Patrimonio industrial en el Perú del siglo XX: ¿exotismo cultural o memoria sin memoria?”. En *Apuntes*. Bogotá, 21, 1, pp. 92-113. Consulta 23 de abril del 2020.

<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8968>

MINISTERIO DE CULTURA

2016 *Ley N°28296. Ley general del patrimonio cultural de la Nación*. Lima, 3 de diciembre. Consulta: 20 de abril del 2020

<https://www.cultura.gob.pe/sites/default/files/archivosadjuntos/2016/08/marcolegal-okversiondigital.pdf>

MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA

2014 *PLAM Lima y Callao 2035: plan metropolitano de desarrollo urbano*. Consulta: 19 de abril de 2020.

2019 *Plan maestro del Centro histórico de Lima al 2028*. Consulta: 22 de abril de 2020.

<http://www.munlima.gob.pe/plan-maestro-de-recuperacion-del-centro-historico-de-lima>

ORREGO, Juan

2008 “La “era del guano”: Manuel Pardo y el Partido Civil”. En *Blog.pucp*. Consulta: 21 de abril del 2020.

<http://blog.pucp.edu.pe/blog/juanluisorrego/2008/08/21/la-era-del-guano-manuel-pardo-y-el-partido-civil/>

QUIÑONES, A. y E. J. TOLA

1941 *Cias. Unidas Vitarte y Victoria S.A. Fabrica Vitarte y Anexos* [plano]. Lima: s/e.

REPÚBLICA DEL PERÚ

2009 *Contrato de concesión Ferrocarril del Centro*. Lima: Agencia de promoción de la Inversión privada. Consulta: 21 de abril del 2020.

https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/Texto-Actualizado_FVCA.pdf

RUIZ, Heber

2018 *Estación de tren y centro cultural Monserrate*. Tesis de título profesional de arquitecto. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes.

Total de palabras: 6,137