

UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO  
FACULTAD DE INGENIERÍA  
ESCUELA DE ARQUITECTURA



REHABILITACION EDILICIA COMO SOLUCIÓN A LA  
DEGRADACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO E  
INFRAESTRUCTURA PATRIMONIAL DE LA ANTIGUA  
ESTACIÓN FERROVIARIA DE PUERTO ETEN

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE  
ARQUITECTO

EMILY LEYLA GAONA ELERA

Chiclayo, 23 de Noviembre de 2016

**“REHABILITACION EDILICIA COMO SOLUCIÓN A LA  
DEGRADACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO E  
INFRAESTRUCTURA PATRIMONIAL DE LA ANTIGUA  
ESTACIÓN FERROVIARIA DE PUERTO ETEN”**

**POR:**

**EMILY LEYLA GAONA ELERA**

**Presentada a la Facultad de Ingeniería de la  
Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo  
para optar el título de  
ARQUITECTO**

**APROBADO POR EL JURADO INTEGRADO POR**

---

**Arq. Maria del Rosario Balcazar Lluncor  
PRESIDENTE**

---

**Arq. Ofelia Baca Kamt  
SECRETARIA**

---

**Arq. Yván Paul Guerrero Samamé  
ASESOR**

## DEDICATORIA

A mi familia y amistades, por su confianza y apoyo, en especial a mi padre **Jorge Gaona Villanueva** quien ha sido mi motivación en esta etapa de mi vida universitaria.

A los pobladores de **Puerto Eten** porque no deben olvidar que forman parte de una gran riqueza natural e histórica como ninguna.

## AGRADECIMIENTO

A mis queridos **Arquitectos** por sus esfuerzos en inculcar  
en todos sus estudiantes los conocimientos necesarios  
para ser no solo buenos profesionales si no grandes  
personas

## ÍNDICE

DEDICATORIA  
AGRADECIMIENTO  
ÍNDICE  
RESUMEN/ABSTRACT

<b>I. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
<b>II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b> .....	<b>4</b>
2.1 Descripción del problema.....	4
2.2 Fundamentación del problema .....	4
2.3 Formulación del problema.....	5
2.4 Justificación del problema.....	5
2.5 Objetivos.....	6
2.5.1 Objetivo general .....	6
2.5.2 Objetivos Específicos.....	6
2.6 Limitaciones.....	7
<b>III. MARCO METODOLÓGICO</b> .....	<b>7</b>
3.1 Tipo de Investigación .....	7
3.2 Hipótesis .....	7
3.3 Variables .....	7
3.3.1 Variable Dependiente.....	7
3.3.2 Variable Independiente.....	7
<b>IV. MARCO TEÓRICO</b> .....	<b>8</b>
4.1 MARCO CONCEPTUAL .....	8
4.1.1 Conceptos y definiciones.....	8
4.1.1.1 Centro Cultural .....	8
4.1.1.2 Centro de Ocio .....	8
4.1.1.3 Equipamiento Cultural.....	9
4.1.1.4 Espacio Público.....	9
4.1.1.5 Memoria Histórica .....	9
4.1.1.6 Patrimonio Cultural.....	10
4.1.1.7 Rehabilitación Patrimonial.....	10

4.1.1.8	Términos técnicos para la rehabilitación patrimonial tangible mencionada por (RNE 2009) .....	11
4.1.2	Base teórica .....	13
4.1.2.1	Teoría sobre la rehabilitación en patrimonios .....	13
4.1.2.2	Teoría sobre la degradación en patrimonios y espacios públicos .....	13
4.1.2.3	Teoría sobre la conservación de patrimonios industriales .....	18
4.1.3	Base histórica .....	19
4.1.3.1	Evolución sobre la conservación del patrimonio industrial en el mundo... ..	19
4.1.3.2	Reseña histórica del patrimonio ferroviario industrial en Perú.....	21
4.1.3.3	Reseña histórica de la Estación Ferroviaria de Puerto Eten: .....	22
4.1.3.4	Evolución del espacio público .....	26
4.2	MARCO REFERENCIAL .....	30
4.2.1	Proyectos de tesis .....	30
4.2.1.1	Rehabilitación los sonidos de la fábrica industrial Peñarroya en España....	30
4.2.1.2	Rehabilitación de antigua fábrica Tormes en España .....	34
4.2.2	Proyectos ejecutados .....	39
4.2.2.1	Rehabilitación de espacios urbanos de Can Ribas en España.....	39
4.2.2.2	Rehabilitación de antigua estructura ferroviaria de León en España.....	43
4.2.2.3	Rehabilitación del monasterio Nuestra Señora de Nový Dvur – Republica Checa .....	46
4.3	MARCO NORMATIVO .....	49
4.3.1	Normativa internacional sobre protección del patrimonio.....	49
4.3.1.1	Carta de Atenas (1931).....	49
4.3.1.2	Carta de Venecia (1964) .....	50
4.3.1.3	Normas de Quito (1967).....	51
4.3.1.4	Carta de Machu Picchu (1977).....	52
4.3.1.5	Carta de Cracovia (2000).....	52
4.3.2	Normativa nacional en ejecución de obras en monumentos .....	54
4.3.2.1	ICOMOS, Norma A.140 Bienes culturales inmuebles, artículo 14.....	54
4.3.2.2	Ley orgánica de Municipalidades N° 27972 .....	54
4.3.2.3	Ley 28296 de Patrimonios Culturales de la Nación.....	55
4.3.2.3	Reglamento Nacional de Edificaciones (2007) .....	56
<b>V.</b>	<b>DEL OLVIDO A LA MEMORIA.....</b>	<b>56</b>
5.1	SITUACION ACTUAL DEL PATRIMONIO FERROVIARIO EN PERÚ.....	57
5.1.1	Patrimonios ferroviarios existentes del Perú: .....	57

5.1.2	Ubicación de las principales estaciones del Perú.....	60
5.2	SITUACION DE PUERTO ETEN .....	61
5.2.1	Estación ferroviaria en funcionamiento e importancia .....	61
5.2.1.1	Antigua conexión férrea entre Puerto Eten y distritos aledaños: .....	64
5.2.2	Estación ferroviaria estancada en el tiempo .....	69
5.2.2.1	Problemas económicos:.....	69
5.2.1.2	Problemas generados por el abandono de la estación ferroviaria: .....	73
<b>VI.</b>	<b>ANTIGUA ESTACIÓN LA BELLEZA DEL FRACASO.....</b>	<b>77</b>
6.1	CONTEXTO URBANO DE LA EX ESTACIÓN FERROVIARIA DE PUERTO ETEN ...	78
6.2	PREEXISTENCIAS DE LA EX ESTACIÓN FERROVIARIA DE PUERTO ETEN.....	82
6.2.1	Red vial férrea:.....	82
6.2.2	Locomotoras: .....	84
6.2.3	Auto vagón Man:.....	86
6.2.4	Vagones de pasajeros: .....	86
6.2.5	Infraestructura .....	87
6.2.6	Espacio público:.....	91
6.3	ESTADO DE CONSERVACIÓN, LEVANTAMIENTO ARQUITECTONICO Y FOTOGRAFICO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.....	95
6.4	ELEMENTOS ARQUITECTONICOS EMPLEADOS.....	96
6.4.1	Cimentaciones .....	96
6.4.2	Muros .....	97
6.4.3	Columnas.....	98
6.4.4	Cubierta .....	98
6.4.5	Puertas .....	100
6.4.6	Ventanas .....	101
6.4.7	Pisos .....	101
6.4.8	Revestimiento .....	102
<b>VII.</b>	<b>PUERTO ETEN FUENTE DE ESCENARIOS Y OPORTUNIDADES.....</b>	<b>103</b>
7.1	POTENCIALIDADES.....	104
7.1.1	Potencialidades naturales:.....	104
7.1.3	Potencialidades culturales.....	112
7.1.4	Potencialidades recreativas.....	116
7.2	CIRCUITO MOCHICA IMPULSADOR DE POTENCIALES DE PUERTO ETEN ....	118
7.3	ENTRADA DE INVESTIGADORES EN LA CIUDAD PORTEÑA.....	119

7.4	LA CALLE COMO ESCENARIO.....	120
7.4.1	Escenarios de verano .....	121
7.4.1.1	Dinámica de ocio y turismo: .....	122
7.4.1.2	Dinámica gastronómica y comercial: .....	124
7.4.1.3	Dinámica Artística: .....	125
7.4.1.4	Dinámica Eventual: .....	127
7.4.2	Escenarios de Invierno:.....	129
7.4.2.1	Dinámica Recreativa: .....	130
7.5	ACTIVIDADES CULTURALES .....	133
7.5.1	Festival del Mar .....	133
7.5.2	Afro playa .....	133
<b>VIII.</b>	<b>LA REHABILITACIÓN EN LA PIEL QUE HABITAMOS .....</b>	<b>134</b>
8.1	UNA NUEVA FORMA DE VIDA “REHABILITACIÓN”.....	135
8.1.1	Intervenciones de la rehabilitación .....	136
8.1.1.1	Recuperación:.....	136
8.1.1.2	Reestructuración: .....	137
8.1.1.3	Conservación: .....	137
8.1.1.4	Consolidación: .....	138
8.1.1.5	Restauración: .....	138
8.1.1.6	Restitución:.....	139
8.1.1.7	Reformación: .....	139
8.2	TIPO DE REHABILITACION .....	141
8.2.1	Rehabilitación edilicia .....	141
8.2.2	Rehabilitación urbana.....	142
8.3	OBJETIVOS DE LA REHABILITACION.....	142
8.3.1	Revitalización física .....	142
8.3.2	Revitalización social.....	142
8.4	CONSIDERACIONES PARA LA REHABILITACION .....	143
8.4.1	Directrices de tipo Arquitectónico.....	143
8.4.2	Directrices tipo social.....	145
8.4.3	Directrices medioambientales.....	145
8.5	PRINCIPIOS PARA LA REHABILITACION DEL EDIFICO .....	146

<b>IX: LA PIEL QUE HABITAREMOS “CENTRO DE OCIO Y CULTURA”</b> .....	<b>148</b>
9.1 NECESIDADES DEL LUGAR .....	149
9.2 CENTRO DE OCIO Y CULTURA .....	152
9.2.1 Tipo de usuario .....	154
9.2.1.1 Área Cultural: .....	154
9.2.1.2 Área Académica: .....	154
9.2.1.3 Área Comercial: .....	155
9.2.2 Lineamientos y parámetros de diseño: .....	156
9.2.3 Descripción del proyecto .....	157
9.2.4 Programa Arquitectónico .....	158
9.3 ESTRATEGIAS .....	160
9.3.1 Estrategia Generales de la Intervención .....	160
9.3.1.1 Integración .....	161
9.3.1.2 Fito remediación- regeneración territorial desde el suelo: .....	162
9.3.2 ESTRATEGIAS DEL PROYECTO - EDIFICIO .....	163
9.3.2.1 Conservación de huellas y caminos .....	164
9.3.2.2 Ecología de la Rehabilitación .....	165
9.3.2.3 Ecología de la implantación .....	166
9.4 ESTRATEGIAS DEL PROYECTO – ESPACIO PÚBLICO .....	169
9.4.1 Ocupación del espacio público .....	169
9.5.2 Percepción de seguridad del espacio publico .....	172
<b>X: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b> .....	<b>173</b>
10.1 CONCLUSIONES .....	173
10.1.1 Análisis .....	173
10.1.1.1 Capítulo V: DEL OLVIDO A LA MEMORIA .....	173
10.1.1.2 Capítulo VI: ANTIGUA ESTACIÓN LA BELLEZA DEL FRACASO .....	174
10.1.1.3 Capítulo VII: PUERTO ETEN FUENTE DE ESCENARIOS Y OPORTUNIDADES .....	174
10.1.1.4 Capítulo VIII: LA REHABILITACIÓN EN LA PIEL QUE HABITAMOS .....	175
10.1.2 Proyecto .....	175
10.1.2.1 Capítulo IX: LA PIEL QUE HABITAREMOS “CENTRO DE OCIO Y CULTURA” .....	175
10.2 RECOMENDACIONES .....	176
10.2.1 Análisis .....	176
11.2.2 Proyecto .....	177

MEMORIA DESCRIPTIVA .....	178
BIBLIOGRAFIA .....	187
ANEXOS.....	206

## INDÍCE DE IMÁGENES

Imagen N° 1. Situación actual de la ex fábrica Peñarroya-España. ....	30
Imagen N° 2. Huellas y caminos de la ex fábrica Peñarroya-España. ....	31
Imagen N° 3. Grado de daños de la ex fábrica Peñarroya - España.....	32
Imagen N° 4. Tipo de intervención en la ex fábrica Peñarroya - España. ....	32
Imagen N° 5. Funciones antiguas de la ex fábrica Peñarroya - España.....	32
Imagen N° 6. Funciones Nuevas de la ex fábrica Peñarroya - España.....	33
Imagen N° 7. Talleres generales en la ex fábrica de Peñarroya - España. ....	33
Imagen N° 8. Área de refractarios en la ex fábrica de Peñarroya - España.....	33
Imagen N° 9. Área de talleres de vagones en la ex fábrica de Peñarroya - España. ....	33
Imagen N° 10. Maqueta de rehabilitación de la antigua fábrica Tormes - España. ....	34
Imagen N° 11. Estrategia 01 Recuperación de la ribera.....	35
Imagen N° 12. Estrategia 02 Recuperación del patrimonio. ....	35
Imagen N° 13. Estrategia03.Suspension de barreras. ....	36
Imagen N° 14. Sustracción de piezas -demolición.....	36
Imagen N° 15. Conservación de naves y uso actual. ....	36
Imagen N° 16. Espacios necesarios para complementar el programa.....	36
Imagen N° 17. Invasión de viviendas en frontón Betis - España.....	37
Imagen N° 18. Almacén trasero de antiguo frontón Betis - España.....	37
Imagen N° 19. Colegio cercano al antiguo frontón Betis - España.....	38
Imagen N° 20. Maqueta de master plan de la plaza Can Ribas. ....	40
Imagen N° 21. Plano planta de la plaza Can Ribas - España. ....	41
Imagen N° 22. Elevación transversal de la plaza Can Ribas - España. ....	41
Imagen N° 23. Elevación longitudinal de la plaza Can Ribas - España. ....	41
Imagen N° 24. Espacio público y patrimonio de la plaza Can Ribas - España. ....	42
Imagen N° 25. Interior de nave de la plaza Can Ribas – España.....	42
Imagen N° 26. Muro de antigua nave plaza Can Ribas – España.....	42
Imagen N° 27. Corredor peatonal Can Ribas - España. ....	43
Imagen N° 28. Actual centro urbano ferroviario de León - España. ....	44
Imagen N° 29. Cocherón ferroviario de León - España.....	44
Imagen N° 30. Nuevo edificio del centro urbano ferroviario de León - España.....	45

Imagen N° 31. Planta del centro urbano ferroviario de León - España. ....	45
Imagen N° 32. Corte transversal 01 del de antiguo edificio de León - España. ....	45
Imagen N° 33. Corte transversal 02 del de antiguo edificio de León - España. ....	46
Imagen N° 34. Actual monasterio – Republica Checa. ....	47
Imagen N° 35. Planta de talleres Nuestra Señora de Nový Dvur. ....	48
Imagen N° 36. Corte transversal de talleres Nuestra Señora de Nový Dvur. ....	48
Imagen N° 37. Vista lateral del taller Nuestra Señora de Nový Dvur. ....	48
Imagen N° 38. Vista escalera del taller Nuestra Señora de Nový Dvur. ....	49
Imagen N° 39. Vista interior del taller de Nuestra Señora de Nový Dvur. ....	49
Imagen N° 40. Antigua locomotora ubicada en la calle Libertad 1872, Puerto Eten. ....	57
Imagen N° 41. Florescencia de maleza en espacio público de la estación. ....	73
Imagen N° 42. Desechos sólidos en el interior de antiguos almacenes. ....	74
Imagen N° 43. Desperdicio de material y degradación de suelo. ....	74
Imagen N° 44. Empleo de espacio público como almacén de materiales. ....	74
Imagen N° 45. Desecho metálico en estado de oxidación abandonado. ....	74
Imagen N° 46. Antiguo tren afectado por escrituras o garabatos. ....	75
Imagen N° 47. Interior de almacén afectado por escrituras de gran dimensión. ....	76
Imagen N° 48. Perfil urbano Dos de Mayo en proceso de degradación. ....	76
Imagen N° 49. Invasión de viviendas en el interior de la estación ferroviaria. ....	77
Imagen N° 50. Antiguo Puerto Eten 1871. ....	78
Imagen N° 51. Plaza Grau de Puerto Eten. ....	80
Imagen N° 52. Acceso a Malecón de Puerto Eten. ....	80
Imagen N° 53. Municipalidad distrital de Puerto Eten. ....	80
Imagen N° 54. Espacio público-plataforma. ....	92
Imagen N° 55. Espacio público-tierra con arena. ....	93
Imagen N° 56. Espacio público-área de algarrobo. ....	93
Imagen N° 57. Espacio público-área de maleza. ....	93
Imagen N° 58. Configuración espacio público y bloque en la estación ferroviaria. ....	94
Imagen N° 59. Cimentación de piedras. ....	96
Imagen N° 60. Cimentación de concreto simple. ....	97
Imagen N° 61. Muro de adobe. ....	97

Imagen N° 62. Muro de quincha. ....	97
Imagen N° 63. Muro de ladrillo. ....	98
Imagen N° 64. Columnas con rieles metálicos. ....	98
Imagen N° 65. Columna de madera. ....	98
Imagen N° 66. Cubierta original de tablonos de madera.....	99
Imagen N° 67. Cubierta de ETERNIT con listones de caña.....	99
Imagen N° 68. Cubierta de ETERNIT y tablonos de madera y listones de madera. ....	100
Imagen N° 69. Puerta tipo cuadrada. ....	100
Imagen N° 70. Puerta tipo arqueada.....	100
Imagen N° 71. Ventana cuadrada. ....	101
Imagen N° 72. Ventana circular. ....	101
Imagen N° 73. Ventana rectangular.....	101
Imagen N° 74. Ventana arqueada. ....	101
Imagen N° 75. Piso de concreto pulido.....	102
Imagen N° 76. Piso de piedra.....	102
Imagen N° 77. Piso de tierra compactada más arena.....	102
Imagen N° 78. Revestimiento de yeso. ....	103
Imagen N° 79. Dunas de Puerto Eten.....	104
Imagen N° 80. Playa Ensueño de Puerto Eten. ....	105
Imagen N° 81. Playa del Muelle de Puerto Eten. ....	106
Imagen N° 82. Playa la Mesa de Puerto Eten. ....	106
Imagen N° 83. Playa la Farola de Puerto Eten. ....	106
Imagen N° 84. Playa Media Luna de Puerto Eten.....	107
Imagen N° 85. Playa los tres Huecos de Puerto Eten. ....	107
Imagen N° 86. Playa los Lobos de Puerto Eten. ....	107
Imagen N° 87. Playa de la Legua de Puerto Eten. ....	108
Imagen N° 88. Humedales de Puerto Eten. ....	109
Imagen N° 89. Ciudadela Cupisnique en cerro la Campana de Puerto Eten. ....	111
Imagen N° 90. Oratorio del Inca de Puerto Eten.....	111
Imagen N° 91. Silla del Inca de Puerto Eten. ....	112
Imagen N° 92. Centenario Muelle de Puerto Eten.....	114

Imagen N° 93. Antigua estación ferroviaria de Puerto Eten. ....	114
Imagen N° 94. Chimenea de antiguo molino de Puerto Eten.....	115
Imagen N° 95. Parque Juan Mejía de Puerto Eten. ....	115
Imagen N° 96. Calle Libertad de Puerto Eten.....	115
Imagen N° 97. Calle Diego Ferre de Puerto Eten.....	116
Imagen N° 98. Calle San Martín de Puerto Eten. ....	116
Imagen N° 99. Malecón de Puerto Eten.....	118
Imagen N° 100. Circuito Mochica de la regio Lambayeque. ....	119
Imagen N° 101. Actividad de descanso.....	123
Imagen N° 102. Actividad de paseo. ....	123
Imagen N° 103. Actividad de deporte.....	123
Imagen N° 104. Actividad de comer. ....	125
Imagen N° 105. Actividad de comprar. ....	125
Imagen N° 106. Actividad musical. ....	127
Imagen N° 107. Actividad fotográfica. ....	127
Imagen N° 108. Actividad religiosa. ....	128
Imagen N° 109. Actividad concierto. ....	128
Imagen N° 110. Actividad de skate.....	131
Imagen N° 111. Actividad de juegos. ....	131
Imagen N° 112. Interior de antiguo almacén en estación ferroviaria de Puerto Eten. .	135
Imagen N° 113. Rehabilitación de la calle Huertas-Madrid.....	143
Imagen N° 114. Rehabilitación de la real casa de Correos-Madrid. ....	144
Imagen N° 115. Rehabilitación de la biblioteca UNED-Madrid.....	144
Imagen N° 116. Rehabilitación estación príncipe Pio y centro comercial-Madrid. ....	145
Imagen N° 117. Demoliciones en el barrio de Barracas-Buenos Aires.....	146
Imagen N° 118. Centro de ocio y cultura en la ex estación ferroviaria de Puerto Eten. .....	148

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1. Registro de Patrimonio Cultural Inmueble Republicano en Perú, 2006....	59
Cuadro N° 2. Exportación de producción azucarera.....	70
Cuadro N° 3. Crecimiento poblacional desde 1993-2010 en Puerto Eten.....	72
Cuadro N° 4. Configuración de Puerto Eten.....	81
Cuadro N° 5. Estado de conservación de locomotoras existentes de la Antigua Estación. .....	85
Cuadro N° 6. Estado de conservación de Auto vagón MAN-1963. ....	86
Cuadro N° 7. Estado de conservación de vagón de pasajeros. ....	86
Cuadro N° 8. Equipamiento existente para las dinámicas de verano en Puerto Eten. .	128
Cuadro N° 9. Equipamiento existente para las dinámicas de invierno en Puerto Eten.	132
Cuadro N° 10. Equipamiento del espacio público. ....	132
Cuadro N° 11. Actividades complementarias en Puerto Eten.....	133
Cuadro N° 12. Necesidades del usuario.....	151
Cuadro N° 13. Intervenciones en edificaciones antiguas de la Estación Ferroviaria. ...	153
Cuadro N° 14. Entrada de turistas desde enero hasta diciembre 2013 en Puerto Eten.	154
Cuadro N° 15. Alumnado de primaria y secundaria en Puerto Eten. ....	155
Cuadro N° 16. Investigadores a nivel regional de Lambayeque- CONCYTEC.....	155
Cuadro N° 17. Campo de investigación a nivel regional de Lambayeque- CONCYTEC. .....	155
Cuadro N° 18. Entrada de personas promedio al centro de ocio y cultura. ....	156
Cuadro N° 19. Programa arquitectónico del centro de ocio y cultura de Puerto Eten.	160

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1. Necesidades del usuario en antiguo frontón Betis – España.....	38
Gráfico N° 2. Distribución de ambientes en antiguo frontón Betis - España.....	39
Gráfico N° 3. Principales estaciones ferroviarias del Perú.....	60
Gráfico N° 4. Antigua conexión exportadora de Puerto Eten y distritos aledaños.....	65
Gráfico N° 5. Evolución hasta 1867.....	66
Gráfico N° 6. Evolución hasta 1922.....	66
Gráfico N° 7. Evolución hasta 1961.....	67
Gráfico N° 8. Evolución hasta 1984.....	67
Gráfico N° 9. Evolución hasta 2003.....	68
Gráfico N° 10. Proyección.....	69
Gráfico N° 11. Zonificación del área vivienda comercio en Puerto Eten.....	72
Gráfico N° 12. Consecuencias negativas a raíz del cierre de la estación de Puerto Eten. .....	72
Gráfico N° 13. Área histórica y planificada de Puerto Eten.....	79
Gráfico N° 14. Integración natural y urbana de Puerto Eten.....	80
Gráfico N° 15. Vías férreas y accesos antiguos de la estación ferroviaria de Puerto Eten. .....	83
Gráfico N° 16. Accesos y cerco perimétrico actual de la estación ferroviaria de Puerto Eten.....	84
Gráfico N° 17. Preexistencia de almacenes de la estación ferroviaria.....	88
Gráfico N° 18. Preexistencia de depósitos de la estación ferroviaria.....	89
Gráfico N° 19. Preexistencia de maestranza de la estación ferroviaria.....	90
Gráfico N° 20. Preexistencia de rotonda de la estación ferroviaria.....	91
Gráfico N° 21. Componentes del espacio público de la estación ferroviaria.....	92
Gráfico N° 22. Configuración del espacio público en la estación ferroviaria.....	94
Gráfico N° 23. Potencial natural de Puerto Eten.....	105
Gráfico N° 24. Potencial arqueológico de Puerto Eten.....	110
Gráfico N° 25. Potencial cultural de Puerto Eten.....	113
Gráfico N° 26. Potencial recreativo de Puerto Eten.....	117
Gráfico N° 27. Dinámicas activas en Puerto Eten.....	122

Gráfico N° 28. Dinámicas de turismo y ocio en Puerto Eten. ....	123
Gráfico N° 29. Dinámicas gastronómicas en Puerto Eten. ....	125
Gráfico N° 30. Dinámica artística en Puerto Eten. ....	126
Gráfico N° 31. Dinámica eventual en Puerto Eten. ....	128
Gráfico N° 32. Dinámicas pasivas en Puerto Eten. ....	130
Gráfico N° 33. Dinámica recreativa en Puerto Eten. ....	131
Gráfico N° 34. Recuperación y rehabilitación. ....	137
Gráfico N° 35. Restaurar-restituir y reformar. ....	139
Gráfico N° 36. Terminología medica en la rehabilitación. ....	141
Gráfico N° 37. Codificación de antiguas edificaciones de la Estación Ferroviaria. ....	153
Gráfico N° 38. Integración calle peatonal. ....	161
Gráfico N° 39. Integración visual. ....	162
Gráfico N° 40. Fitorremediación desde el suelo. ....	163
Gráfico N° 41. Huellas y caminos. ....	165
Gráfico N° 42. Ecología de la rehabilitación. ....	166
Gráfico N° 43. Ecología de la implantación. ....	167
Gráfico N° 44. Funciones actuales de bloques antiguos y nuevos. ....	168
Gráfico N° 45. Ocupación del espacio público en el centro de ocio y cultura de Puerto. .....	171

## RESUMEN

El propósito de esta investigación es concientizar a los pobladores de Puerto Eten y sus visitantes, a preservar y cuidar el patrimonio cultural de la ciudad, recordando que en ella existe una memoria histórica que involucra a cada uno de ellos. Esta investigación se basó en el deterioro de la única infraestructura cultural existente en Puerto Eten "Antigua estación ferroviaria", que basada en la historia cultural del Perú, es hoy en día la más antigua a nivel nacional, pero que se encuentra en total abandono, perdiendo su valor con el tiempo. Para ello se propone su recuperación mediante la rehabilitación de su infraestructura y espacio público, que involucra repotenciar lo antiguo con lo nuevo, sumándole actividades propias del lugar que se configuran en potencialidades naturales, recreativas, culturales, arqueológicas y de ocio, que complementa el equipamiento necesario para los pobladores, sin perder el sentido cultural que la identifica, culminando en el desarrollo de un Centro de Ocio y Cultura.

Con este proyecto se pretende conservar la Antigua Estación Ferroviaria y ofrecer los espacios adecuados para el desarrollo de actividades dedicadas a la cultura y ocio, e incrementar la identidad con nuestra historia.

Palabras clave: Preservar, patrimonio cultural, deterioro, Antigua estación ferroviaria, rehabilitación, equipamiento, Centro de Ocio y Cultura.

## ABSTRACT

The purpose of this research is to raise awareness among residents of Puerto Eten and its visitors, to preserve and protect the cultural heritage of the city, recalling that it exists a historical memory that involves every one of them. This research was based on the deterioration of the only existing cultural infrastructure in Puerto Eten "Old Railway Station" which is based on the cultural history of Peru, is today the oldest national level, but that is totally abandoned, losing their value over time. To do this proposes recovery through the rehabilitation of infrastructure and public space, involving repowering of old and new, adding activities of the place that are set in natural, recreational, cultural, archaeological and recreational potential, supplementing equipment necessary for the people, without losing the cultural sense that identifies, culminating in the development of a Leisure and Culture.

This project aims to preserve the old railway station and provide adequate space for the development of activities dedicated to culture and leisure, and increasing identity with our history.

Keywords: Preserve, cultural heritage, deterioration, former railway station, rehabilitation, equipment, Leisure and Culture.

## I. INTRODUCCIÓN

El abandono y degradación de la antigua estación ferroviaria de Puerto Eten, conlleva a la presente investigación que se define como uno de los patrimonios históricos de la Nación que está siendo amenazada por factores humanos y climáticos.

Las características principales de este tipo de abandono y degradación del patrimonio son: la falta de identidad o conciencia social, la falta de fondos para su conservación y la contaminación ambiental de sus edificios que genera un entorno desagradable en la ciudad, por la cual no es un patrimonio absolutamente sostenible ya que no aporta la mejoría de calidad de vida entre habitantes.

Es uno de los problemas la ausencia de la participación ciudadana en divulgar o fomentar su cultura, pues para que exista un desarrollo cultural es esencial que el habitante se identifique con el mismo y exista una cohesión social entre patrimonio y habitante, para cuando esto ocurra se unirán para fomentar su conservación y reafirmar identidades.

La posesión territorial de viviendas y la muralla ubicadas en el perímetro del inmueble también suma al abandono de la estación ferroviaria, pues genera segregación entre el patrimonio y las actividades sociales.

La ausencia de fuentes económicas potenciales es otra de las causas; ocasionando en sus habitantes migrar o trabajar en otras ciudades dejando Puerto Eten, sin fondos para el mantenimiento de su patrimonio ferroviario.

La contaminación genera en la antigua estación ferroviaria, afectación a sus edificios y espacios abiertos frente a su entorno inmediato,

La investigación de esta problemática sociocultural, fue abordada por el interés de conocer la poca intervención hacia las preexistencias de la antigua estación ferroviaria dejando que ésta se degrade con el tiempo, teniendo en cuenta que representa el patrimonio más significativo de Puerto Eten, siendo mi interés la identidad de culturas y edificios antiguos.

En la investigación se resaltan dos aspectos que se considera para la intervención final: El aspecto teórico ligada a la investigación, donde se realizó una serie de entrevistas a la funcionarios o autoridades de la municipalidad distrital de Puerto Eten como también a los historiadores que visitan la única biblioteca con información de la antigua estación

ferroviaria, los cuales narraron antecedentes históricos del patrimonio, pobladores que presenciaron el uso original de la estación ferroviaria y autoridades que proporcionaron información digital de planos y en un aspecto técnico se procedió a visitar el lugar a intervenir y realizar el levantamiento arquitectónico de todo el conjunto, se tomaron fotos tanto del exterior como interior de los edificios para identificar los daños patológicos, como también se hicieron algunas fichas técnicas para identificar el estado de conservación.

La finalidad del desarrollo de la investigación es rescatar el espacio público y rehabilitar los edificios de la antigua estación ferroviaria para mejorar la cohesión social y sostenibilidad económica en la ciudad de Puerto Eten.

Para conseguir dicha finalidad se dispuso estructurar la investigación en diez capítulos: Capítulo I: Se realiza una introducción al tema de investigación, dando una idea general, pero exacta de los diversos aspectos que componen la investigación.

Capítulo II: Se redacta el planteamiento del problema, el cual explica de forma justificada o referenciada el problema de la investigación.

Capítulo III: Veremos el marco metodológico en la que se identificarán las variables e hipótesis de la investigación.

Capítulo IV: Se definirán algunos conceptos relacionados con el tema, se analizarán referentes de proyectos similares en cuanto a sus estrategias o pautas de intervención, sean proyectos de tesis o ejecutados, por último se mencionaran algunas normativas que respaldan la investigación.

Capítulo V: Denominada “Del olvido a la memoria”, porque analiza la situación del patrimonio ferroviario en el Perú y Puerto Eten, como también los beneficios que se obtuvo durante el funcionamiento de la estación y los problemas que ha generado con su abandono.

Capítulo VI: Denominada “Antigua estación la belleza del fracaso”, porque se procede a reconocer las preexistencias de la estación ferroviaria, el estado de conservación, levantamiento arquitectónico, levantamiento fotográfico y materialidad de las mismas.

Capítulo VII: Denominada “Puerto Eten fuente de escenarios y oportunidades”, porque identifica todas las potencialidades de Puerto Eten, su integración a un circuito turístico

cultural, la entrada de investigadores a la ciudad, los diferentes tipos de escenarios o dinámicas que realizan sus habitantes.

Capítulo VIII: Denominada “La rehabilitación en la piel que habitamos”, porque mira la rehabilitación como una nueva forma de vida en los edificios antiguos, se identifican las diversas opciones en la intervención, los tipos, objetivos y consideraciones para la rehabilitación.

Capítulo IX: Denominada “La piel que habitaremos centro de Ocio y Cultura”, porque se plantea la propuesta arquitectónica que solucionara la problemática, para lo cual se considera las necesidades y tipos de usuario, algunos lineamientos, descripción del proyecto, programa de distribución y estrategias de diseño.

Capítulo X: Para finalizar el análisis de la investigación se extraen las conclusiones y recomendaciones tanto del análisis como del proyecto.

Finalmente se complementa la investigación con la memoria descriptiva y registro planímetro que expliquen la propuesta arquitectónica.

## II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 2.1 Descripción del problema

El abandono y degradación del patrimonio en una ciudad no es una problemática nueva, pues ya desde hace mucho tiempo debido al descuido de las autoridades locales y habitantes se ha generado segregaciones entre el patrimonio, poblador y ciudad.

Con respecto a Puerto Eten, la antigua estación ferroviaria declarada monumento por resolución ministerial N° 329-86-ED, está pasando de la memoria histórica al olvido, debido a la falta de identidad cultural, ausencia de cohesión social, bajos recursos económicos para conservarla y por la contaminación de su territorio. Todo esto sucede a pesar de la existencia de normativas que respaldan la conservación de monumentos, leyes que de ser usadas adecuadamente concretaría proyectos, contribuiría a recuperar la imagen de la estación ferroviaria que a la fecha es objeto de dejadez, destrucción y degradación por parte de su población y autoridades.

La antigua estación ferroviaria no cumple con el uso cultural al que está destinado, y si no se mantiene activa corre el riesgo de pasar al olvido o desaparecer, por lo cual su uso no debe modificar el significado que el patrimonio representa para la comunidad.

El problema de activar la estación ferroviaria solo con temas culturales, no es suficiente para obtener un desarrollo sostenible entre sus habitantes, se debe complementar con otras actividades, entre las cuales el ocio y la recreación fueron uno de los factores no satisfechos en Puerto Eten y que atrae mayor flujo de visitantes, pero carecen de equipamiento la cual aportara a generar un desarrollo sostenible.

### 2.2 Fundamentación del problema

La situación de "Rehabilitación edilicia" en patrimonios a nivel internacional ha influenciado mucho para impulsar la conservación de antiguos monumentos que con el pasar de los tiempos se hallan abandonados y degradados, es así que la Organización de las Naciones Unidas para la

Educación, la Ciencia y la Cultura UNESCO, manifiesta que México es ejemplo vivo de la pérdida de patrimonios por el mal uso que se le da, que abarca unos 800 inmuebles intervenidos mediante la rehabilitación, reciclaje, restauración, puesta en valor entre otros, generando oportunidades para mejorar la calidad de vida de las ciudades. En el Perú la rehabilitación es un término que engloba a más de una intervención, por lo cual la Dirección Regional de Comercio Exterior y Turismo DIRCETUR, informó que al intervenir en la recuperación de la antigua estación ferroviaria de Tacna se logró recuperar el 90 % de su estado original mejorando la cohesión social generando oportunidades de trabajo y un interés cultural- turístico en el presente patrimonio. Es así que en la provincia de Chiclayo, la Cámara de Comercio de Lambayeque CCLM, declara que el distrito de Puerto Eten es uno de los más importantes balnearios de la Región y que además posee edificaciones declaradas Patrimonio Cultural de la Nación. Para la antigua estación, el Ministerio de Educación MINEDU, en relación con el Instituto Nacional de Cultura INC, emite la Resolución Ministerial N° 329-86-ED, y declara Monumento Histórico Artístico a la Antigua Estación de Ferrocarril de Puerto Eten, por lo cual el Ministerio de Comercio Exterior de Turismo MINCETUR, manifiesta que su estado actual es degradable, debido a que presenta problemas trascendentes como paredes de los ambientes que están a punto de colapsar.

### **2.3 Formulación del problema**

¿La implementación de un centro de ocio y cultura en la antigua estación ferroviaria contribuirá a disminuir la degradación de sus edificios?

### **2.4 Justificación del problema**

Esta investigación conlleva a recuperar el patrimonio induciéndola a nuevos cambios en el uso, ejemplo que se aplica en España, Argentina, México y otros países latinoamericanos.

La acción ayudaría a menguar la pérdida de edificaciones pues existen algunos edificios en ruinas otros que pueden ser rescatados y los demás en un mejor estado, también mayor cohesión social, fuentes de trabajo, menos

contaminación del ambiente, más identidad con la cultura, más flujo de personas, crecimiento económico y sobre todo un desarrollo sostenible que mejorara la calidad de vida.

Para generar un desarrollo social, económico y ambiental se necesita complementar la estación ferroviaria con cultura y nuevos usos que no altere el valor del patrimonio. En Puerto Eten ocurren actividades de descanso y recreación las cuales se limitan a borde de la playa. Es así que se plantea generar un centro de ocio y cultura que se complementan para darle vida a la estación ferroviaria.

## **2.5 Objetivos**

### **2.5.1 Objetivo general**

Rescatar el espacio público y rehabilitar los edificios de la antigua estación ferroviaria para preservar el patrimonio y mejorar la sostenibilidad de Puerto Eten.

### **2.5.2 Objetivos Específicos**

- Evidenciar la importancia de las antiguas estaciones ferroviarias a nivel de patrimonio industrial ferroviario.
- Diagnosticar el estado actual de la infraestructura arquitectónica y el espacio público, para reconocer el cómo se intervendrá cada edificio.
- Reconocer las potencialidades naturales, arqueológicas, culturales y recreativas de Puerto Eten, para identificar la existencia o carencia de equipamientos.
- Reconocer los métodos de intervención, para la rehabilitación de patrimonios.
- Elaborar un programa arquitectónico en base a un centro de ocio y cultura que responda a las necesidades y escenarios.
- Plantear estrategias generales y específicas que integre la antigua estación ferroviaria con el contexto actual de Puerto Eten.

- Proponer a nivel planimétrico un diseño arquitectónico de rehabilitación edilicia y urbana para conservar la memoria patrimonial de la antigua estación ferroviaria.

## **2.6 Limitaciones**

Para realizar la investigación se tuvo limitaciones por la falta de preocupación de las autoridades y el desinterés de sus habitantes, fue difícil encontrar referencias antiguas de la estación ferroviaria a nivel de planos o bosquejos y la documentación disponible solo narra bases históricas más no otro tipo de información.

## **III. MARCO METODOLÓGICO**

### **3.1 Tipo de Investigación**

Aplicada/ Propositiva

### **3.2 Hipótesis**

La rehabilitación edilicia solucionará la degradación del espacio público e infraestructura patrimonial con una intervención que revalorice escenarios de ocio y cultura.

### **3.3 Variables**

#### **3.3.1 Variable Dependiente:**

Degradación del espacio público e infraestructura patrimonial

#### **3.3.2 Variable Independiente:**

Centro de ocio y cultura

## IV. MARCO TEÓRICO

### 4.1 MARCO CONCEPTUAL

#### 4.1.1 Conceptos y definiciones

##### 4.1.1.1 Centro Cultural

Reciben también el nombre de casas de cultura, centros cívicos, equipamientos de proximidad, entre muchos otros, según (Egaña, Gumucio y Lacalle 2009).<sup>1</sup>

Para acercarnos a su definición, podemos mencionar la Guía de Estándares FEMP de España, donde se describe un centro cultural como aquel “Equipamiento con carácter territorial que realiza una actividad social y cultural prioritaria y diversificada, con dotación para realizar actividades de difusión, formación y creación en diferentes ámbitos de la cultura, así como dinamización de entidades”.<sup>2</sup>

##### 4.1.1.2 Centro de Ocio

Al ocio se lo puede concebir como la capacidad del hombre de disfrutar el mundo que construye. Y esto se da en un acto que se consume en sí mismo, que celebra su existencia completándose, al modo del rezo de las completas en la vigilia de las horas, con lo que se da término al día vivido en gracia. Entonces un centro de ocio es un conjunto de espacios adaptados a ofrecer diversión, juegos, distracción, necesario para el

---

<sup>1</sup> Consejo Nacional de la Cultura y las Artes – Gobierno de Chile, “Guía de Introducción a la gestión e infraestructura de un centro cultural comunal”, a esto Friedhelm Schmidt-Welle, investigador del Instituto Iberoamericano de Berlín-Alemania en: Apuntes para una filosofía de la Red de Centros Culturales de América y Europa, señala que los Centros Culturales se encuentran en una “especie de no lugar” organizamos exposiciones, pero no somos museos, muestras de cine pero no somos cines, teatro y danza sin convertirnos en teatros, lecturas sin ser cafés literarios, coloquios y ponencias científicas sin convertirnos en universidades, y muchos de los centros culturales tienen una vasta colección de libros sin convertirse exclusivamente en bibliotecas, o publican libros sin ser por eso una editorial, (2008).

<sup>2</sup> FEMP: Federación Española de Municipios y Provincias “Guía de estándares de los equipamientos culturales e España”, (2003).

equilibrio físico y psíquico del individuo afirmado por (Cáraves Recuperado en el 2016).<sup>3</sup>

#### **4.1.1.3 Equipamiento Cultural**

Los equipamientos culturales son un conjunto de edificios que disponen de los medios técnicos y de los instrumentos necesarios para ofrecer al ciudadano una serie de servicios o actividades culturales. La calidad de uso de estos espacios vendrá dada por su acertada ubicación dentro de la trama urbana y por la calidad del espacio público en el que se sitúan, según (Peña, y otros 2006).<sup>4</sup>

#### **4.1.1.4 Espacio Público**

El espacio público es un elemento articulador y estructurante de la ciudad, el lugar más adecuado para la recreación, la interacción y la convivencia social sana, y el regulador de las condiciones ambientales del entorno urbano cuando se establece como área verde, compuesto por las calles, plazas y parques de una ciudad, todo aquello que no es propiedad privada, manifestado por (Poblete Bennet Recuperado en el 2016).<sup>5</sup>

#### **4.1.1.5 Memoria Histórica**

Es un concepto ideológico e historiográfico de desarrollo relativamente reciente, que viene a designar el esfuerzo consciente de los grupos humanos por encontrar su pasado, sea éste real o imaginado, valorándolo y tratándolo con especial respeto. El peso de la significación que se da a la historia determina la forma en que las personas entienden

---

<sup>3</sup> Red de revistas científicas de América Latina, Caribe, España y Portugal: "Ocio y Arquitectura"; Patricio Cáraves profesor de la Pontificia Universidad Católica de Chile, (2010).

<sup>4</sup> También cataloga el equipamiento en los siguientes tipos: Biblioteca municipal, centros de patrimonio, centros de artes escénicas, audiovisuales y plásticas; centros de desarrollo comunitario; etc.

<sup>5</sup> Gobierno de Chile Ministerio de vivienda y Urbanismo "Espacios públicos para la gestión de proyectos", Part 1: Contexto general y fundamentos. Pag.13, recuperado en el 2016.

el presente y dan sentido a su visión y entendimiento del mundo, describe (Díaz Ruiz 2010).<sup>6</sup>

#### **4.1.1.6 Patrimonio Cultural**

El patrimonio en general se divide en cultural y natural.

El patrimonio cultural es toda manifestación del quehacer humano – material o inmaterial- que por su importancia, valor y significado paleontológico, arqueológico, arquitectónico, histórico, artístico, militar, social, antropológico o intelectual, sea expresamente declarado como tal o sobre el que exista la presunción legal de serlo, publicado por (Ministerio de cultura Recuperado en el 2016).<sup>7</sup>

#### **4.1.1.7 Rehabilitación Patrimonial**

La rehabilitación es una actitud nueva, colectiva y positiva respecto del saber y la convivencia en la vida urbana, donde hay un conocimiento y mantenimiento de la ciudad en su dimensión de obligada interrelación espacio urbano y relaciones humanas. Es la superación de la “conservación” de ayer, que solo comprendía los edificios, y aún más de la “restauración” de ante de ayer, que solo se ocupaba de los monumentos históricos, según (Ruiz Garcia Recuperado en el 2016).<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Revistas digital Sociedad de la información <http://www.sociedadelainformacion.com>, “Memoria Histórica” por Pedro Díaz Ruiz.Pag.1, (2010).

<sup>7</sup> Ley N° 28296, llamada “Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación”. El Ministerio de Cultura del Perú describe que: Desde esta perspectiva, entendemos que patrimonio cultural es el legado constituido por bienes tangibles como los libros, las piezas artísticas y arquitectónicas; del mismo modo, comprende las distintas expresiones como la lengua, religión, valores, costumbres, celebraciones, hasta la danza y la música, recuperado en el (2016).

<sup>8</sup> Conservación y destrucción en el patrimonio arquitectónico Almeriense hasta 1987: Los edificios se transforman así en tesoros de la mente o medio por los que se puede establecer un lazo de unión con el pasado del hombre, que permita una mejor comprensión de la historia humana, por Ruiz García Adolfo, recuperado en el (2016).

#### **4.1.1.8 Términos técnicos para la rehabilitación patrimonial tangible mencionada por (RNE 2009)<sup>9</sup>:**

- a) Conservación: Tiene por objeto prevenir las alteraciones y detener los deterioros en su inicio, a fin de mantener un bien en estado de eficiencia y en condiciones de ser utilizado.
- b) Demolición: Es la destrucción planificada de una construcción en forma parcial o total.
- c) Integración y reintegración: Esta intervención se ha definido como la aportación de elementos claramente nuevos y visibles para asegurar la conservación del monumento. Y consiste en completar o rehacer las partes faltantes de un bien cultural con materiales nuevos o similares a los originales, con el propósito de darle estabilidad y/o unidad visual a la obra, claro está que se diferenciara de alguna forma del original.
- d) Liberación: Busca eliminar (materiales y elementos) adiciones, agregados y materiales que no corresponde al bien inmueble original así como suprimir elementos agregados sin valor cultural o natural que afecten la conservación o impidan el conocimiento del objeto. En las tareas de liberación se incluyen la remoción de escombros, la limpieza, la eliminación de humedades, sales, flora, fauna y/o de agregados debidos a intervenciones anteriores.
- e) Mantenimiento: Conjunto de operaciones y cuidados necesarios que buscan detener el deterioro de una edificación, sus instalaciones y equipamientos, para que puedan seguir funcionando adecuadamente.

---

<sup>9</sup> Reglamento Nacional de Edificaciones: Norma. A 140 - Bienes culturales inmuebles- Capítulo I - Aspectos generales, difundido por el Instituto de construcción y gerencia (2009).

- f) Obra nueva: Es toda construcción ejecutada sobre terreno libre, no perteneciente a otro inmueble y cuyo diseño no es reproducción de otro. Se consideran edificaciones nuevas aquellas en las que no se conserva ningún elemento de la construcción pre existente en el mismo lote. Dichas edificaciones podrán construirse en zonas monumentales y ambientales urbano monumentales, debiendo sin embargo ajustarse, en su diseño y dimensiones.
- g) Reconstrucción: Construir de nuevo, total o parcialmente y en su lugar, un inmueble declarado monumento que haya sufrido algún impacto ocasionado por acción humana o natural que haya ocasionado su derrumbe. La reconstrucción supone el empleo de materiales nuevos y no la reutilización de elementos pertenecientes a la construcción original ya perdida. Esta intervención se refiere a las labores que se realizan en el monumento a nivel estructural; debe fundamentarse en el respeto al inmueble y será efectuada de tal manera que sea reconocible.
- h) Restauración: Es la intervención que da solución a la alteración de valores; es un proceso operativo técnico multidisciplinario, que siguiendo una metodología critico-analítica tiene por objeto conservar y revelar los valores estéticos e históricos de un bien, mueble o inmueble. En general, en los proyectos de rehabilitación se emprenden actuaciones de intervención en los inmuebles o lugares respondiendo a variables específicas que condicionan el diseño del proyecto y que permiten hacer sostenible la conservación de los valores arquitectónicos y culturales. Las principales variables (además de las económicas, que en general condicionan la mayoría de las obras) son las condiciones constructivas de conservación de la obra preexistente, las condiciones de riesgo según su emplazamiento, los objetivos funcionales del proyecto y las regulaciones normativas.

#### 4.1.2 Base teórica

##### 4.1.2.1 Teoría sobre la rehabilitación en patrimonios:

- a) (Torres 2014), menciona que la rehabilitación es un proceso cuyo objetivo primordial es mejorar las condiciones de vida de los habitantes mediante las mejoras del medio construido, actualmente vemos que estos proyectos se desarrollan, primordialmente, en situaciones de áreas urbanas o edificaciones cuyos modelos espaciales y funcionales se encuentran obsoletos en relación a los modelos contemporáneos de desarrollo social<sup>10</sup>.

Algunos casos característicos de este tipo de proyectos, llevados a cabo usualmente en Europa son: Los proceso de reconversión de áreas industriales obsoletas productivamente y cuyos valores y potenciales son reconocidos internacionalmente mediante la Carta de Nizhny Tagil<sup>11</sup> sobre el patrimonio industrial; también, la reutilización de conjuntos religiosos, obsoletos por falta de vocaciones y altos costos de mantenimiento; las reformas urbanas y planes de revitalización en centros históricos degradados o abandonados; o la rehabilitación de viviendas tradicionales o conjuntos rurales deteriorados, sobre o subutilizados.

##### 4.1.2.2 Teoría sobre la degradación en patrimonios y espacios públicos:

- a) (Philippot 1976)<sup>12</sup>, es evidente la existencia de una profunda degradación en el estado de conservación física y orgánica de la

---

<sup>10</sup>La rehabilitación arquitectónica planificada: “La obsolescencia, los terremotos y la obligación: variables que dan origen a un proyecto de rehabilitación” por Claudia Torres, (2014).

<sup>11</sup>Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH), encargada del patrimonio industrial y asesor especial de ICOMOS en cuestiones de patrimonio industrial, emiten la Carta de Nizhny Tagil la cual describe que: El patrimonio industrial tiene un valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad. Posee un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, y puede tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación, (2003).

<sup>12</sup>Revista jurídica de la comunidad de Madrid: “Conservación Histórica, actitud, criterios, guía”, Smithsonian Institution, por Philippot Paul, (Washington, 1976).

mayoría de los inmuebles culturales existentes, este diagnóstico no constituye una característica propia de nuestra sociedad, sino que se constituye en un auténtico síntoma común a la mayoría de las naciones, obedeciendo a múltiples causas, derivadas primordialmente del ser humano.

Es así que sintetiza las causas de la degradación del patrimonio arquitectónico cultural en las siguientes pautas:

- La falta de cuidados debido a ignorancia o ausencia de interés cultural.
- Los daños o la destrucción debidos a razones ideológicas.
- La reconstrucción falseada debido a distintos factores como:
  - .La confusión romántica que pretendía hacer revivir una experiencia histórica pasada.
  - .El error consciente en pensar que la supervivencia de una artesanía tradicional puede expresar valores tradicionales en un mundo que los valores han cambiado.
  - .La confusión entre un conocimiento arqueológico y el monumento o la estructura reales.
  - .La utilización de monumentos o estructuras del pasado con fines simbólicos-ideológicos.

b) (Madagán Recuperado en el 2016), la alteración del patrimonio arquitectónico se conceptualiza desde el campo de la conservación y restauración del patrimonio como: "Las acciones de intervenciones que, incluso bajo la pretensión de conservar un edificio, terminan contribuyendo seriamente a su alteración y, muchas veces, a su definitiva e irremediable destrucción. Se parte, ante todo, de entender que quien decide e interviene sobre el patrimonio arquitectónico monumental, especialista o no es el único mediador entre el pasado y el futuro de ese bien cultural, por lo tanto debe asumir el rol de depositario del testimonio que ha heredado, con la

responsabilidad de transmitirlo a las generaciones futuras, tan autentica e íntegramente como resulte posible”. La destrucción del patrimonio es una creencia muy arraigada que manifiesta que el patrimonio arquitectónico se deteriora por el abandono. Si bien esto es cierto en algunos casos, no siempre es así. A la luz de la experiencia concreta, es posible estimar que cerca del 90 % de las alteraciones y el deterioro producido en el patrimonio arquitectónico de la ciudad de Buenos Aires, al menos en los últimos años se ha debido a las intervenciones. Si bien en algún sentido hay variables técnicas y ambientales que llevan a la degradación- por otra parte natural y en cierto modo esperable- de los materiales y su estado de conservación y por lo tanto, de las tecnología constructivas y de los edificios que estos componen, el degrado, esta mayormente relacionado con el comportamiento de los seres humanos.<sup>13</sup>

c) (Pereda Recuperado en el 2016), reflexiona sobre la destrucción de las áreas historias, realizando un diagnóstico de sus problemas y considera que: “Hay situaciones que periódicamente has sido causa de deterioro o desaparición de patrimonio: los accidentes naturales, las guerras, las modas, en relación con lo que hay que conservar y como conservar. Sin embargo hay otras que se acentúan en el presente, como los efectos perniciosos del desarrollo turístico y de otros sectores de la economía. Pues podemos agrupar las razones del deterioro en:<sup>14</sup>

- Los accidentes naturales y la guerra: A medida que se va incrementando el interés colectivo por su identidad cultural, su

---

<sup>13</sup> “Degradación del patrimonio arquitectónico monumental en el Centro de Huancavelica”- Maestría en arquitectura con mención urbanismo, por Concha Flores Adolfo (2013), menciona la expresión de Madagán Marcelo acerca de la “Degradación de patrimonios arquitectónicos monumentales” (2000).

<sup>14</sup> “Degradación del patrimonio arquitectónico monumental en el Centro de Huancavelica”- Maestría en arquitectura con mención urbanismo, por Concha Flores Adolfo (2013), menciona la expresión de Pereda Araceli acerca de la “Destrucción del patrimonios arquitectónicos monumentales”. Aquí se incluirá la sobre explotación del uso y disfrute por parte de los ciudadanos y la sociedad (2008).

destrucción o su expolio constituyen un objetivo preferente en los enfrentamientos entre grupos humanos.

- La falta de apreciación social: Por su patrimonio, que facilita el expolio o la destrucción de los bienes colectivos.
- Las intervenciones técnicas abusivas: Debidas a criterios generales erróneos sobre que se debe conservar y cómo, o a desconocimiento del comportamiento de los materiales empleados o a la percepción ególatra del agente que realizó los trabajos, supuestamente de conservación o restauración.
- Las intervenciones económicas abusivas y las políticas: Aquí se incluirá lo que se denomina "sobre explotación", es decir, utilización intensiva de los beneficios que reporta el uso y disfrute del patrimonio por parte de los ciudadanos y de la sociedad, lo que supone atravesar la barrera hacia el peligro de destrucción".

d) (Abrin Recuperado en el 2016), que manifiesta: Se trata del desgaste y maltrato de las estructuras físicas que se da como consecuencia de la desinversión, principalmente en mantenimiento, aunque también por las intensificaciones de uso asociado a los procesos de sucesión, por ejemplo cuando las viviendas son ocupada por familia más pobres en condiciones de hacinamiento.<sup>15</sup>

e) (García García Recuperado en el 2016), como característica común, en mayor o menor grado existen trabas al libre acceso al espacio público y sus principales consecuencias devienen en la pérdida de vitalidad de estos y la degradación de sus sistema. Asimismo la proliferación de estas situaciones de privatización más evidente es la que concierne a la instalación de cerramientos u otros dispositivos,

---

<sup>15</sup>"Degradación del patrimonio arquitectónico monumental en el Centro de Huancavelica" - Maestría en arquitectura con mención urbanismo, por Concha Flores Adolfo (2013), menciona a Abrin Erik, acerca de la "Destrucción del patrimonio arquitectónicos monumentales" (2005).

con el fin de controlar y limitar el acceso a determinados espacios públicos<sup>16</sup>.

Esta práctica se justifica habitualmente en dos problemas: la inseguridad de algunos espacios y los abusos de los que objeto (Zara Recuperado en el 2016)<sup>17</sup>, no obstante, es igualmente cierto que a menudo la inseguridad es más un sentimiento que una realidad, una agorafobia urbana cada vez más extendida (Borja Recuperado en el 2016).<sup>18</sup>

- f) (Rodríguez Alomá 2015), cuando el espacio público está degradado, provoca un inmediato rechazo. Si no está bien iluminado, ni hay actividad nocturna que lo anime, será percibido como peligroso y muy probablemente lo sea; si los edificios que lo circundan tienen funciones inapropiadas - talleres ruidosos, almacenes que generan tráfico pesado - o están arruinados, nadie acudirá a ellos para pasar su tiempo libre, interrelacionarse socialmente, o por simple curiosidad. El deterioro generalizado, social y físico, que crea una imagen de abandono y marginalidad, incide desfavorablemente en la percepción del centro histórico y las zonas centrales, acentuándose la tendencia a 'criminalizarles' y mitificarlos como lugares peligrosos. Las posibilidades de intercambio se reducen en gran medida acentuadas por la inseguridad que provoca el ambiente inmediato y por ende aumenta el sentimiento de individualidad. Los vecinos no se conocen, los niños no juegan en la calle ni sus escuelas

---

<sup>16</sup> "Miedo y privatización de los espacios públicos: ¿Hacer o deshacer la ciudad?", Universidad de Sevilla por García García Antonio, adicionalmente menciona un fragmento de "Shopping, place and videntillo: El cerramiento se ha convertido en una de las opciones más generalizada en la gestión municipal, junto a esta aparecen otras más sofisticadas como la instalación de cámaras de vigilancia, que promueve la metamorfosis de ciertos espacios públicos en espacios defensivos" de Miller.D, Londres (1998).

<sup>17</sup>Zara.D "El espacio público en la configuración de la nueva ciudad: La escala metropolitana y territorial" en I seminario la configuración del espacio público, junta en Andalucía, Granada;(1994).

<sup>18</sup>Borja.J "Ciudadania i espai Públic" (1998).

quedan en el barrio. La vida se hace de puertas para adentro, coartándose la socialización<sup>19</sup>.

#### 4.1.2.3 Teoría sobre la conservación de patrimonios industriales:

- a) (Iturria, y otros Recuperado en el 2016)<sup>20</sup>, el objetivo fundamental de una obra de intervención consiste en comunicar el significado de un bien. Las acciones de restauración, preservación, conservación, reutilización o ampliación caben dentro del término, por lo tanto cualquier accionar en pos de la defensa del patrimonio refiere a un estadio de intervención. Pero “todo problema de intervención es siempre de interpretación”.

En este contexto, las preexistencias que deben conservarse son aquellas a las que se otorga valor patrimonial que, como “signos”, posibilitan la decodificación de su historia y significado. En relación al patrimonio industrial, los documentos estudiados mencionan los conceptos de autenticidad, reversibilidad, consolidación, refuncionalización y puesta en valor.

Entre las acciones más destacadas se encuentra la conservación, por la cual se asegura la estabilidad y estanqueidad de un bien mediante “el conjunto de actos de prevención y salvaguarda dirigidos a asegurar una duración tendencialmente ilimitada del objeto considerado”. Por su parte, el documento de Nara sobre autenticidad plantea que la conservación “comprende todas las operaciones dirigidas a entender una obra, a conocer su historia y su significado y a asegurar la perdurabilidad de los materiales y, eventualmente, su restauración y su puesta en valor”.

---

<sup>19</sup>“El espacio público, ese protagonista de la ciudad”, Universitat Oberta de Catalunya por Rodríguez Alomá Patricia, también menciona a Fernando Carrión quien comenta: A mayor deterioro del patrimonio mayor sentimiento de inseguridad y si se incrementa la inseguridad, habrá mayores externalidades negativas para la conservación.

<sup>20</sup> 2do. Congreso Iberoamericano y X jornada “Técnicas de restauración y conservación del patrimonio “con la Teoría de la conservación: Preceptos internacionales aplicados al estudio de obras de referencia dentro del patrimonio industrial, realizada por la comisión de investigadores de la provincia de Buenos Aires (Universidad Nacional de la Plata) en la que participan: arq. Vanina Iturria, Arq. Susana Tuler, Arq. Nora Ponce, Arq. Emilio Sessa (recuperada en el 2016).

### 4.1.3 Base histórica

#### 4.1.3.1 Evolución sobre la conservación del patrimonio industrial en el mundo:

Según (López 2014)<sup>21</sup> manifiesta la secuencia de como el patrimonio industrial se convierte importante para su conservación:

- a) Gran Bretaña, cuna de la revolución industrial fue escenario del primer reconocimiento del patrimonio industrial, a través del Council British Archaeology, el cual creó en 1959 un comité especial para preservar los monumentos industriales. En 1971 nace la primera organización para la defensa de la arqueología industrial, que celebraría su reunión inaugural en York en 1972, finalmente en 1978 se crea el TICCIH (The International Comité for the Conservation of the Industrial Heritage), comité encargado de estudiar, inventar, conservar y difundir el patrimonio industrial, además de fomentar la relación entre las personas interesadas en esta materia a nivel internacional.

Posiblemente la iniciativa de recuperación de patrimonio industrial que goza de un mayor reconocimiento internacional es Ironbridge Gorge Museum, emplazado en el valle del río Severn, región que se convirtió en principal centro productor de hierro de toda Gran Bretaña.

En 1959, los propietarios de la fundición de Coalbrookdale, animados por un historiador local, descubrieron el horno donde, por primera vez, se utilizó para difundir el hierro en 1709.

En 1968 la recién creada fundación del Museo del Valle de Ironbridge, se hizo cargo de este proyecto de difusión cultural y comenzaron a restaurar el viejo puente de hierro de fines del siglo XVII, así como un pueblo típico de la época victoriana, con sus pozos de hulla, forjas y ladrillares. También se transformaron en museos la fábrica de cerámica de Jackfield y la de porcelana de Coalport, además se

---

<sup>21</sup> <http://imgbiblio.vaneduc.edu.ar/fulltext/files/TC116546.pdf>. Recuperada en el 2016.

restauraron dos caserones de la familia Darby y varias viviendas obreras. En 1983 se inauguró un museo de la ciencia y la industria que incorporó la estación de pasajeros más antigua del mundo de 1830.

- b) España, se industrializó de forma desigual, lo que explica que sean las regiones donde más se asentó la industria las mismas que conservan mayor patrimonio y en las que existe mayor número de asociaciones dedicadas a esta tarea, como ocurre en Andalucía, Asturias, Cataluña, Comunidad Valenciana, Galicia y País Vasco.
- c) Portugal, al igual que España, se industrializó de manera tardía y desigual, destacan tres centros de gran importancia: el eje norte entre Porto y Braga, la región y ciudad de Lisboa y Aveiro. Existe en Portugal la asociación (APPI) la cual gestiona actividades y proyectos, denuncia agresiones y pone en valor su patrimonio industrial.
- d) Perú, desde el 2004 funciona el comité peruano de conservación del patrimonio industrial-COPECOPI, cuyos objetivos son la conservación, promoción y difusión del patrimonio industrial peruano. El COPECOPI se formó luego de la celebración de Lima, el IV Coloquio Latinoamericano sobre rescate y preservación del patrimonio industrial, en julio del 2004. Este evento, organizado por el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) y el Museo de la Electricidad de ELECTROPERU, contó con el apoyo de comité Chileno del TICCIH y el Comité Mexicano para la conservación del patrimonio industrial, y fue trascendental para que un grupo de participantes nacionales se abocara en la misión de crear una organización de esta nacionalidad para su conservación.

#### 4.1.3.2 Reseña histórica del patrimonio ferroviario industrial en Perú:

- a) (Valdivieso 2009), Los ferrocarriles en el Perú, han constituido la revolución del transporte en el Perú el siglo XIX, en efecto han tenido una época de esplendo en el pasado, sin embargo la realidad nacional ha evolucionado con mayor celeridad que el mantenimiento y desarrollo de esta forma de transporte, no es ninguna coincidencia que la mayor parte de los ferrocarriles en el Perú, ya no operen.

Según Basadre en la historia de los ferrocarriles llama al auge de su construcción o sea durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera del XX la “lamentable historia” de los mismos. Dice además Basadre al respecto: Los ferrocarriles en su mayor parte no llegaron a ser concluidos en los plazos estipulados y suscitaron complejos problemas alrededor de su financiación, o de su administración o de su terminación.<sup>22</sup>

De los pequeños hasta los más grandes, pasando por los quiméricos al Maraón, al Ucayali y Madre de Dios, tienen su historia y sus anécdotas, podríamos hablar de arqueología ferroviaria, desde que se iniciara la primera línea férrea allá por 1851 hasta que llegó a más de 4,500 kilómetros la red ferroviaria, mucho hay que decir.

La historia de los ferrocarriles en el Perú está unida a la historia misma del país, es indelible, los trenes marcaron época y contribuyeron en forma definitiva a su consolidación en los buenos y malos tiempos. En la guerra con Chile fueron destruidos más de 500 km de líneas, de un total de 1,500 que había en 1877, se alcanzó otra vez dicha longitud recién en 1910.

Hubo presidentes que se preocuparon mucho por dotar al Perú de un sistema ferroviario acorde a las necesidades y al progreso que el país requería. Castilla, por supuesto el iniciador, después Balta, los Pardo,

---

<sup>22</sup> “Congreso de la República del Perú”, oficial mayor doctor José Abanto Valdivieso: Proyecto de ley 2973-2008-CR, Proyecto que declara de necesidad y utilidad pública la construcción de ferrocarril Tirapata-Puerto Maldonado-Iñapari, Lima 10 de febrero (2009).

Piérola y Leguía figuran entre los gobernantes que más hicieron por este rubro. Puede decirse que hasta 1930 se construyeron ferrocarriles en el Perú. Desde esa fecha se detuvo su desarrollo y empezó su declinación. Las estaciones ferroviarias más importantes fueron las del norte por su salida al mar, entre las cuales están:

- La estación de Tacna (1856)
- La estación de Puerto Eten (1867)
- La estación de Callao (1870)
- La estación de Arequipa (1871)
- La estación de Trujillo (1871)

Siendo la más antigua la de Tacna, seguida la de Puerto Eten.

#### **4.1.3.3 Reseña histórica de la Estación Ferroviaria de Puerto Eten:**

- a) (Soto Rumiche 2015), existen diversas documentaciones históricas que dan fe sobre la historia del puerto y el uso de la antigua estación ferroviaria de dicho distrito. Estas fuentes se hallan en diversos libros extraídos de la biblioteca municipal de Chiclayo, el archivo regional de Lambayeque y de la municipalidad de dicho distrito.

Se han obtenido diversas informaciones de suma importancia en cartas u diarios, como lo son el Diario de los debates de la Cámara de Diputados, 1872 y El boletín de guerra del pacífico y en los escritos del Sr. Simón Camacho, recopilador de información sobre los ferrocarriles y la gestión que se ha venido realizando contemporáneamente a su época, en estos tres libros se hace mención de manera detallada, la función de los ferrocarriles y los propietarios. Es curioso, mencionar que dicha antigua estación fue un testigo silencioso de la guerra del pacífico.

Las primeras referencias bibliográficas obtenidas sobre las actividades realizadas en el puerto de Eten, más aún de la antigua estación ferroviaria datan a partir de 1868, cuya fecha, el 7 de julio, hace mención del fin de una disputa ocasionada sobre los dos

concesionarios ferroviarios de Lambayeque, Pimentel - Chiclayo y Etén – Ferreñafe, resultando a favor del D. José Antonio García y García, como el propietario de la “Compañía del Ferrocarril de Etén” y también a favor D. Juan Cossio para el ferrocarril Chiclayo – Pimentel.

En esta resolución, el Ministro Señor Ferreyros dictaminó que a *“fin de evitar retardos en la construcción de las vías férreas, se resuelve por punto general que los concesionarios de los ferrocarriles que se emprendan en la República, se obligarán a pagar la multa de 1 por ciento mensual sobre el capital de la empresa, siempre que no las comiencen o concluyan en los términos fijados para ellos en sus respectivas contratas”*<sup>23</sup>. Cabe mencionar que en la situación de la mayoría de concesionarios de los ferrocarriles, situación del ferrocarril Etén – Ferreñafe, dicha resolución no se llevó a cabo en ninguna de las situaciones, debido a que cada empresa establecía la modalidad de contrato con el estado.

El ideal de la línea ferroviaria que unía el Puerto de Eten a Ferreñafe, fue más complejo de lo previsto, se pensaba en grande, en unir diversos sitios aldeanos, como lo era Eten, Monsefú, Chiclayo y Lambayeque, más aún, la realización de ramificaciones no se hizo esperar, se planteó la unión de las grandes azucareras y haciendas del lado oeste de la ciudad, como lo son Tumán, Pátapo y Pucalá. Esta información es reforzada por un escrito proveniente de Trujillo, cuyo prefecto de la Libertad, con fecha el 30 de diciembre de 1870, se dirige hacia el señor Ministro de Obras públicas señor Coronel Santa María:

*“Con la mayor actividad se trabaja en la obra del ferrocarril del Puerto de Eten a Ferreñafe, que tendrá sus estaciones en Eten, Monsefú, Chiclayo y Lambayeque”.*

---

<sup>23</sup> Extraído del libro “El ferrocarril de Arequipa, Una Historia Documentada, editado por el gobierno peruano, del autor Simón Camacho” originalmente impreso en 1871 por la Imprenta del Estado en Lima para la inauguración de la referida vía en el mencionado año.

Este avance industrial y el anhelo de querer posicionar a la región en una ciudad económicamente emergente y competitiva con los grandes puertos, Puerto Eten deseaba dicha jerarquía. Pero este anhelo también surge por una segunda necesidad, de querer ofrecer a la región otro puerto de gran magnitud que compita directamente con el puerto de Pimentel, que aún no gozaba con el grado de Puerto mayor pero el Puerto de Eten era considerado una categoría inferior (Puerto menor). Dicha acción se ve expuesta en el siguiente relato referente a la acción in situ de la empresa “Compañía del ferrocarril de Eten” y como llegaron a desafiar las adversidades de un puerto difícil en su geografía:

*“En la actualidad se construye también la estación del puerto, que está nivelada, con algunas habitaciones para empleados concluidas, y trabajándose el almacén para carga, oficina y casa”.*

La actividad se hacía ardua a medida que transcurría el tiempo, pues el empeño de los empresarios de la “Compañía del Ferrocarril de Eten” ya habían propuesto un cierto determinado tiempo para concluir las obras, en este sentido, se estimó que las locomotoras estarían recorriendo los fértiles campos del oeste lambayecano a mediados de 1872, asegurando que quedaría abierta al público el día 1º de Julio de dicho año.

El trabajo más dificultoso para los empresarios fue la manera de facilitar la ruta de las locomotoras de la estación de Puerto Eten hacia el muelle, debido que era necesario realizar un camino que atravesase un cerro, cuyas medidas oscilan entre los 2,800 pies de largo por 0. A 95 pies de profundidad. Se provisiono de un previo enrielado, bajo la

supervisión del director Mr. Parker contratista de la empresa, y cuya obra fue asesorada por el ingeniero Mr. Heatg.<sup>24</sup>

Sobre la situación de las estaciones de la Compañía, se tiene conocimiento sobre ocho edificios para aquel objetivo, dispersos en Puerto Eten, Monsefú, Chiclayo, Lambayeque, Pomálca, Combo y Ferreñafe. Según el escrito del Peruano, la estructura de dichas edificaciones estaban acorde a las exigencias de los empresarios, siendo considerados cómodos, elegantes, sólidos y de la capacidad necesaria para el objeto a que esta destinados.

En lo que concierne a la estación central de Puerto Eten, su estructura fue compleja y completa a su vez, debido a que dicho edificio alberga distintos departamentos para diversas funciones, tanto para lo administrativo, deportivos, talleres de herrería, fundición y carpintería, hospital y alojamiento de empleados.<sup>25</sup>

Uno de los mayores reconocimientos que se le otorga a dicha Compañía, más aún por el sacrificio que significo en su época fue la adquisición de las locomotoras, coches y carros, siendo estas las primeras de la fábrica Rogers Paterson (Estados Unidos), siendo las mejores de la época, y logrando un mayor desarrollo en la región por la calidad de dicha maquinaria.

Después de haberse concluido la guerra con Chile, se trató de reorganizar el comercio exterior y por ende reinstaurar las funciones mercantiles de los puertos mayores (Eten y Pimentel), por lo que se dispuso que las aduanas de ambos puertos utilicen los aranceles de aforos que tenían vigencia en el Perú.<sup>26</sup>

A partir de aquel entonces, el puerto mayor de Eten ha mantenido una participación activa en el comercio lambayecano, favoreciendo

---

<sup>24</sup> Simón Camacho. El ferrocarril de Arequipa: historia documentada de su origen, construcción e inauguración. Lima. Imprenta del Estado. 1871. PP. 55 – 60.

<sup>25</sup> García y García, J. (1 de febrero de 1872). Compañía del ferrocarril de Eten .Boletín Oficial El Peruano. P. 228.

<sup>26</sup> Circular del Pref. B. García Urrutia, 30 – VII – 1883, ARL, Serie prefectura.

a la exportación de los productos de las haciendas, sin lugar a duda la gestión de la compañía fue útil para posicionar a Lambayeque en una de las regiones de mayor importancia del País.

#### **4.1.3.4 Evolución del espacio público:**

a) (Bourdieu 2012)<sup>27</sup>, cuenta que los espacios públicos surgen al mismo tiempo que el ser humano comienza a asentarse en comunidades sedentarias, en la llamada Revolución Neolítica. Ya desde ese período comienzan a gestarse las bases de lo que hoy conocemos y llamamos espacio público; y su funcionamiento como tal se observa a medida que las relaciones sociales y la especialización del trabajo se multiplican y van adquiriendo mayor complejidad.

Es así que los caminos y luego las calles, concebidas históricamente para delimitar y organizar la propiedad privada, así como para dividirla de la pública; y los espacios intersticiales que quedaban libres, sin edificar; adquieren connotaciones que tienen que ver con las necesidades naturales, sociales y culturales de los hombres para relacionarse entre sí, circular y acceder a las demás edificaciones y estructuras de la ciudad. Un hecho fundamental en el origen y desarrollo de los espacios públicos sería la aparición del comercio, en el momento en que las ciudades comienzan a producir excedentes en la producción.

De esta manera, con la creciente necesidad de intercambios constantes de mercadería, se empiezan a utilizar los caminos y los espacios remanentes entre las edificaciones, otorgando nuevas

---

<sup>27</sup>“Orígenes y evolución del espacio público: Desafíos y oportunidades para la gestión urbana actual”, Jorge Omar Amado Licenciado en Urbanismo y diplomado en ciencias sociales por la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS), Buenos Aires-Argentina, menciona a Pierre Bourdieu como clave de la evolución del espacio público,(2012).

funciones a los lugares comunes y generando tanto espacios de circulación como de comercio, de ocio, de relaciones varias y de socialización. Así es que también surge el rol del Estado debido a la necesidad y el deber de velar por la protección de esos espacios públicos, para garantizar su destino al uso común y satisfacer las necesidades de la ciudad.

Con el tiempo, se observa como estos espacios se diversifican y comienzan a responder a nuevas demandas y a actividades cada vez más diversas y complejas que se desarrollan en la ciudad, a la vez que se van transformando en productores y estructuradores de la trama urbana. Es así que la creación de espacios libres de carácter público forma parte de la historia de las ciudades desde sus comienzos. El ágora y el teatro griego, el foro y los grandes espacios e infraestructuras del Imperio Romano, son clara muestra de la necesidad y la intención de las sociedades clásicas por constituir escenarios de expresión de ideales compartidos en los cuales cada individuo desarrolla su persona y a la vez reivindica su pertenencia a un grupo determinado.

Si bien la historia nos muestra en mayor medida los aportes de los pueblos de Europa Occidental, formas de organización social avanzada y construcciones análogas pueden encontrarse en muchas otras civilizaciones a lo largo y a lo ancho del globo (egipcios, incas, mayas, fenicios, persas, etc.).

Luego, en la época medieval, los espacios públicos respondieron sobre todo a cuestiones religiosas, observándose la construcción de grandes templos y otros edificios públicos en las plazas centrales de las ciudades fortificadas. El sentimiento y la necesidad de congregación y expresión ciudadana de la sociedad continuaban presentes; observándose también la permanencia del comercio así como también diversas actividades sociales que tenían lugar en la

plaza. Los caminos de circulación internos y las rutas de comercio también eran espacios de importancia para las sociedades feudales. A fines del siglo XIX, en plena Revolución Industrial europea, los espacios públicos, en particular los espacios verdes, fueron planteados como lugares e instrumentos ideales para la promoción de la salud en oposición a las pésimas condiciones de trabajo en las industrias y el desbordante crecimiento de las ciudades, con la consecuente generación de barrios obreros de altas densidades y escasas condiciones de salubridad.

Luego, a mediados del siglo XX importantes pensadores de todo el mundo resaltaron las funciones sociales y estéticas de los espacios verdes públicos al destacarlos como elementos fundamentales y necesarios dentro de la trama urbana construida. Luego del retraimiento del Estado observado en los años 90 y el consiguiente abandono de las infraestructuras y bienes públicos, en manos de capitales privados; hoy los espacios públicos son nuevamente reconocidos como elementos centrales de la estructura de la ciudad, y más allá de los beneficios sociales y ambientales, constituyen una herramienta urbanística y un instrumento vital para la renovación y recuperación del espacio urbano, la calidad de vida, la generación de valores culturales, la extensión de infraestructuras, el estímulo a la inversión y al mercado inmobiliario.

La mayoría de los autores contemporáneos que analizan estos temas consideran que en los últimos años el espacio público de la manera que fue (y en muchos casos aún es) entendido en las ciudades tradicionales y modernas está sufriendo una serie de transformaciones que le brindan un carácter totalmente distinto al de otras épocas, reproduciendo los intereses del capital en un contexto socioeconómico global donde prima el individualismo por sobre lo social y los intereses privados por sobre los públicos.

La tendencia a la privatización de los espacios así como la intervención urbanística para destinarlos a las fracciones más pudientes del mercado consumidor provoca segregación, aislamiento e inaccesibilidad para algunos sectores de la comunidad. En este sentido, dicha tendencia no sólo ha contribuido a mermar la participación del espacio público en la conformación de una identidad colectiva, sino que también, por su vaciamiento, ha generado un marcado aumento en la inseguridad, perdiendo así la utilización activa y la significación de esos espacios.

Con estas ideas intentamos advertir que la reivindicación de los espacios públicos y demás espacios urbanos tradicionales no quiere decir que la ciudad y sus habitantes deban permanecer estáticos e indiferentes al paso del tiempo, a las transformaciones y a la evolución que ello implica; sino que ante la invasión de nuevos procesos que atentan contra la democracia, la vida en sociedad, el bien común, la igualdad y la accesibilidad; consideramos que se debe tomar ciertos recaudos desde una planificación política y urbana.

## 4.2 MARCO REFERENCIAL

### 4.2.1 Proyectos de tesis

#### 4.2.1.1 Rehabilitación los sonidos de la fábrica industrial Peñarroya en España:

##### a) Situación actual:

El proyecto se ubica en la serranía Cordobesa, en el valle del Guadiato, es un gran paisaje configurado por la revolución industrial.<sup>28</sup>

La problemática nace de la contaminación territorial y ambiental que genera el abandono del conjunto industrial que producía sustancias químicas como plomo, cinc, sulfúrico y superfosfatos, como también la degradación del patrimonio.

El proyecto consta de varias piezas industriales dispersas en todo el territorio, para lo cual se identificó que piezas han desaparecido como se aprecia en la imagen N°01:

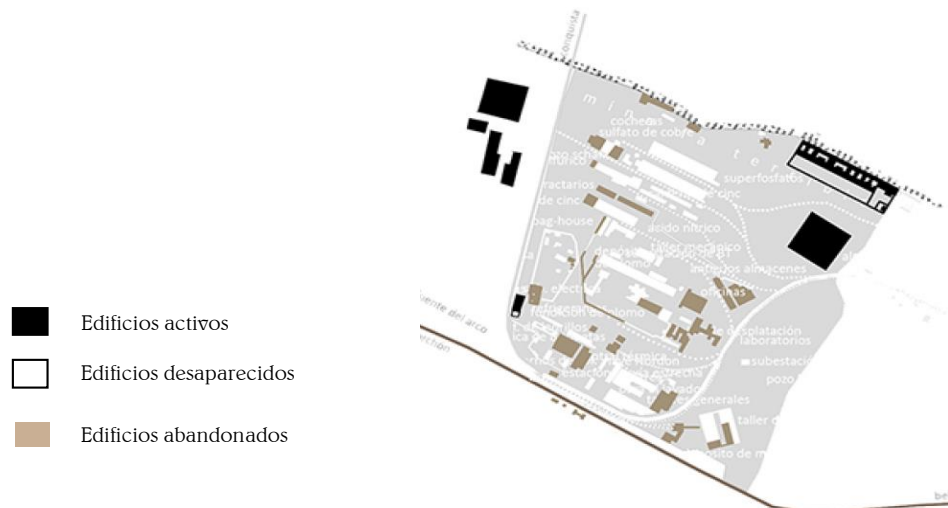


Imagen N° 1. Situación actual de la ex fábrica Peñarroya-España.

<sup>28</sup> XII Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo, PEL0101 – Los Sonidos de las Fábricas: Espacio de creación y promoción de la música contemporánea y experimental, Gobierno de España. <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>

**b) Estrategias:**

- Red peatonal: En el conjunto existió una red ferroviaria y caminos peatonales que conectaba los bloques del conjunto, a los cuales se les domina huellas y caminos, estas serán convertidas en redes peatonales que se abren a espacios de esparcimiento, como se muestra en la imagen N°02:

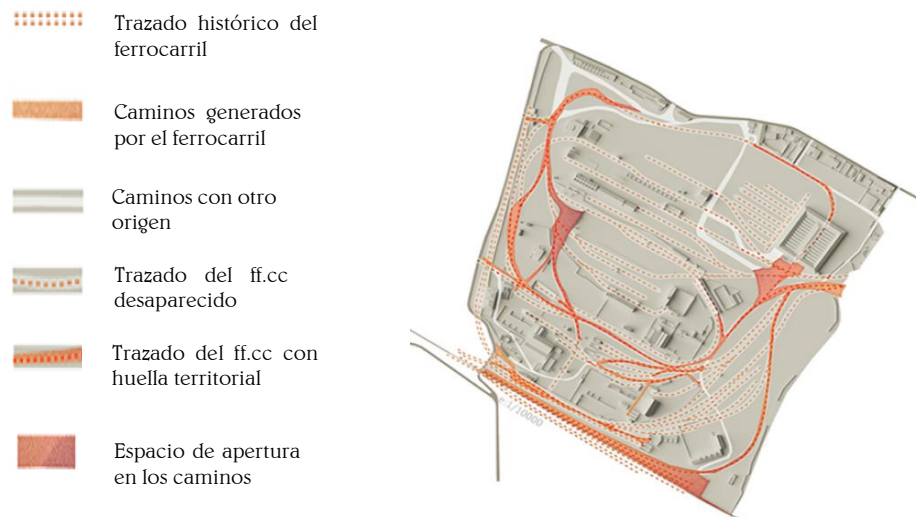


Imagen N° 2. Huellas y caminos de la ex fábrica Peñarroya-España.

- Conservación de edificios: Con el fin de preservar el patrimonio se reconoce que edificios están en un buen estado o el grado de daños patológicos que posee según imagen N°03, seguido a ello se reconoce el tipo de intervención (restauración, demolición, etc.) por edificio, imagen N°04:



Imagen N° 3. Grado de daños de la ex fábrica Peñarroya - España.

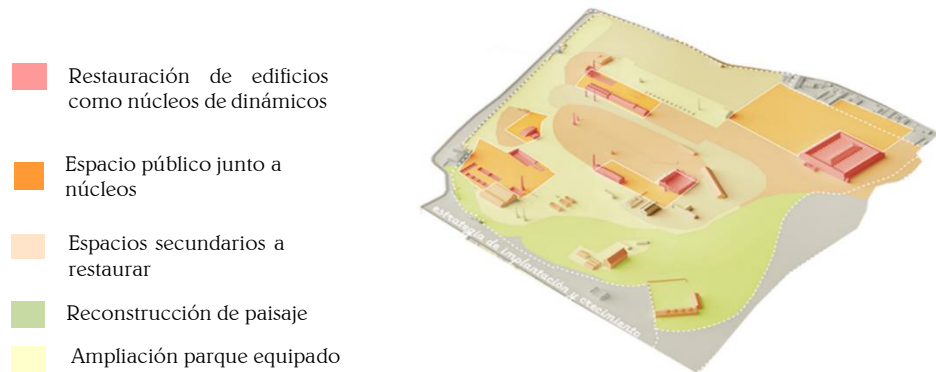


Imagen N° 4. Tipo de intervención en la ex fábrica Peñarroya - España.

**c) Programa arquitectónico:**

Para designar la distribución de ambientes, es necesario conocer que función cumplía cada bloque cuando aún funcionaba, como se aprecia en la imagen N°05 y N°06:



Imagen N° 5. Funciones antiguas de la ex fábrica Peñarroya - España.



Este proyecto se centra en recuperar la memoria histórica de la ciudad realizando lo menos posible intervención en sus piezas y generando y mejorando el espacio público que conecta a todo el conjunto y se generen actividades temporales al aire libre, apreciándose en la imagen N°07,08 y 09.

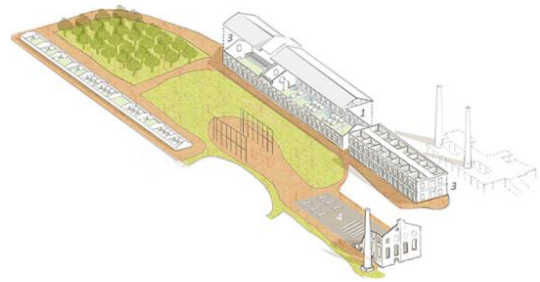


Imagen N° 7. Talleres generales en la ex fábrica de Peñarroya - España.

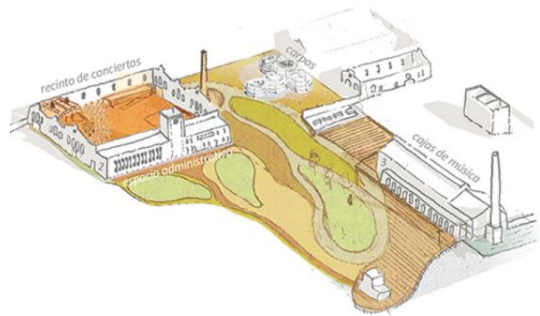


Imagen N° 8. Área de refractarios en la ex fábrica de Peñarroya - España.

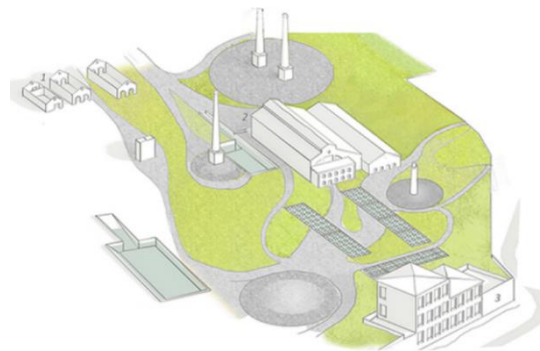


Imagen N° 9. Área de talleres de vagones en la ex fábrica de Peñarroya - España.

En todo el conjunto industrial se busca que las actividades se relacionen con el exterior, realizándose actividades temporales, en algunos casos el espacio público se configura por hitos que son representados por antiguas chimeneas.

#### 4.2.1.2 Rehabilitación de antigua fábrica Tormes en España:

##### a) Situación actual

El proyecto se ubica en la ciudad de Salamanca, siendo la industria más antigua de la ciudad, la parcela tiene una superficie de unas 10 Ha y está ocupada por un conjunto de edificios industriales que se elevan sobre un talud natural en la ribera del Tormes, muy cerca del centro histórico. El deterioro progresivo que se está produciendo ha llevado a dejar los terrenos como baldíos con continua contaminación del suelo, acuíferos y la pérdida del patrimonio<sup>29</sup>.

Imagen N° 10. Talleres de vagones en la ex fábrica de Peñarroya.

Elevación

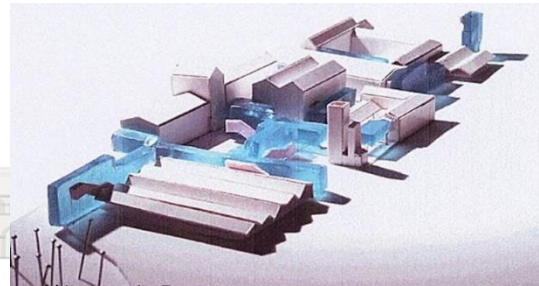
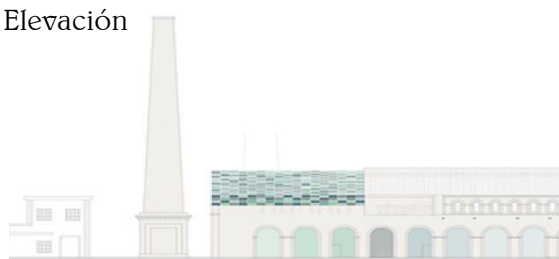


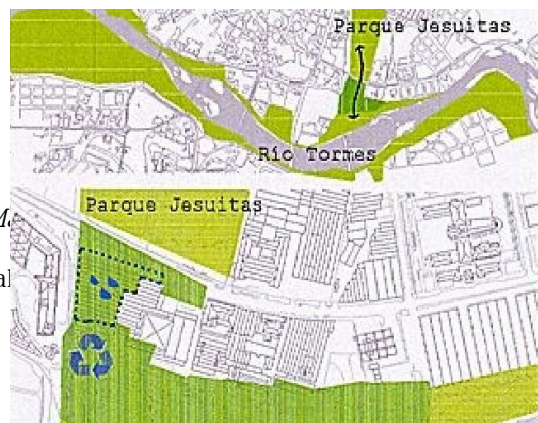
Imagen N° 11. Nueva elevación de talleres en la ex fábrica de Peñarroya.

Imagen N° 10. Maqueta de rehabilitación de la antigua fábrica Tormes - España.

##### b) Estrategias

Recuperación de la ribera industrial Tormes y conexión con el parque de los Jesuitas, que se consigue mediante la extensión de dicho parque hacia la ribera con la demolición de antiguas naves en ruinas, según imagen N°11:

□ Área cultural



<sup>29</sup>Rehabilitación de la Fábrica de Mirat por Marta Bueno M.

[http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case\\_fm\\_sal](http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case_fm_sal)

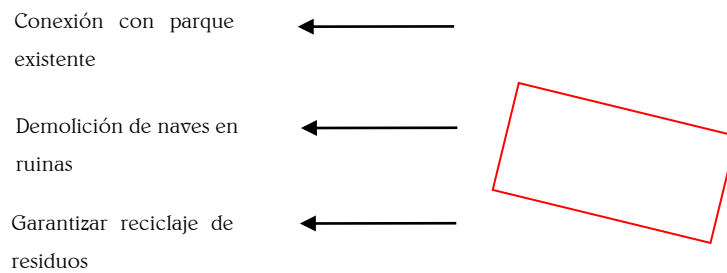


Imagen N° 11. Estrategia 01 Recuperación de la ribera.

Recuperación del patrimonio y la puesta en valor de la zona, reutilizando las preexistencias con buen grado de conservación y minimizará la demolición de elementos existentes e insertándolas de actividades de acuerdo al tejido urbano cultural, según imagen N°12:

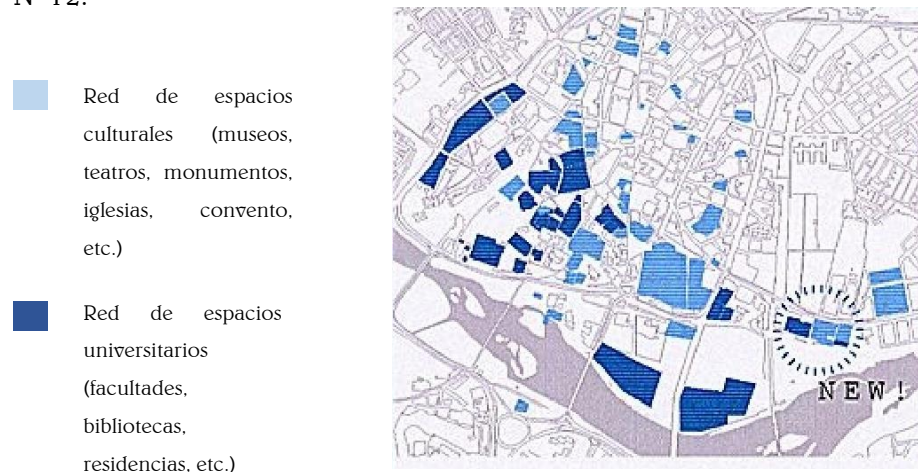


Imagen N° 12. Estrategia 02 Recuperación del patrimonio.

Supresión de todas las barreras existentes, mejorando la conexión con la ciudad, para ello se propone la reutilización del trazado ferroviario como tranvía acompañado con una vía peatonal y un carril bici, establece como prioridades la utilización de energías renovables, la reducción de las pérdidas a través del cerramiento mediante aislamientos adecuados y la disminución de los aportes energéticos a partir de sistemas pasivos que permitan no obstante alcanzar el confort necesario. Según imagen N°13:

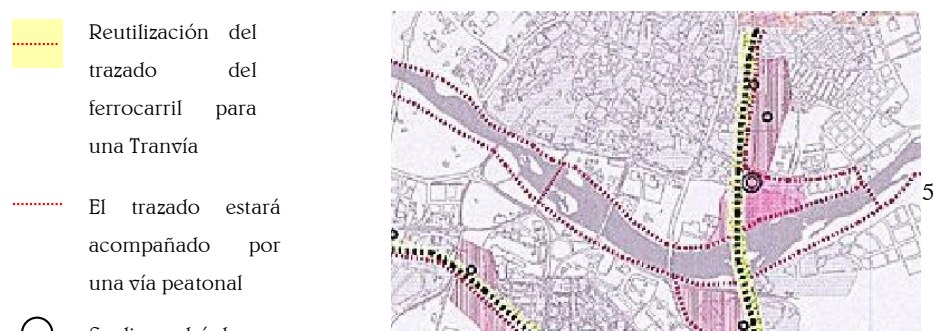


Imagen N° 13. Estrategia03.Suspension de barreras.  
**c) Programa arquitectónico**

Para el programa se seleccionó que piezas serán sustraídas, ver en imagen N°14, para proceder a los presentes ambientes: Expo bodegas, biblioteca, auditorio, oficinas, jardín, museo exposición, cafetería, recepción visitante, exposición, talleres artísticos, sistemas de coberturas de piezas en ruinas, como se observa en la imagen N°15, finalizando con algunos ambientes complementarios: Aulas, coberturas y residencia en imagen N°16:

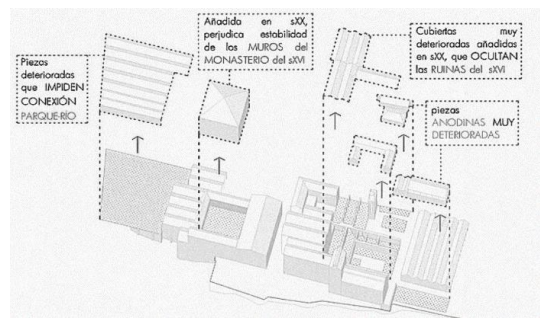


Imagen N° 14. Sustracción de piezas -demolición.

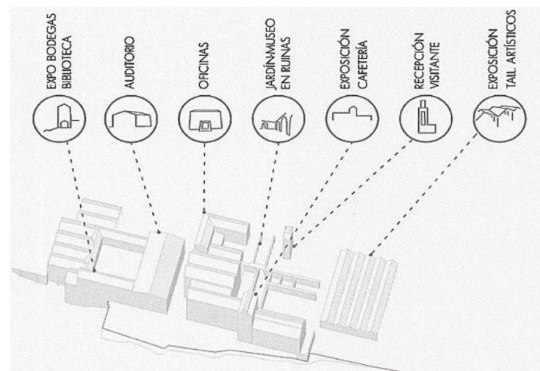


Imagen N° 15. Conservación de naves y uso actual.

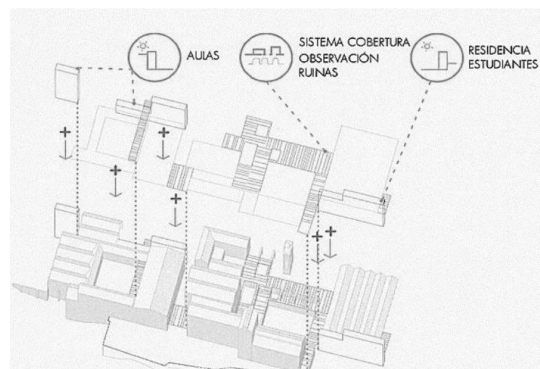


Imagen N° 16. Espacios necesarios para complementar el programa.

#### 4.2.1.3 Rehabilitación de antiguo frontón Betis en España:

##### a) Situación actual:

El proyecto se ubica en la ciudad de Sevilla (España) en una antigua nave industrial que tiene como contexto la ubicación de un colegio, espacios públicos y casas colindantes.<sup>30</sup>

El problema nace por la degradación del contexto del patrimonio, se detectó invasión de viviendas, espacio público que se ha convertido en peligro para los usuarios.

##### b) Estrategias:

Las estrategias Se resumen en tres pasos las cuales se aprecian en la imagen N°17,18 y 19:

Mantener las viviendas que ocuparon las gradas.



Imagen N° 17. Invasión de viviendas en frontón Betis - España.

Conectar con el espacio público, utilizando el almacén trasero.



Imagen N° 18. Almacén trasero de antiguo frontón Betis - España.

<sup>30</sup>GON0116-Rehabilitación del antiguo frontón Betis. Biblioteca y ampliación del C.E.I.P maestría Isabel Álvarez- <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/portfolio/gon0116-rehabilitacion-del-antiguo-fronton-betis-biblioteca-y-ampliacion-del-c-e-i-p-maestra-isabel-alvarez/>

Ampliar el colegio existente, compartiendo nuevos espacios.



Imagen N° 19. Colegio cercano al antiguo frontón Betis - España.

**c) Propuesta arquitectónica:**

Así mismo se analizaron las necesidades de las personas que bien en los alrededores como se aprecie en el siguiente diagrama N°01:

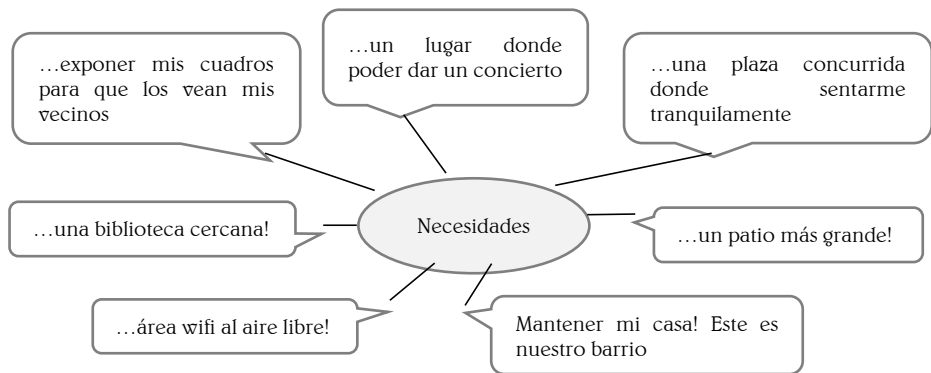


Gráfico N° 1. Necesidades del usuario en antiguo frontón Betis – España.

El proyecto cuenta con cuatro niveles, para ello se plantea también un patio invernadero en el último nivel y lucernarios para la ventilación e iluminación, los ambientes son los siguientes: (1) Aseo, (2) aulas informáticas, (6) vestíbulo, (7) área de periódicos revista y préstamos, (8) área de jóvenes, (9) máquinas dispensadoras, (10) cuarto de instalaciones y (12) almacén.

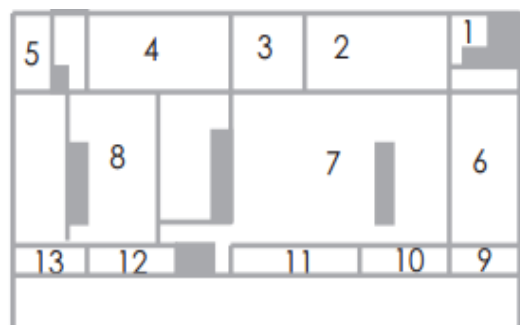


Gráfico N° 2. Distribución de ambientes en antiguo frontón Betis - España.

#### 4.2.2 Proyectos ejecutados

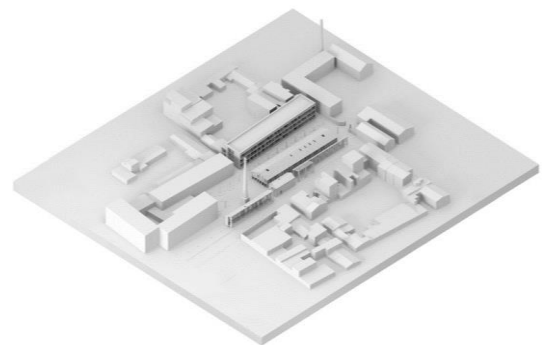
##### 4.2.2.1 Rehabilitación de espacios urbanos de Can Ribas en España:

###### a) Datos generales:

- Arquitecto : Jaime Ferrer Forés
- Ubicación : La Soledat, Palma de Mallorca, España
- Colaboradores : Yolanda Ortega Sanz, María Alemany Perelló, Jaime Ferrer Forés, Yolanda Ortega Sanz, Talleres Cortada
- Área : 287.0m<sup>2</sup>
- Año : 2005

###### b) Descripción:

La revitalización de un barrio y la preservación de los elementos del patrimonio industrial son los objetivos de este proyecto urbano que se llevó a cabo en el barrio de La Soledat de Palma, Mallorca. El proyecto consiste en la ordenación general del conjunto industrial, espacios públicos y la plaza de Can Ribas, la consolidación y rehabilitación del patrimonio industrial y las futuras viviendas sociales. Al estar organizada como un recinto cerrado, la fábrica de Can Ribas se había convertido en una barrera que dividía el barrio de la Soledat en dos<sup>31</sup>. En la imagen N°20 se aprecia la maqueta de la propuesta general:



---

<sup>31</sup>Arch Daily - Jaime Ferrer Forés - Can Ribas , publicado el 11 de junio 2013  
<http://www.archdaily.pe/pe/02-267941/can-ribas-jaime-j-ferrer-fores>

Imagen N° 20. Maqueta de master plan de la plaza Can Ribas.

**c) Estrategia proyectual:**

La propuesta de reestructuración pretende abrir el recinto industrial al barrio. El proyecto consiguió recuperar los elementos patrimoniales de mayor valor integrándolos en una nueva propuesta urbana.

El proyecto, en una primera fase, da respuesta a todas las necesidades funcionales requeridas: espacios públicos, patrimonio, accesibilidad, colectores de aguas pluviales, iluminación, integración de mobiliario urbano, infraestructuras de servicios, comunicación viaria y la vegetación, compuesta por especies que muestran el cambio a través de las estaciones.

En una segunda fase se ejecutarán los bloques de vivienda y la rehabilitación de la nave principal de la fábrica como centro cívico.

**d) Planimetría e imágenes:**

En su programa encontramos un centro de interpretación (1), talleres (2), aulas (2), biblioteca (2) y residencial (3), como se aprecia en la imagen N°21:

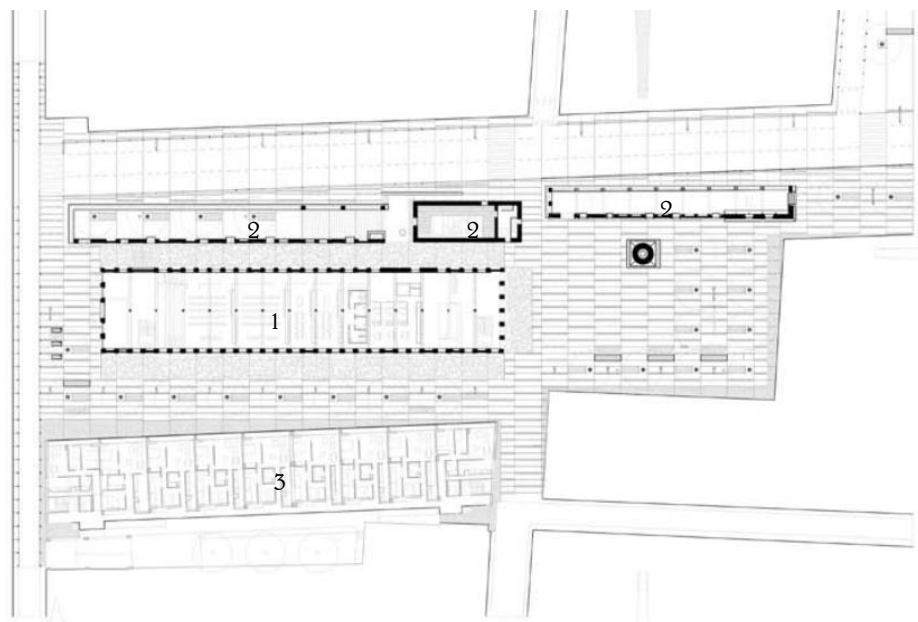


Imagen N° 21. Plano planta de la plaza Can Ribas - España.

La incorporación de la media nave, el pabellón de las calderas y el muro de mares de otra de las naves permite reconocer el valor de conjunto industrial formado por diferentes pabellones que albergaban las diferentes etapas de la producción textil.

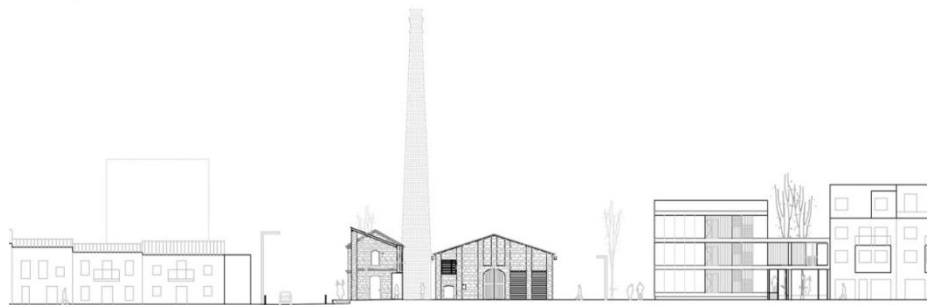


Imagen N° 22. . Elevación transversal de la plaza Can Ribas - España.



Imagen N° 23. Elevación longitudinal de la plaza Can Ribas - España.

Un sistema de espacios públicos, que unidos por la continuidad del pavimento y las plataformas, sirve para crear una conexión visual y física entre la nueva calle Brotad y los elementos históricos de la fábrica de Can Ribas generando un espacio público más rico, más complejo, parte de ello se muestra en la imagen N°24:



Imagen N° 24. Espacio público y patrimonio de la plaza Can Ribas - España.

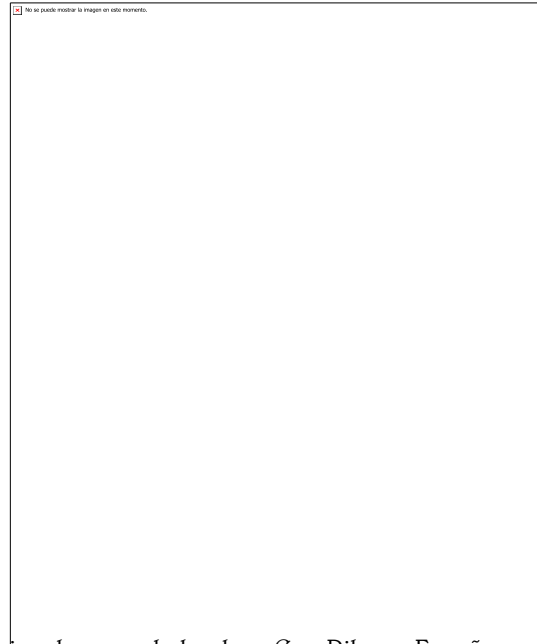


Imagen N° 25. Interior de nave de la plaza Can Ribas – España.



Imagen N° 26. Muro de antigua nave plaza Can Ribas – España.



Imagen N° 27. Corredor peatonal Can Ribas - España.

#### 4.2.2.2 Rehabilitación de antigua estructura ferroviaria de León en España:

##### a) Datos generales:

- Arquitecto : Estudio SIC
- Ubicación : Avenida del P. Isla, 48, 24002 León España
- Área : 800.0m<sup>2</sup>
- Año : 2010

##### b) Descripción:

Supone una apuesta radical por la implicación de la ciudadanía en la construcción de la ciudad. El proyecto rehabilita una antigua estructura ferroviaria para convertirse en laboratorio temporal de iniciativas juveniles y culturales, y regenerar así, el área urbana del centro de León mediante la recuperación de las vías de FEVE como espacio público.

El proyecto es el inicio de la conversión de una nueva ciudad lineal que convierte la entrada de las vías en León en un nuevo espacio urbano a tratar; promete un futuro al resto del espacio que está aún por reconvertir y permite que la ciudadanía crea en un proyecto transformador de ciudad.<sup>32</sup>



---

<sup>32</sup> Arch Daily – Estudio SIC - Centro creación joven espacio vías.  
<http://www.archdaily.pe/pe/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic>

Imagen N° 28. Actual centro urbano ferroviario de León - España.

**c) Estrategia proyectual:**

La construcción de la ciudad se manifiesta en el proyecto en tres intervenciones temporales de escala reducida pero complementaria como son: la rehabilitación de cocherón como Laboratorio Temporal, la nueva construcción de la cubierta vegetal como Instituto de la Juventud y la recuperación del espacio de las vías como espacio público.

Es el interior del cocherón el que se abre al espacio público y permite albergar una gran capacidad de actividades públicas como se aprecia en la imagen N°29:

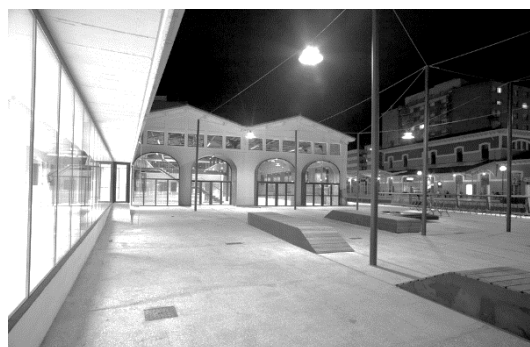


Imagen N° 29. Cocherón ferroviario de León - España.

La nueva edificación se plantea en una sola planta, adosada al muro norte e incorporando dicho muro como cerramiento interior de la edificación. La estructura adosada es un pórtico “extruido” con cubierta vegetal inclinada a sur, según imagen N°30:



Imagen N° 30. Nuevo edificio del centro urbano ferroviario de León - España.

**d) Planimetría e imágenes:**

La planta del nuevo edificio es de un piso, en tanto el edificio antiguo contiene en su interior una doble altura, se parecía en la imagen N°31, 32 y 33:

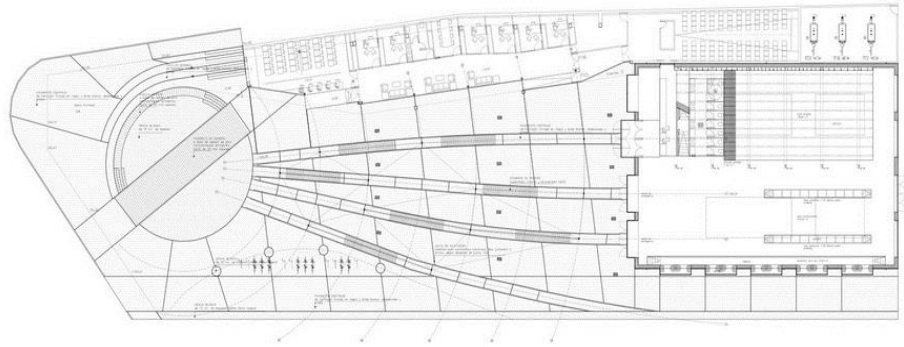


Imagen N° 31. Planta del centro urbano ferroviario de León - España.

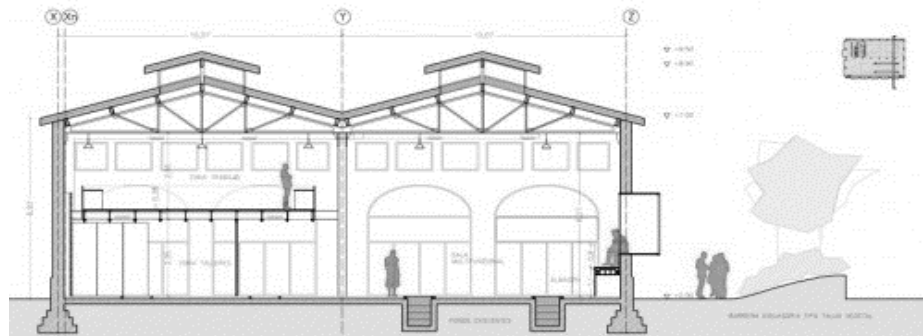


Imagen N° 32. Corte transversal 01 del de antiguo edificio de León - España.

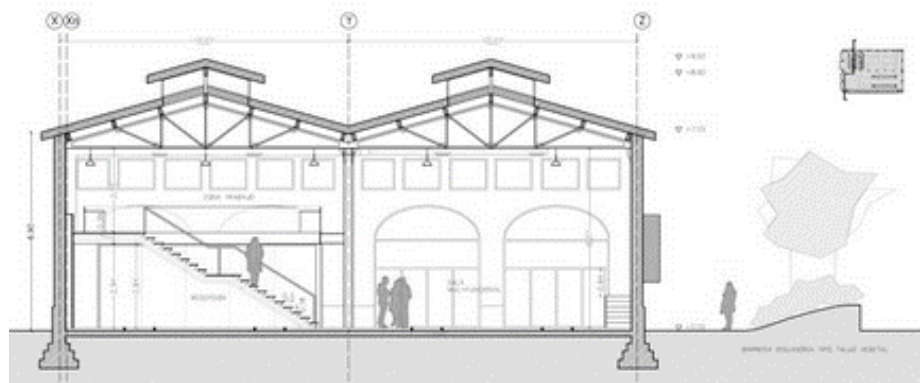


Imagen N° 33. Corte transversal 02 del de antiguo edificio de León - España.

#### 4.2.2.3 Rehabilitación del monasterio Nuestra Señora de Nový Dvur – Republica Checa:

##### a) Datos generales:

- Arquitecto : John Pawson
- Colaboradores : Stefan Dold, Vishwa Kausha
- Ubicación : Bohemia-República Checa
- Año : 2004

##### b) Descripción:

El encargo fue realizado en 1999 por el abad del monasterio Cisterciense de Sept-Fons en Borgoña, diseño para una nueva comunidad de cuarenta monjes trapenses en Bohemia. El solar se encuentra rodeado de bosque, y comprendía una casa señorial barroca en ruinas así como una serie de casas de labor abandonadas en torno a un patio.<sup>33</sup>

Comprende un taller para albergar actividades industriales, el ciclo diario de repetición de los servicios y la oración privada, el trabajo manual que incluye la fabricación de crema de manos y el envasado de la mostaza, ingresos suficientes para cubrir el día a día en los gastos de funcionamiento del monasterio.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup>Blog Recursosarq- Jhon Pawson, Monasterio de nuestra  
<https://recursosarq.wordpress.com/2009/05/09/john-pawson-nov%C3%BD-dv%C5%AFr-por-john-pawson/>

<sup>34</sup> Metalocus revista digital-Taller en el monasterio de nuestra  
<http://www.metalocus.es/content/es/blog/taller-en-el-monasterio-nuestra-se%C3%91ora-de-nov%C5%AFr-por-john-pawson>



Imagen N° 34. Actual monasterio – Republica Checa.

**c) Estrategia proyectual:**

Entre los temas relevantes surgidos al inicio del proyecto estaba el hecho de decidir en qué lugares debían realizarse construcciones nuevas y en cuáles operar con las estructuras existentes.

El plano de Pawson conserva la barroca configuración de la casa solariega y del patio, pero suprime los restos de graneros en ruinas, permitiendo que tanto la iglesia como tres lados del claustro sean construcciones completamente nuevas.

El diseño propone un armonioso enlace entre lo nuevo y lo viejo, sin dramas innecesarios en las juntas. Los talleres diseñados para albergar estas actividades industriales a pequeña escala están situados para permitir que el edificio se convierta en una extensión natural de los patrones existentes de circulación.

**d) Planimetría e imágenes:**

El lenguaje de los alzados se basa en el vocabulario desarrollado para la ampliación del proyecto Nový, enriquecido con nuevos elementos de patrón y textura, como se aprecia en la imagen N°35, 36,37, 38 y 39:

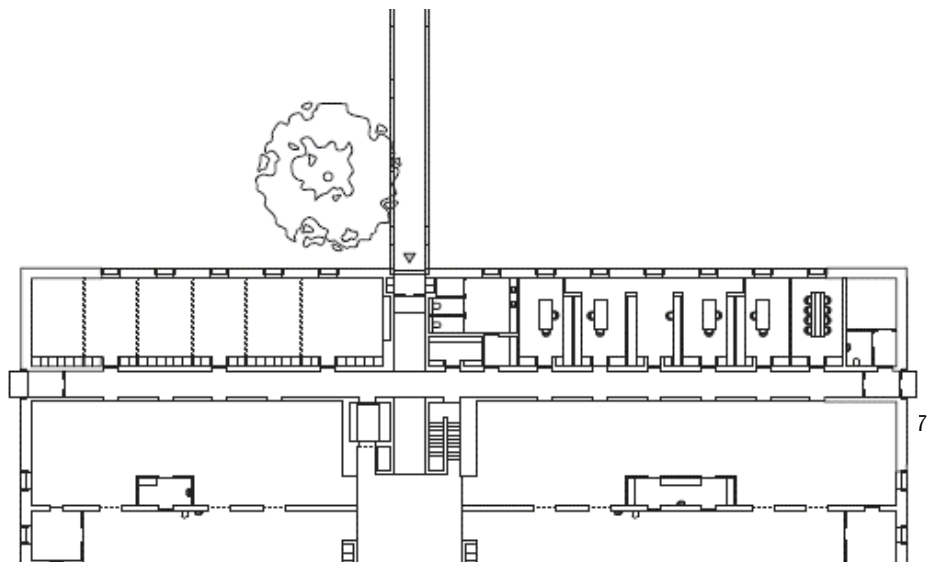


Imagen N° 35. Planta de talleres Nuestra Señora de Nový Dvur.

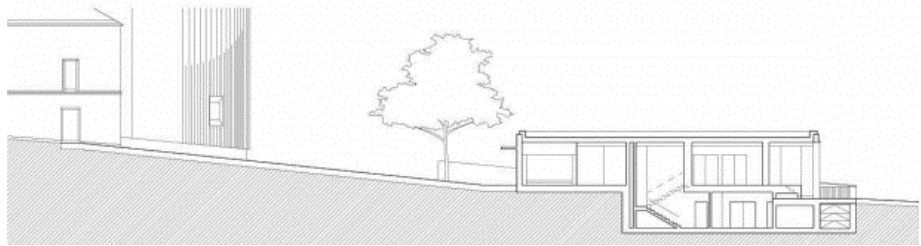


Imagen N° 36. Corte transversal de talleres Nuestra Señora de Nový Dvur.



Imagen N° 37. Vista lateral del taller Nuestra Señora de Nový Dvur.



Imagen N° 38. Vista escalera del taller Nuestra Señora de Nový Dvur.



Imagen N° 39. Vista interior del taller de Nuestra Señora de Nový Dvur.

### 4.3 MARCO NORMATIVO

#### 4.3.1 Normativa internacional sobre protección del patrimonio

##### 4.3.1.1 Carta de Atenas (1931)<sup>35</sup>:

Su objetivo es la protección del patrimonio artístico y arqueológico de la humanidad, plantea una serie de recomendaciones que favorecen su conservación:

- Recomienda mantener, cuando sea posible, la ocupación de los monumentos que les aseguren la continuidad vital, siempre y cuando el destino moderno sea tal que respete el carácter histórico y artístico.
- Expresa que los materiales modernos deben estar disimulados para no alterar el aspecto y el carácter del edificio a restaurar; y recomiendan el empleo de dichos medios, especialmente en los casos en que ellos permitan conservar los elementos in situ, evitando los riesgos de la destrucción o de la reconstrucción.
- Recomienda sobre todo la supresión de todos los anuncios, de toda superposición abusiva de postes e hilos telegráficos, de toda industria

---

<sup>35</sup>Carta de Atenas sobre la conservación de los monumentos de Arte e Historia - Sociedad de Naciones Unidas, oficina internacional de Museos, Atenas, del 21 al 30 de octubre de 1931. (pag.65-68).  
[http://aike.fadu.uba.ar/publicaciones/cat\\_cua\\_pat.pdf](http://aike.fadu.uba.ar/publicaciones/cat_cua_pat.pdf)

ruidosa e intrusiva, en la cercanía de los monumentos artísticos e históricos.

- Que todos los Estados, o bien las instituciones creadas en ellos y reconocidas como competentes para tal fin, publiquen un inventario de los monumentos históricos nacionales, acompañado por fotografías y notas.
- Que cada Estado cree un archivo donde se conserven los documentos relativos a los propios monumentos históricos.
- Que la Oficina Internacional de Museos dedique en sus publicaciones algunos artículos a los procedimientos y a los métodos de conservación de los monumentos históricos.

#### **4.3.1.2 Carta de Venecia (1964)<sup>36</sup>:**

Esta carta, tiene como finalidad la conservación y restauración de los monumentos para salvaguardar tanto a la obra de arte como el testimonio histórico (artículo 3).

En el documento se identifican los siguientes apartados:

-Conservación: La conservación de los monumentos se beneficia con la dedicación de éstos a un fin útil a la sociedad; esta dedicación es pues deseable, pero no puede ni debe alterar la disposición o la decoración de los edificios. Es dentro de estos límites donde se debe concebir y se pueden autorizar los arreglos exigidos por la evolución de los usos y las costumbres (artículo 5).

-Restauración: Tiene como fin conservar y revelar los valores estéticos e históricos del monumento y se fundamenta en el respeto hacia los elementos antiguos y los documentos auténticos. La restauración estará siempre precedida y acompañada por un estudio arqueológico e histórico del monumento (artículo 9).

---

<sup>36</sup>Carta de Venecia sobre la conservación y la restauración de los monumentos y los sitios - Segundo Congreso de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, Venecia, del 25 al 31 de mayo de 1964. (Pag.69-71). [http://aike.fadu.uba.ar/publicaciones/cat\\_cua\\_pat.pdf](http://aike.fadu.uba.ar/publicaciones/cat_cua_pat.pdf)

-Sitios monumentales: Los sitios monumentales deben ser objeto de cuidados especiales con el fin de salvaguardar su integridad y asegurar su saneamiento, su arreglo y su valorización (artículo 14). El acondicionamiento de las ruinas y las medidas necesarias para la conservación y la protección permanente de los elementos arquitectónicos y de los objetos descubiertos, deberán ser asegurados (artículo 15).

#### 4.3.1.3 Normas de Quito (1967)<sup>37</sup>:

Hace hincapié en la exploración turística de los recursos culturales, como una alternativa de desarrollo. A pesar que contribuye a la detección de problemas generadores del proceso de abandono y destrucción del patrimonio americano, posibilita peligrosas interpretaciones que son originadas de graves problemas en algunos países de la región, incluido el Perú.

Los monumentos y su función de turismo: Los valores propiamente culturales no se desnaturalizan, ni comprometen al vincularse con los intereses turísticos y lejos de ello la mayor atracción que conquistan los monumentos y la afluencia creciente de admiradores foráneos, contribuyen a firmar la creciente de su importancia y significación nacional.

Si los bienes del patrimonio cultural juegan tan importante papel en la promoción del turismo, es lógico que las inversiones que se requieren para su debida restauración y rehabilitación dentro de su marco técnico especializado, deben hacerse simultáneamente a la que reclama el equipamiento turístico y, más propiamente, integrar ambas en un solo plan económico de desarrollo regional.

---

<sup>37</sup>Informe final de la reunión sobre conservación y utilización de monumentos y lugares de interés histórico y artístico. Quito, del 29 de noviembre al 2 de diciembre de 1967. (Pag.73-87).  
[http://aike.fadu.uba.ar/publicaciones/cat\\_cua\\_pat.pdf](http://aike.fadu.uba.ar/publicaciones/cat_cua_pat.pdf)

#### 4.3.1.4 Carta de Machu Picchu (1977)<sup>38</sup>:

La carta de Machu Picchu es una actualización de la carta de Atenas. Entre sus tomos urbanísticos considera la preservación y defensa de los valores culturales y patrimonio histórico-monumental. La identidad de la ciudad están dados no solo por su estructura física sino, también por sus características sociológicas. Por ello, se hace necesario que no solo se preserve y conserve el patrimonio histórico monumental, sino que se asume también la defensa del patrimonio cultural, conservando los valores que son de fundamental importancia para afirmar la personalidad comunal o nacional.

Asimismo, es imprescindible que la labor de conservación, restauración y reciclaje de las zonas monumentales y monumentos históricos y arquitectónicos, se considere su integración al proceso vivo del desarrollo urbano, como único medio que posibilite la financiación de dicha labor y el mantenimiento de la operación.

En el proceso de reciclaje se considera la posibilidad de construir en ellas edificios de arquitectura contemporánea de gran calidad.

#### 4.3.1.5 Carta de Cracovia (2000)<sup>39</sup>:

Esta carta expresa con claridad la prohibición de construir con estilos falsos y la exigencia de utilizar la arquitectura y el arte contemporáneos como un signo de identidad del tiempo de la restauración y la intervención.

---

<sup>38</sup>Carta de Machu Picchu. En 1977 reconocidos arquitectos peruanos entre los que se encontraba el ex presidente Fernando Belaunde Terry, convocaron a una reunión a la que asistieron arquitectos de la mitad del mundo para actualizar la Carta de Atenas de 1933, firmada por los arquitectos: Charles Eames, Buckminster Fuller, Kenzo Tange, Oscar Niemeyer, Alejandro Moser, entre otros.

Mundo Ark: <http://www.mundoark.com.pe/2010/11/documentos-la-carta-de-machu-picchu.html>

<sup>39</sup>La ciudad polaca de Cracovia acogió entre los días 23 y 26 de octubre del 2000, la última reunión internacional del milenio de expertos en la restauración del patrimonio como consecuencia de este encuentro ha sido la carta de Cracovia, un documento que recoge los criterios que deben tener en cuenta restauradores y arquitectos para defensa del patrimonio.

[http://www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/guatemala/guatemala\\_carta\\_cracovia\\_2000\\_spa\\_oro\\_f.pdf](http://www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/guatemala/guatemala_carta_cracovia_2000_spa_oro_f.pdf)

Se prohíbe, de acuerdo con esto, destruir añadidos posteriores buscando la pureza de estilo y solo se autoriza, por motivos extraordinarios de guerra o destrucción total accidental, la reconstrucción del edificio, siempre que la información disponible sea absolutamente cierta. Es decir se combate la limitación y la falsificación de estilo y se pone un acento máximo en guardar la información histórica y documental por encima del aspecto. Advierte al mismo tiempo lo positivo y negativo de la industria turística y pide una disciplina rigurosa con el patrimonio, en la que es necesario mantener la información histórica. Se habla del paisaje como parte de un espacio en el que el hombre ha ido dejando su huella y no se distingue entre paisaje cultural y natural para conseguir un tratamiento singular de ambos.

El texto final también define el monumento como un soporte de la memoria y acepta que, incluso cuando algunos aspectos no sean hoy comprensibles, deben protegerse para un futuro en el que datos hoy oscuros pueden entonces ser más claros.

“Cada comunidad teniendo en cuenta su memoria colectiva y conscientes de su pasado, es responsable de la identificación, así como de la gestión de su patrimonio.” El patrimonio arquitectónico, urbano y paisajista, así como los elementos que lo componen, son el resultado de una identificación con varios momentos asociados a la historia y a sus contextos socioculturales. La conservación puede ser realizada mediante diferentes tipos de intervenciones como son el control medio ambiental, mantenimiento, reparación, restauración, renovación y rehabilitación. Las ciudades históricas y los pueblos en su contexto territorial, representan una parte esencial de nuestro patrimonio universal y deben ser vistos como un todo con las estructuras, como el espacio y los factores humanos normalmente presentes en el proceso de continua evolución y cambio.

### 4.3.2 Normativa nacional en ejecución de obras en monumentos

#### 4.3.2.1 ICOMOS, Norma A.140 Bienes culturales inmuebles, artículo 14<sup>40</sup>:

Las nuevas edificaciones deberán respetar los componentes de la imagen urbana que permitan su integración con los bienes culturales inmuebles existentes en el lugar, para lo cual deberán armonizar el carácter, composición volumétrica, escala y expresión formal de los citados inmuebles. La volumetría de las construcciones debe adaptarse a la topografía de la zona y no debe alterar el medio físico (natural y artificial) del área histórica.

Se deben establecer las características formales que le dan valor al área histórica, tales como forma y tipo de cubiertas, alineamiento de fachadas, a fin de que las nuevas edificaciones incorporen estos elementos o armonicen con ellos y permitan una integración con las edificaciones de valor existentes en la zona.

La altura de las nuevas edificaciones deberá guardar relación con la altura dominante de las edificaciones de valor del entorno inmediato. Los muros colindantes con terrenos sin construir o edificaciones de menor altura visibles desde la vía pública, deberán tener un acabado que garantice su integración al entorno.

#### 4.3.2.2 Ley orgánica de Municipalidades N° 27972<sup>41</sup>:

Las municipalidades, en materia de educación, cultura, deportes y recreación, tienen como competencias y funciones específicas compartidas con el gobierno nacional y el regional las siguientes:

- Promover la protección y difusión del patrimonio cultural de la nación, dentro de su jurisdicción, y la defensa y conservación de los

---

<sup>40</sup>Capítulo II: Ejecución de obras en áreas históricas – artículo 14 (1987).  
<http://peru.icomos.org/Norma%20A%20140.pdf>

<sup>41</sup>Ley orgánica de municipalidades N°27972 - Capítulo II: Competencias y funciones específicas artículo 82: Educación, cultura, deporte y recreación –Lima (2003).  
<http://portal.jne.gob.pe/informacionlegal/Documentos/Leyes%20Org%C3%A1nicas/LEY%20ORG%C3%81NICA%20DE%20MUNICIPALIDADES%20LEY%20N%C2%BA%2027972.pdf>

monumentos arqueológicos, históricos y artísticos, colaborando con los organismos regionales y nacionales competentes para su identificación, registro, control, conservación y restauración.

- Promover la cultura de la prevención mediante la educación para la preservación del ambiente.
- Organizar y sostener centros culturales, bibliotecas, teatros y talleres de arte en provincias, distritos y centros poblados.
- Promover la consolidación de una cultura de ciudadanía democrática y fortalecer la identidad cultural de la población campesina, nativa y afroperuana.

#### **4.3.2.3 Ley 28296 de Patrimonios Culturales de la Nación<sup>42</sup>:**

La presente Ley establece políticas nacionales de defensa, protección, promoción, propiedad y régimen legal y el destino de los bienes que constituyen el Patrimonio Cultural de la Nación.

En el título I: Bienes integrantes del patrimonio cultural de la nación:

-BIENES MATERIALES INMUEBLES: Comprende de manera no limitativa, los edificios, obras de infraestructura, ambientes y conjuntos monumentales, centros históricos y demás construcciones, o evidencias materiales resultantes de la vida y actividad humana urbanos y/o rurales, aunque estén constituidos por bienes de diversa antigüedad o destino y tengan valor arqueológico, arquitectónico, histórico, religioso, etnológico, artístico, antropológico, paleontológico, tradicional, científico o tecnológico, su entorno paisajístico y los sumergidos en espacios acuáticos del territorio nacional.

La protección de los bienes inmuebles integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación, comprende el suelo y subsuelo en el que se

---

<sup>42</sup> Título I: Bienes integrantes del patrimonio cultural de la nación – Capítulo I: Disposiciones generales – Artículo 1: Clasificación 1. Bienes materiales, 1.1 Inmuebles (2006).  
[http://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/94/PLAN\\_94\\_LEY%20N%C2%BA%2028296\\_2008.pdf](http://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/94/PLAN_94_LEY%20N%C2%BA%2028296_2008.pdf)

encuentran o asientan, los aires y el marco circundante, en la extensión técnicamente necesaria para cada caso.

#### 4.3.2.3 Reglamento Nacional de Edificaciones (2007)<sup>43</sup>:

Plantea lineamientos acerca de las edificaciones nuevas en ambientes urbanos monumentales, las cuales deben seguir las siguientes pautas en dimensión, volumetría y diseño:

- Mantendrán lineamientos de los frentes de las edificaciones vecinas que conforman el ambiente urbano.
- Los frentes tendrán la misma altura que la altura promedio de los frentes de las edificaciones vecinas. Las entidades decidirán si podrán introducirse volúmenes a mayor altura en la parte inferior de las edificaciones nuevas.

El uso que se dé a los monumentos deberá ser decoroso y compatible con el respeto que se merecen las obras por su categoría de monumentos, asegurándose la conservación en todas sus partes, estructuras, forma, motivos ornamentales y demás elementos tales como mobiliario y otros que forman parte de su arquitectura.

## V. DEL OLVIDO A LA MEMORIA



<sup>43</sup> [http://www.urbanistasperu.org/rne/pdf/RNE\\_parte%2005.pdf](http://www.urbanistasperu.org/rne/pdf/RNE_parte%2005.pdf)

Imagen N° 40. Antigua locomotora ubicada en la calle Libertad 1872, Puerto Eten.

## 5.1 SITUACION ACTUAL DEL PATRIMONIO FERROVIARIO EN PERÚ

Actualmente el Perú cuenta con un listado de patrimonios industriales ferroviarios que abarcan a departamentos como: Arequipa, Áncash, Huancavelica, Junín, La Libertad, Lambayeque, Lima y Tacna, que formaron parte de la historia en el desarrollo industrial de las ciudades y que están declarados como monumentos patrimoniales del país, hoy en día el estado en el que se encuentran sus estaciones ferroviarias varía desde un estado bueno, regular y malo. El siguiente listado cataloga el estado de conservación de los patrimonios ferroviarios del Perú, que a continuación se detalla:

### 5.1.1 Patrimonios ferroviarios existentes del Perú:

Departamento	Distrito	Resolución	Patrimonio
--------------	----------	------------	------------

Áncash	Chimbote	R.J.N° 009-1989-INC/J	Ex estación ferrocarril
Arequipa	Mollendo	R.J.N° 343-1991-INC/J	Estación ferroviaria de Mollendo
Arequipa	Arequipa	R.M.N° 0928-1980 INC/J	Estación ferroviaria de Arequipa
Arequipa	Cocachacra	R.J.N° 348-1991-INC/J	Estación ferroviaria de la Ensenada
Huancavelica	Izuchaca	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Huancavelica
Huancavelica	Huancavelica	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Huancavelica
Huancavelica	Moya	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Tecleria
Junín	Concepción	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Concepción
Junín	Huancayo	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria San Jerónimo
Junín	Chilca	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Chilca
Junín	Huancayo	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Huancayo
Junín	Jauja	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Jauja
Junín	Yauli	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Mahr Tunnel
Junín	Yauli	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Yauli
Junín	Yauli	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Cut Off
Junín	Morococha	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria Galería
Junín	Chacapalca	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Huari
Libertad	Ascope	R.M.N° 775-1987-INC/J	Estación ferroviaria de Ascope
Libertad	Pacasmayo	R.J.N° 900-1972-INC/J	Estación ferroviaria
Lambayeque	Puerto Eten	R.M.N° 329-1986-INC/J	Estación ferroviaria de Puerto Eten
Lima	Lima	R.M.N° 900-1972-INC/J	Estación de ferrocarril Central de Desamparados
Lima	Ancón	R.J.N° 523-1988-INC/J	Antigua estación ferroviaria
Lima	San Bartolomé	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de San Bartolomé
Lima	Lima	R.J.N° 515-1989-INC/J	Antigua estación ferroviaria
Lima	Matucana	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Matucana
Lima	San Mateo	R.J.N° 704-1992-INC/J	ESTACION FERROVIARIA DE TAMBORAQUE
Lima	Chicla	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Chinchán
Lima	Chicla	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Casapalca

Lima	Chicla	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Ticlio
Lima	Lima	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Rio Blanco
Lima	Lurigancho	R.J.N° 704-1992-INC/J	Estación ferroviaria de Chosica
Tacna	Arica	R.M.N° 928-1980-INC/J	Estación ferroviaria de Tacna

Cuadro N° 1. Registro de Patrimonio Cultural Inmueble Republicano en Perú, 2006.

Del total 16 Estaciones Ferroviarias (50%) se hallan sin uso pero en un mal estado de conservación, otras 4 estaciones ferroviarias (13%) en la actualidad están rehabilitadas y 12 estaciones ferroviarias (37%) en un estado de conservación bueno pero sin uso.

Por lo tanto el valor patrimonial es bajo a pesar de contar con un gran número de estaciones que podrían aportar a la ciudad sin perder el tema cultural que las caracteriza por su huella en la historia.

En tanto si analizamos las estaciones que han sido rehabilitadas una de ellas, está ubicada en la ciudad de Tacna que por su antigüedad y por ser la única estación que conectaba a dos países Chile y Perú, era de vital importancia salvaguardarlo para rehabilitarlo.

En los años de 1871 hasta los años 1960,1970, el Perú se convierte en un importante país en el campo de la construcción de vías férreas, especialmente en la zona costera desde Tumbes hasta Tacna ,construyéndose la mayor cantidad de líneas férreas en la zona norte ,dada la cantidad de haciendas productoras de azúcar y otros productos, convirtiendo a los departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad y lo que corresponde a Áncash en la zona de Chimbote, en lugares dinámicos de gran economía emergente e integracionista.

En la época republicana las principales estaciones ferroviarias son las que se ubicaban en la costa, allí llegaban los productos de las haciendas del país y a partir de ellas se realizaban las exportaciones considerados puerto mayor, las demás eran consideradas estaciones de paso, en donde se recibía pasajeros y se recogía la producción agrícola pero distrital.

### 5.1.2 Ubicación de las principales estaciones del Perú

En el mapeo se aprecia que la estación más antigua del norte de Perú fue creada en 1856 (Tacna) seguida de 1867 (Lambayeque), siendo estas dos estaciones las más importantes del Perú. La estación de Tacna fue rehabilitada de emergencia por su importancia en antigüedad y su degradación física, otorgando hoy en día como principal estación a nivel nacional, seguida de la estación ferroviaria de Lambayeque que se halla en un estado de conservación desagradable y preocupante.

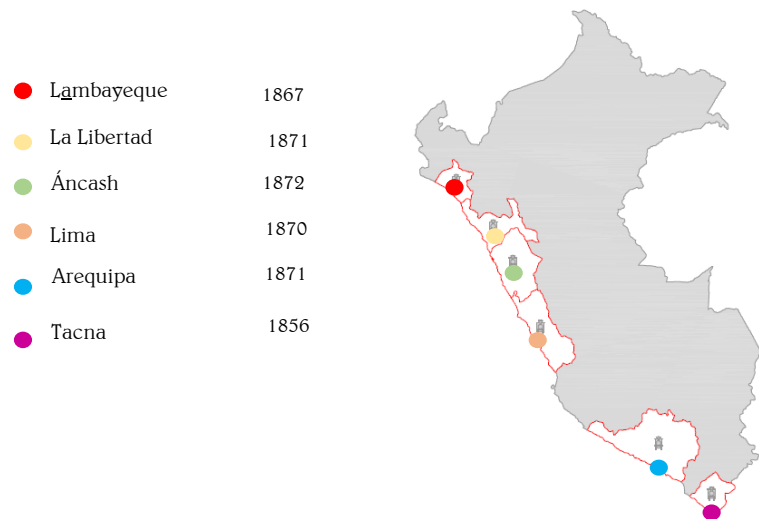


Gráfico N° 3. Principales estaciones ferroviarias del Perú.

Quizá el tratar de recuperar la memoria histórica de las ciudades basadas en sus patrimonios es un reto muy grande en cuanto a la magnitud de estaciones que contiene nuestro país, pero también se debe de recordar que muchas de las estaciones dieron origen a varias ciudades y que tras su clausura algunas dejaron de evolucionar tal es el caso que se produjo en el departamento de Lambayeque con el distrito de Puerto Eten, que hoy en día es considerada como una ciudad dormitorio pues tras la clausura del uso de la estación surgieron muchos problemas que produjo el decaimiento de una ciudad.

## 5.2 SITUACION DE PUERTO ETEN

Actualmente la Antigua Estación Ferroviaria se ubica en el departamento de Lambayeque - Provincia de Chiclayo y distrito de Puerto Eten, considerado un Patrimonio Monumental del Perú con resolución R.M.N° 329-1986-INC/J.

### 5.2.1 Estación ferroviaria en funcionamiento e importancia

Recordemos que desde la creación del ferrocarril (1867) y la construcción del muelle (1966), la empresa denominada estación TENSA<sup>44</sup>, no solo se dedicaba al desarrollo y progreso del comercio y de las industrias en general, sino que también al incremento de las rentas nacionales, de la riqueza pública y privada, ocupando por tales motivos el quinto lugar entre los puertos del litoral peruano que aportaron mayores entradas al fisco, por conceptos de derechos arancelarios de aduana y de los demás impuestos vigentes que recauda “El banco de la Naciones”, Correo y Telégrafo, etc.<sup>45</sup>

Considerada como ciudad exportadora, histórica y ferroviaria.

Todo el contexto histórico tiene como antecedente la función que ejercía la antigua estación ferroviaria en aquel tiempo de antaño, abarcando la creación y evolución del distrito de Puerto Eten, la misma que marca vital importancia en el presente y el futuro como dinamizador del nuevo Puerto Eten.

Sus orígenes datan del año 2000 a.C. con la cultura Cupisnique, desarrollado en el cerro la Campana, donde se encontraron restos arqueológicos que probablemente pertenecieron a las culturas Chimú, Sicán, Mochica, etc. La cultura Cupisnique antecedió al pueblo Maquero (Sacerdote o Guardián de Dios), quienes se ubicaron cerca del acantilado (en el cual Huaca de la capilla de la cruz). Dicha población dentro de su cosmología, rendía culto a la luna, búho, boa, lechuza, serpiente, águila marina, al cerro protector y la laguna azul,

---

<sup>44</sup> TENSA: Transportes y embarques del Norte Sociedad Anónima. Empresa a cargo del Dr. José Antonio García García. Esta firma contaba con muelle de fierro sistema Mitchell de 825mts. De largo por 32 pies de ancho, 5 winches y varias locomotoras.

<sup>45</sup>Tesis “Acondicionamiento de la Zona Monumental y proyecto arquitectónico en la Antigua Estación del Ferrocarril de Puerto Eten” por Arq. Buchelli Deville Viviana y Arq. Rosmery Lozano Angélica. Pag.147. (2005).

de donde se obtenían materiales para la construcción de caballitos de totora, servicios domésticos y alimentación.

Otro aspecto importante dentro de los orígenes de Puerto Eten, es la conquista de los españoles en el año 1565 imponiendo la ordenanza del pueblo de Indios, donde se regía al adoctrinamiento, cobranza de impuestos y control de recursos naturales.<sup>46</sup>

En la región Lambayeque se dieron dos grandes reducciones: la de Picsi y Puerto Eten, las que quedaron a cargo de sacerdotes, sacerdotisas y curacas. A finales del siglo XVIII, migraron pescadores de Sechura y La Libertad, convirtiéndose en una ciudad pescadora y de culto hasta inicio del siglo XIX.

En el año 1855 surgen rivalidades entre Chiclayanos y Lambayecanos por la necesidad de usar el Puerto de San José, ante ello los Chiclayanos desean construir un Puerto que posea las condiciones necesarias y que supere al Puerto ya existente en Lambayeque (San José). Sin embargo, esta petición no llega a ser concedida por el gobierno de esta época.

“Con estos antecedentes, en el año 1865 llega por estas tierras Don José García García, en busca de una bahía apropiada para instalar un ferrocarril que debía unir con el mar los centros comerciales azucareros que eran las haciendas del departamento de Lambayeque, escogiendo la bahía de esta pequeña caleta por tener una mayor profundidad de mar para las embarcaciones.

La fundación de este Puerto, está íntimamente relacionada a la Empresa del Ferrocarril y Muele de Eten que data del 3 de julio de 1867 día en el cual tuvo lugar la expedición de la R.S firmada por el coronel Don Mariano Ignacio Prado, en su carácter de jefe supremo de la Nación, en virtud de la cual otorgó al Dr. José Antonio García y García el privilegio de explotarla por 99 años al término de los cuales “el camino y todo el material rodante de esta firma, pasarán a ser de la exclusividad del estado”. Desde entonces hasta 1966 dicha empresa le vino prestando sus importantes servicios a todas las fuerzas vivas del departamento de Lambayeque.

---

<sup>46</sup>Cámara de comercio de Lambayeque: <http://www.cclam.org.pe/puertoeten/origenes.htm>

En 1867 desembarcaron los negros malambos que procedían del Callao como peones de la empresa de Ferrocarril para iniciar los trabajos.

En 1869 ancla el Monitor Huáscar comandado por Miguel Grau Seminario trayendo al Ingeniero Walter S. Morrissy, José Antonio García y García para iniciar trabajos del Muelle. Además para ese año desembarcaron los Calí chinos para trabajar como peones de la empresa para abrir paso hacia el muelle.

A comienzos del año 1870 se empieza a construir el ferrocarril, en 1871 se impulsó a trazar un buen plano urbano y en 1872 se inaugura el tramo del Ferrocarril Eten-Chiclayo y el mismo año el tramo Chiclayo-Lambayeque-Ferreñafe, en abril de 1873 el tramo Chiclayo-Pátapo y por último el tramo de la estación hacia el muelle estando al servicio del público el 28 de marzo de 1874 el cual junto con la estación constituyeron importante centro de trabajo para muchos locales y pueblos vecinos del departamento.

El 2 de enero de 1871 se eleva a la categoría de Puerto Mayor al Puerto Menor de Eten, por el residente José Balta. En ese entonces Puerto Eten, se erguía en un plano urbano de ciudad moderna de casa de hall y corredores con estilos de antigua de los Estados Unidos, era un Puerto esplendoroso con todas las comodidades para propios y foráneos, cantaba con médicos residentes, dos boticas y cuatro hoteles amplios para pasajeros extraños se vivió un ambiente de progreso y esparcimiento que presentaban las mejores épocas en los meses de verano.

En Puerto Eten habitaban familias de prestigio abolengo, gente de estudio que sobresalían en el saber de las artes y la ciencia, hijos de porteños ocupaban altos grados militares y de aviación y otras dignidades en las en las profesiones liberales universitarias.

Al establecerse el puerto de Pimentel, con ocupación de trasbordo de carga, Puerto Eten baja en la movilización de exportación, importaciones y cabotaje, teniendo el personal marítimo y terrestre en estas ocupaciones, ocasiono menos trabajo porque los ingenios de azúcar de Pomalca y Pucalá, trasladaba su embarque y realizaban sus importaciones por Pimentel incluyendo las empresas de Chiclayo. Debido al auge que toma Pimentel y teniendo una playa

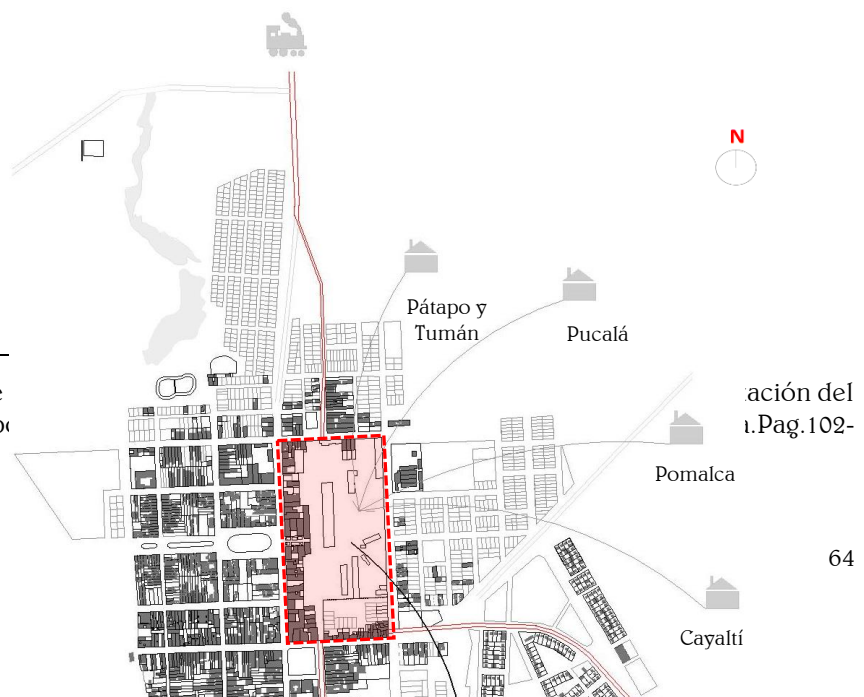
mejor acondicionada la gente de Chiclayo y Lambayeque concurrían a veranear a Pimentel.

En 1970 se da golpe de estado por el general Velazco generando la expropiación de las haciendas, estableciendo que la tierra le pertenece a los más pobres, anulando los puertos y haciendas. Es así que transcurrido los años Puerto Eten pierde hegemonía como principal lugar de exportación, importación y cabotaje se le postergan obras de servicio públicos como locales escolares arreglo de parques: pavimentación.

Algunos pobladores migran a s diferentes distritos de la provincia de Chiclayo en busca de trabajo y estudio, otros pertenecientes de países como Italia e ingleses regresan a sus países natales y otros quedaron a formar parte de la evolución de puerto. En el gobierno de Andrés Tomsen Oscurra se ordena el levantamiento de lo que quedaba de las líneas férreas.”<sup>47</sup>

#### 5.2.1.1 Antigua conexión férrea entre Puerto Eten y distritos aledaños:

Puerto Eten fue el punto de encuentro de todas las vías férreas de la región Lambayeque, estas vías conectaban a los distritos de: Pátapo, Tumán, Pucalá, Pomalca, Cayaltí, Chiclayo, etc. Las principales haciendas de la región, exportaban a diferentes ciudades como Piura y Trujillo e incluso a otros países, esta carga era almacenada en la estación ferroviaria para ser llevada al terminal marítimo de Puerto Eten, la cual se efectuaba gracias a las conexiones férreas que facilitaba el transporte de la producción azucarera, como en el gráfico N°04:



<sup>47</sup>Tesis “Acondicionamiento de Ferrocarril de Puerto Eten” p. 107 y 148-150. (2005).

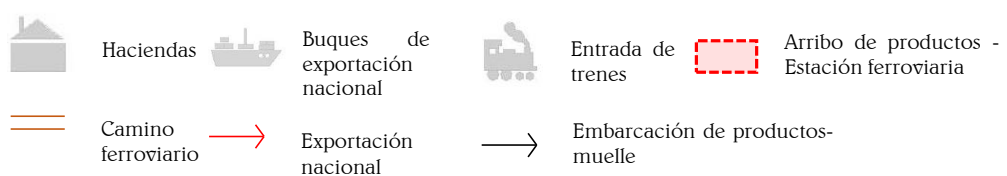


Gráfico N° 4. Antigua conexión exportadora de Puerto Eten y distritos aledaños.

Habitaban en este Puerto familias de abolengo, gente de estudio que sobresalían en el saber de las artes y las ciencias, gente identificada con su patria. En 1910 en el conflicto con Ecuador, muchos se hicieron presentes al llamado de la patria a tomar sus armas, dejando comodidades, hogar y trabajo y ocupaban altos grados militares en el ejército y aviación y otras dignidades en las profesiones liberales universitarias. Su creación no solo generó el establecimiento de familias de buen apellido sino que también originó el desarrollo de todo el entramado de ciudad a base de su ubicación en diferentes periodos según los gráficos N°05, 06, 07, 08,09 y 10:



**Periodo 1867:**  
 En este periodo estaba establecida la Estación Ferroviaria de ENAFER, el muelle, junto con:

- Avenida San Martín.
- Calle Diego Ferre
- Calle Libertad

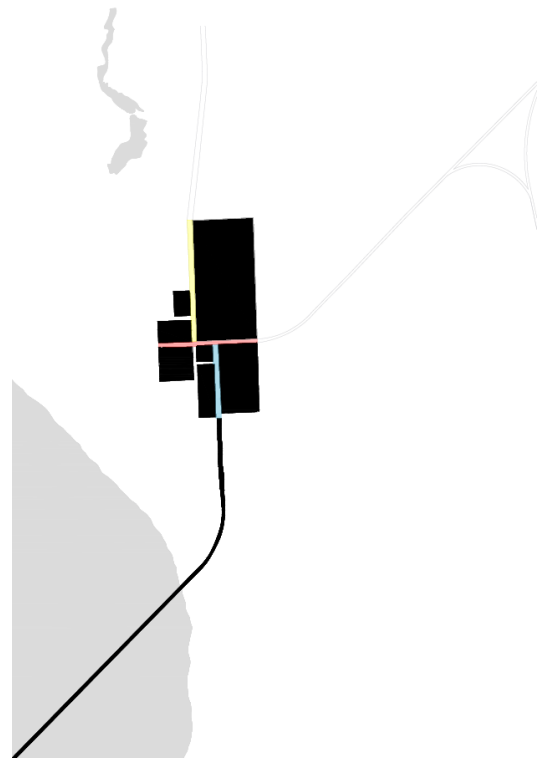


Gráfico N° 5. Evolución hasta 1867.

**Periodo 1922:**  
 En este periodo se suman cuatro manzanas y media conformado por las calles:

- Calle Alfonso Ugarte
- Calle Bolívar
- Calle Sucre

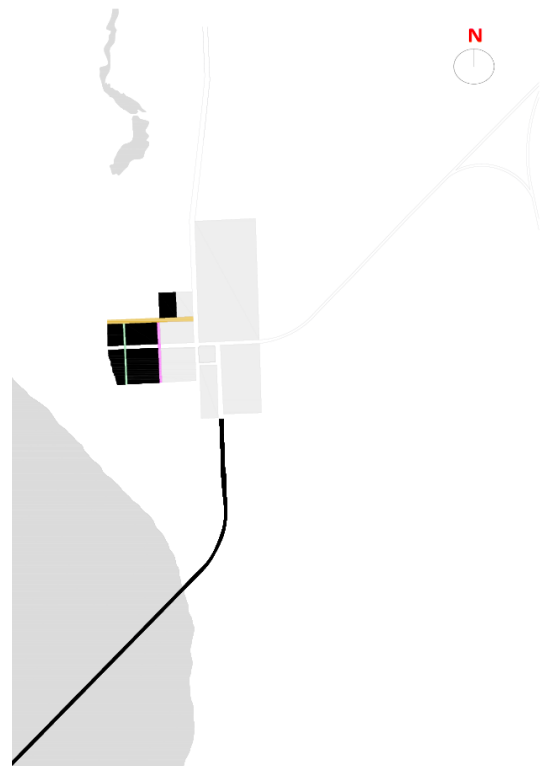








Gráfico N° 6. Evolución hasta 1922.



**Periodo 1961:**

Ocupaba un área de 20.37 Has. Su población era de 2,192 habitantes con una tasa de crecimiento de 1.3%.

En este periodo se suman quince manzanas conformadas por las calles.

-  Avenida García García
-  Calle Juan Fanning
-  Calle Junín
-  Calle Huáscar
-  Calle Mario Pasco
-  Avenida Dos de Mayo

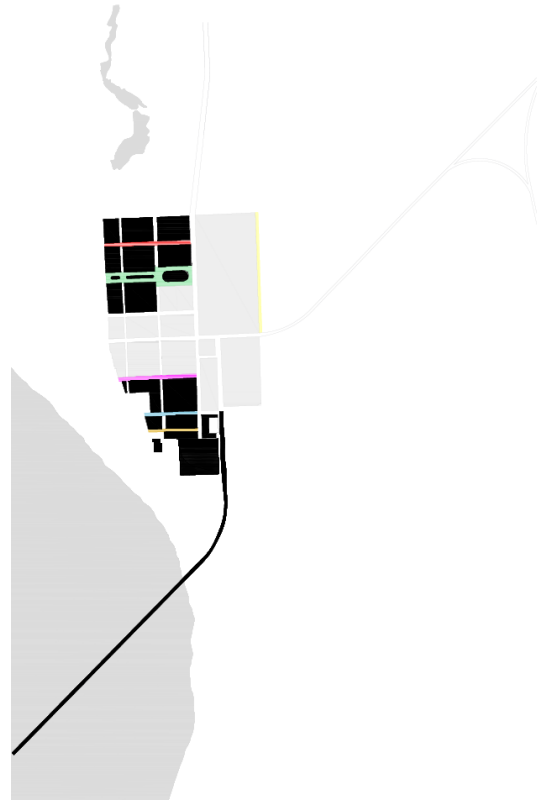






Gráfico N° 7. Evolución hasta 1961.

**Periodo 1984:**

Ocupaba un área de 52.85 Has. Su población era de 2,517 habitantes con una tasa de crecimiento del - 0.2 %.

En este periodo se suman ocho manzanas conformadas por las calles.

-  Calle Andrés Cáceres
-  Calle 28 de julio
-  Calle Leoncio Prado
-  Pasaje Elías Aguirre

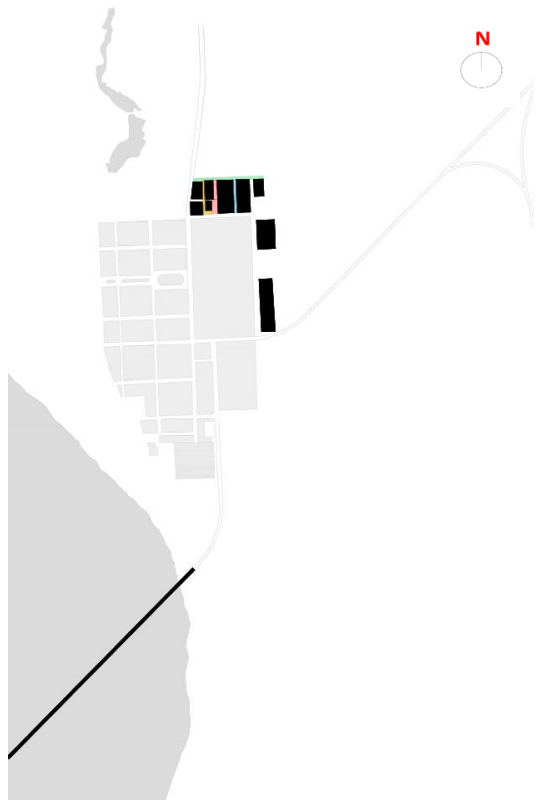






Gráfico N° 8. Evolución hasta 1984.

**Período 2003:**

Ocupaba un área de 59.92 Has. La población del Puerto fue afectada por las lluvias intensas del fenómeno el niño 1997-1998 y se le reubicó en la zona alta Este de la ciudad. Su población proyectada al presente año (2003) es de 2.522 Hab

-  Asentamiento humano Perpetuo Socorro.
-  Calle José Quiñonez
-  Lotización Pedro Sánchez
-  Lotización San Andrés

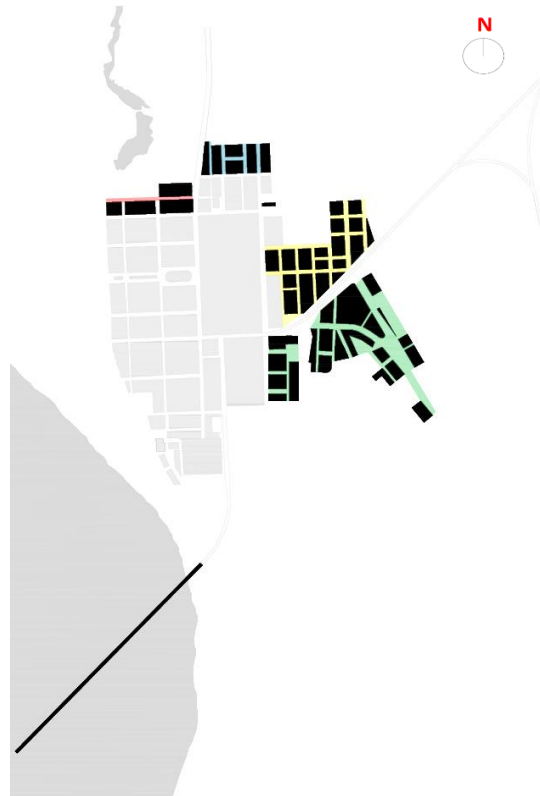


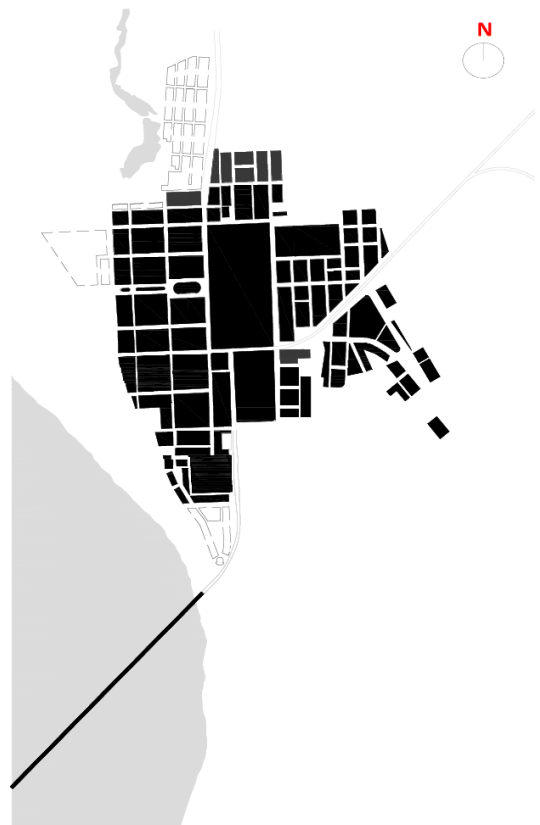


Gráfico N° 9. Evolución hasta 2003.

**Proyección 2015:**

Ocupará 2167 Hab. parte del lado norte, dirigiéndose hacia Ciudad Eten, del mismo modo su crecimiento se direccionara hacia el este en donde actualmente se están lotizando predios para sus ventas.

-  Área consolidada
-  Área en proyección



Es tanta la importancia de la estación Ferroviaria que los ferrocarriles, los cuales decayó fue el establecimiento del Puerto de Pimentel con ocupación de transbordo de carga, provocando que las funciones que ejercía la estación de Puerto Eten bajaran.

Debido al auge que toma Pimentel y teniendo una playa mejor acondicionada la gente de Chiclayo y Lambayeque que antes acostumbraban a pasar los meses de verano en Puerto Eten, ahora concurren a veranear a Pimentel y son pocos los que optan por ir a residir a Puerto Eten, muchas familias emigraron a otros departamentos principalmente a Lima, su población juvenil salen en busca de nuevos horizontes de acuerdo a sus posibilidades económicas para estudiar en colegios, centros superiores y para trabajar, porque después de las operaciones portuarias, no se encuentra otra ocupación renumerada en este lugar.

Tras el cierre de la estación la ciudad pierde hegemonía como principal lugar de exportación, importación y cabotaje, se le postergan obras de servicio público como locales escolares, arreglo de parques, pavimentación de calles, obras de remodelación, etc.

### **5.2.2 Estación ferroviaria estancada en el tiempo**

Tras la clausura de la estación ferroviaria de Puerto Eten, la ciudad se convirtió en una "Ciudad Dormitorio" es decir la población porteña solo reside en la ciudad con el fin de descansar incluyendo a los no porteños y esto se debe a los problemas que surgieron después que cerró sus puertas la estación del ferrocarril, generando los siguientes problemas:

#### **5.2.2.1 Problemas económicos:**

Al volverse inoperativos los ferrocarriles y el muelle de Puerto de Eten, el distrito ingresó en un serio proceso de estancamiento, afectando la principal actividad a la que se dedicaba la población: La

comercialización de azúcar<sup>48</sup>, teniendo mayor repercusión en las costas lambayecanas y trujillanas, pues ambas ciudades, poseían 235 haciendas de cultivo de caña, según una estadística de 1875.

Como se puede apreciar en el siguiente cuadro, a partir de los años 1870 hacia 1879 se desata un crecimiento abismal y notorio en estas dos ciudades, a causa del surgimiento de los puertos de Eten y de Pimentel.<sup>49</sup>

Exportación de producción azucarera							
Año	1870	1871	1872	1873	1877	1878	1879
Toneladas	0.251	4.5	6.55	15.95	63	69.76	80

Cuadro N° 2. . Exnortación de producción azucarera.

Sin lugar a duda, la ciudad chiclayana estaba creciendo económicamente y recogiendo los frutos del esfuerzo notorio de posicionar al Puerto de Eten.

A raíz de la clausura de las haciendas azucareras, la estación ferroviaria no tiene sentido y decae en la exportación de la producción azucarera y más aun con la resolución N° 15974 emitida por el presidente de la república de aquel entonces, el Arq. Fernando Belaunde Terry, en dicha resolución solicita que las municipalidades de Chiclayo, Ferreñafe, Pimentel, Monsefú, Ciudad Eten y Puerto Eten, exijan el retiro de estaciones, edificios, rieles y más propiedades e instalaciones de la empresa de la “Compañía de Ferrocarril y Muelle de Eten”, que se encuentran en cada una de esas ciudades.

Sin embargo, estas municipalidades tienen derecho a gestionar con la empresa sobre la devolución de las vías férreas, estaciones y demás inmuebles que han pertenecido a la empresa. Dicha exigencia, en el caso de la municipalidad de Puerto Eten, quedaban excluidos tanto el muelle

<sup>48</sup>Plan estratégico de desarrollo concertado al año 2015 distrito de Puerto Eten por Municipalidad distrital de Puerto Eten.

<sup>49</sup>Propuesta para la puesta en valor del antiguo estación ferroviario del distrito de Puerto Eten por Soto Rumiche Marco Antonio; Cosamalón, J; Armas, F; Deustua, José; Monsalve, M y Salinas, A. Economía de la primera centura independiente. Lima. IEP, BCRP. 2011.

y sus instalaciones, así como la zona reservada de terrenos ribereños, con área total de 50, 000 metros cuadrados, y cuyos límites serán señalados por la Dirección de Administración Portuaria del Ministerio de Hacienda. Desde aquellos tiempos hasta estos días los pobladores no tuvieron opción más que dedicarse a la pesca artesanal como actividad económica de subsistencia para sus familias, entre los recursos marinos se encontraban: Liza, merluza, anchoveta, caballa, pez espada, langostas, guitarra, coco, etc.

La baja situación económica, provocó el cierre de puestos comerciales ubicados en el área urbana de la ciudad, así tenemos el caso del mercado central cubría las necesidades básicas de la población y el cual era muy frecuentado, esto originó abrir en sus propias viviendas tiendas de abastos en pequeñas proporciones porque la población había mejorado y no existía mucho consumo comercial.

#### a) Plano actual de vivienda comercio en Puerto Eten:

A continuación se observa que el área de vivienda comercio abarca un 5% del total del área urbana de la ciudad y que por la poca población existente es más que suficiente para cubrir sus necesidades.

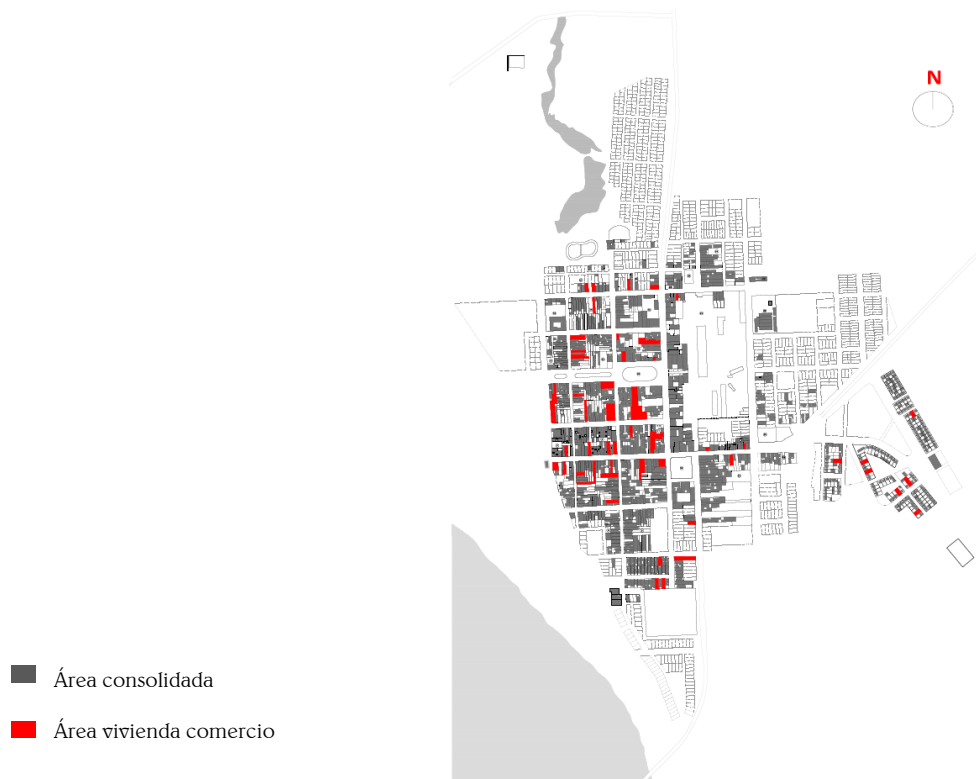


Gráfico N° 11. Zonificación del área vivienda comercio en Puerto Eten. La población que residía en Puerto Eten, se vio en la necesidad de migrar hacia otras ciudades, pues la única fuente de trabajo en aquellos años era la Estación Ferroviaria, casi toda su población estaba conformada por los trabajadores del inmueble y las autoridades. Algunos recurrieron hacia la ciudad de Lima y otros migraron hacia los distritos más cercanos, como ciudad Eten.

En el siguiente cuadro N°03 se aprecia el declive de la población en diferentes años desde la creación de la Estación Ferroviaria hasta después de su clausura.

Crecimiento poblacional Puerto Eten		
Año	Habitantes	Por lo tanto
1993	2472	La cantidad de pobladores desde 1993 hasta el 2010 ha disminuido un 7%, estancado hace 17 años sin progreso.
2002	2579	
2005	2494	
2010	2299	

Cuadro N° 3 Crecimiento poblacional desde 1993-2010 en Puerto Eten.

Al final toda esta situación económica trajo consecuencias negativas a la ciudad de Puerto Eten a raíz del cierre de la Estación Ferroviaria:



Gráfico N° 12. Consecuencias negativas a raíz del cierre de la estación de Puerto Eten.

La mayor preocupación fue que la ciudad estaba abandonada, cada vez Puerto Eten se convertía en una ciudad en proceso de abandono, dejando al deterioro la estación ferroviaria.

### 5.2.1.2 Problemas generados por el abandono de la estación ferroviaria:

La estación ferroviaria se encuentra bajo una reglamentación especial y está proyectada para fines culturales, su abandono genera otros problemas que se detallan a continuación:

#### a) Ambientales:

El terreno es suelo natural cubierto de arena con áreas de vegetación (árboles de algarrobo), la gente que visita el área se hace partícipe de la contaminación al arrojar basura toxica sin excluir a los mismos pobladores que en ocasiones depositan en la parte perimetral arrojos de basura. Esto desencadenó que la estación sea utilizada como un recinto sanitario, también se debe mencionar que debido a un descuido de las mismas autoridades se permite el ir y venir de la gente sin control, permitiendo que hagan de esto un lugar olvidado. Es necesario rescatar los árboles de algarrobo que crecen en su interior y que pueden aportar para generar en el futuro una ambiente deseable.

Por lo tanto la mayor parte que conforma este inmueble está formado por espacio público el cual es inapreciable por la acumulación de factores contaminantes incluyendo la maleza que crece por el tipo de suelo, apreciados en las siguientes imágenes:



Imagen N° 41. Florescencia de maleza en espacio público de la estación.



Imagen N° 42. Desechos sólidos en el interior de antiguos almacenes.



Imagen N° 43. Desperdicio de material y degradación de suelo.



Imagen N° 44. Empleo de espacio público como almacén de materiales.



Imagen N° 45. Desecho metálico en estado de oxidación abandonado.

**b) Sociales:**

Las maquinarias, locomotoras y vagones que residen en el interior de la estación están expuestas a todo aquel que ingrese a visitarla, asunto que es propicio para quienes quieren apreciar la maravilla del patrimonio, pero no es suficiente para asegurar la conservación de lo que aún queda de ello.

El "Grafiti" es un arte que afecta a este inmueble, garabatos sin límites que van contra la conservación del patrimonio, asimismo esto genera focos de delincuencia y consumo de sustancias tóxicas.

Las piezas abandonadas ofrecen un ambiente desolado convirtiéndose en el lugar de personas que consumen drogas y alcohol sin obviar las acciones que van en contra del pudor, siendo visible hasta para los mismos pobladores encontrar en su interior envolturas impropias que dejan evidencia de lo que sucede en el lugar.

Por lo tanto no existe un respeto y conciencia del monumento siendo necesario una intervención que ayude a limitar el uso apropiado.



Imagen N° 46. Antiguo tren afectado por escrituras o garabatos.



c) **Urbanos:** Imagen N° 47. Interior de almacén afectado por escrituras de gran dimensión.

Es muy penoso ver que parte de la historia se desvanezca con el pasar de los años, parte de ello es la infraestructura existente en su interior, edificaciones que por su tipo de construcción y función no han sido puesto a nuevos usos, algunos permanecen en estado favorable para ser rescatados y otros en degradación absoluta, generando un deterioro visual del paisaje, más aun cuando ésta se ubica en la parte central de la ciudad, la cual da bienvenida a todo aquel que ingrese a Puerto Eten.

Por la gran magnitud del patrimonio, algunas viviendas se han ubicado en los linderos invadiendo de cierta forma la estación ferroviaria, problema que debió evitarse.

Por lo tanto existen edificaciones que pueden ser rescatados como memoria histórica de la ciudad y usados con fines culturales que revalorice lo que un día fue Puerto Eten.



Imagen N° 48. Perfil urbano Dos de Mayo en proceso de degradación.



Imagen N° 49. Invasión de viviendas en el interior de la estación ferroviaria.

## VI. ANTIGUA ESTACIÓN LA BELLEZA DEL FRACASO

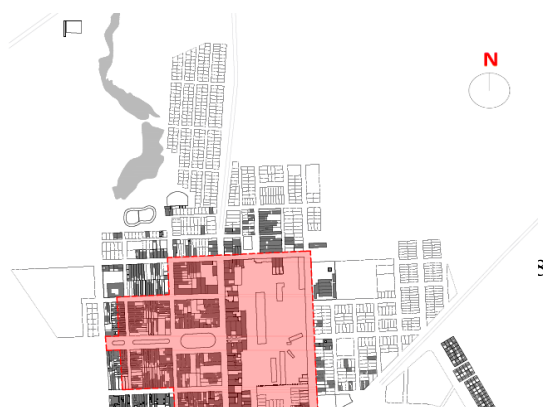


## 6.1 CONTEXTO URBANO DE LA EX ESTACIÓN FERROVIARIA DE PUERTO ETEN

La estructura urbana de Puerto Eten surgió durante la época republicana y entorno al ferrocarril y muelle de Eten, una estructura urbana con características diferenciadas, siendo esta de forma regular (propia de la época en que surgió) y su crecimiento planificado a diferencia del resto de departamentos.

Como núcleo de la estructura urbana se tiene el Centro Histórico Monumental, que es la raíz de un proceso de expansión urbana hacia el Nor. Este y Sur Oeste, sin embargo este crecimiento no alcanzado gran extensión a lo largo del litoral, sino más bien se ha planificado el crecimiento hacia el Nor-Este. Todo el conjunto urbano se encuentra relacionado por su sistema vial cuyos ejes principales lo constituyen en la carretera Chiclayo-Puerto Eten y Puerto Eten-Ciudad Eten.

Reconocemos entonces dos grupos urbanos existentes en la ciudad: Área antigua que comprende las casas republicanas, parques, iglesia y la ex estación ferroviaria que surgieron a fines del siglo XIX y el área de expansión planificada, que son las casas modernas y futuras edificaciones , eso se aprecia en el gráfico N° 13:



- Área Nueva
- Área Monumental

Gráfico N° 13. Área histórica y planificada de Puerto Eten.

Con esto tenemos que actualmente la ex estación configura el centro histórico de la ciudad, dando la bienvenida a todo aquel que ingrese por la avenida Diego Ferre, que conecta a Puerto Eten con el distrito de Reque, por otro lado la avenida San Martín que conecta al distrito de Ciudad Eten y adicional a estas avenidas se encuentra la avenida Grau, que conecta a la ex estación ferroviaria con un paisaje natural (malecón actual y la playa) y un paisaje urbano (ciudad). Aquí observamos dicha conexión del paisaje natural y urbano En el gráfico N° 14 e imágenes N°50, 51 y 52:



Gráfico N° 14. Integración natural y urbana de Puerto Eten.

1 ✎



Imagen N° 51. Plaza Grau de Puerto Eten.

2 ✎



Imagen N° 52. Acceso a Malecón de Puerto Eten.

3 ✎



Imagen N° 53. . Municipalidad distrital de Puerto Eten.

La ex estación ferroviaria mantiene claramente una conexión que integra a toda la ciudad por sus cuatro lados:

- Por el Norte, con la calle Elías Aguirre, con 185.50m, conectada a una área de recreación deportiva y viviendas con futuro crecimiento urbano.
- Por el Sur, con la calle Diego Ferre, con 186.50m, conectada a la plaza principal declarada monumento nacional y al muelle.
- Por el Este, con la calle Dos de Mayo, con 366.00 m, conectada con viviendas y futura área de crecimiento urbano.
- Por el Oeste, con la calle San Martín, con 364m, conectada por la plaza García García y que al mismo tiempo conecta la estación con el mar, se podría decir que es la conexión más fuerte.

La estación comprende la manzana 1 del sector 2 de Puerto Eten, rodeado por 56 viviendas (incluida la municipalidad), la mayoría de estas ubicadas a lo largo de la calle San Martín. A excepción de la municipalidad, estas edificaciones son propiedad privada, el 87.50% son de finales del siglo XIX, con uso actual de viviendas, oficinas municipales, educación y comercio.

En el siguiente cuadro se aprecia que la estación ferroviaria ocupa gran parte del área urbana de la ciudad, con un área que abarca unas 6 hectáreas, cifra máxima de cualquier sector de Puerto Eten:

<b>Configuración de Puerto Eten</b>			
Manzana	Sector	Número de lotes	Área total de manzana (m <sup>2</sup> )
06	Sector 03	20	7218.06
01	Sector 04	27	5913.79
02	Sector 04	32	6654.93
05	Sector 04	37	8523.70
Parque	Sector 04	Área libre	2006.56
06	Sector 04	19	7437.87
01	Sector 02	56	64743.02
01	Sector 05	31	6586.81
06	Sector 05	46	1026.74
Parque	Sector 06	Área libre	2501.62
01	Sector 06	31	7793.68
02	Sector 07	31	18880.75
10 manzanas	-----	330	144079.35
2 parques	-----	Áreas libre	4508.18

Cuadro N° 4. Configuración de Puerto Eten.

En la propuesta de zonificación, realizada en enero del año 2000 y aprobada acuerdo municipal N°007-a, por la municipalidad provincial de Chiclayo, en el ítem de zona de reglamentación especial, se indica sobre el terreno de la antigua estación, lo siguiente: “El área que forma la Antigua Estación de ENAFER de Puerto Eten, está destinada a la construcción del Museo ferroviario, no permitiéndose su división, y en el caso de realizar alguna con la actual lotización San Andrés será por la vía San Pedro que llegara a la estación, y lo cruzara por un pasaje peatonal, claro está que este pasaje deberá respetar consideraciones de tipo arquitectónico, de identificación con su contexto circundante y que desembarcara al parque Grau”.

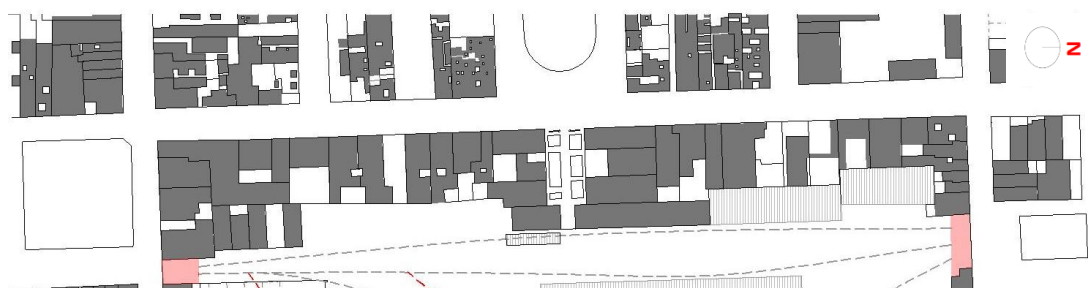
En términos sencillos la estación está programada para un uso cultural por la cual se conservara lo que aún queda en su interior.

## 6.2 PREEXISTENCIAS DE LA EX ESTACIÓN FERROVIARIA DE PUERTO ETEN

Si bien es cierto para el funcionamiento de la ex estación ferroviaria se necesitó un conjunto de piezas útiles tales como una red vial férrea, unidades móviles (locomotoras y vagones), infraestructuras y espacios públicos. Sin ello no habría sido posible su funcionamiento, pero actualmente estos componentes han sido afectados por factores humanos y naturales, provocando la pérdida de algunas piezas y el mal estado de otras. Así tenemos el análisis del estado actual de estos componentes:

### 6.2.1 Red vial férrea:

El sistema vial de la estación ferroviaria se articulaba por cuatro vías de accesos, que conectaban directamente con los almacenes y depósitos de trenes y para recoger a las personas que esperaban la llegada del tren, por lo cual existía solo un acceso peatonal como a continuación se muestra en el siguiente gráfico N°15:



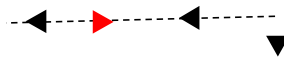


Acceso de trenes    Acceso Peatonal    Vías férreas Principales    Vías férreas secundarias

Gráfico N° 15. Vías férreas y accesos antiguos de la estación ferroviaria de Puerto Eten.

Actualmente estas vías no existen a raíz del levantamiento de todas las vías férreas, quedando solo las huellas como memoria histórica. Adicional a ello, se generó un cerco perimétrico que limita el acceso a la antigua estación, debido a su abandono y por su declaración como patrimonio nacional del Perú, solo se permitió que existiese dos accesos que hoy en día son peatonales, uno de ellos se ubica al oeste (Municipalidad de Puerto Eten – Calle San Martín), la otra se ubica al sur (Parque Juan Mejía – Calle Diego Ferre), esta última también permite el ingreso de unidades móviles (carros particulares o taxis) que recorren la estación como se aprecia en el gráfico N°16.






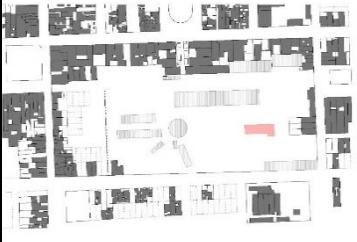
 Acceso peatonal y vehicular  
  Acceso peatonal  
  Ruta móvil  
  Cerco perimétrico

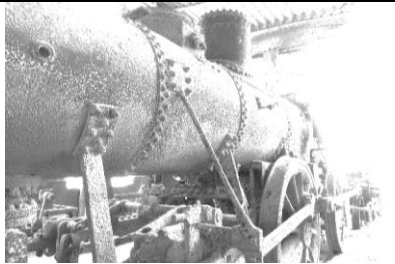





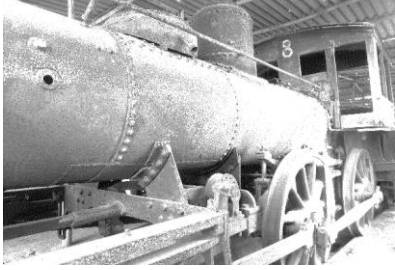

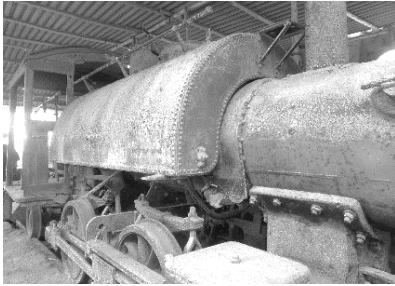

Gráfico N° 16. Accesos y cerco perimétrico actual de la estación ferroviaria de Puerto Eten.

Por lo tanto todas las piezas se encuentran desarticuladas sin ningún elemento que remarque lo que un día fue el sistema vial férreo, en tanto el cerco perimétrico es un limitante que en vez de aportar el papel de integración genera la privacidad de un espacio que es parte integradora de toda una ciudad.

### 6.2.2 Locomotoras:

Fueron 9 las locomotoras que prestaron servicios de la Empresa de Ferrocarril y Muelle de Puerto Eten. De éstas locomotoras que llegaron en diferentes años quedan 5 entre las cuales se encuentra la Locomotora N° 2 - Chiclayo reconstruida en 1953, considerada por su valor histórico la más antigua del mundo fabricada por "Roggers" en 1870. Aquí realizamos una breve descripción mediante imágenes del estado de conservación de cada locomotora que se encuentran en el interior:

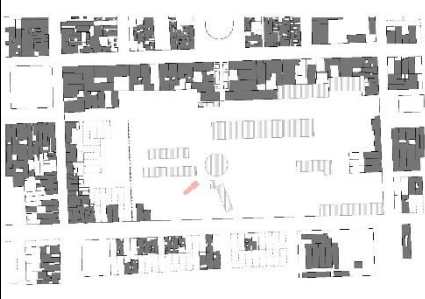


Locomotoras existentes en Antigua Estación Ferroviaria			
Ubicación		Descripción	
		<p>Las locomotoras fueron traídas desde América (Paterson y Philadelphia - Estados Unidos) e Inglaterra, en esos tiempos estos países fabricaban los mejores trenes del mundo, por lo tanto hoy en día tiene un alto valor por su procedencia, de las cuales solo existen:</p>	
Origen	Tipo	Foto	Estado

Americana (Paterson)	N° 2 Rogers 1870		Regular 
Americana (Paterson)	N° 5 Rogers 1891		Malo 
Americana (Phil adelfia)	N° 7 Baldwin 1903		Regular 
Cuadro N° 5. Estado de conservación de locomotoras existentes de la Antigua Estación.			
Americana (Phil adelfia)	N° 8 Baldwin 1910		Regular 
Americana (Phil adelfia)	N° 9 Baldwin 1913		Regular 

Las locomotoras fueron las piezas más importantes de la estación ferroviaria por su lugar de origen y función, actualmente están abandonados, abiertas a la intemperie, solo con una cobertura para protegerlas de la lluvia, cabe mencionar que Puerto Eten es una ciudad ubicada frente al mar por lo cual el salitre las brisa del mar y la arena han afectado con los años el material con el que están hechos estas locomotoras.

### 6.2.3 Auto vagón Man:

Si hubo una estación de tren, es razonable que también existiera un transporte para los peatones, es así que antiguamente existieron tres autos vagones de las cuales solo uno se mantiene en pie en el interior de la estación ferroviaria.

Auto vagón MAN Alemán 1963		
Ubicación	Foto	Estado
		<p>Malo</p> 

Cuadro N° 6. Estado de conservación de Auto vagón MAN-1963.

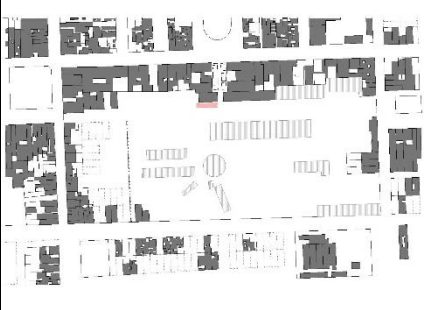


Este auto vagón MAN

era uno de los tres de origen alemán y todavía existe, en pésimas condiciones sirviendo como letrina. Fabricado en 1936 tiene 8 ruedas, toda una joya ferroviaria abandonada completamente la cual terminará por desaparecer pues el tiempo, el cercano mar, los ladrones y la desidia de las autoridades así lo determinan.

### 6.2.4 Vagones de pasajeros:

Estos vagones fueron hechos de madera (Pino Oregón), en tanto se refiera al cerramiento y piso, entre los vagones que aún perduran encontramos tres en abandono expuestos a la intemperie, uno de estos tres pertenecía a primera clase y los dos restantes a clase media.

<b>Vagón de pasajeros</b>
---------------------------

Ubicación	Foto	Estado
		<p data-bbox="1246 389 1334 421">Bueno</p> 

### 6.2.5 Infraestructura

La ex estación ferroviaria contaba con grandes almacenes, bloques alargados que cumplían la función de almacenar productos de las haciendas como también depósitos y ambientes para la refacción de trenes (Maestranza). Entre los bloques de aquel entonces algunos tenían características diferentes según su función las cuales resaltan en su arquitectura, es así que tenemos el siguiente análisis:

#### a) Almacenes:

Estos bloques se caracterizan por tener una forma alargada, sus cerramientos son ciegos es decir carecían de ventanas en su fachada, contaban con más de un acceso, la altura rebasaba los 3 metros, sus estructuras se basaban en tijerales de madera generando así espacios libres, los muros eran de adobe o quincha, la cubierta era de caña, estructura de techo con tijerales de madera pino Oregón, utilizaban la cubierta como principal medio para iluminar y ventilar el ambiente, como eran almacenes no se requerían grandes ventanales o luz natural en grandes proporciones. A continuación en el gráfico N°17 se reconoce los almacenes que aún existen:

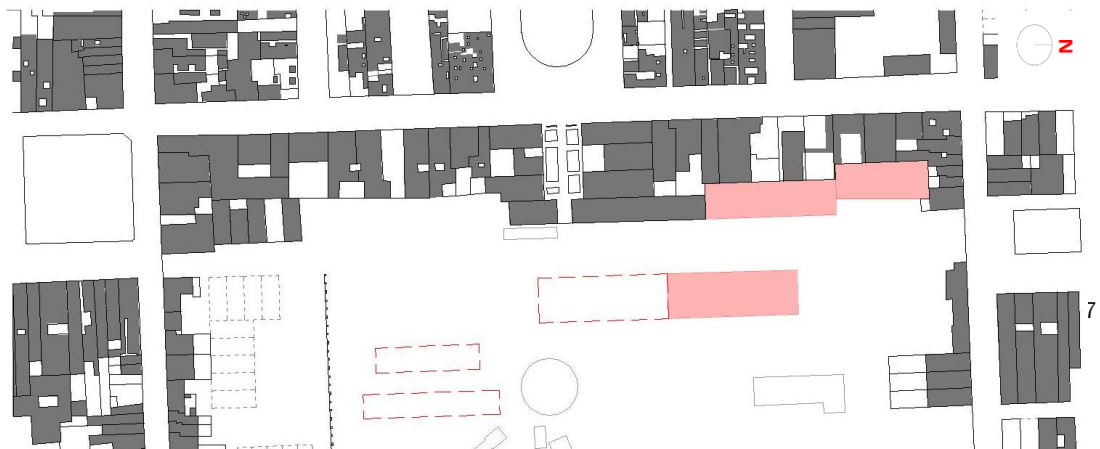




Gráfico N° 17. Preexistencia de almacenes de la estación ferroviaria.

Antiguamente existieron 6 almacenes, 3 de ellos hechos de adobe aún existen en su totalidad y los tres restantes hechos de quincha las cuales han sido afectados por el clima han desaparecido en su totalidad. Es así que el 50% aun preexisten y el otro 50% ha pasado al olvido.

**b) Depósitos:**

Estos bloques son de menores proporciones, y se caracterizan por tener ventanales en sus laterales, la altura no sobre pasa los 3 metros, la ventilación e iluminación es apropiada, la estructura en algunos bloques es a base de una trama de madera o pilares de madera, sus muros son de ladrillo y quincha, las cubiertas son planas y hechos de caña, usualmente con dos accesos según la ruta por donde accedía el tren, el piso contenía rieles incorporados con unas aberturas en su superficie con el fin de darles mantenimiento. En el siguiente gráfico N°18, se reconocen los depósitos que aún existen:

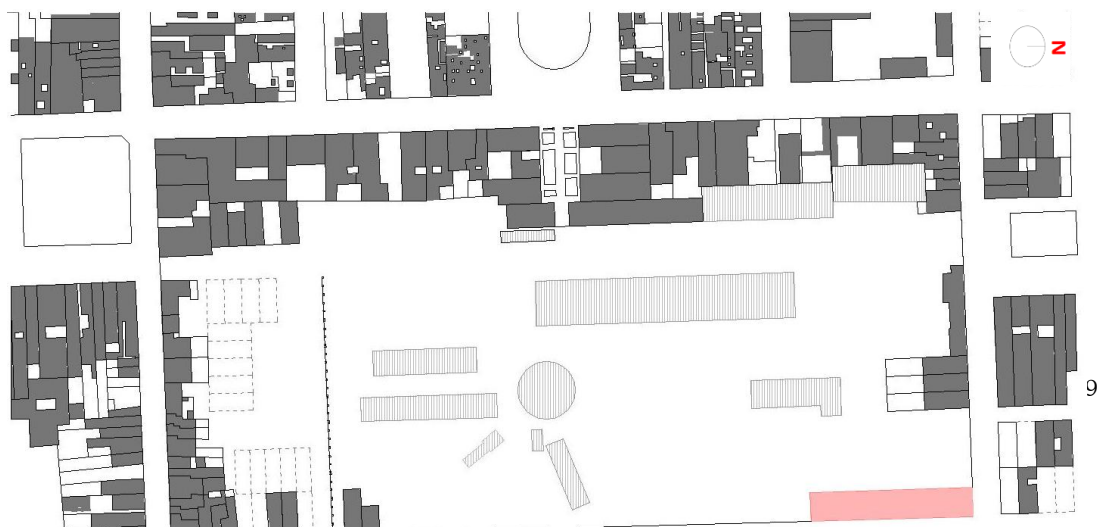


Gráfico N° 18. Preexistencia de depósitos de la estación ferroviaria.

Antiguamente existieron 3 depósitos, dos de ellos hechos de quincha de la cual una está en proceso de desaparecer en tanto un depósito esta hecho de ladrillos que aún existe en su forma más completa. Es así que un 66% aun preexisten y un 34% están a punto de desaparecer.

**c) Maestranza:**

Este bloque es el más importante de todo el conjunto el cual contenía piezas para la refacción de trenes, traídas desde Inglaterra, algunas ancladas en el piso y otras sujetas al techo, es el bloque con mayor longitud y en su interior se divide en tres secciones con el mismo fin, contiene dos accesos, su estructura es de pilares de madera, muros de adobe, cubierta de caña, estructura de techo con tijerales de madera pino Oregón, posee ventanales en sus laterales lo cual permite una iluminación y ventilación apropiada, en su techo encontramos iluminación cenital, en algunas secciones del piso encontraremos rieles oxidados y una abertura en su superficie para dar mantenimiento a los trenes. En el gráfico N°19 se aprecia la ubicación de dicha pieza:



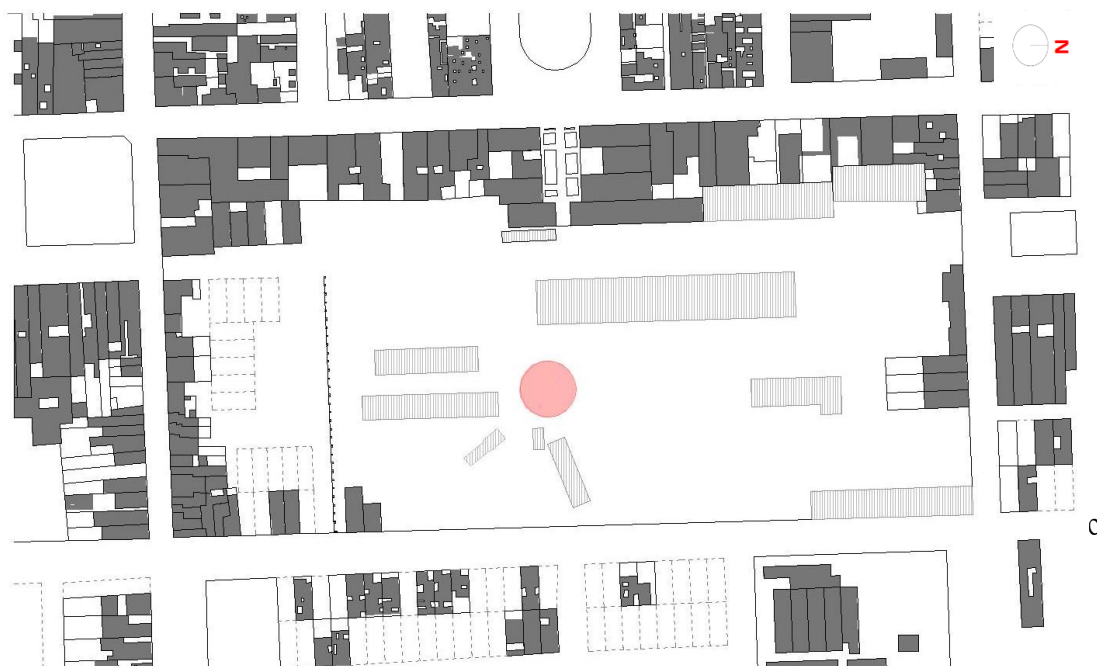
▨ Otras piezas      ■ Maestranza existente

Gráfico N° 19. Preexistencia de maestranza de la estación ferroviaria.

Antiguamente existió solo una maestranza el cual está hecho de adobe que a pesar de estar expuesta al ambiente natural se mantiene en pie. Se ha creído conveniente reforzar la estructura de uno de los muros laterales la cual es apreciada por la avenida Dos de Mayo.

**d) Rotonda:**

Considerada el principal atractivo de la estación ferroviaria, esta cumplía la función de orientar el tren hacia los diferentes depósitos y salidas mediante giros y cambios de rieles, ubicada de forma céntrica con el fin de generar distancias cortas de un bloque a otro. A continuación en el gráfico N°20 se aprecia la ubicación de la pieza:



Otras piezas      Rotonda desaparecida

Gráfico N° 20. Preexistencia de rotonda de la estación ferroviaria.

Antiguamente existió solo una rotonda conformada por rieles, hoy en día solo existe la superficie semi hundida, más no los rieles e invadida por la maleza que crece sin control.

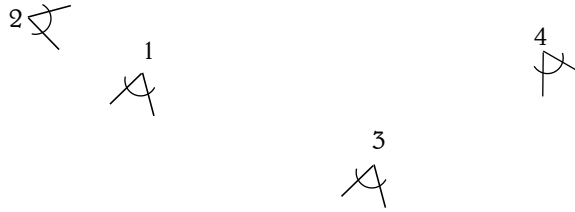
#### 6.2.6 Espacio público:

(Perahia 2007), mención que tradicionalmente, en las ciudades, el espacio público fue concebido como el espacio de la expresión y la apropiación social por excelencia, es el espacio que alberga el cotidiano transcurrir de la vida colectiva. Es el espacio que da identidad y carácter a una ciudad, el que permite reconocerla y vivirla. Es el sitio que conserva la memoria de sus habitantes en sus espacios naturales, culturales y patrimoniales.<sup>50</sup>

En el caso de la antigua estación ferroviaria el espacio público se configura a través de las líneas ferroviarias originando espacios de transición para los trabajadores de aquellos tiempos.

Este espacio actualmente ocupa el 70% de todo el conjunto, con un estado de conservación degradable por el inadecuado uso de sus pobladores, pero que a pesar de ello mantiene un lenguaje natural propia de la zona, así tenemos el siguiente gráfico N°21:





 Arena con tierra   
  Áreas de maleza   
  Área de algarrobo   
  Plataformas elevadas

Gráfico N° 21. Componentes del espacio público de la estación ferroviaria.

Del gráfico anterior mostraremos evidencia de cómo se encuentra actualmente el espacio público en las imágenes N°53, 54, 55 y 56:

1 



Imagen N° 54. Espacio público-plataforma.

2 



Imagen N° 55. Espacio público-tierra con arena.

3 ✎



Imagen N° 56. Espacio público-área de algarrobo.

4 ✎



Imagen N° 57. Espacio público-área de maleza.

Se aprecia que el espacio público está más relacionado con el ambiente natural del lugar, como lo es la arena que ocupa un 60% de todo el espacio público, siendo más interesante la vegetación que brota en su interior (Algarrobo), planta que crece en áreas secas pero que curiosamente se encuentra floreciendo en este lugar, potenciando esa mezcla de la memoria con elementos naturales.

A raíz de la desaparición de los rieles el espacio público crece en superficie y permite que los bloques se configuren con este, es así que cada bloque se abre hacia un espacio libre como un gran hall que te recibe ante de entrar y que se aprecia en el siguiente gráfico N°22:



Gráfico N° 22. Configuración del espacio público en la estación ferroviaria.

a ↗



Imagen N° 58. Configuración espacio público y bloque en la estación ferroviaria.

### **6.3 ESTADO DE CONSERVACIÓN, LEVANTAMIENTO ARQUITECTÓNICO Y FOTOGRAFICO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA**

Para comprender mejor el estado de conservación de los bloques existentes del antiguo estación ferroviaria se realizó un levantamiento arquitectónico de las respectivas piezas, como también el levantamiento fotográfico que es un auxiliar muy valioso para referenciar, se hizo registro fotográficos generales de interiores y exteriores, que evidencian el estado actual.

A continuación ver fichas en anexos.

## 6.4 ELEMENTOS ARQUITECTONICOS EMPLEADOS

Según (Fernández Galeano 2014), define algunos elementos arquitectónicos en una edificación, entre las cuales tenemos: el suelo, el muro, el techo y el tejado, prosigue con la puerta, la ventana, la fachada y el balcón. En la antigua estación ferroviaria se reconocen los siguientes elementos arquitectónicos, según lo antes mencionado: muros (adobe, ladrillo, quincha y madera), cimentaciones (piedra o cal) coberturas (madera, fierro galvanizado y caña brava) pisos (piedra o cemento pulido), estructuras (madera), revestimiento (yeso y pigmentos) por ultimo puertas y ventanas (madera con fierro), es así que a continuación describiremos cada punto de lo antes mencionado:

### 6.4.1 Cimentaciones

Compuesta por piedras de gran magnitud mezclados con concreto y que servía como base para el armado de la estructura, cuyas dimensiones eran según el ancho del muro.

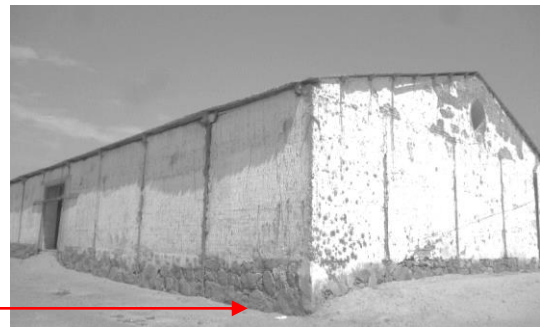
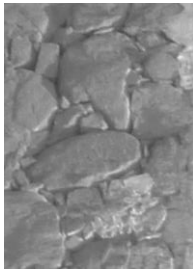


Imagen N° 59. Cimentación de piedras.

En otros bloques encontraremos que las cimentaciones son de concreto sólido, estas se ubican usualmente en los bloques que tienen muros de quincha con el fin de hacer más resistentes el elemento.

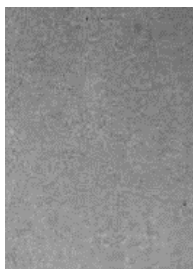




Imagen N° 60. Cimentación de concreto simple.

#### 6.4.2 Muros

Según la visita de campo, cada bloque utilizaba diferentes materiales, entre las cuales tenemos, bloques de adobe, en la imagen N°60, bloques de quincha (caña + barro + tramado de madera), en la imagen N°61, bloques de ladrillo imagen N°62, en los muros de adobe, las dimensiones que utilizaron variaba entre 60 y 70 cm de espesor dispuesta en soga, el ancho del muro de quincha era de 10 cm de espesor y los de ladrillo con un espesor de 15cm dispuestas en soga.



Imagen N° 61. Muro de adobe.

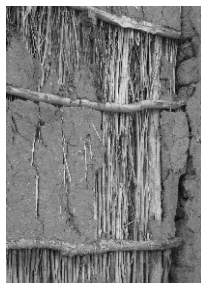


Imagen N° 62. Muro de quincha.

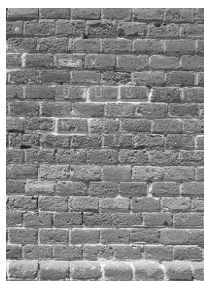




Imagen N° 63. Muro de ladrillo.

### 6.4.3 Columnas

Se emplearon columnas de madera pino Oregón y rieles de tren, como se aprecia en la imagen N° 63 y 64 conectados a los cimientos y que se escondían en los muros hasta ser anclados en los tijerales., en el caso de los rieles se ubican en las edificaciones que contienen muro de adobe y los de madera en los muros de quincha.

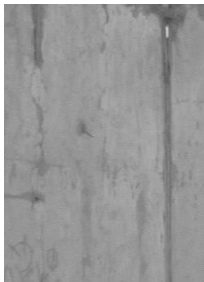


Imagen N° 64. Columnas con rieles metálicos.



Imagen N° 65. Columna de madera.

### 6.4.4 Cubierta

Usualmente eran de tablones de madera atadas a listones de madera en un tramado vertical y horizontal dispuestas a dos aguas, apreciada en la imagen

Nº65, sobre este tramado se colocaba una torta de barro para proteger el ambiente de la intemperie.

Actualmente se ha reemplazado partes de la cubierta con láminas de ETERNIT debido al deterioro de la cubierta original, como se ve en la imagen Nº66. Mayormente en los antiguos depósitos las cubiertas estaban dispuestas de forma plana de las cuales ninguna en su actualidad son las originales y solo en los almacenes y maestranza existe una mezcla de materiales a dos aguas imagen Nº67.



Imagen Nº 66. Cubierta original de tablones de madera.



Imagen Nº 67. Cubierta de ETERNIT con listones de caña.

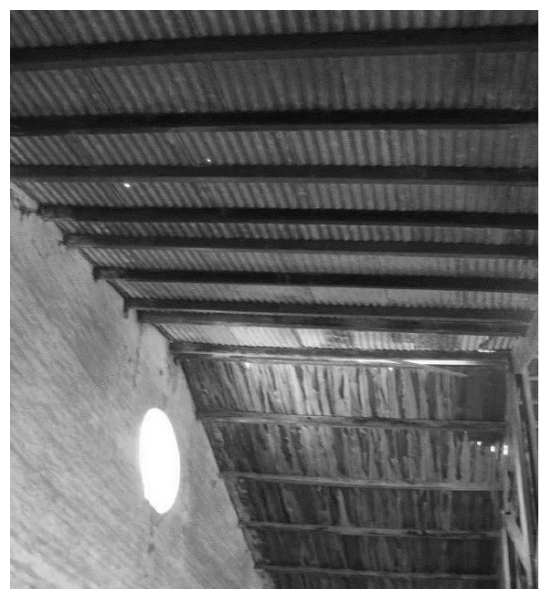


Imagen N° 68. Cubierta de ETERNIT y tablonces de madera y listones de madera.

#### 6.4.5 Puertas

Las puertas fueron hechas de madera pino Oregón, tipo dos hojas batiente, estas puertas eran sólidas, estas median más de 1 metro cada hoja, algunas de forma rectangular en la imagen N°68 y otras con arco en su terminación, imagen N°69. Actualmente algunas puertas no tienen el material original y solo son aberturas.



Imagen N° 69. Puerta tipo cuadrada.



Imagen N° 70. Puerta tipo arqueada.

#### 6.4.6 Ventanas

Actualmente las ventanas solo poseen el marco de madera o en el peor de los casos, nada. Las ventanas son de madera pino Oregón, en formas cuadradas como se muestra en la imagen N°70, formas arqueadas ubicadas en los depósitos y maestranza, que se ve en la imagen N°71, formas rectangulares en imagen N°72 y en algunos almacenes son de forma circular, imagen N°73:



Imagen N° 71. Ventana cuadrada.



Imagen N° 72. Ventana circular.



Imagen N° 73. Ventana rectangular.



Imagen N° 74. Ventana arqueada.

#### 6.4.7 Pisos

Los pisos fueron hechos de concreto pulido como se muestra la imagen N°74 y de piedra en áreas externas imagen N°75, en algunos bloques aún se aprecian

partes de su estado original pero en otros actualmente el piso está conformado por tierra compactada o tierra con arena según imagen N°76:



Imagen N° 75: Piso de concreto pulido.



Imagen N° 76. Piso de piedra.



Imagen N° 77. Piso de tierra compactada más arena.

#### 6.4.8 Revestimiento

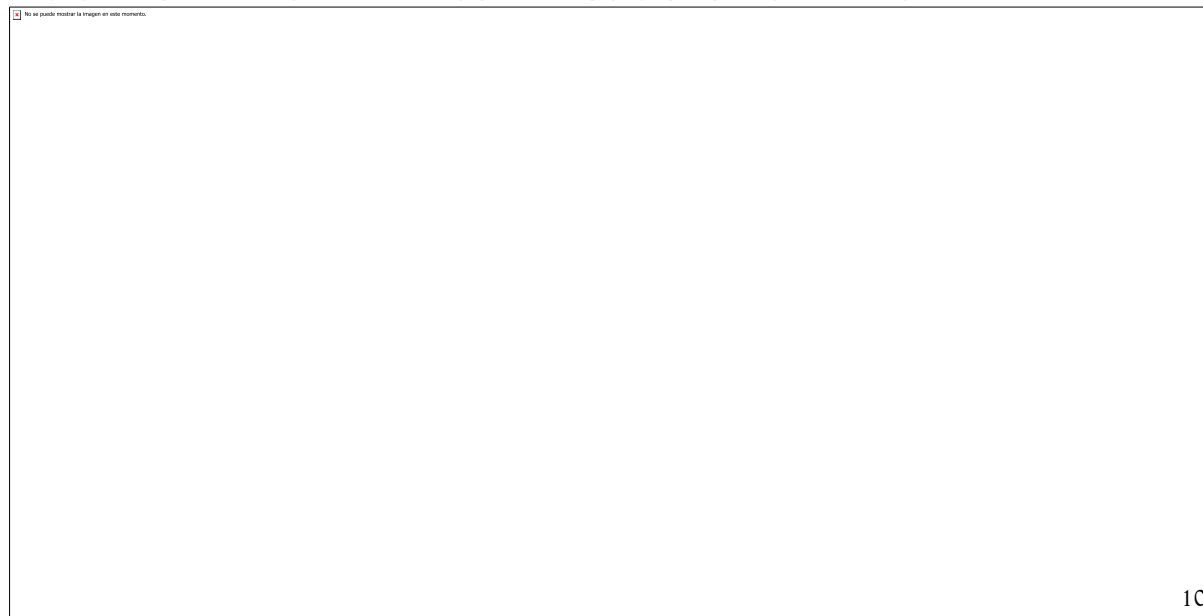
El revestimiento utilizado sobre los muros de adobe, quincha y ladrillo fueron de yeso y sobre algunos sobre cimientos de concreto existe un pintado rojizo.

Actualmente por las lluvias y la brisa del mar el yeso se ha desprendido de los muros generando su desgaste especialmente en los muros de quincha como se observa en la imagen N° 77:



Imagen N° 78. Revestimiento de yeso.

## VII. PUERTO ETEN FUENTE DE ESCENARIOS Y OPORTUNIDADES



## 7.1 POTENCIALIDADES

Puerto Eten a pesar de ser considerada como una ciudad dormitorio por la ausencia de escenarios dinámicos, posee gran potencial en áreas naturales que son consideradas como lugares turísticos y un lugar de estudio para las personas universitarias o profesionales que requieren de estos espacios para sus investigaciones. Otro potencial que se suma a Puerto son sus áreas arqueológicas, frecuentada por turistas en las temporadas de verano.

Por lo tanto Puerto Eten se cataloga en: potencialidades naturales, potencialidades arqueológicas, potencialidades culturales y potencialidades recreativas, como se explicara más adelante.<sup>51</sup>

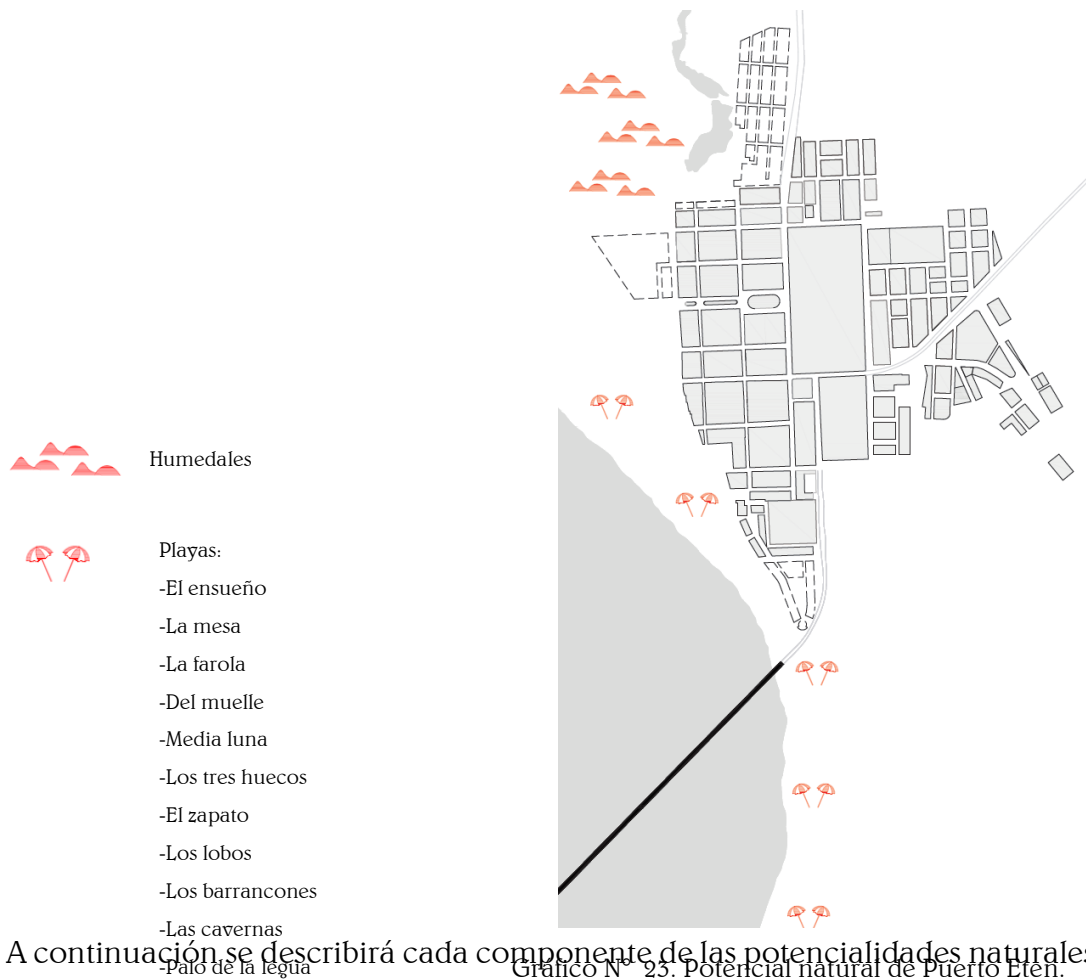
### 7.1.1 Potencialidades naturales:

Son aquellas generadas por la propia naturaleza así tenemos:

---

<sup>51</sup> Publicado por Emma Verónica Ramos Farroñan- Universidad Juan Mejía Baca - InSlideShare el 5 de julio de 2014.

<http://es.slideshare.net/DiciaUMB/puerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231>



A continuación se describirá cada componente de las potencialidades naturales de Puerto Eten:

a) **Playa del Ensueño:** Ubicada al norte del distrito, en su ubicación se asentó el pueblo Chimú y más tarde los pescadores, separados por la reducción de Eten.



Imagen N° 80. Playa Ensueño de Puerto Eten.

b) **Playa del Muelle:** Esta ubicada al sur del centenario Muelle, tiene como complemento el acantilado que es usado por los bañistas y como mirador.



Imagen N° 81. Playa del Muelle de Puerto Eten.

- c) **Playa la Mesa:** Es concurrida por pescadores de caballitos de Totora y mariscadores.



- d) **Playa la Farola o Guanera:** Se encuentra al norte de la Punta Farola, concurrida por pescadores; se pescan peces como chita, lisa, mero, pescado de peña; además se encuentran lobos marinos, aves guaneras como piquero, guanay, pelícano, gaviotas, patos de mar, entre otras.



Imagen N° 83. Playa la Farola de Puerto Eten.

- e) **Playa Media Luna:** Ubicada entre Punta Farola por el norte y Punta El Zapato por el sur, con unos 500 metros de largo y 300 metros de ancho.

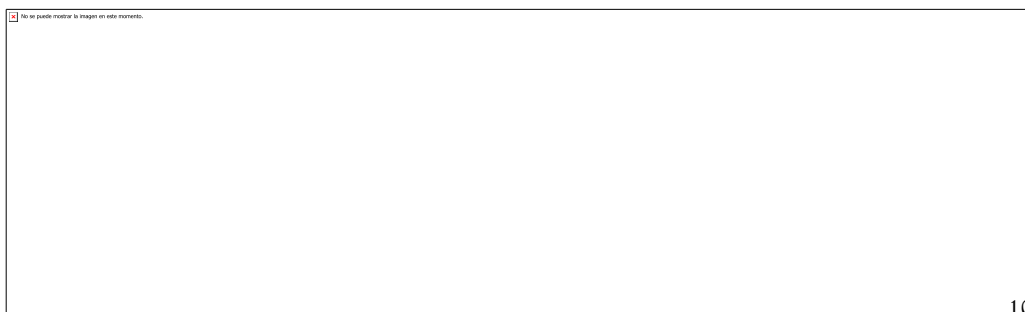


Imagen N° 84. Playa Media Luna de Puerto Eten.

- f) **Playa los Tres Huecos:** A esta playa acuden mariscadores y pescadores.



Imagen N° 85. Playa los tres Huecos de Puerto Eten.

- g) **Playa del I zapato:** En ella se practica pesca a cordel y mariscar.  
h) **Playa del cerro o Petroperú:** Ubicada al sur del cerro las Campanas y frente a la planta de almacenamiento de Petroperú.  
i) **Playa de Lobos:** Es la playa más extensa, ubicada al sur del Cerro las Campanas. La leyenda dice que en ella se enfrentaron el dios del Mar y el dios de la Lluvia, quedando convertido en lobo este segundo.



Imagen N° 86. Playa los Lobos de Puerto Eten.

- j) **Playa los Barrancones:** Ubicada al sur de la Quebrada de Lobos.  
k) **Playa de las Calaveras:** Ubicada al sur del distrito; en ella se encuentra gran cantidad de restos humanos.  
l) **Playa Palo de la Legua:** Ubicada al sur cerca al límite con Lagunas.

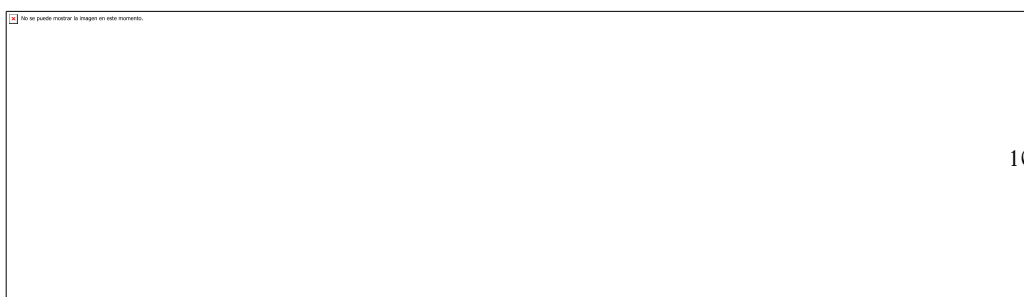


Imagen N° 87. Playa de la Legua de Puerto Eten.

j) **Los Humedales:** Los Humedales de Ciudad Eten están conformados por ecosistemas como: estuario, laguna, albufera, marismas y zonas húmedas, los cuales están poblados por grupos de aves de diversas especies, de peces y crustáceos, así como de flora de gran importancia para los pobladores de la comunidad. El estuario corresponde a la desembocadura del río Reque hacia el mar, ubicado hacia la zona norte de los humedales (punto de referencia la capilla el Milagro).

La Laguna es el cuerpo de agua más extenso, con un aproximado de 2.5 km lineales, ancho que varía desde los 20m a 200m y una profundidad máxima de 2m, alimentada por aguas que ingresan del estuario y por filtraciones de la capa freática. La albufera, ubicada a más o menos a 280m de la laguna, muy cercana a la capilla, es la única zona de estos humedales donde se pueden observar a los zambullidores; es alimentada por aguas servidas, aprovechadas para fines agrícolas. Abunda el junco y la totora, extraída para la confección de canastas, sombreros y otros productos artesanales. Las marismas y zonas húmedas ubicadas a los alrededores de estos cuerpos de agua, han permitido el crecimiento de importante vegetación que sirven como refugio, zonas de alimentación, reproducción, anidación y descanso de las aves y otras especies de fauna silvestre.



Imagen N° 88. Humedales de Puerto Eten.

El relieve varía de plano a ondulado por la formación de dunas que rodean a los cuerpos de agua, muchas de ellas cubiertas de vegetación xerófila. La diferencia de salinidad marca el tipo y la distribución de la fauna y la flora existente. La distribución de la flora en los humedales está en función de los gradientes de salinidad, humedad y temperatura; entre las plantas más comunes destacan: grama salada, totora o hinea, carrizo, chilco hembra y macho, uña de gato, pájaro bobo, etc. En cuanto a la fauna es variada, destacando, la presencia de aves costeras, de humedales y silvestres, además de mamíferos, reptiles, peces, crustáceos e insectos, entre los cuales tenemos: zorro costero, ratas y ratones de campo, coralillos, lisa, camarón de río, etc.

### 7.1.2 Potencialidades arqueológicas

Son aquellos monumentos o vestigios que con el pasar del tiempo aún tienen un valor histórico por su antigüedad y significado, como a continuación se muestra:





Gráfico N° 24. Potencial arqueológico de Puerto Eten.

A continuación se describirá cada componente de las potencialidades arqueológicas de Puerto Eten:

- a) Ciudadela de Cupisnique:** Es el majestuoso cerro de las Campanas se encuentra testimonios arquitectónicos de una ciudadela perteneciente a la cultura Cupisnique (1000 a 800 años a. c.), ubicada en el cerro Las Campanas; integrada por 3 pequeños cerros llamados FAS, Cheten y Farola. El cerro las Campanas, llamado así porque en antaño existían dos grandes rocas (fonolitos) que al golpearlas con la palma de la mano producían gran sonoridad, como si fueran campanas. Es una ciudadela donde existen restos arqueológicos propios de la cultura Cupisnique, en la cúspide del Morro de Eten o cerro Las Campanas. Se encuentra a una altura de 170 m. s. n. y está construida en base a piedra labrada.



Imagen N° 89. Ciudadela Cupisnique en cerro la Campana de Puerto Eten.

En este cerro se encuentra la Necrópolis que tiene más de cinco mil años de antigüedad y está conformada por:

- Camino Ritual: Parte del norte de la falda del Cerro hasta llegar a la intersección de las colinas FAZ y Eten; antes se levantaba una pared lítica de 2 metros de altura que terminaba en el acantilado.
- Boca de la Mina: Orientada hacia el este, de donde se extraía el oro.
- Templo: El frontis del Templo se orienta a la salida del sol.
- Refugio del Ave Marina: Es un Águila Real migratoria (ÑAMPAL) que llega procedente de América del Norte, experta pescadora con gran vuelo y visión.
- El Mirador: Punto ideal para observar el camino ritual.
- Sillón Inca: El sillón está labrado en piedra donde el sacerdote y su esposa contemplaban la salida del sol y el paisaje local.

**b) El Oratorio Inca:** Es una construcción de piedra de tipo fortaleza ubicada al este del cerro de FAS; es un lugar donde se reunían los peregrinos para implorar a sus Dioses, en una de las piedras se encuentra grabada una cruz que data del año 1628. Se piensa que fue grabada para que las plegarias fueran a ésta que es el símbolo del cristianismo y no a los dioses incas.



Imagen N° 90. Oratorio del Inca de Puerto Eten.

- c) **La Silla del Inca:** Ubicada en la parte Oeste del cerro de FAZ. Está construida en piedra y ofrece una impresionante vista del mar, sol, poblados, aves marinas, lobos y embarcaciones Mochicas (Caballitos de Totorá).

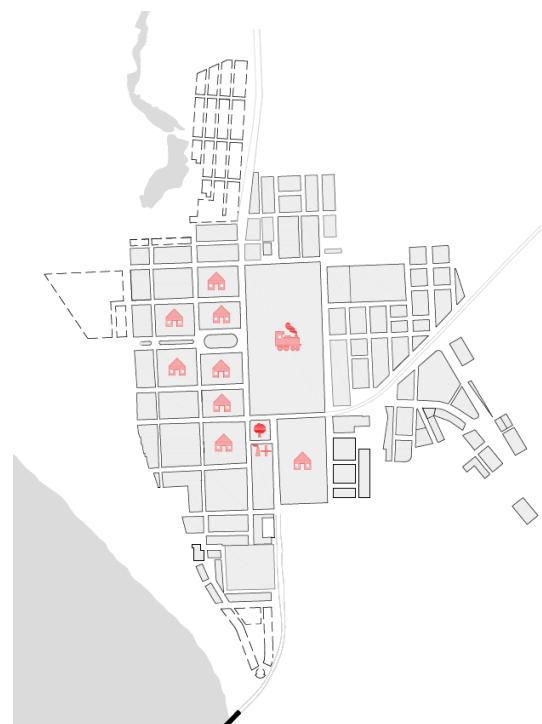


Imagen N° 91. Silla del Inca de Puerto Eten.

- d) **La Caverna:** Se encuentra en el cerro FAZ a la altura de la "Punta Farola" y la Playa de Mesa. Tiene una profundidad de trece brazadas, con una entrada angosta en forma circular, para después ensancharse en su interior hasta una altura de dos metros. Está construida en roca pura, desde su interior se puede contemplar el mar.

### 7.1.3 Potencialidades culturales

Son aquellos elementos que permiten identificarnos, caracterizarnos, mostrar que tenemos en común y que nos diferencia de otros pueblos, también nos estamos refiriendo a elementos materiales y espirituales, como se muestra a continuación:



Casas republicanas:

-Calle Libertad

-Calle Diego Ferre

-Avenida San Martín



Plaza Juan Mejía Baca



Estación ferroviaria



Centenario muelle



La chimenea del molino



Iglesia Matriz

Gráfico N° 25. Potencial cultural de Puerto Eten.

Puerto Eten se caracteriza mucho más por cómo se originó especialmente por su estación ferroviaria, es así que a continuación mencionaremos componentes que forman parte de su identidad:

**a) Centenario Muelle:** El año 1867, José Antonio García y García recibe la concesión para construir y explotar el muelle y ferrocarril por 100 años desde el 28 de marzo del año 1870.

El muelle tuvo 803 metros de largo por 9.75 metros de ancho y 4.27 metros de altura que descansaba sobre 459 columnas en marea media y 7.32 metros de profundidad a media marea. En el año 1980 la infraestructura se divide en dos partes sin haber recibido rehabilitación desde aquella fecha argumentándose el alto costo que demandaba tal medida.

Hoy está destruido y solamente utilizado por los pescadores artesanales.

Es considerado Patrimonio Cultural de la Nación por Resolución Directoral N° 803-01 del Ministerio de Educación por el Instituto Nacional de Cultura, el 08 de febrero del año 2001.



Imagen N° 92. Centenario Muelle de Puerto Eten.

- b) **La Antigua Estación del Ferrocarril:** El 03 de julio del año 1867 es iniciada la construcción de la obra bajo conducción de José Antonio García y García. El 30 de julio del año 1986 el Ministerio de Educación emite la Resolución Ministerial N° 329-86 ED declarándolo Monumento Histórico y ordena se le incluya como Patrimonio Cultural de la Nación. Posee locomotoras, vagones, talleres entre otras; la atracción principal es la locomotora “Chiclayo”.



Imagen N° 93. Antigua estación ferroviaria de Puerto Eten.

- c) **La Chimenea del Molino:** Fue construido en el año 1933 y está ubicada a la espalda de la capitanía del Puerto Eten; mide cerca de 30 metros de altura y está construida con concreto armado.



Imagen N° 94. Chimenea de antiguo molino de Puerto Eten.

- d) **Plaza Juan Mejía:** Fue construida por el año 1908 y también declarada Patrimonio Histórico de la Nación por R.M. 329-86 ED.



Imagen N° 95. Parque Juan Mejía de Puerto Eten.

- e) **Casas Republicanas:** La ubicación de estas casas se clasifican por tres calles como la Libertad, San Martín y Diego Ferré, así tenemos la descripción siguiente:

- Calle la "Libertad": Antes llamada calle del muelle, sus construcciones datan del año de 1904, están ubicadas grandes mansiones de los barones del azúcar y latifundistas del departamento, aquí también está la casa del ilustre porteño Juan Mejía Baca.



Imagen N° 96. Calle Libertad de Puerto Eten.

- Cuadra tres de la calle “Diego Ferre”: Casas más de cien años hechas de madera, caña brava y cemento armado con amplios corredores.



Imagen N° 97. Calle Diego Ferre de Puerto Eten.

- Cuadra uno de la calle “San Martín”: En ella está ubicada la antigua Estación, complejo urbanísticos que comprende la casa de la superintendencia, oficinas y casas residenciales para empleados y funcionarios, hechas de madera y caña brava sostenidas por rieles del tren, datan de 1868, además se encuentra el CEI#018, local que era anteriormente la casa de fuerza de la empresa.



Imagen N° 98. Calle San Martín de Puerto Eten.

- f) **La Iglesia Matriz:** Construida en 1874, en ella se encuentra la imagen de la Señora del Perpetuo Socorro, patrona del distrito. Declarada Patrimonio Monumental de la Nación por Resolución Directoral N° 803-01 por el Instituto Nacional de Cultura -INC 31 el 01 de febrero del año 2001.

#### 7.1.4 Potencialidades recreativas

Son aquellos que ofrecen escenarios de entretenimiento o distracciones más activas, es aquí donde se generan dinámicas muy activas como, bailes, eventos,

ferias, etc. Desde su creación ha generado que la ciudad se revitalice, es el lugar más frecuentado en todo el año.



Gráfico N° 26. Potencial recreativo de Puerto Eten.

- a) **Malecón:** Desde la calle José Antonio García y García (primer parque) hasta la calle Huáscar (capilla de la Cruz de Tres de Mayo), con aproximadamente 1 kilómetro de extensión, encontramos tiendas de artesanía.



Imagen N° 99. Malecón de Puerto Eten.

En el malecón también existen dos réplicas de muelles que llegan hasta la playa, restaurantes de comida y bebida típica del norte del país, estacionamientos, zonas de descanso y recreación, áreas verdes, bancas y mesas con sombrillas.

## 7.2 CIRCUITO MOCHICA IMPULSADOR DE POTENCIALES DE PUERTO ETEN

La costa del Perú es una región privilegiada por un conjunto de monumentos arqueológicos y museos, además por la presencia de una cultura viva muy dinámica donde sobresalen las costumbres, tradiciones, artesanías y gastronomía y por la diversidad de escenarios naturales como las playas del litoral y áreas naturales protegidas, y por estar perfectamente articulada tanto



por la Panamericana Norte como por los dos aeropuertos que sirven a las ciudades de Chiclayo y Trujillo <sup>52</sup> como se ve a continuación:

Imagen N° 100. Circuito Mochica de la regio Lambayeque.

Puerto Eten tiene una gran oportunidad por pertenecer a esta ruta por su diversidad de playas, para ello debe de contar con los servicios necesarios para ofrecer a sus visitantes, desde ya es una necesidad abastecerla con los equipamientos necesarios. De la misma forma este circuito se puede ramificar y dar entrada a que conozcan todo el potencial catalogada

### **7.3 ENTRADA DE INVESTIGADORES EN LA CIUDAD PORTEÑA**

En Puerto Eten se detectó que existe mucha entrada de estudiantes universitarios con fines investigativos según la carrera que desempeñan entre las cuales tenemos: Turismo – Hotelería, Arquitectura y Gastronomía. Existen profesionales expertos en fauna y flora o arqueología que también realizan

---

<sup>52</sup>MINCETUR: Ministerio de Comercio Exterior y Turismo del Perú – Plan de acción “Destino Turístico”- descripción de la ruta Moche (2008)  
[http://www.mincetur.gob.pe/newweb/portals/0/PA\\_Ruta\\_Moche.pdf](http://www.mincetur.gob.pe/newweb/portals/0/PA_Ruta_Moche.pdf)

estudios en Puerto Eten por su gran biodiversidad y que no cuentan con un lugar que facilite sus investigaciones que beneficiara a implementar el área académica del lugar.

Existe una necesidad no satisfecha para estas personas, pues año tras años se dan investigaciones y no se plantea un lugar de estudio como áreas de lectura o biblioteca, al fin de cuentas es un aporte para la ciudad, las documentaciones realizadas por estas personas quedarían para futuros estudios de universitarios u otros, en todo caso el área de investigación no solo abastecería a los profesionales si no a los mismos universitarios que vienen al distrito a realizar trabajos mensuales, tesis, etc. A ello de se le adiciona el problema que los investigadores están en su lugar de estudio mucho tiempo y necesitan tener un sitio de hospedaje cerca al área de investigación, que no existe en Puerto Eten, pero el potencial de ser un área de interés educativo suma a la importancia de querer rescatar un lugar para repotenciar una ciudad de mucha cultura y memoria histórica.

#### **7.4 LA CALLE COMO ESCENARIO**

Escenario es todo espacio destinado a la representación de las diversas artes escénicas o utilizado para eventos públicos (Conferencias y mítines).

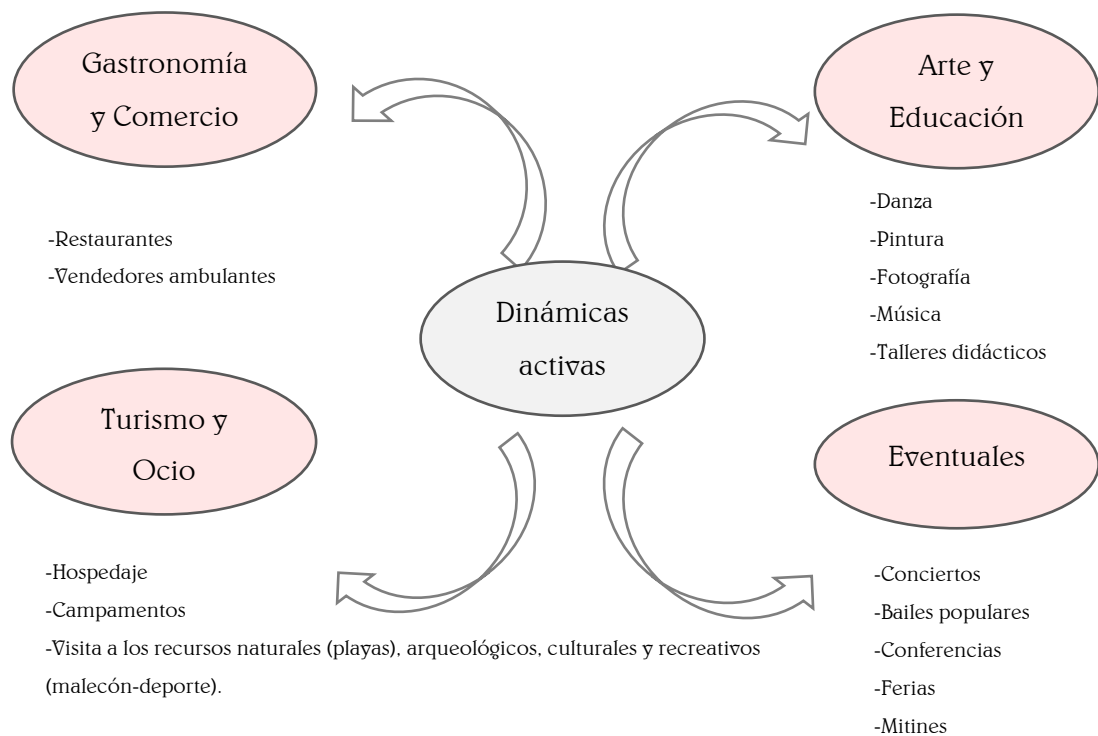
“Los escenarios se han convertido parte de las calles, en donde la persona desarrolla muchas actividades que identifica el espacio público y marca la verdadera función del espacio abierto. Entonces la calle es un escenario que comunica a la gente con la vida urbana es decir la sociedad hace la calle y la calle la sociedad. La calle son espacios que guardan memorias de la historia viva, haciendo el presente visible y al mismo tiempo abriéndolo para el futuro, son vistas por la gente como parte de ellos mismos. Entramos en una relación emocional con ellos, nos trae alegrías o tristezas, como nos pueden dar momentos sublimes, grandiosos, espectacular, lo digno pero también puede ser

la escena para lo pequeño, lo transparente, lo simple, lo ordinario, en otras palabras espacios promedios.”<sup>53</sup>

Puerto Eten presenta una variedad de escenarios que se desarrollan mucho en sus calles y espacios públicos, según la temporada en la que se visite tanto en verano como en invierno, esto nos llevará a deducir como la gente interactúa con el lugar o que necesidades necesita satisfacer y si cuenta con los servicios adecuados para el desarrollo de dichas actividades, tenemos que recordar que Puerto Eten genera mucho movimiento en las temporadas de verano más aun con la incorporación del nuevo malecón, por ello a continuación describiremos los tipos de escenarios existentes en Puerto:

#### 7.4.1 Escenarios de verano

Puerto Eten presenta gran dinamismo en esta temporada, porque posee mayor afluencia de personas por las constantes visitas a sus playas, que como consecuencia genera otros focos dinámicos, en el siguiente cuadro mostraremos los escenarios generados:



<sup>53</sup> Hassenpflug, Dieter. Cityainment- Staging the City and Public Space UIA Berlin 2002 (XXI World Congress of Architecture).

Gráfico N° 27. Dinámicas activas en Puerto Eten.

#### 7.4.1.1 Dinámica de ocio y turismo:

Se debe resaltar que de las 4 dinámicas antes mencionadas, la turística y ocio son los escenarios que más se desarrollan en esta temporada pues la gente busca veranear, disfrutar de las vacaciones y despejarse de la rutina del trabajo por lo cual acampan en la playa, realizan deportes básicos (Vóley y fútbol) como también deportes extremos (paracaidismo, carreras de motos terrestres y acuáticas, surf, etc.), buscan un lugar para descansar por días o semanas con el fin de pasear para conocer lo

Cuadro N° 19. Escenarios de verano. Dinámicas activas

atractivo de toda la ciudad, lugares que se identifican en el siguiente gráfico:

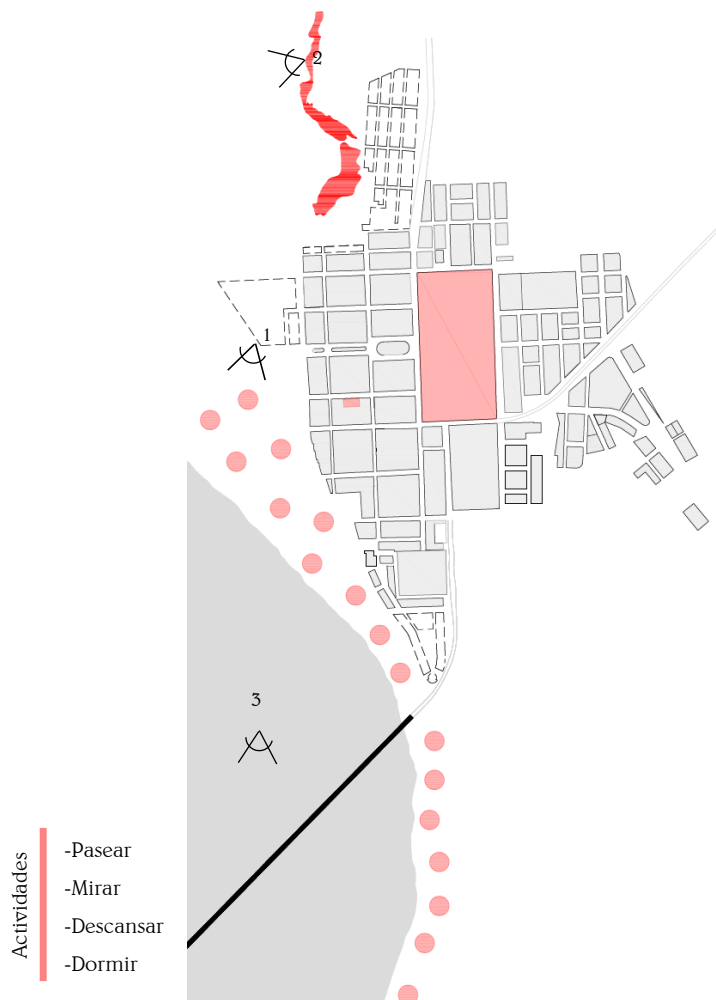


Gráfico N° 28. Dinámicas de turismo y ocio en Puerto Eten.

1 ✎



Imagen N° 101. Actividad de descanso.

2 ✎



Imagen N° 102. Actividad de paseo.

3 ✎



Imagen N° 103. Actividad de deporte.

La segunda dinámica más activa es la gastronomía la cual es muy solicitada aparte de ser muy buena, incluso por la gran demanda gastronómica los restaurantes para abastecerse acuden al distrito de Santa Rosa por mas producción pesquera.

#### 7.4.1.2 Dinámica gastronómica y comercial:

Puerto Eten es considerada el mejor distrito que prepara el más delicioso platillo “Tortilla de Raya” cuya difusión fue dada por el Chef más conocido de Perú “Gastón Acurio”, gran empresario de la gastronomía Peruana.

Las personas de esta ciudad aprovechan esta temporada para generar más ingresos económicos para sus familias, algunos utilizan la calle y su malecón para posicionar puestos de comida como: venta de ceviches, raspadillas, helados, dulces, etc.; como también a explotar el sentido del arte con algunos recursos marinos (abanicos de mar, conchas negras y caracoles) que forman parte de la materia prima la cual es transformada por el artista accesorios manuales como: collares, pulseras, anillos, etc., y se ubican de esta manera en el siguiente gráfico:



Gráfico N° 29. Dinámicas gastronómicas en Puerto Eten.

1 ↗



Imagen N° 104. Actividad de comer.

2 ↗



Imagen N° 105. Actividad de comprar.

#### 7.4.1.3 Dinámica Artística:

Típico del verano es la iniciación de cursos recreativos que ayuden a impulsar la imaginación de los niños y jóvenes añadiéndole el hecho de que los padres prefieren que sus hijos estén ocupados en algún tipo de taller durante sus vacaciones, en Puerto Eten no solo en esta temporada

hay ingreso de jóvenes artistas profesionales o estudiantes que pintan, dibujan, bailan, danzas o toman fotografías por los paisajes que la ciudad contiene, e incluso los pobladores de los distritos más cercanos como Ciudad Eten y Reque acuden a Puerto a realizar dichas actividades sin tener un lugar que los acoja y ofrezcan las herramientas necesarias.

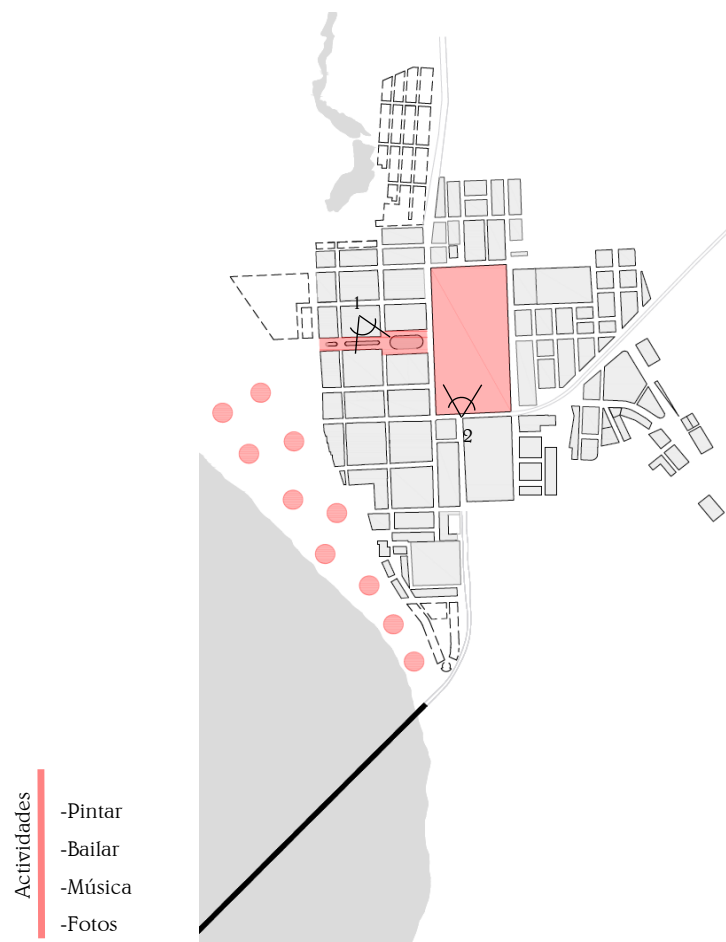


Gráfico N° 30. Dinámica artística en Puerto Eten.

1 



Imagen N° 106. Actividad musical.

2 ✎



Imagen N° 107. Actividad fotográfica.

#### 7.4.1.4 Dinámica Eventual:

En los eventos o fiestas que se realizan en Puerto está el recibimiento del Nuevo Año en la que se baila con la presencia de DJ, como también la presentación de conciertos de cumbia o rock, se realizan bailes populares, procesiones religiosas, etc.

- Actividades
- Reuniones
  - Cantar
  - Conversar
  - Bailar

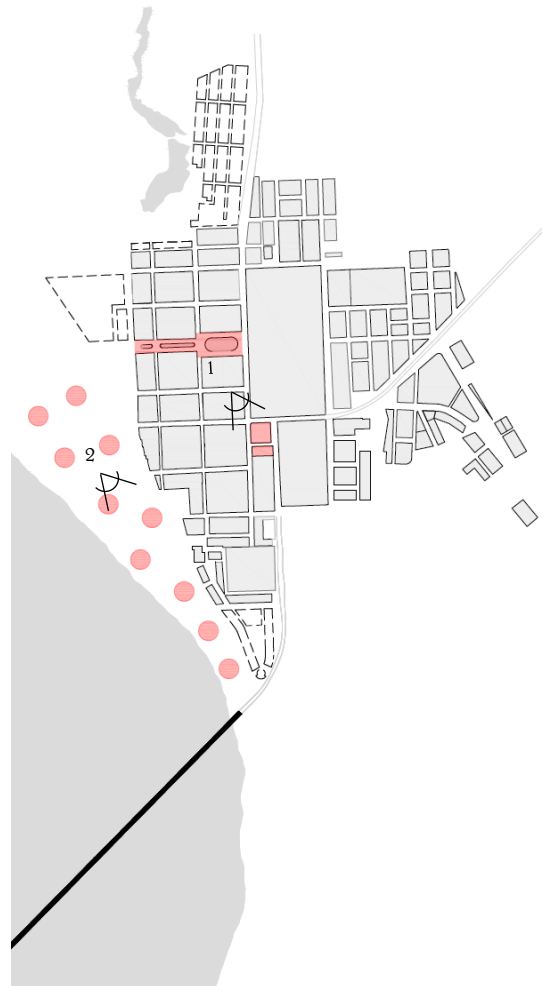


Gráfico N° 31. Dinámica eventual en Puerto Eten.

1 ✎



Imagen N° 108. Actividad religiosa.

2 ✎



Imagen N° 109. Actividad concierto.

En conclusión Puerto Eten cuenta con lo necesario para el desarrollo de estas actividades, como se dice tiene la materia prima como para ser explotada, pero no tiene el equipamiento adecuado que proporcione confort a sus visitantes y pobladores en las diferentes temporadas y que permita el desarrollo de algunas actividades antes mencionadas, es así que en el cuadro N°08 resaltamos los equipamientos que existen y los que hacen falta:

Equipamiento					
Estado	Ítems				
	Talleres de arte	Hospedaje	Salas de eventos	Restaurantes	Centro cultural
Existe				✕	

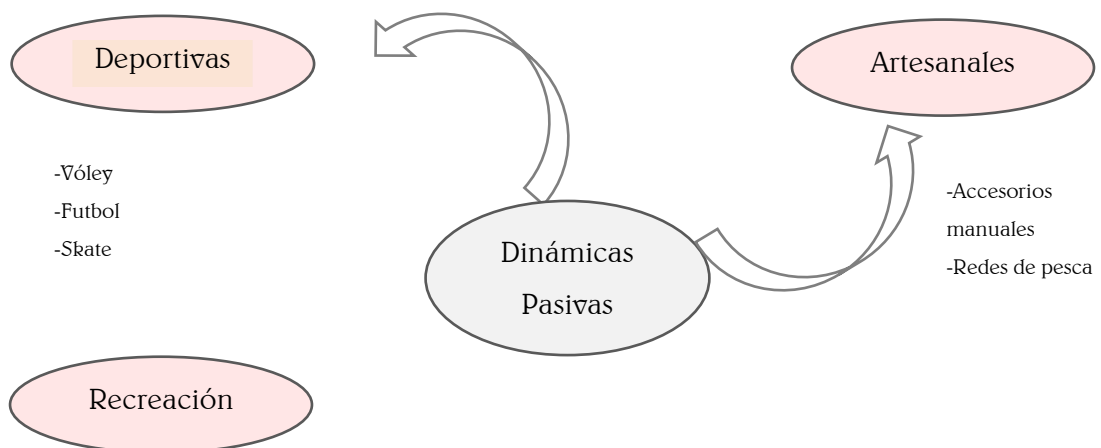
Cuadro N° 8. Equipamiento existente para las dinámicas de verano en Puerto Eten.

No existe	×	×	×		×
-----------	---	---	---	--	---

En el cuadro se aprecia la ausencia de equipamiento a tanta riqueza que posee, hacen falta talleres de arte, salas de eventos, el hospedaje que de por sí solo existe uno actualmente en condiciones deplorables, también se necesita un centro cultural que rescate la historia de la ciudad que perfectamente encajaría con el uso de la antigua estación ferroviaria que en si es la memoria de toda la ciudad.

#### 7.4.2 Escenarios de Invierno:

En invierno el flujo dinámico es menor, por su clima friolento, la gente no visita las playas con frecuencia pero los otros recursos si, la población por las mañanas permanece en sus casas pues el frio es más intenso y en algunos casos hay presencia de neblina, solo en las tardes salen de sus moradas a distraerse y desarrollan escenarios de deporte como el vóley o futbol en las calles, incluso en las noches ocupan la plaza Grau para ejercer el deporte de vóley, la entrada de visitantes es escasa, salvo que sean estudiantes que vienen a realizar investigaciones o familiares de los pobladores porteños, es en este temporada que se observan actividades pasivas, aquí mostramos un gráfico de los escenarios realizados:



- Parques
- Juegos infantiles

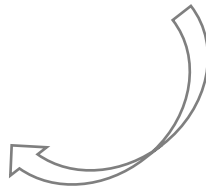
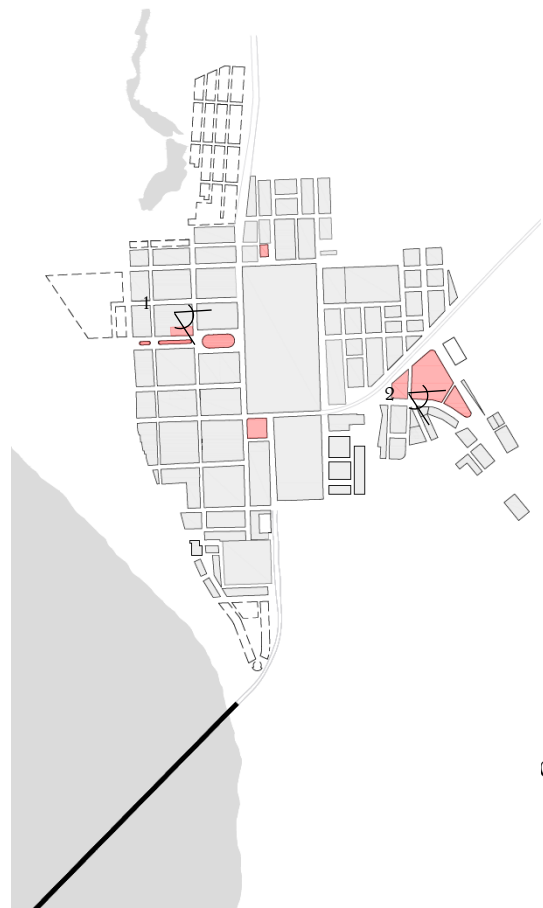


Gráfico N° 32. Dinámicas pasivas en Puerto Eten.

Del gráfico se observa que el flujo dinámico es bajo pero aun así se desarrollan ciertas dinámicas que son pasivas, si hablamos de la sección recreativa es muy frecuente el uso del espacio público (parques y losas deportivas), algunas personas que viven en esta ciudad comentan que estos espacios no contiene el mobiliario adecuado mucho menos la infraestructura en buen estado, para satisfacer completamente la necesidad del poblador.

#### 7.4.2.1 Dinámica Recreativa:

En invierno las personas se dedican a realizar deporte y ocupar los espacios parques para su distracción, de igual forma suelen levantarse tarde y ocupar las afueras de sus casas para el descanso, otros venden sus artesanías de forma ambulante.



Actividades

- Jugar
- Pasear
- Saltar
- Correr

Gráfico N° 33. Dinámica recreativa en Puerto Eten.

1 



Imagen N° 110. Actividad de skate.

2 



Imagen N° 111. Actividad de juegos.

A continuación destacamos el equipamiento existente e inexistente para el desarrollo de las actividades recreativas como lo son los parques, locales de artesanía, juegos para niños y losas deportivas, como se aprecia en el cuadro N°09:

Equipamiento										
Tipo	Ítems									
Parques	Pavimento		Arbolado		Mobiliario		Cobertura		Alumbrado	
	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M
Juan Mejía	×			×	×			×	×	×
Grau		×		×		×		×	×	×
Existe Sector 2		×		×		×		×		×
Losas deportivas	Pavimento		Área verde		Mobiliario		Cobertura		Alumbrado	
	B	M	B	M	B	M	B	M	B	M
Sector 1	×			×		×		×	×	
Sector 2	×			×		×		×	×	
Polideportivo			×			×		×	×	

Cuadro N° 10. Equipamiento del espacio público.

Se deduce que el espacio público es más existencial que los otros equipamientos como los parques y losas de deporte que son los más presenciales en Puerto Eten, pero se debe conocer su estado actual, para saber si ejerce su función como tal que es el de proporcionar áreas de descanso y sombra, para eso tenemos el siguiente cuadro N°10, que evidencia su estado:

En conclusión el espacio público de Puerto Eten no cumple con lo necesario para ofrecer confort a sus pobladores y visitantes así tenemos que la mayoría se encuentra en estado degradable tanto en el mobiliario, coberturas y arborización, otros ni siquiera poseen estos elementos.

Cuadro N°14. Estado actual del equipamiento existente de Puerto Eten.

B= Buen estado M= Mal estado

## 7.5 ACTIVIDADES CULTURALES

### 7.5.1 Festival del Mar

Según MINCETUR<sup>54</sup>, en Puerto Eten se celebra el festival de verano que congrega a veraneantes de todas partes del Perú, se le conoce también como “El Festimar” y en Puerto Eten se celebra durante el mes de febrero, para lo cual la Municipalidad Distrital y demás instituciones invitan al público en general a participar de la programación para este evento tan importante en el distrito.

Entre las actividades que se desarrollan tenemos el campeonato de fútbol playa, elección de señorita festival del mar, exposición de fotos, concurso de pesca que se realiza en la playa media luna, concurso de deporte extremo como motocross, ciclismo, etc., degustación y venta de platos elaborados a base de pescado y mariscos. Además, en el aspecto cultural se realiza un ágape al mar; así como también foros con temáticas relacionadas al mar, visita a los principales recursos turísticos de la zona.

Los deportes extremos tienen como escenario principal el cerro las campanas y las demás actividades se desarrollan en la playa principal el ensueño, en el municipio y el centro social de Puerto Eten.

Actividades Complementarias	
Deporte	Tabla hawaiana (surfing)
Folclore	Rituales místicos
Aventura	Treking o caminata - motocross

Cuadro N° 11. Actividades complementarias en Puerto Eten.

### 7.5.2 Afro playa

Cada año se utiliza la playa y la plaza Grau para realizar esta actividad, dictada por el artista Afro-Peruano Marco Esqueche, dicha actividad consiste en realizar

---

<sup>54</sup>MINCETUR – Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – Lambayeque-Chiclayo - Eten Puerto, Festival del mar de puerto Eten - acontecimientos programados – Eventos: Festivales, realizado el 17 de agosto año 2009.

[http://www.mincetur.gob.pe/TURISMO/OTROS/inventario%20turistico/Ficha.asp?cod\\_Ficha=3741](http://www.mincetur.gob.pe/TURISMO/OTROS/inventario%20turistico/Ficha.asp?cod_Ficha=3741)

bailes modernos, danzas típicas, tambores, cuentos y relatos históricos de la descendencia Afro y Mochica, para toda la población, ofrecida por extranjeros argentinos que cada año visita a puerto Eten para incentivar la cultura de la música y baile, la participación es libre y casi todos los porteños acuden.

## VIII. LA REHABILITACIÓN EN LA PIEL QUE HABITAMOS



Imagen N° 112. Interior de antiguo almacén en estación ferroviaria de Puerto Eten.

Según (Nélida Bossio Recuperado en el 2016)<sup>55</sup>, manifiesta ciertos criterios que se deben considerar al momento de intervenir en una edificación antigua o edificio patrimonial, de acuerdo a la situación en la que se encuentra la antigua estación ferroviaria de Puerto Eten, este artículo complementa la investigación, conociendo que tan factible sería aplicarla al proyecto. Es así que a continuación destacamos los conceptos de dicha autora que servirán como herramienta de lo teórico a lo práctico.

### **8.1 UNA NUEVA FORMA DE VIDA “REHABILITACIÓN”**

La rehabilitación como instrumento para intervenir en la arquitectura y en las áreas patrimoniales consolidadas como son los contextos históricos, constituye una acción totalmente válida a fin de incorporar nuevos valores y renovar las edificaciones patrimoniales, adecuando los edificios a las necesidades básicas

---

<sup>55</sup> Rehabilitar para mejorar la calidad de vida - Criterios y Ejemplos de rehabilitación del patrimonio arquitectónico y urbano - Silvia Nélida Bossio - Arquitecta – FADU - Universidad de Buenos Aires - Conservadora de edificios UBA - Buenos Aires, Argentina.  
<http://www.conceptourbanogb.com/articulos/rehabilitar.pdf>

de sus habitantes, mejorando su calidad de vida, atrayendo nuevamente a la población y manteniendo a los usuarios originales, propiciando la mixtura poblacional.

La necesidad de dar solución a los problemas urbanos y por lo tanto, mejorar la calidad de vida de los habitantes de nuestras ciudades, ha sido un disparador para el desarrollo de la rehabilitación, tanto desde la teoría como desde la práctica, avanzándose notablemente en la conceptualización de la rehabilitación como un instrumento válido de intervención en la ciudad consolidada, permitiendo salvaguardar sus valores sociales, históricos y culturales, desde la recuperación de sus componentes edificios y urbanos.

Rehabilitar significa elevar el nivel de habitabilidad, pero a su vez si se está interviniendo sobre el patrimonio, no debemos olvidar la carga simbólica – cultural que ese patrimonio posee y el compromiso de salvaguardarlo para las generaciones futuras.

### **8.1.1 Intervenciones de la rehabilitación**

La rehabilitación es un concepto muy amplio que abarca una gran variedad de actividades, en este apartado, vamos a tratar el concepto de rehabilitación y sus diversas denominaciones. Además, estudiaremos las magnitudes en las que se mueven las obras de rehabilitación para tener una aproximación de lo que representa esta actividad. Vamos a iniciar nuestra explicación con los términos que definen la intervención genérica, comenzando por:

#### **8.1.1.1 Recuperación:**

A los cual los italianos denominan recupero a lo que nosotros llamamos rehabilitación. En el Diccionario de la Lengua Española se dan las siguientes definiciones:

- Volver a tomar o adquirir lo que antes se tenía.
- Volver a poner en servicio lo que ya estaba inservible.

- Trabajar un determinado tiempo para compensar lo que no se había hecho por algún motivo.
- Volver alguien o algo a un estado de normalidad después de haber pasado por una situación difícil.

Como se puede observar, la diferencia entre estos dos términos “recuperar y rehabilitar” radica en el uso final que se le dé al edificio. Sea cual sea el fin del mismo hablaremos de recuperación, mientras que estaremos ante una rehabilitación únicamente si se le devuelve su uso original, de esta forma, el término recuperar engloba al de rehabilitar. Los dos vocablos definidos se refieren a la actuación física sobre el edificio. Para especificar la puesta en uso de la edificación vamos a emplear el verbo reutilizar que se define como “Volver a emplear un edificio tras su recuperación”.

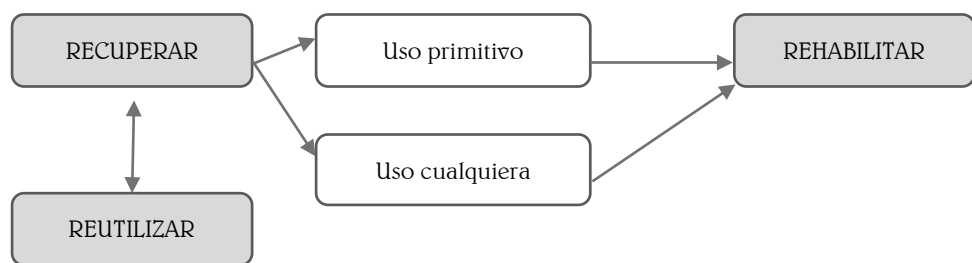


Gráfico N° 34. Recuperación y rehabilitación.

#### 8.1.1.2 Reestructuración:

El Diccionario de la Lengua Española define reestructurar como “modificar la estructura de una obra, disposición, empresa, proyecto, organización, etc.” Aplicándola a nuestro tema, se puede definir como la “Acción de dar una nueva estructura al edificio, ya sea implantando nuevos elementos estructurales o ampliando los existentes con aumento de plantas”.

#### 8.1.1.3 Conservación:

Conservar viene definido en el diccionario como “Mantener una cosa o cuidar de su permanencia”. En relación con la recuperación de edificios, se define como “realizar obras de mantenimiento necesarias para el correcto funcionamiento de una edificación”.

#### **8.1.1.4 Consolidación:**

El diccionario nos proporciona estas dos definiciones del verbo consolidar: “dar firmeza y solidez a una cosa” y “reunir, volver a juntar lo que antes se había quebrado o roto, de modo que quede firme”. Ajustándolas a nuestra cuestión, se establece la siguiente definición: “asegurar, fortalecer, reforzar, dar firmeza y solidez a una edificación, volviendo incluso a juntar lo roto”.

Estos tres términos representan distintos grados de intervención pues conservar es realizar un simple mantenimiento y sería la actuación de menor grado. Consolidar es asegurar la edificación, fortalecerla, y estaríamos ante un grado intermedio y por último, reestructurar es dar al edificio una nueva estructura, donde la intervención estaría en su grado mayor.

#### **8.1.1.5 Restauración:**

Las definiciones del verbo restaurar, que encontramos en el diccionario, son las siguientes:

- Recuperar o recobrar
- Reparar, renovar o volver a poner una cosa en aquel estado o estimación que antes tenía
- Reparar una pintura, escultura, edificio, etc., del deterioro que ha sufrido.

Se puede definir como el “conjunto de operaciones llevadas a cabo para recuperar la imagen original del edificio”. Este término casi siempre lo utilizamos con un cierto carácter más culto y dirigido a obras de arte o edificios considerados como monumentos y en definitiva, se trata de elementos relacionados con el “Patrimonio”.

#### 8.1.1.6 Restitución:

Por restituir se entiende “restablecer o poner una cosa en el estado que antes tenía”, que trasladado al tema de la rehabilitación se definiría como “El conjunto de operaciones llevadas a cabo para volver a conseguir el espacio arquitectónico primitivo del edificio”.

#### 8.1.1.7 Reformación:

Para finalizar, tenemos el verbo reformar; del diccionario de la Lengua Española hemos extraído las siguientes definiciones: “volver a formar, rehacer” y “modificar algo, por lo general, con la intención de mejorarlo”.

En nuestro caso, se puede definir como el “conjunto de operaciones tendentes a dar una nueva forma a una edificación o a un espacio arquitectónico”. Otro término similar a éste es acondicionar; se trata de mejorar las condiciones de un espacio o local para adaptarlo a un nuevo uso o a condiciones distintas. Estos tres últimos términos, los podemos relacionar con la recuperación y la rehabilitación, los tres entran dentro de lo que es recuperación, la restauración y la restitución entrarían dentro de la rehabilitación:

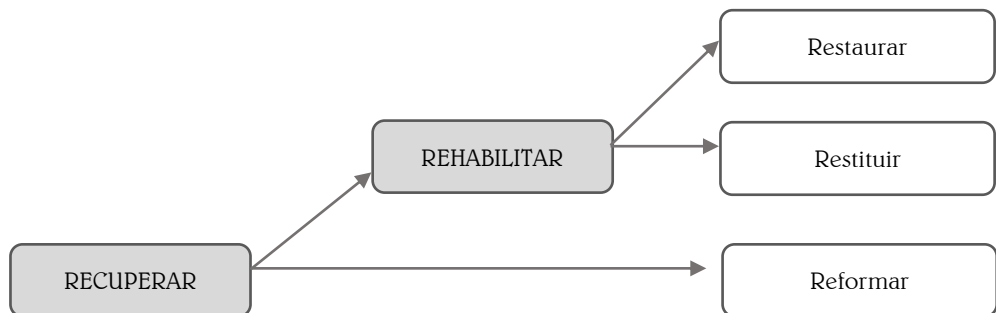


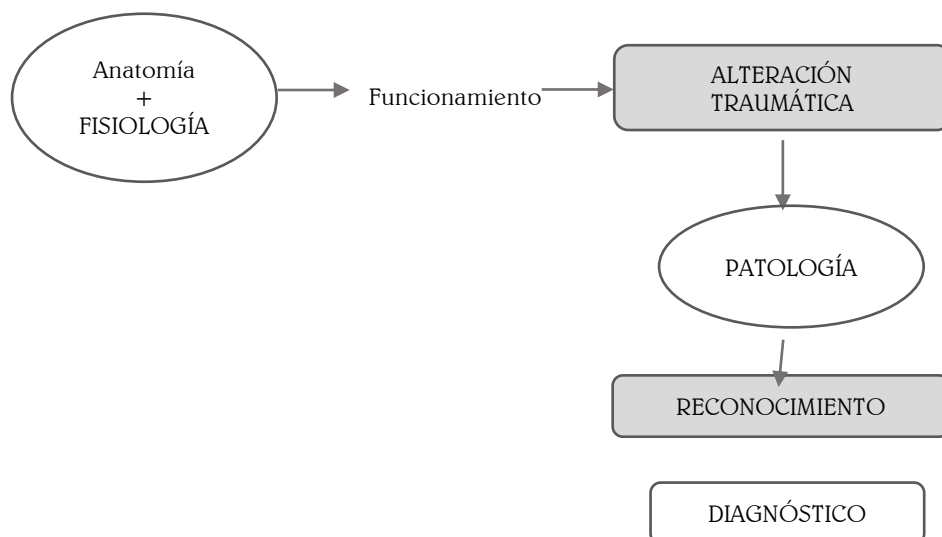
Gráfico N° 35. Restaurar-restituir y reformar.

Como hemos visto, existe una gran cantidad de términos, con diferentes matices, que se pueden aplicar a las distintas actuaciones e intervenciones en los edificios, la dificultad estriba en utilizarlos correctamente, según sea la obra que haya que realizar. En grandes obras de este tipo, sobre las que se actúa en distintas zonas, se pueden aplicar muchos de ellos dependiendo del grado de actuación.

Existe una tendencia a denominar los problemas de los edificios con la jerga propia de los médicos o veterinarios realmente hay muchos aspectos comparables entre medicina y construcción.

Así, los edificios tienen unos caracteres anatómicos y una fisiología que explica su funcionamiento, se puede decir que una alteración por vía funcional o traumática produce una patología.

Con este mismo término se denomina a la ciencia que se ocupa de estudiar los problemas o defectos que afectan a los edificios, mediante un reconocimiento obtenemos un diagnóstico, que a través de su estudio nos llevará a realizar una intervención o a llevar a cabo un tratamiento. En cuanto a los tratamientos estructurales en edificios dañados, existen prótesis con sus ortopedias y trasplantes cuando la pieza dañada no se puede reparar, así lo apreciamos en el siguiente gráfico:



TRATAMIENTO

INTERVENCIÓN



Gráfico N° 36. Terminología medica en la rehabilitación.

Ejemplo: Se trata de un edificio, de principios de siglo, de estructura de madera a base de pies derechos y muros de mampuestos (cascote y argamasa) que presenta una serie de daños importantes. Se elabora un estudio para detectar sus patologías; por medio de un reconocimiento se establece un diagnóstico y mediante una intervención se realiza un tratamiento.

Éste puede ser:

- Sustitución de pies derechos de madera, por estar en mal estado y que han perdido su capacidad resistente, por pilares metálicos. Esto es lo que se llama trasplante.
- En las cerchas de madera de la cubierta hay ciertas zonas afectadas que es preciso sustituir. Esto es lo que se denominamos prótesis.

## 8.2 TIPO DE REHABILITACION

Existen dos tipos, tanto edilicia como urbana según la Carta de Rehabilitación Urbana Integrada, Carta de Lisboa de 1995:

### 8.2.1 Rehabilitación edilicia

Comprende obras que tienen como fin la recuperación y la reintegración física de una construcción y la búsqueda de soluciones para las anomalías constructivas, funcionales, higiénicas y de seguridad acumuladas a lo largo de los años, procediendo a realizar una modernización que mejore su desempeño hasta cumplir con los actuales niveles de exigencia.

### **8.2.2 Rehabilitación urbana**

Estrategia de gestión urbana para recalificar una ciudad existente a través de múltiples intervenciones destinadas a valorizar su potencial social, económico y funcional a fin de mejorar la calidad de vida de las poblaciones residentes. Ello exige el mejoramiento de las condiciones físicas del parque construido a través de su rehabilitación, instalando equipamientos, infraestructuras y espacios públicos y conservando así la identidad y las características del área de ciudad considerada.

## **8.3 OBJETIVOS DE LA REHABILITACIÓN**

### **8.3.1 Revitalización física**

Relacionada directamente con las estructuras edilicias y los espacios urbanos, teniendo en cuenta que si estamos interviniendo en un entorno patrimonial, las acciones que se propongan deberán estar orientadas a la puesta en valor de ese patrimonio.

### **8.3.2 Revitalización social**

Teniendo en cuenta la identidad social y cultural del sector y las necesidades de los habitantes, usuarios y visitantes. La rehabilitación debe considerar la mejora de las condiciones de habitabilidad dotando de equipamientos y servicios de todo tipo a los sectores en cuestión. Estas acciones provocan una mejora en la calidad de vida de los habitantes y por consiguiente la regeneración del tejido social y urbano.

Como resultado obtendremos:

- Salvaguardar el patrimonio.
- Impedir su degradación y destrucción.
- Mantener a la población original en el sector e incentivar a los nuevos habitantes.
- Mejora de la calidad de vida de habitantes y usuarios.

## 8.4 CONSIDERACIONES PARA LA REHABILITACION

Cuando la rehabilitación se realiza dentro del marco de un contexto histórico, debe responder a pautas de intervención que se adapten al entorno particular en el que se realizan, teniendo en consideración que el proyecto de rehabilitación sea desarrollado en un todo de acuerdo con el respeto por el edificio y por el área en la que se interviene. Cabe destacar que cada contexto histórico responde a características intrínsecas particulares que lo hacen único y que por lo tanto, las propuestas de intervención deberán ser planteadas en función de la realidad de cada uno. En este marco, considero importante la presentación de algunas propuestas generales de intervención ilustradas a través de ejemplos donde se pueda conocer respuestas concretas de intervenciones de rehabilitación integrada.

### 8.4.1 Directrices de tipo Arquitectónico

Toda acción de rehabilitación debe ser respetuosa con el edificio o espacio intervenido, agregando nuevos valores a través del proyecto que se proponga y resaltando los valores originales del conjunto. Fundamentalmente, se hace imprescindible entender que toda intervención de rehabilitación tanto edilicia como urbana, debe ser realizada en un todo de acuerdo con el respeto por el edificio y por el área donde se interviene. Ejemplo: Calle Huertas – Madrid



La rehabilitación puede también estar determinada por el cambio de uso del edificio. El proyecto debe estar en un todo de acuerdo con la capacidad del contenedor de recibir este nuevo uso y debe respetar la tipología y el lenguaje de los edificios como así también el del contexto en el que se encuentra



implantado. Ejemplo: La Real casa de Correos - Madrid

Imagen N° 114. Rehabilitación de la real casa de Correos-Madrid.

A la hora de tomar decisiones sobre los materiales que serán conservados, utilizados o reemplazados como carpinterías, herrajes, herrería, solados, se deberán tener en cuenta cuales son las opciones que más se adecuan al objetivo perseguido en el proyecto de rehabilitación, respetando siempre su relación con el contenedor original para de este modo, no interferir en la vida del mismo. Ejemplo: El solado de la biblioteca UNED Madrid, Escuelas Pías / Málaga espacio urbano.



Imagen N° 115. Rehabilitación de la biblioteca UNED-Madrid.

La rehabilitación debe contemplar además de la recuperación de los edificios y de los espacios públicos, el dotar el sector de equipamientos de tipo deportivo, cultural, social, etc., y de infraestructuras y servicios de modo de ofrecer a los habitantes una mejor respuesta y calidad a sus necesidades. Ejemplo: Estación Príncipe pío, Centro comercial – Madrid.



Imagen N° 116. Rehabilitación estación príncipe Pio y centro comercial-Madrid.

#### **8.4.2 Directrices tipo social**

Partiendo de la base que toda acción de rehabilitación tiene un marcado componente humano, se debe tener en cuenta la dimensión social que ésta implica, favoreciendo la participación de los habitantes de tal forma que les permita la apropiación del sector y la conservación de su identidad. La degradación de las áreas centrales provoca la degradación de su población.

Las acciones de rehabilitación que se pongan en práctica deberán permitir atraer una mixtura social desalentando la marginalidad.

Los proyectos de rehabilitación deben facilitar la permanencia de la población original, pero a su vez, propiciar la repoblación del sector para lo cual la oferta debe brindar zonas bien equipadas e incentivos económicos. Ejemplo: Plan de Manejo Casco Histórico – Ciudad de Buenos Aires.

#### **8.4.3 Directrices medioambientales**

La rehabilitación plantea una dimensión ecológica ya que permite optimizar los recursos existentes para su aprovechamiento en la mejora de las condiciones de habitabilidad, de esta manera se reduce el impacto sobre el medio ambiente, limitando la generación de residuos provenientes de las demoliciones y extendiendo la vida útil del objeto patrimonial.

La rehabilitación pone de manifiesto el concepto de sostenibilidad como aquel que “permite satisfacer nuestras necesidades actuales sin comprometer la

capacidad de las generaciones futuras”. La recuperación de estos edificios y espacios urbanos garantiza la transmisión de este patrimonio. Ejemplo: Demoliciones en el barrio de Barracas, Buenos Aires.



Imagen N° 117. Demoliciones en el barrio de Barracas-Buenos Aires.

## 8.5 PRINCIPIOS PARA LA REHABILITACION DEL EDIFICO

Marcar unas pautas de cómo realizar una acertada rehabilitación es complejo. Las directrices que a continuación se marcan deben entenderse como una guía, que debe interpretarse en cada momento y para cada situación concreta. En todo caso, como principio fundamental, deberá respetarse el diseño y las características propias de la arquitectura tradicional evitando principalmente la inclusión de elementos constructivos distorsionadores y conservar frente a recrear, reconociendo los siguientes apartados:

- a) **Entorno:** Se conservara áreas exteriores y zonas verdes, se mejorara los accesos, se disimulara en la medida de lo posible el cableado, canaletas, bajantes, utilizando materiales que no mimeticen con el entorno.
- b) **Planta:** Se procurara mantener la estructura original, el aspecto exterior del edificio, su altura original, el tamaño de la forma, ubicación de vanos.
- c) **Cubierta:** Se mantendrá las pendientes originales, así como el vuelo de aleros, no se admitirán casetones donde no existan originalmente, tanto en el propio edificio como en su entorno.

d) **Vanos:** Las dimensiones deben de guardar una relación alto-ancho, se mantendrá la proporción vertical o cuadrada siempre que sea posible. Su distribución en fachada (relación lleno - vacío) debe estar equilibrada. La carpintería respetara su ubicación en el ancho de muro (enrasada al exterior o al interior).

**IX: LA PIEL QUE HABITAREMOS “CENTRO DE OCIO Y CULTURA”**



Imagen N° 118. Centro de ocio y cultura en la ex estación ferroviaria de Puerto Eten.

## 9.1 NECESIDADES DEL LUGAR

Como se ha podido observar existe más de una necesidad por recuperar el valor patrimonial de la ciudad, mediante la recuperación de la antigua estación ferroviaria, incorporando las necesidades expuestas en los escenarios de verano e invierno, generando una integración de las actividades del usuario con el patrimonio, dándole un sentido más a su uso, recordando en ella la memoria histórica de la ciudad que no solo se basa en el pasado si no en el presente y el futuro por las manifestaciones de su gente, con todo lo expuesto anteriormente, presentamos las necesidades generadas por la misma población porteña y visitantes:

<b>Equipamiento cultural</b>		
Necesidad-Usuario	Propuesta	Finalidad
Infraestructura para preservar el patrimonio de la antigua Estación Ferroviaria.	Museo ferroviario	Conservar los elementos preexistentes y para dar a conocer la memoria histórica de la ciudad.
Infraestructura para el desarrollo de investigaciones para estudiantes o profesionales.	Biblioteca	Fomentar la educación y brindar los recursos necesarios al estudiante o profesional que beneficiara a la ciudad mediante la recaudación de información.
Infraestructura para la expresión artística de jóvenes y niños.	Talleres artísticos y didácticos.	Rescatar el talento de los jóvenes de hoy en día que utilizan la ciudad como fuente artística.
<b>Equipamiento Recreación</b>		
Necesidad-Usuario	Propuesta	Finalidad

Realizar deporte como el fútbol, vóley, básquet, etc., con el mobiliario apropiado.	Área deportiva	Brindar área de relajación después de un día de trabajo o estudio.
Un lugar en donde se descansa, se pueda conversar, leer, expresar artísticamente y sobre todo que sean espacios libres.	Áreas de descanso y juegos	Proporcionar mobiliario urbano adecuado, espacios que interactúen con la naturaleza y áreas de sombra para que el usuario disfrute de un día soleado, un paseo con la familia, etc.
<b>Equipamiento Eventual</b>		
Necesidad-Usuario	Propuesta	Finalidad
Bailar, escuchar charlas, ver actuaciones o ferias, expuesta al público en general, donde se realice actividades temporales.	Plaza de eventos públicos	Realización de cualquier tipo de eventos como teatro, concursos, conferencias, exposiciones, etc.
<b>Equipamiento de Ocio</b>		
Necesidad-Usuario	Propuesta	Finalidad
Reposar y dormir durante el tiempo que visitan la ciudad.	Hospedaje	Que el visitante disfrute de una buena estadía durante el tiempo que permanece en la ciudad sea por paseo, investigación u otros motivos.
Descansar y disfrutar de actividades que diviertan al mismo tiempo dirigido para los adultos mayores.	Centro de día	Que las personas mayores que viven en puerto o vienen a visitar, no solo reposen sino que realicen actividades pasivas que mejore su estado mental y físico.
	Mirador	

Observar la belleza del mar, fauna y ciudad.		Que el usuario visualice las potencialidades de la ciudad tanto las naturales, recreativas y culturales en diferentes escalas.
<b>Equipamiento Comercial</b>		
Necesidad-Usuario	Propuesta	Finalidad
Comer y beber comidas rápidas como un café un helado entre otras cosas y que ofrezca un ambiente sociable.	Cafetería	Ofrecer al usuario un lugar que funcione durante todo el día y que sea favorable en las diferentes temporadas, pues los restaurantes están mejor ubicadas frente al mar.
Vender, manifestar la artesanía del lugar en base a sus recursos marinos, cuadros de arte, pintura, etc.	Suvenires	Generar más ingresos a las familias porteñas mediante la venta de la artesanía del lugar, al mismo tiempo dejar huella o un buen recuerdo en las personas que la visitan.

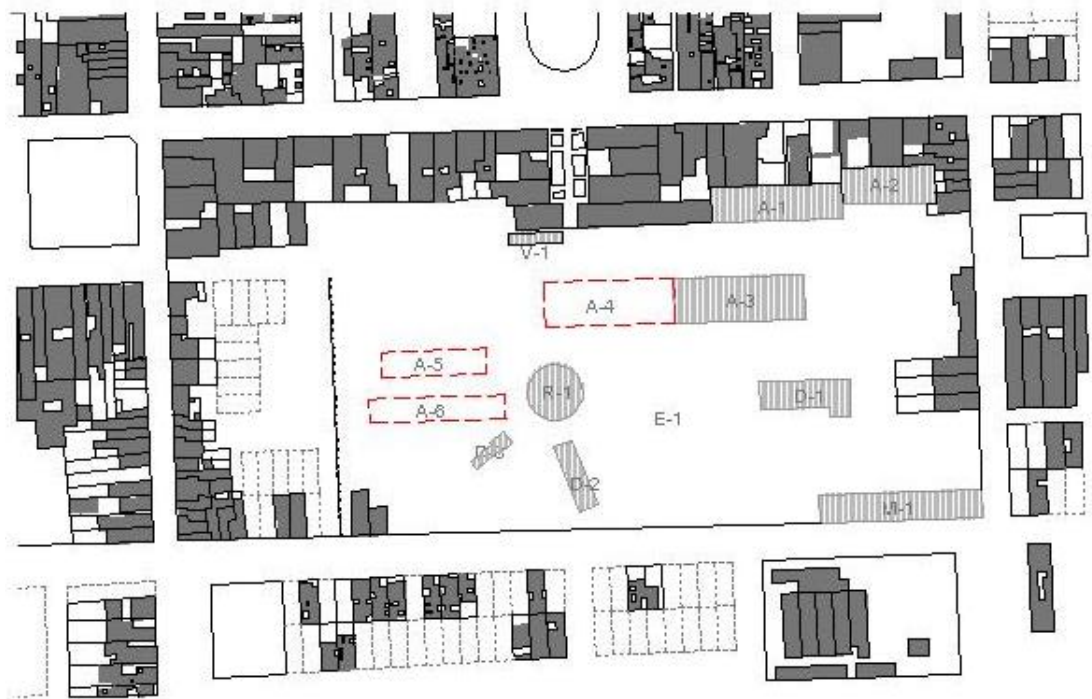
Cuadro N° 12. Necesidades del usuario.

Reconocemos que Puerto Eten es una ciudad de mucho ocio y cultura, lo cual se hace evidente en sus dinámicas actuales y necesidades antes mencionadas por lo cual es necesario un lugar que acapare todo ello, las cuales será expuestas en la rehabilitación de la antigua estación ferroviaria pues esta también necesita fortalecerse de actividades que impulsen su desarrollo y revalorización, concientizando a la gente del cuidado que se le debe proporcionar y lograr conservar la memoria histórica en la que el usuario participaría diariamente.

Cuadro N°12 .Necesidades actuales de la población y visitantes de Puerto Eten.

## 9.2 CENTRO DE OCIO Y CULTURA

Se propone Rehabilitar la Antigua Estación Ferroviaria como un “Centro de ocio y Cultura” pues a lo largo del análisis se ha demostrado que puerto Eten es un lugar de historia y de descanso para los pobladores porteños y extranjeros. Obviamente sin atentar con la integridad del monumento tal como lo señala el RNC (Reglamento Nacional de Construcción): “El uso que se le dé a los monumentos deberá ser decoroso y compatible con el respeto que se merecen las obras por su categoría de monumentos asegurándose la conservación en todas sus partes, estructuras y formas, motivos ornamentales y demás elementos tales como mobiliario y otros que forman parte integrante de su arquitectura”. Centro de Ocio y Cultura, porque más allá de rescatar la memoria también influirá las actividades de la población a modo de recreación como deporte, a los investigadores con el descanso ya los turistas con el comercio y cultura. Para entender la intervención que se realizara en cada una de las piezas a continuación mostramos la siguiente codificación en el gráfico N° 37:



- Almacenes existentes	- Almacenes desaparecidos	- Depósitos	- Maestranza	- Espacio Público
A-1	A-4	D- 1	M - 1	E - 1
A-2	A-5	D-2	- Rotonda	- Vagón
A-3	A-6	D-3	R - 1	V - 1

Gráfico N° 37. Codificación de antiguas edificaciones de la Estación Ferroviaria.

Con la codificación mostrada en el anterior gráfico, procedemos a identificar el tipo de intervención según el concepto Nélide Bossio, que encaja perfectamente con la intervención de un nuevo centro de Ocio – Cultura, para ello fue necesario identificar el estado de conservación de cada pieza, que se observa en el capítulo N° VI.

Al rehabilitar la Antigua Estación Ferroviaria como un centro de ocio y cultura se ha considerado tener en cuenta los conceptos de las siguientes intervenciones: Restitución, consolidación, reformación y obra nueva. Todo ello se resume en el siguiente cuadro N°13:

Intervenciones en edificios antiguos					
Estado	Cód.	Consolidación	Restitución	Reformación	O. Nueva
Regular	A - 1	×		×	
Regular	A - 2	×		×	
Regular	A - 3	×		×	
Olvidado	A - 4				×
Olvidado	A - 5				×
Olvidado	A - 6				×
Ruinoso	D - 1				
Regular	D - 2	×	×		
Malo	D - 3	×			
Regular	M - 1	×		×	
Ruinoso	R - 1		×		
Malo	E - 1				×
Regular	V - 1		×		

Cuadro N° 13. Intervenciones en edificaciones antiguas de la Estación Ferroviaria.

Se tendrá en cuenta que las piezas existentes en la Estación Ferroviaria estarán destinadas a su exhibición principalmente las que se hallan alrededor de “La rotonda”. Para ser realizable el centro de Ocio y Cultura se plantea los siguientes criterios:

### 9.2.1 Tipo de usuario

La propuesta está orientada a promover la cultura y las actividades de ocio, además de proporcionar las riquezas tanto tecnológicas ferroviarias, como artístico arquitectónico de Puerto Eten. De este modo estará dirigida a todo tipo de público (niños, jóvenes y adultos). Para determinar la población que asistirá al Centro de ocio y Cultura se tendrá en cuenta lo siguiente:

#### 9.2.1.1 Área Cultural:

Visitantes a los museos de la Región: De acuerdo al análisis basado en datos de visitantes a los actuales museos del departamento (datos brindados por el MINCETUR - Lambayeque), tenemos que el total de turistas desde enero a diciembre del 2013 fueron 329570.

Entrada de turistas de enero a diciembre 2013 (Museos)				
Bruning	Bosque de Pómac	Túcume	Tumbas Reales	Sicán
34910	20776	49517	188307	36060

Cuadro N° 14. Entrada de turistas desde enero hasta diciembre 2013 en Puerto Eten. De esto se deduce que los visitantes a la estación Ferroviaria de Puerto Eten constituyen el promedio de 65914 visitantes entre enero y diciembre, de allí tenemos que 5492 son visitantes mensuales es decir 183 visitantes al día.

#### 9.2.1.2 Área Académica:

Se establecerá un área académica en la que se ubicaran talleres de arte y pintura, fotografía, danza y otras que complementes como escultura, canto y manualidades. Para determinar las aulas o talleres se ha considerado lo siguiente:

Alumnos de primaria y secundaria				
Descr.	Primaria	Secundaria	% de lo que se pretende captar	N° de captación

alumnos	125	350	50	238
Total	Cuadro N° 15. Alumnado de primaria y secundaria en Puerto Eten			238

Los investigadores (profesionales) que ingresan necesitan un área de estudio donde desarrollar sus investigaciones como una biblioteca o similares, para ello se consideró a nivel regional Lambayeque el Directorio Nacional de Investigadores CONCYTEC, entre los meses de enero hasta setiembre del 2013, como se puede apreciar en el siguiente:

CONCYTEC - Investigadores de la Región Lambayeque		
Región	Investigadores	Porcentaje
La Libertad	183	4.43 %
Lambayeque	99	2.4 %
Piura	109	2.64 %

Cuadro N° 16. Investigadores a nivel regional de Lambayeque- CONCYTEC.

Campo de investigación					
Descripción	Total	Biólogos	Patrimonio	Museo	% -captar
Investigadores	99	16	1	1	18%
Total	18				

Cuadro N° 17. Campo de investigación a nivel regional de Lambayeque- CONCYTEC.

Es así que se considerara como población para esta área, 18 investigadores cuyas investigaciones están relacionadas con los recursos naturales de la ciudad. Los investigadores restantes son de: Ingeniería de Sistemas, Ingeniería Agrónoma, Medicina, Educación, Ingeniería Mecánica, Administración y a Negocios Internacionales.

### 9.2.1.3 Área Comercial:

Consideramos a la población general que visita Puerto Eten el cual se basa en las personas que van a la playa.

En conclusión tenemos los resultados en el siguiente gráfico de cuál es la cantidad aproximada de la entrada de visitantes a las diferentes áreas, así tenemos:

Visitas totales al futuro Centro de Ocio y Cultura			
Descripción	Nº de visitantes potenciales mensual	% que se pretende captar	Nº de visitantes al centro de ocio y cultura
Área de ocio y recreación	3625	50	1813
Área Cultural	5492	70	3844
Área Académica	256	30	76
Población porteña	2299	30	690
Total	6423		

Cuadro N° 18. Entrada de personas promedio al centro de ocio y cultura.

Llegamos a concluir que según el tipo de usuarios mencionados tendríamos 6423 visitas en nuestro Centro de Ocio en un mes aproximadamente.

### 9.2.2 Lineamientos y parámetros de diseño:

Según (Buchelli Deville y Lozano Tello 2005), establece lineamientos y parámetros de diseño en su investigación en la ciudad de Puerto Eten, las cuales aportaran al proyecto para la futura propuesta:

- Se aprovechara la ubicación estratégica del conjunto, se tendrá un acceso libre al espacio público que se generara.
- Se tendrá como punto de partida las preexistencias las cuales se pretenden conservar.
- La ubicación de la Municipalidad dentro de la estación se mantendrá, por lo tanto formara parte del proyecto General.
- Existe dentro del terreno una habilitación urbana denominada "El Ferrocarril", cuyos lotes ya poseen propietarios, esta debe considerarse en el desarrollo del proyecto respetándola.
- Encontramos que la estación tiene una biblioteca existente, por tanto no se tendrá en cuenta el desarrollo de una biblioteca dentro de los servicios culturales, sin embargo se tratara de integrarla al proyecto.

- Se crearán nuevas edificaciones para albergar algunas funciones que no se abastecen con las existentes, esta mantendrá uniformidad con los volúmenes existentes.
- Se reconstruirán ambientes en estado de conservación malo o ruinoso que por sus características arquitectónicas particulares puedan ser consideradas testimonio físico de la memoria histórica de la ciudad.

### **9.2.3 Descripción del proyecto**

La propuesta arquitectónica a desarrollarse tiene como objetivo generar un proyecto integral que valore y conserve la antigua estación ferroviaria de Puerto Eten, inmueble en donde se desarrollara dicho trabajo. La preocupación latente por perder este inmueble y su riqueza cultural, son un factor importante para realizar el proyecto.

La propuesta engloba usos culturales y de ocio por la tipología de la ciudad, respetando los volúmenes antiguos e incorporando elementos nuevos que vayan acorde con lo existente, además se plantea conservar la memoria de una ciudad por la cual se utilizarán las viejas huellas de los rieles para ser convertidos en caminos peatonales, las cuales configuran toda la estación ferroviaria.

La intención del proyecto es generar un gran espacio público que integre a la ciudad, sin barreras que sea de libre acceso y transitable de un lado a otro, donde el usuario participa de las actividades diarias de la comunidad, a lo cual el inmueble obtendrá un valor como patrimonial considerable.

A nivel urbano se propone la reubicación de algunas viviendas que están invadiendo la estación ferroviaria, y derrumbe del cerco perimétrico y limpieza general del lugar.

La intervención gira entorno a la rehabilitación que como ha sido mencionado anteriormente tiene muchas intervenciones, en este proyecto se aplicará la restauración e integración de algunas piezas que son las antiguas, con el fin de mantener su forma original con los materiales contemporáneos, en estos se incorporan patios para iluminar los ambientes pues en su forma actual son bloques compactos cuya iluminación es cenital, la segunda intervención es la

incorporación de nuevos bloques que respetan el aspecto formal de lo que existe, a lo cual se mantendrá un nivel en todos los bloques, con el fin de no imponer mayor importancia que los bloques antiguos.

Los nuevos bloques mantienen la forma alargada y compacta típica de los bloques antiguos, incorporando en su interior patios para su ventilación e iluminación, el cerramiento se configura por celosías de madera en su exterior y en su interior por vidrio traslucido ofreciendo un bloque completamente compacto, la estructura es metálica con el fin de generar espacio libre, las divisiones son de drywall siendo desmontables, los patios cumplen funciones activas, los muros exteriores son de placa de concreto, cielos rasos de drywall y piso laminado. Debemos mencionar que la madera es un material muy típico del lugar, la mayor parte de sus viviendas están hechas con este material e incluso los bloques antiguos fueron hechos en base a ello.

El espacio público estará conformado por áreas verdes, sólidas y mixtas según su uso, una serie de arbolado para proporcionar sombra y mobiliario de madera con coberturas a cada cierta distancia. También cuenta con un área de estacionamiento para los visitantes particulares. Las estrategias se clasifican en: estrategias generales y estrategias proyectuales.

#### 9.2.4 Programa Arquitectónico

Teniendo como base las necesidades establecidas anteriormente, potencialidades y escenarios más los tipos de intervenciones, se plantea las siguientes zonas con sus respectivos ambientes y áreas en el cuadro N° 19:

Programa Arquitectónico				
Zonas	Ambientes	Cantidad	Área m2	Total
Administrativa	Recepción + oficinas de información		40	105.30
	Administración		23	
	Archivos		7.30	
	Patio-verde		26	
	Sala de juntas		30.00	
	Ss.hh hombres	1	2.5	
	Ss.hh mujeres	1	2.5	

Cultural-Exhibición	-Sala de Exhibición maquinaria		989.00	2823.00
	-Sala documental		1000.00	
	-Sala de exhibición tren de madera - pasajeros		213.00	
	-Sala de exhibición tren de metal -pasajeros		105.00	
	-Sala de exhibición de locomotoras		516.00	
Académica Talleres	Taller de danza y canto	1	67.00	375.00
	-Taller de pintura -Taller de fotografía -Taller de escultura	1	67.00	
	Taller de manualidades	1	67.00	
	-Sshh hombres	1	8.00	
	-Sshh mujeres	1	9.00	
	-Pacios	2	45.00 c/u	
	-Recepción + sala estar	1	43.00	
	-Administración	1	12.00	
	-Logística	1	12.00	
Académica Biblioteca	-Administración	1	11.00	522.00
	-Recepción + sala estar	1	42.00	
	-sala de computo	1	106.00	
	-sala biblioteca	1	106.00	
	-Patio-sala grupal	2	68.50 c/u	
	-Sala de usos múltiples	1	85.00	
	-Sshh hombres	1	3.00	
	-Sshh mujeres	1	3.00	
	-Deposito	3	5.80 c/u	
-Almacén	2	5.80 c/u		
Recreativa	-Vestuarios + servicio generales		234.50	Área libre
	Área infantil		-----	
	-vóley y básquet		-----	
	-Área de descanso		-----	
	-Área de picnic			

	-Parque de Algarrobo		----	
	-Muralla del recuerdo + descanso		-----	
Ocio	-Hospedaje	1	738.00	1998.36
	-Mirador de la ciudad	1	531.00	
	-Centro de Día	1	729.36	
Comercial	-Tiendas de recuerdos	4	56 c/u	319.00
	-Cafetería	1	95.00	
Social	-Plaza de eventos públicos	1	426.00	426.00
Servicios Generales	-Almacén	1	4.60	1880.70
	-cto planchado	1	56.00	
	-cto lavado	1	56.00	
	-ss.hh.h	1	24.60	
	-ss.hh.m	1	19.70	
	-cto de cisterna	1	18.40	
	-cto basura	1	10.70	
	-cto de instalaciones eléctricas	1	10.70	
	- Estacionamientos	56	1680.00	
Área construida de edificios existentes	4179.66 m2			
Área construida de edificios Nuevos	3127.56 m2			
Área total del terreno	54315.06 m2			
Área libre	47007.84 m2			

Cuadro N° 19. Programa arquitectónico del centro de ocio y cultura de Puerto Eten.

### 9.3 ESTRATEGIAS

Se plantea generar estrategias generales, las cuales se vinculan con la ciudad y patrimonio y las estrategias proyectuales, relacionadas directamente con el proyecto – edificio.

#### 9.3.1 Estrategia Generales de la Intervención

En este apartado se busca generar una integración de la ciudad con la estación ferroviaria, siendo accesible para cualquier tipo de público, también se

establecerá la liberación de factores contaminantes del territorio ferroviario como de su entorno, así tenemos:

### 9.3.1.1 Integración

Se plantea mantener dos ejes de integración, la primera conecta el muelle, el parque Juan Mejía, la estación ferroviaria, parque deportivo y Ciudad Eten, siendo la estación el núcleo de dicha conexión por su ubicación céntrica en la ciudad, esta conexión propone liberar el cerco perimétrico de la estación ferroviaria y convertirla parte de la calle transitable para peatones. Como se aprecia en el gráfico N° 38.

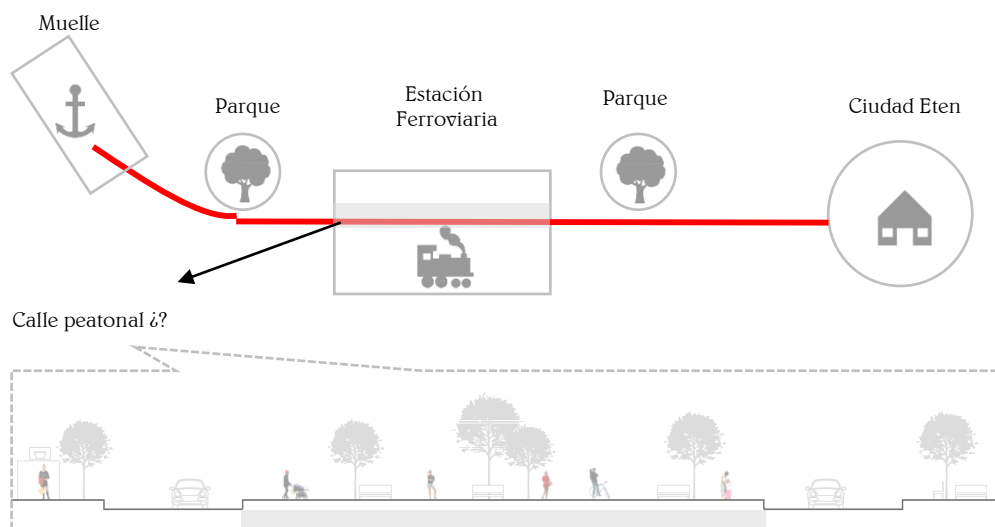


Gráfico N° 38. Integración calle peatonal.

Las calles peatonales son áreas de una ciudad donde está restringido o prohibido la circulación de vehículos motorizados. En este tipo de zona prevalece la circulación de peatones y en muchos casos usuarios de sistemas de transporte no motorizados, cuando una zona peatonal cumple igualmente una función turística o de recreación, reciben igualmente el nombre de paseo peatonal y suelen estar en el centro de la ciudad, en la zona más comercial y en centros históricos.<sup>56</sup>

<sup>56</sup> Criterios de Movilidad, Las zonas peatonales - Fundación RACC - Coautores: Esperanza Hernández, Xavier Abadía -2008.

La calle se presenta como el espacio urbano que va hilando y construyendo la estructura urbana entre las diferentes zonas de la ciudad, partiendo no sólo de la idea de comunicación y tránsito, sino también como espacio de interacción social.

El segundo eje vuelve a conectar la estación ferroviaria con un paisaje urbano (el parque Grau y malecón) y natural (mar), lo que se pretende es generar una integración visual en base a la estación ferroviaria.

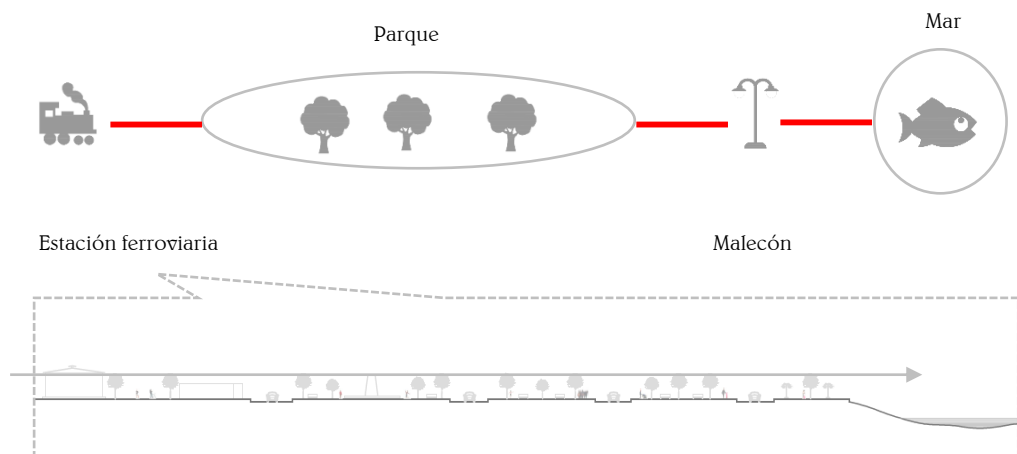


Gráfico N° 39. Integración visual.

Esta conexión trata de percibir el paisaje más importante de Puerto Eten la cual es el mar, la idea es generar desde el interior de la estación una especie de mirador integrador, el cual se apreciara más adelante, también logramos dicha integración al emplear la estación ferroviaria como un gran espacio público que da inicio al despliegue del parque Grau y remata con el malecón.

### 9.3.1.2 Fito remediación- regeneración territorial desde el suelo:

Consiste en la utilización de las plantas para llevar acciones de eliminación, transferencia, estabilización o degradación de contaminantes presentes en el suelo. La fitorremediación se puede usar satisfactoriamente para tratar la contaminación superficial de suelos con

metales, pesticidas, disolventes, explosivos, hidrocarburos del petróleo y HAP.<sup>57</sup>

En el interior de la estación ferroviaria existen algunas fosas en donde almacenaban agua para el arreglo de los trenes e incluso existen metales anclados al suelo sin ninguna importancia, estas se hallan tanto en el exterior e interior de los bloques, de la misma forma hay una acumulación de vegetación mala que no aportan a mejorar el espacio público de la estación, entonces se decide regenerar estos espacios y se plantea la nivelación de suelo y relleno de suelos excavados (fosas), como el recojo de escombros (maleza).

A continuación se verá que partes de la estación ferroviaria necesitan liberarse de los elementos contaminantes:

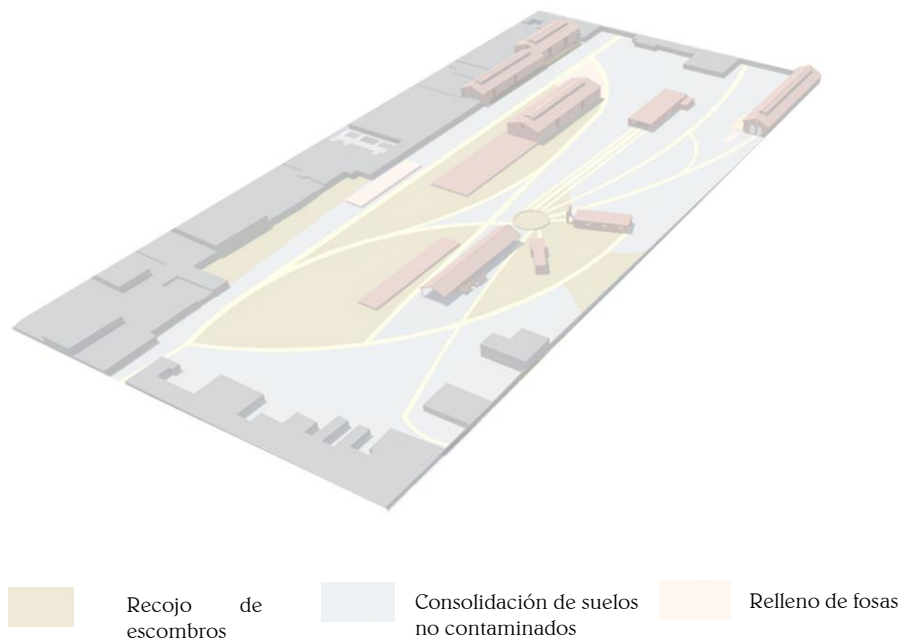


Gráfico N° 40. Fitorremediación desde el suelo.

### 9.3.2 ESTRATEGIAS DEL PROYECTO - EDIFICIO

Vinculadas directamente con el interior del proyecto, es decir con el área a intervenir “Ex estación ferroviaria”:

<sup>57</sup> Recuperado en Milliarium. Com Ingeniería Civil y Medio Ambiente (2016).  
<http://www.miliarium.com/Prontuario/TratamientoSuelos/Fitorremediacion.asp>

### 9.3.2.1 Conservación de huellas y caminos

*“Caminante son tus huellas, el camino y nada más; caminante, no hay camino, se hace camino al andar, al andar se hace camino y al volver la vista atrás se ve la senda que nunca se ha de volver a pisar, caminante, no hay camino sino estelas en la mar”<sup>58</sup>*

Habitar es dejar huellas, dice (Benjamin s.f.)<sup>59</sup>, las huellas de los habitantes en la arquitectura se muestran como restos de papeles pintados, sombras de muebles y marcas de la vida sobre medianeras. Por su parte, la arquitectura toca al habitante y deja rastro en él. Esas marcas son un acto de reciprocidad y circulan en doble dirección.<sup>60</sup>

San Agustín habla del concepto de "pertenencia recíproca" entre la casa y el habitante, "La casa que en mi habita" dice el santo, contemplando la suya desde un huerto cercano. Habitamos y somos habitados por la arquitectura. Pertenecemos a ella y tenemos sentido en cuanto que es receptáculo y presencia activa en nuestros actos. Nuestra vida da a la arquitectura, forma y sentido.

La estación ferroviaria tiene como característica principal sus antiguas vías ferroviarias, que conectaban a los diferentes distritos siendo parte de la memoria histórica de la ciudad, por ello se decide conservar la ubicación de aquellas vías pero convertirlas en caminos peatonales que te conducen a entrar a los diferentes volúmenes de la estación y que configuran los espacios públicos entre edificios, motivo por el cual se decide mantener los antiguos accesos que como se ha mencionado antes mantienen una integración directa con la ciudad. A continuación se observan los caminos peatonales que tuvo la estación de las cuales solo se seleccionaran las más importantes para conservar:

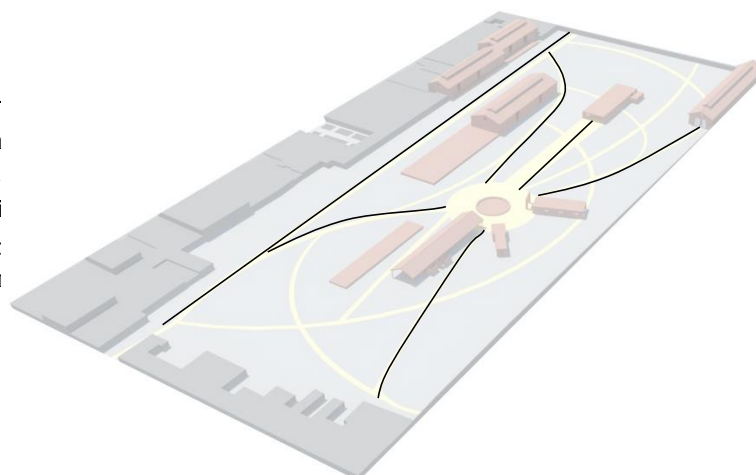
<sup>58</sup> Antonio Machado, poeta

“Caminante no hay cami

<sup>59</sup> Fue un filósofo, crítico li

<sup>60</sup> Dejar Huellas, publicad

<http://www.santiagodem>



del poema

n.

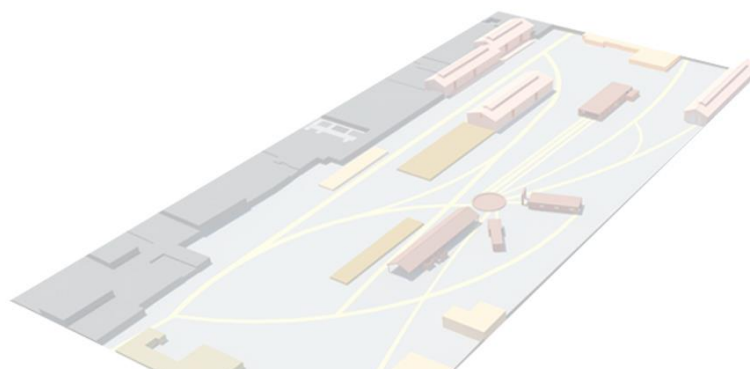


— Líneas a conservar

Gráfico N° 41. Huellas y caminos.

### 9.3.2.2 Ecología de la Rehabilitación

Se plantea el tipo de intervención por cada edificio existente según su estado de conservación, intentando claro está en tener menos intervenciones que afecten o alteren la memoria de la ciudad, también se plantea la reubicación de las viviendas que se hallan dentro de la estación para tener mayor amplitud del proyecto, la solución de las medianeras se consigue mediante la ubicación de estas viviendas reubicadas, permitiendo que exista un pasaje en el interior que permita la entrada de personas a esas viviendas.



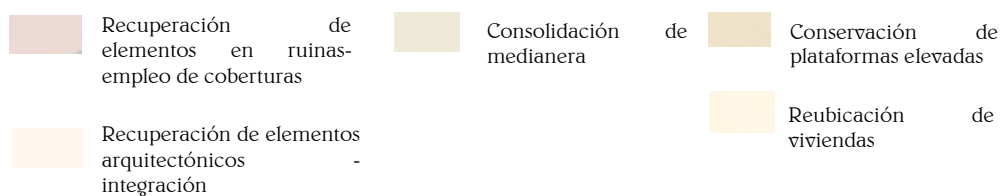


Gráfico N° 42. Ecología de la rehabilitación.

### 9.3.2.3 Ecología de la implantación

Se plantea nuclearizar cada pieza con el espacio público, es decir cada edificio estará conectado en sus salidas con áreas que reciba al usuario, de la misma forma, el espacio público puede variar según el tipo de pavimentación (verde, arena o solido), se plantean las trayectorias que ayudan a facilitar el recorrido entre el espacio público y el edificios en este caso los caminos trazados se direccionan diagonalmente entonces las trayectorias estarán ubicadas de forma vertical y horizontal, cortando camino hacia el edificio y por último se reconocerán las áreas destinadas para obra nueva las cuales seguirán o respetaran la fisonomía de los edificios antiguos, en tanto a ubicación serán posicionados de forma horizontal y en su forma serán proporcionados a la modulación de lo existente de forma alargada como lo son actualmente y que cubrirán las necesidades y escenarios de los pobladores porteños y de los foráneos que serán atraídos mediante la rehabilitación de la estación ferroviaria

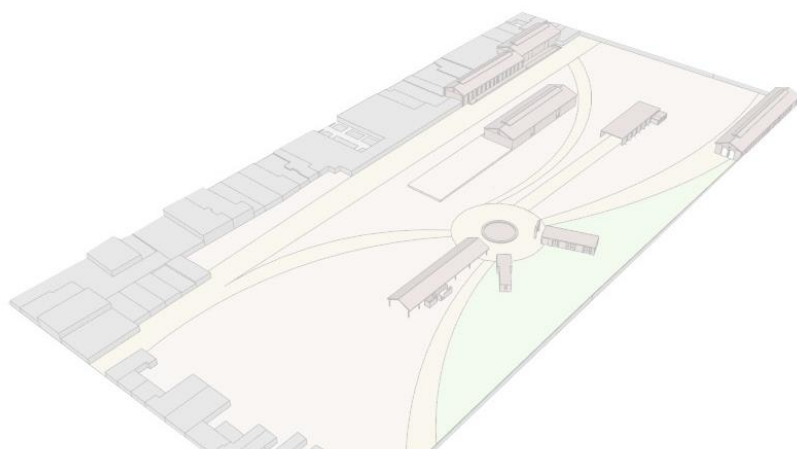




Gráfico N° 43. Ecología de la implantación.

Realizando todo lo antes mencionado, la distribución del conjunto se presenta de la siguiente forma con sus respectivas funciones por ello se plantea incorporar nuevos bloques que abarquen las funciones más activas del conjunto y en los bloques antiguos las actividades de museo y de cultura entre las cuales tenemos a nivel planímetro:

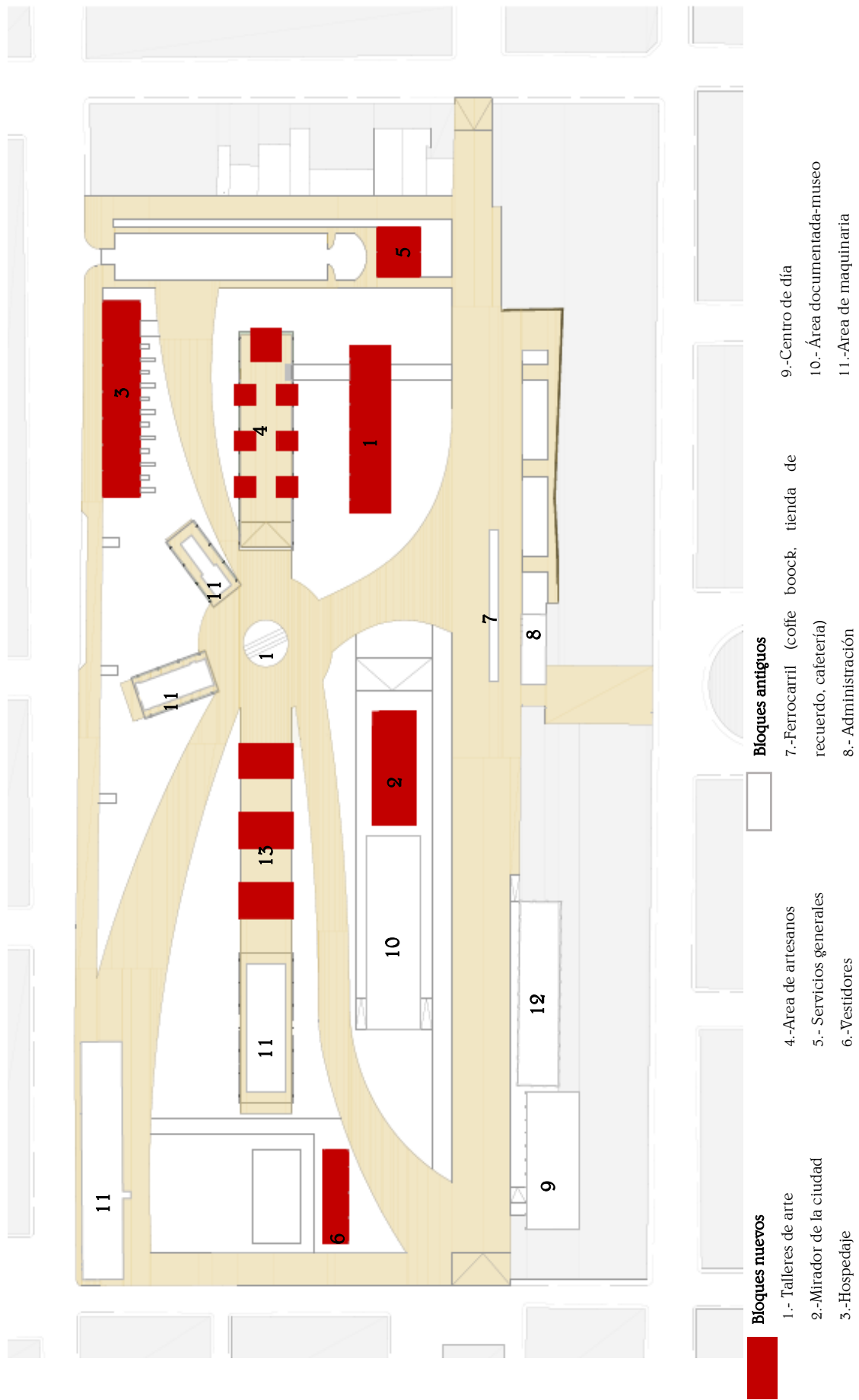


Gráfico N° 44. Funciones actuales de bloques antiguos y nuevos.

## 9.4 ESTRATEGIAS DEL PROYECTO – ESPACIO PÚBLICO

### 9.4.1 Ocupación del espacio público

Según (Cabezas 2013), manifiesta que este parámetro depende directamente de la actividad que se vaya a realizar en el espacio público. Es fundamental conseguir un equilibrio en la ocupación de los espacios que nos garantice el grado de seguridad y diversidad necesarias para el confort sin caer en la sobreexplotación. Debemos crear el escenario óptimo para el encuentro, regulación, intercambio y comunicación entre personas y actividades constituyentes de la esencia de la ciudad.

“Para generar una diversidad exuberante en las calles y distritos de una ciudad, ha de haber también una concentración humana suficientemente densa, sean cuales fueren los motivos que los lleve allí.”<sup>61</sup>

A la hora de fijar unos parámetros de ocupación es importante distinguir entre los distintos tipos de espacios. Las actuaciones urbanas deberán reservar una dotación mínima de 10 m<sup>2</sup> de espacio de estancia por habitante (parques y jardines, calles peatonales, ramblas, plazas y aceras mayores de 5 m de ancho).<sup>62</sup>

En el caso de zonas verdes la OMS nos indica un mínimo de 15 m<sup>2</sup>/hab. Actualmente la ocupación del espacio público es una de las armas sociales más importantes, lo que supone un condicionante a tener en cuenta a la hora de diseñar la ciudad.

Independientemente de su atractivo podemos crear un ambiente confortable rompiendo la monotonía y creando interés en el paseante a través de la existencia de focos de atracción intermitentes e hitos a lo largo del paisaje urbano.

Estos focos de atracción no tienen por qué ser estéticamente atractivos “cuando tratamos con las ciudades tratamos con la vida en toda su complejidad e intensidad. Y como esto es así, hay una limitación estética en lo que puede hacerse con las ciudades: una ciudad no puede ser una obra de arte”. Los hitos

---

<sup>61</sup> JACOBS, Jane. Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Capitán Swing Libros, S.L., 2011.

<sup>62</sup> RUEDA, Salvador (dir). Guía metodológica para los sistemas de auditoría, certificación o acreditación de la calidad y sostenibilidad en el medio urbano. Madrid: Centro de Publicaciones Secretaría General Técnica Ministerio de Fomento, 2012.

pueden ser edificios dotacionales, comercios, elementos culturales, grupos de edificios “singulares”, mobiliario urbano, fuentes, esculturas, etc. En todo caso aunque los focos de atracción proyectados destaquen es importante su integración en un tejido urbano homogéneo.<sup>63</sup>

A continuación veremos la ocupación del espacio público en la estación ferroviaria:

---

<sup>63</sup> JACOBS, Jane. Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Capitán Swing Libros, S.L., 2011.

a) Esquema de estrategia del espacio público, de la antigua estación ferroviaria de Puerto Eten.

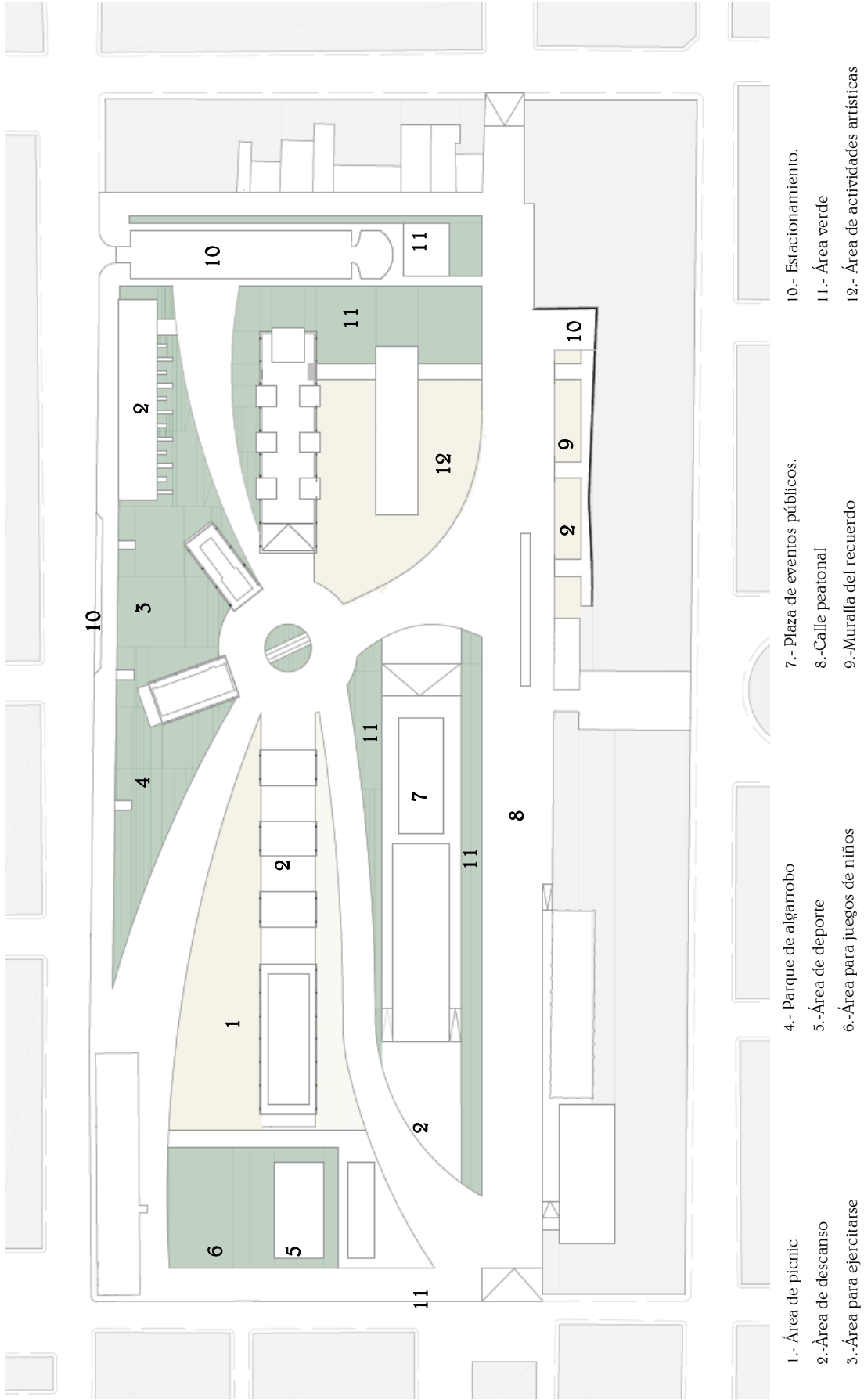


Gráfico N° 45. Ocupación del espacio público en el centro de ocio y cultura de Puerto.

### **9.5.2 Percepción de seguridad del espacio público**

Para lograr un entorno libre de amenazas debe existir cohesión social y proyectar la ciudad de modo que se potencie la visibilidad del espacio y su transparencia, utilizando elementos arquitectónicos que fomenten la vigilancia natural entre conciudadanos. También es necesario una ocupación, para ello intentaremos evitar espacios donde funcionen únicamente usos terciarios, ya que cuando cesa la actividad aparecen espacios desiertos. Esto ocurre en las zonas exclusivamente de oficinas o comerciales, (Barrio la Défense de París y la City de Londres). Debemos conseguir la diversidad suficiente para garantizar flujos variables a lo largo de todo el día. Para ello es necesario utilizar elementos de protección como la topografía, los elementos vegetales o constructivos.

## X: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 10.1 CONCLUSIONES

#### 10.1.1 Análisis

##### 10.1.1.1 Capítulo V: DEL OLVIDO A LA MEMORIA

- A nivel de Perú existe una falta de interés en revalorizar los patrimonios industriales ferroviarios pues queda demostrado que más del 50% está en abandono.
- A nivel distrital Puerto Eten, se ha convertido en una ciudad dormitorio por el cierre de la estación ferroviaria, careciendo de dinámicas que aporten al desarrollo de la ciudad y que no con el tiempo sea solo una ciudad fantasma.
- A nivel de patrimonio existe un abandono evidente tanto de sus preexistencias como del espacio abierto que se halla dentro del conjunto, dando lugar a que sea un lugar de malos hábitos.
- A nivel social la población adolescente de Puerto Eten y los visitantes han convertido la antigua estación ferroviaria en un lugar degradante basada en el grafiti y los actos impuros.
- A nivel ambiental la estación ferroviaria se halla desértica y contaminada por residuos sólidos que se acumula por los que la visitan a diario, al mismo tiempo esto origina la degradación del arbolado de algarrobo existente.
- A nivel urbano la estación ferroviaria ofrece una imagen de abandono y descuido de su identidad patrimonial, la memoria histórica que aun preexiste se desvanece con los años.

### **10.1.1.2 Capítulo VI: ANTIGUA ESTACIÓN LA BELLEZA DEL FRACASO**

- Existen piezas que han desaparecido y que han sido bloques con áreas de mayor magnitud, por lo tanto se debe conservar los que existen antes de que se degraden más y más pues existen bloques que están en proceso de convertirse en ruinas.
- Existen piezas arquitectónicas que deben ser obviadas por su mal estado de conservación y poca importancia.
- Las edificaciones hechas de quincha son las que necesitan mayor intervención por el tipo de material.
- Las lesiones de mayor magnitud están centradas en los muros y lo más rescatable de los edificios es la estructuración de tijerales de madera.
- Se debe de respetar la conservación del área natural de algarrobos que se halla en el interior de la estación.
- Existen áreas públicas entre edificaciones que generan una conexión entre el edificio y peatón.
- La humedad producida por las lluvias que han caído sobre estas construcciones de más de 100 años de antigüedad ha causado destrozos en algunos casos hasta derrumbes de recubrimiento de las paredes y techos. Así mismo la humedad ha afectado pisos y techos provocando la concentración de hongos en la madera, oxido en las uniones metálicas y en las calaminas colocadas provisionalmente.

### **10.1.1.3 Capítulo VII: PUERTO ETEN FUENTE DE ESCENARIOS Y**

#### **OPORTUNIDADES**

- Puerto Eten tiene riquezas, que deben ser expresadas y conocidas no solo para sus pobladores si no para sus visitantes.
- Se identifica que puerto no tiene un lugar apropiado que ofrecer a los estudiantes o profesionales cuando realizan sus investigaciones, mucho menos un lugar en donde residan mientras tanto.

- Las diversas dinámicas de verano e invierno existentes en Puerto no cuentan con una infraestructura adecuada que proporcione confort al poblador según la temporada en las que se realicen.

#### **10.1.1.4 Capítulo VIII: LA REHABILITACIÓN EN LA PIEL QUE HABITAMOS**

- La rehabilitación en patrimonios está relacionado con las actividades de sus pobladores, entonces rehabilitar es una intervención que integra lo que fue y lo que será.
- La rehabilitación del patrimonio implica tener como prioridad lo que existe sin alterar el contexto, en cuanto menos intervención o cambios existiese mejor será la respuesta de la revalorización, manteniendo los principios que esta implica.
- Rehabilitar implica tener muchas más opciones de intervención, pues no siempre las edificaciones de un complejo presentan los mismos patrones, posibilitando que en un edificio exista dos a mas intervenciones.
- La rehabilitación permite incorporar obras nuevas en las edificaciones antiguas siempre y cuando se respete el lenguaje de lo antiguo o no altere el contexto.

#### **10.1.2 Proyecto**

##### **10.1.2.1 Capítulo IX: LA PIEL QUE HABITAREMOS “CENTRO DE OCIO Y CULTURA”**

- La propuesta de un Centro de Ocio y Cultura, actúa conforme a lo que es Puerto Eten, y se logra preservar la memoria histórica, concientizando a los pobladores de su importancia y lograra el respeto al patrimonio.
- Para conservar la memoria histórica de la ciudad se cree indispensable mantener lo más importante que fue en tiempos anteriores como las vías Ferreras, pero en este caso convertirlas en huellas y caminos del peatón.

- El tipo de obra nueva que se realice en el conjunto mantendrá criterios de diseño que no atente contra el patrimonio y mantendrá un lenguaje entre lo antiguo y el paisaje.

## 10.2 RECOMENDACIONES

### 10.2.1 Análisis

- Se recomienda iniciar las acciones complementarias de este estudio en su fase de desarrollo general de planos de construcción y las gestiones correspondientes para obtener los recursos financieros para llegar a la ejecución del mismo.
- Para que puedan ser reversibles las condiciones actuales del área en estudio es necesario que este proyecto de conservación de monumentos tenga seguimiento para que este perdure y traspase de generación en generación, revalorizando su patrimonio histórico y cultural.
- Crear conciencia por parte de los adultos, maestros y la población en general de la importancia y necesidad de la conservación del medio ambiente servirá para aprovechar estas áreas para beneficio de ellos mismos.
- Para crear una buena imagen urbana e integración con la estación del ferrocarril es necesario Cuidar y dar mantenimiento al casco urbano en lo que respecta al mobiliario urbano y los servicios públicos.
- La responsabilidad de rescatar, conservar y proteger el patrimonio nacional no es solamente del Estado, sino de cada uno de los miembros de la nación, a través de la integración de la población a los proyectos, en este caso específico se deberá involucrar a las autoridades municipales de Puerto Eten y a la población de este municipio, representada a través de la fraternidad Porteña.

### 11.2.2 Proyecto

- Las edificaciones deben tener un mantenimiento continuo de limpieza, tanto en el área interior como exterior, dentro de esto se debe de contemplar el mantenimiento de los, con chapeo, recolección de basura entre otros, así como la pintura, y supervisión de acabados en las área tanto de edificación como entorno urbano inmediato.
- El área de exposición contemplada dentro de la edificaciones, es una exposición interactiva, la cual permite que la población contribuya en esta, por lo que es necesario almacenar las exposiciones no utilizadas en un área adecuada, para este caso se utilizara los bloques de servicios ubicadas al norte y sur del conjunto.
- Las sillas ubicadas en el área de sala múltiple de la biblioteca son móviles, por lo que al no ser utilizadas deben de ser almacenadas, en el almacén del edificio.
- La vegetación será de crecimiento rápido para reforestar, las cuales deberán ser intercaladas con vegetación de crecimiento lento endémica de la región.
- Las construcciones complementarias nuevas del proyecto deben de ser construidas con madera y con la misma topología de la estación del ferrocarril, para exista una integración dentro de ellas.
- Todos los agregados con el fin de dar un nuevo a uso a las edificaciones deben de ser removibles, y no causar daño al monumento.

## **MEMORIA DESCRIPTIVA – ARQUITECTURA**

### **I. ANTECEDENTES**

Puerto Eten en su condición de Puerto Mayor a partir del año 1874 fue centro importante de la red ferroviaria del Departamento. Además, era el punto de llegada de los ferrocarriles que transportaban productos para exportación desde los distintos puntos de producción del Departamento de Lambayeque, actividad que termina en el año 1978 en que se realiza el último embarque en el muelle. Fueron 9 las locomotoras de fabricación inglesa y americana que prestaron servicios de la Empresa de Ferrocarril y Muelle de Puerto Eten. De éstas locomotoras que llegaron en diferentes años quedan 5 entre las cuales se encuentra la Locomotora N° 2 - Chiclayo reconstruida en 1953, considerada por su valor histórico la más antigua del mundo fabricada por "Roggers" en 1871. El 31 de Junio de 1986 el Ministerio de Educación a nombre del Instituto Nacional de Cultura emite la Resolución Ministerial N° 329-86-ED, mediante la cual declara Monumento Histórico Artístico a la Antigua Estación de Ferrocarril de Puerto Eten y se incluye en el Patrimonio Monumental de la Nación. Actualmente, en la Estación Ferroviaria está funcionando la Municipalidad Distrital de Puerto Eten.

### **II. GENERALIDADES**

#### **1) NOMBRE DEL PROYECTO:**

“Rehabilitación edilicia como solución a la degradación del Espacio Público e Infraestructura Patrimonial de la Antigua Estación Ferroviaria de Puerto Eten”

**2) PROPIETARIO:**

Municipalidad Distrital de Puerto Eten.

**3) UBICACIÓN GEOGRÁFICA:**

Distrito : Puerto Eten  
Provincia : Chiclayo  
Departamento : Lambayeque.

**4) TERRENO:**

El terreno es un lote en donde se encuentra los restos patrimoniales de la estación ferroviaria de Puerto Eten (trenes, vagones, infraestructura y espacio público).

**5) LIMITES:**

Por el Norte : Calle Elías Aguirre en línea recta : 187.83 m.  
Por el Oeste : Avenida San Martín en línea recta : 371.12 m.  
Por el Sur : Calle Diego Ferre en línea recta : 189.19 m.  
Por el Este : Avenida Dos de Mayo en línea recta : 369.46 m.



**6) AREA:**

El área es de 51 398.34 m<sup>2</sup> y su perímetro total es de 1 117.6 ml.

**7) CLIMA:**

Puerto Eten tiene un clima desértico. A lo largo del año, cayendo casi sin lluvia en Puerto Eten. La temperatura media anual en Puerto Eten se encuentra a 21.9 °C. Hay alrededor de precipitaciones de 17 ms.

**8) RELIEVE:**

Es llano y presenta suaves ondulaciones que son interrumpidas por el cerro conocido como Morro de Eten, hacia el Sur.

### **III. ARQUITECTURA**

**1) DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:**

La propuesta arquitectónica a desarrollarse tiene como objetivo generar un proyecto integral que valore y conserve la antigua estación ferroviaria de Puerto Eten, inmueble en donde se desarrollara dicho trabajo. La preocupación latente por perder este inmueble y su riqueza cultural, son un factor importante para realizar el proyecto.

La propuesta engloba usos culturales y de ocio por la tipología de la ciudad, respetando los volúmenes antiguos e incorporando elementos nuevos que vallan acorde con lo existente, además se plantea conservar la memoria de una ciudad por la cual se utilizaran las viejas huellas de los rieles para ser convertidos en caminos peatonales, las cuales configuran toda la estación ferroviaria.

La intención del proyecto es generar un gran espacio público que integre a la ciudad, sin barreras que sea de libre acceso y transitable de un lado a otro, donde el usuario participa de las actividades diarias de la comunidad, a lo cual el inmueble obtendrá un valor como patrimonial considerable.

A nivel urbano se propone la reubicación de algunas viviendas que están invadiendo la estación ferroviaria, y derrumbe del cerco perimétrico y limpieza general del lugar.

La intervención gira entorno a la rehabilitación que como ha sido mencionado anteriormente tiene muchas intervenciones, en este proyecto se aplicara la restauración e integración de algunas piezas que son las antiguas, con el fin de mantener su forma original con los materiales contemporáneos, en estos se incorporan patios para iluminar los ambientes pues en su forma actual son bloques compactos cuya iluminación es cenital, la segunda intervención es la incorporación de nuevos bloques que respetan el aspecto formal de lo que existe, a lo cual se mantendrá un nivel es todos los bloques, con el fin de no imponer mayor importancia que los bloques antiguos.

Los nuevos bloques mantienen la forma alargada y compacta típica de los bloques antiguos, incorporando en su interior patios para su ventilación e iluminación, el cerramiento se configura por celosías de madera en su exterior y en su interior por vidrio traslucido ofreciendo un bloque completamente compacto, la estructura es metálica con el fin de generar espacio libres, las divisiones son de drywall siendo desmontables, los patios cumplen funciones activas, los muros exteriores son de placa de concreto, cielos rasos de drywall y piso laminado. Debemos mencionar que la madera es un material muy típico del lugar, la mayor parte de sus viviendas están hechas con este material e incluso los bloques antiguos fueron hechos en base a ello.

El espacio público estará conformado por áreas verdes, sólidas y mixtas según su uso, una serie de arbolado para proporcionar sombra y mobiliario de madera con coberturas a cada cierta distancia. También cuenta con un área de estacionamiento para los visitantes particulares. Las estrategias se clasifican en: estrategias generales y estrategias proyectuales.

## **2) AMBIENTES DEL PROYECTO:**

**2.1.- Área de Hospedaje:** Se ubica al lado Sur-Este del proyecto, cuenta con dos accesos uno se conecta con la avenida Dos de Mayo y la segunda con el

interior de la estación ferroviaria, las habitaciones se conectan a un gran espacio público para el descanso.

La finalidad del bloque es proporcionar comodidad al visitantes tanto porteño o foráneo como también a los investigadores que acuden a puerto.

**2.2.- Área de Artesanos:** Se ubica al lado Sur-Este del proyecto, cerca al área de hospedaje, el bloque se configura en módulos independientes elevados por una plataforma cuya distribución se origina por un eje central y que remata hacia una cafetería.

La finalidad del bloque es proporcionar un lugar a los artesanos de lugar que acuden a Eten a exhibir sus productos por falta de un lugar apropiado.

**2.3.- Área de Talleres de Arte:** Se ubica al Sur-Oeste del proyecto, cerca al área de los artesanos, el bloque se configura mediante patios que cumplen la función de salas externas para la realización de actividades artísticas con una circulación perimetral con dos accesos una que direcciona al área de artesanos y la segunda a la calle peatonal.

La finalidad del bloque es ofrecer educación artística a los pobladores por las diferentes actividades culturales que realizan.

**2.4.- Áreas de Exhibiciones:** Se ubican al Nor-Este y Nor-Oeste del proyecto, estas son edificaciones antiguas que serán conservadas unas más que otras, existen algunas piezas en mal estado que requieren de cubiertas por el tema climático y piezas que están en buen estado.

La finalidad de estos bloques es preservar la memoria de la ciudad, su historia, costumbres, etc.

**2.5.- Área de Mirador y SUM:** Se ubica al Nor-Oeste del proyecto, edificación que se configura por una escalera que despliega dos niveles diferentes que sirven como cubiertas para el SUM.

La finalidad del bloque es tener un espacio de recreación o animación al aire libre y generar un mirador donde se pueda apreciar la estación ferroviaria en su conjunto y la ciudad teniendo como fondo principal el mar.

**2.6.- Área de Servicios Generales:** Se ubican a los extremos del proyecto uno de ellos se complementa con vestidores por el área deportiva que se desarrolla en esa zona, en tanto la segunda se enlaza con el área de hospedaje para el servicio de lavado y planchado.

La finalidad del bloque es abastecer en tanto a limpieza y servicios de luz y agua a todo el proyecto.

**2.7.- Área Académica:** Se ubica al Nor-Oeste, el bloque se configura por patios internos que iluminan los espacios del edificio antiguo, aquí se desarrollan actividades de lectura y aprendizaje.

La finalidad es proporcionar a sus pobladores materiales académicos y un espacio de estudio a los investigadores.

**2.8.- Centro de Día:** Se ubica al Nor-Oeste del proyecto, el bloque se configura por patios internos, edificio antiguo que ofrece actividades de descanso a personas adultas o jóvenes que requieran relajarse.

**2.9.- Área de tren:** Se ubica al Sur-Oeste del proyecto, este bloque es un tren antiguo de tres cuerpos que cumple la función de librería, café-bock y tienda de recuerdos, es más un sitio que ofrece recuerdos al visitante.

**2.10.- Área Administrativa:** Se ubica al Sur-Oeste del proyecto, el bloque es antiguo y se configura por un patio interno, aquí se administra los ingresos del centro de cultura y ocio y cualquier tipo de información respecto al proyecto.

**2.11.- Áreas complementarias:** Aquí tenemos el espacio público como picnic, descanso, deportiva, juegos de niños, gimnasio libre, plazas de arte, muralla del recuerdo, etc.



### 3) DE LOS ACABADOS:

Los planos de obra desarrollados detallan de manera precisa los tipos de acabados usados en cada ambiente:

#### **Pisos:**

- Madera laminada de bambú color natural de 10cm de ancho y 1m de largo, prefabricados, separación de paredes de 10mm, con una membrana de polietileno en la parte inferior de 0,2mm y sub capa de espuma de polietileno de 2mm con un traslape de 20cm adherida con cinta aislante, rodapiés de MDF de 80x15mm, remate con perfil de transición PVC con anclaje de 42x8mm.
- Cerámica nacional antideslizante color gris de 30x30cm con juntas de ½", colocada sobre piso de concreto con adhesivo DA para concreto, con fragua color gris.
- Sistema Deck de madera copaiba

- Concreto escobillado en módulos de 40x40cm, marcos de concreto liso en uniones de 5mm y madera copaiba incrustada en el concreto.
- Cerámica San Lorenzo color beige satinado de 36x36 con juntas de 5mm con fragua color blanco.
- Cemento pulido color natural, con bruñado de 40x40cm, resistencia de 175kg/cm<sup>2</sup>, mezcla 1:2 de cemento y arena más cola fría, agua y acelerador de fragua, acabado de 4mm de espesor, reforzado con vitrificante y sellador de juntas.
- Adoquín rectangular tipo 6 prefabricados de concreto simple a base de cemento, agua y áridos con o sin aditivo, color natural y negro, rendimiento de 50 unidades x m<sup>2</sup>, compresión 420kg/cm<sup>2</sup>.

**Techos:**

- Placa colaborante tipo AD 900, peralte de 38.87 mm, planchas de acero DECK galvanizado, sometido a proceso de rolado frío, anclado a vigas de 40x75cm, con tornillos auto perforantes a una distancia mínima de 4cm, malla de temperatura electro soldada, vaciado de concreto de resistencia mínima de 210 kg/cm<sup>2</sup>, revestido por una capa de mortero con pendiente del 2% más revestimiento de impermeabilizante liquido de dos pasadas.
- Cielo raso de plancha de yeso revestidas de una pasta caracolada de color madera, la modulación será de 1.22x.61m con perfiles de suspensión de 15/16" (24mm) de acero electro soldado en color blanco, clavos de fijación de ¾", colgantes de alambres galvanizado |N|°12 y clavos tipo clip de 1" para fijar alambres a losa a una altura de 80cm.
- Cubierta de policarbonato alveolar incoloro de e=10mm, sujeta a perfiles metálicos las cuales se apoyan en las viguetas, debajo se colocarán módulos de paneles de madera como cielo raso.
- Entablado de madera con listones de 15x300x5cm, atornillado a listones intermedios del vaciado de mortero de 5cm, debajo de esta se colocará planchas de OSB, en tanto el OSB se atornillara a los tijerales formando un sándwich.

**Muros:**

- Muros de drywall de 15cm de ancho, rieles de acero galvanizado de 9cm de ancho, 2.5 cm de alto y 3.05cm de largo, cámara de aire en su interior con lana de vidrio de coeficiente 70mm NRC=0.8 y paneles de yeso de ½", entornillada a cada 40cm, con acabado de pasta caracolada color madera.
- Placa de concreto armado de 25cm premezclado de  $F_c = 210 \text{Kg/cm}^2$ , color natural.

**Puertas:**

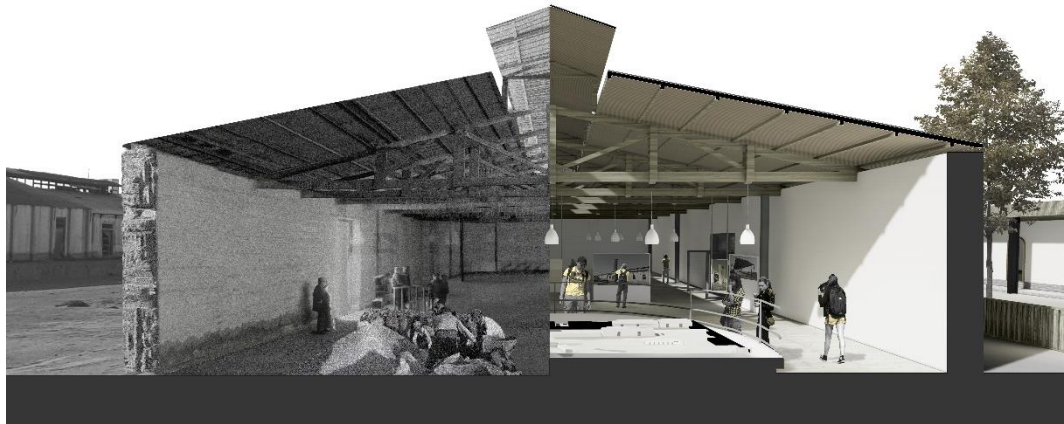
- Puerta de MDF 18mm contra placada enchapada con fibra natural de madera cedro y marco de madera cedro batiente de 90°.
- Puerta batiente de 90° de vidrio incoloro de 6.4mm con marcos metálicos color negro y cerraduras con tirador de acero inoxidable.
- -Puerta batiente de 90° de lámina galvanizada con relleno de lana mineral con un marco construido en chapa de acero, tirador y cerrajería de acero inoxidable.
- Puerta de MDF 18mm de 90°, color blanco satinado.

**Mamparas:**

- Mamparas con paños fijos de vidrio incoloro laminado de  $e=6.4\text{mm}$ , con marcos de aluminio color negro, con un marco superior de madera cedro.
- Mampara con paños fijos y corredizos de vidrio incoloro laminado de  $e=6.4\text{mm}$ , con marcos de aluminio color negro.
- Mampara con paños fijos de vidrio incoloro laminado de  $e=6.4\text{mm}$  de aluminio color negro.
- Mamparas con paños fijos proyectantes y corredizas de vidrio incoloro laminado  $e=6.4\text{mm}$  con marcos de aluminio color negro.
- Mamparas con paños fijos y proyectantes vidrio incoloro laminado de  $e=6.4\text{mm}$ , marcos de aluminio color negro.

**Ventanas:**

- Marcos de madera cedro  $e=30\text{mm}$ , con un volado de 20cm, anclado a muro, en forma de arco, circular y cuadrado.
- Ventana de dos paños una proyectante y otra fija con marcos de aluminio color negro y marco superior de madera cedro, manija color negro, abertura vertical de  $45^\circ$  y vidrio incoloro laminado de  $e=6.4\text{mm}$
- Ventanas fija de dos paños, con marcos de aluminio color negro y vidrio incoloro laminado de 6.4mm.
- Ventanas fija de un paño, con marcos de aluminio color negro y vidrio incoloro laminado de 6.4mm.
- Ventanas corredizas con paños fijos y móviles con marcos de aluminio color negro y vidrio incoloro laminado de 6.4mm y pestillos de color negro.



## BIBLIOGRAFIA

s.f.

Abrin, Erik. «Silde Share.» *Degradación del patrimonio arquitectónico monumental del Centro Histórico de Huancavelica*. Recuperado en el 2016. <http://www.slideshare.net/gusstockconchaflores/degradacin-del-patrimonio-arquitectnico-monumental-en-el-centro-histrico-de-huancavelica>.

Benjamin, Walter . s.f.

Borja, Jordi. «Silde Share.» *Miedo y privatizacion de los espacios publicos ¿Hacer o deshacer la ciudad?* Recuperado en el 2016. [http://www.slideshare.net/Dayana\\_MS/lectura-6-miedo-y-privatizacion-de-los-espacios-pblicos-hacer-o-deshacer-la-ciudad](http://www.slideshare.net/Dayana_MS/lectura-6-miedo-y-privatizacion-de-los-espacios-pblicos-hacer-o-deshacer-la-ciudad).

Bourdieu, Pierre. *Plataforma Urbana*. 24 de 04 de 2012.

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/04/24/origenes-y-evolucion-del-espacio-publico-desafios-y-oportunidades-para-la-gestion-urbana-actual/>.

- Buchelli Deville, Viviana Natalí, y Angélica Rosmery Lozano Tello.  
*"ACONDICIONAMIENTO DE LA ZONA MONUMENTAL Y PROYECTO ARQUITECTÓNICO EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE PUERTO ETEN"*. Lambayeque: Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo, 2005.
- Cabezas, Constanza . *Archi Daily*. 16 de Agosto de 2013. <http://www.archdaily.pe/pe/02-285882/claves-para-proyectar-espacios-publicos-confortables-indicador-del-confort-en-el-espacio-publico>.
- Cáraves, Patricio. «UAEM redalyc.org.» 11 de 02 de Recuperado en el 2016.  
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=37516379010>.
- Díaz Ruiz, Pedro. «Sociedad de la información.» 11 de 02 de 2010.  
<http://www.sociedadelainformacion.com/19/memoriahistorica.pdf>.
- Egaña, María José, Aninat Cristóbal Gumucio, y Peñafiel Hernán Lacalle. «Consejo Nacional de la cultura y las artes - Gobierno de Chile.» *Introduccion a la gestión e infraestructura de una centro cultural comunal*. 04 de 2009.  
<http://www.cultura.gob.cl/wp-content/uploads/2013/04/guia-introduccion-a-la-gestion-e-infra.pdf>.
- Fernández Galeano, Luis. «Elementos Arquitectónicos .» *Arquitectura Viva*, 2014.
- García García, Antonio. «Silde Share.» *Miedo y privatización de los espacios públicos: ¿Hacer deshacer la ciudad?* Recuperado en el 2016.  
[http://www.slideshare.net/Dayana\\_MS/lectura-6-miedo-y-privatizacion-de-los-espacios-pblicos-hacer-o-deshacer-la-ciudad](http://www.slideshare.net/Dayana_MS/lectura-6-miedo-y-privatizacion-de-los-espacios-pblicos-hacer-o-deshacer-la-ciudad).
- Iturria, Vanina, Susana Tuler, Nora Ponce, y Emilio Sessa. «2do Congreso Iberoamericano y XJornada "Tecnicas de restauracion y conservación del patrimonio".» *Teorias de la conservacion:Preceptos internacionales aplicados al estudio de obras de referencia dentro del patrimoio industrial*. 13 de 02 de Recuperado en el 2016.  
[http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/44393/Documento\\_completo.pdf?sequence=1](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/44393/Documento_completo.pdf?sequence=1).
- Madagán, Marcelo. «Slide Share.» *Degradación del patrimonio arquitectónico monumental en el Centro Historico de Huancavelic*. 13 de 02 de Recuperado en el 2016.  
<http://www.slideshare.net/gusstockconchaflores/degradacin-del-patrimonio-arquitectnico-monumental-en-el-centro-histrico-de-huancavelica>.
- Ministerio de cultura, Perú. *Ministerio de Cultura del Perú*. 13 de 02 de Recuperado en el 2016. <http://www.cultura.gob.pe/patrimonio>.
- Nélida Bossio, Silvia . «Criterios y Ejemplos de rehabilitación del patrimonio.» Recuperado en el 2016. <http://www.conceptourbanogb.com/articulos/rehabilitar.pdf>

- Peña, Ángeles, Luis Ben , Ana Gómez, Mendi Zouak, Enrique Del Álamo, y Antonio Gonzáles. *Cartografía cultural. Equipamientos de Cádiz y Tetuán : Metodología de elaboración*. Sevilla: Consejería de cultura, 2006.
- Perahia, Raquel. *IX Coloquio Internacional de Geocrítica-LOS PROBLEMAS DEL MUNDO ACTUAL*. 01 de 06 de 2007. <http://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm>.
- Pereda, Araceli. «Silde Share.» *Degradación del patrimonio arquitectónico monumental en el Centro Histórico de Huancavelica*. Recuperado en el 2016.  
<http://www.slideshare.net/gusstockconchaflores/degradacin-del-patrimonio-arquitectnico-monumental-en-el-centro-histrico-de-huancavelica>
- Philippot, Paul. *Revista juridica de la comunidad de Madrid*. 1976.  
[http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM\\_Revista\\_FP&cid=1109168496650&esArticulo=true&idRevistaElegida=1109168491132&language=es&pagename=RevistaJuridica%2FPage%2Fhome\\_RJU&seccion=1109168469706&siteName=RevistaJuridica](http://www.madrid.org/cs/Satellite?c=CM_Revista_FP&cid=1109168496650&esArticulo=true&idRevistaElegida=1109168491132&language=es&pagename=RevistaJuridica%2FPage%2Fhome_RJU&seccion=1109168469706&siteName=RevistaJuridica)
- Poblete Bennet, Patricia. «Ministerio de vivienda y urbanismo, Gobierno de Chile.» 11 de 02 de Recuperado en el 2016.  
[https://www.google.com.pe/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwim9s\\_hp\\_HKAhXOxyYKH9qBzoQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.minvu.cl%2Fincjs%2Fdownload.aspx%3Fglb\\_cod\\_nodo%3D20070212170002%26hdd\\_nom\\_archivo%3DEs%2520Publicos1.pdf&u](https://www.google.com.pe/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwim9s_hp_HKAhXOxyYKH9qBzoQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.minvu.cl%2Fincjs%2Fdownload.aspx%3Fglb_cod_nodo%3D20070212170002%26hdd_nom_archivo%3DEs%2520Publicos1.pdf&u)
- RNE. «Instituto de construcción y gerencia.» *Norma.A 140*. 09 de 06 de 2009.  
[http://www.construccion.org.pe/normas/rne2012/rne2006/files/titulo3/01\\_A/RNE2006\\_A\\_140.pdf](http://www.construccion.org.pe/normas/rne2012/rne2006/files/titulo3/01_A/RNE2006_A_140.pdf)
- Rodríguez Alomá, Patricia. *ciudad y urbanismo - UOC*. 2015.  
<http://ciudad.blogs.uoc.edu/post/62797202496/el-espacio-p%C3%BAblico-ese-protagonista-de-la-ciudad>.
- Ruiz Garcia, Alfonso. «Dialnet.» *Conservacion y destruccion en el patrimonio arquitectonico almeriense hasta1987*. 11 de 02 de Recuperado en el 2016.  
[https://www.google.com.pe/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwir7ImarvHKAhUG5yYKHcO5AJ4QFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fdialnet.unirioja.es%2Fdescarga%2Farticulo%2F81800.pdf&usg=AFQjCNGL70I4zhkQr\\_6xGyJP-xJ8zVhmsQ&sig2=LR11kRVpF\\_n8u](https://www.google.com.pe/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwir7ImarvHKAhUG5yYKHcO5AJ4QFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fdialnet.unirioja.es%2Fdescarga%2Farticulo%2F81800.pdf&usg=AFQjCNGL70I4zhkQr_6xGyJP-xJ8zVhmsQ&sig2=LR11kRVpF_n8u)
- Soto Rumiche, Antonio. *Propuesta para la puesta en valor del antiguo estación ferroviario del distrito de Puerto Eten*. Lima, 2015
- Torres, Claudia. *SciELO*. 12 de 2014. [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-69962014000300006&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-69962014000300006&script=sci_arttext)
- Valdivieso, Congreso de la República-Jose Abanto. 2009.  
[http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/TraDoc\\_condoc\\_2006.nsf/d99575da99ebf305256f2e006d1cf0/c20a2b0a050c75830525753e0063eb6b/\\$FILE/02973.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/Sicr/TraDocEstProc/TraDoc_condoc_2006.nsf/d99575da99ebf305256f2e006d1cf0/c20a2b0a050c75830525753e0063eb6b/$FILE/02973.pdf)

Wikipedia, Enciclopedia. *Wikipedia*. 22 de 11 de 2015.  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Patrimonio\\_industrial](https://es.wikipedia.org/wiki/Patrimonio_industrial)

Zara, D. «Silde Share.» *Miedo y privatizacion de los espacios publicos: ¿Hacero deshacer la ciudad?* Recuperado en el 2016. [http://www.slideshare.net/Dayana\\_MS/lectura-6-miedo-y-privatizacion-de-los-espacios-pblicos-hacer-o-deshacer-la-ciudad](http://www.slideshare.net/Dayana_MS/lectura-6-miedo-y-privatizacion-de-los-espacios-pblicos-hacer-o-deshacer-la-ciudad).

## FUENTE DE IMÁGENES

Imagen N° 1. Situación actual de la ex fábrica Peñarroya-España

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>

Imagen N° 2. Huellas y caminos de la ex fábrica Peñarroya-España

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>

Imagen N° 3. Grado de daños de la ex fábrica Peñarroya - España

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>

Imagen N° 4. Tipo de intervención en la ex fábrica Peñarroya - España

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>  
Imagen N° 5. Funciones antiguas de la ex fábrica Peñarroya - España.

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>  
Imagen N° 6. Funciones Nuevas de la ex fábrica Peñarroya - España.

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>  
Imagen N° 7. Talleres generales en la ex fábrica de Peñarroya - España.

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>  
Imagen N° 8. Área de refractarios en la ex fábrica de Peñarroya - España.

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>  
Imagen N° 9. Área de talleres de vagones en la ex fábrica de Peñarroya - España.

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>  
Imagen N° 10. Maqueta de rehabilitación de la antigua fábrica Tormes - España.

Fuente: [http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case\\_fm\\_salamanca\\_espana](http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case_fm_salamanca_espana)  
Imagen N° 11. Estrategia 01 Recuperación de la ribera.

Fuente: [http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case\\_fm\\_salamanca\\_espana](http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case_fm_salamanca_espana)  
Imagen N° 12. Estrategia 02 Recuperación del patrimonio.

Fuente: [http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case\\_fm\\_salamanca\\_espana](http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case_fm_salamanca_espana)  
Imagen N° 13. Estrategia03.Suspension de barreras.

Fuente: [http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case\\_fm\\_salamanca\\_espana](http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case_fm_salamanca_espana)  
Imagen N° 14. Sustracción de piezas -demolición.

Fuente: [http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case\\_fm\\_salamanca\\_espana](http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case_fm_salamanca_espana)  
Imagen N° 15. Conservación de naves y uso actual.

Fuente: [http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case\\_fm\\_salamanca\\_espana](http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case_fm_salamanca_espana)  
Imagen N° 16. Espacios necesarios para complementar el programa.

Fuente: [http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case\\_fm\\_salamanca\\_espana](http://rede-phi.net/?portfolio=phi-arq-study-case_fm_salamanca_espana)  
Imagen N° 17. Invasión de viviendas en frontón Betis - España.

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>  
Imagen N° 18. Almacén trasero de antiguo frontón Betis - España.

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>  
Imagen N° 19. Colegio cercano al antiguo frontón Betis - España.

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>

Imagen N° 20. Maqueta de master plan de la plaza Can Ribas.

Fuente: <http://tectonicablog.com/docs/CanRibas.pdf>

Imagen N° 21. Plano planta de la plaza Can Ribas - España.

Fuente: <http://tectonicablog.com/docs/CanRibas.pdf>

Imagen N° 22. . Elevación transversal de la plaza Can Ribas - España.

Fuente: <http://tectonicablog.com/docs/CanRibas.pdf>

Imagen N° 23. Elevación longitudinal de la plaza Can Ribas - España.

Fuente: <http://tectonicablog.com/docs/CanRibas.pdf>

Imagen N° 24. Espacio público y patrimonio de la plaza Can Ribas - España.

Fuente: <http://tectonicablog.com/docs/CanRibas.pdf>

Imagen N° 25. Interior de nave de la plaza Can Ribas – España.

Fuente: <http://tectonicablog.com/docs/CanRibas.pdf>

Imagen N° 26. Muro de antigua nave plaza Can Ribas – España.

Fuente: <http://tectonicablog.com/docs/CanRibas.pdf>

Imagen N° 27. Corredor peatonal Can Ribas - España.

Fuente: <http://tectonicablog.com/docs/CanRibas.pdf>

Imagen N° 28. Actual centro urbano ferroviario de León - España.

Fuente: <http://www.archdaily.pe/pe/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic>

Imagen N° 29. Cocherón ferroviario de León - España.

Fuente: <http://www.archdaily.pe/pe/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic>

Imagen N° 30. Nuevo edificio del centro urbano ferroviario de León - España.

Fuente: <http://www.archdaily.pe/pe/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic>

Imagen N° 31. Planta del centro urbano ferroviario de León - España.

Fuente: <http://www.archdaily.pe/pe/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic>

Imagen N° 32. Corte transversal 01 del de antiguo edificio de León - España.

Fuente: <http://www.archdaily.pe/pe/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic>

Imagen N° 33. Corte transversal 02 del de antiguo edificio de León - España.

Fuente: <http://www.archdaily.pe/pe/02-85954/centro-creacion-joven-espacio-vias-estudio-sic>

Imagen N° 34. Actual monasterio – Republica Checa.

Fuente: <http://www.metalocus.es/content/es/blog/taller-en-el-monasterio-de-nuestra-se%C3%B1ora-de-nov%C3%BD-dv%C5%AFr-por-john-pawson>

Imagen N° 35. Planta de talleres Nuestra Señora de Nový Dvur.

Fuente: <http://www.metalocus.es/content/es/blog/taller-en-el-monasterio-de-nuestra-se%C3%B1ora-de-nov%C3%BD-dv%C5%AFr-por-john-pawson>

Imagen N° 36. Corte transversal de talleres Nuestra Señora de Nový Dvur.

Fuente: <http://www.metalocus.es/content/es/blog/taller-en-el-monasterio-de-nuestra-se%C3%B1ora-de-nov%C3%BD-dv%C5%AFr-por-john-pawson>

Imagen N° 37. Vista lateral del taller Nuestra Señora de Nový Dvur.

Fuente: <http://www.metalocus.es/content/es/blog/taller-en-el-monasterio-de-nuestra-se%C3%B1ora-de-nov%C3%BD-dv%C5%AFr-por-john-pawson>

Imagen N° 38. Vista escalera del taller Nuestra Señora de Nový Dvur.

Fuente: <http://www.metalocus.es/content/es/blog/taller-en-el-monasterio-de-nuestra-se%C3%B1ora-de-nov%C3%BD-dv%C5%AFr-por-john-pawson>

Imagen N° 39. Vista interior del taller de Nuestra Señora de Nový Dvur.

Fuente: <http://www.metalocus.es/content/es/blog/taller-en-el-monasterio-de-nuestra-se%C3%B1ora-de-nov%C3%BD-dv%C5%AFr-por-john-pawson>

Imagen N° 40. Antigua locomotora ubicada en la calle Libertad 1872, Puerto Eten..... 57

Fuente: Municipalidad Distrital de Puerto Eten.

Imagen N° 41. Florescencia de maleza en espacio público de la estación.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 42. Desechos sólidos en el interior de antiguos almacenes.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 43. Desperdicio de material y degradación de suelo.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 44. Empleo de espacio público como almacén de materiales.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 45. Desecho metálico en estado de oxidación abandonado.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 46. Antiguo tren afectado por escrituras o garabatos.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 47. Interior de almacén afectado por escrituras de gran dimensión.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 48. Perfil urbano Dos de Mayo en proceso de degradación.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 49. Invasión de viviendas en el interior de la estación ferroviaria.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 50. Antiguo Puerto Eten 1871.

Fuente: Municipalidad Distrital de Puerto Eten.

Imagen N° 51. Plaza Grau de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 52. Acceso a Malecón de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 53. . Municipalidad distrital de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 54. Espacio público-plataforma.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 55. Espacio público-tierra con arena.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 56. Espacio público-área de algarrobo.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 57. Espacio público-área de maleza.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 58. Configuración espacio público y bloque en la estación ferroviaria.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 59. Cimentación de piedras.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 60. Cimentación de concreto simple.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 61. Muro de adobe.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 62. Muro de quincha.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 63. Muro de ladrillo.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 64. Columnas con rieles metálicos.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 65. Columna de madera.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 66. Cubierta original de tablones de madera.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 67. Cubierta de ETERNIT con listones de caña.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 68. Cubierta de ETERNIT y tablones de madera y listones de madera.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 69. Puerta tipo cuadrada.

Fuente: TIA - USAT 2012.

Imagen N° 70. Puerta tipo arqueada.

Fuente: TIA - USAT 2012.

Imagen N° 71. Ventana cuadrada.

Fuente: TIA - USAT 2012.

Imagen N° 72. Ventana circular.

Fuente: TIA - USAT 2012.

Imagen N° 73. Ventana rectangular.

Fuente: TIA - USAT 2012.

Imagen N° 74. Ventana arqueada.

Fuente: TIA - USAT 2012.

Imagen N° 75. Piso de concreto pulido.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 76. Piso de piedra.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 77. Piso de tierra compactada más arena.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 78. Revestimiento de yeso.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 79. Dunas de Puerto Eten.

Fuente: TIA - USAT 2012.

Imagen N° 80. Playa Ensueño de Puerto Eten.

Fuente:[http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC\\_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ](http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ)

Imagen N° 81. Playa del Muelle de Puerto Eten.

Fuente:[http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC\\_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ](http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ)

Imagen N° 82. Playa la Mesa de Puerto Eten.

Fuente:[http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC\\_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ](http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ)

Imagen N° 83. Playa la Farola de Puerto Eten.

Fuente:[http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC\\_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ](http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ)

Imagen N° 84. Playa Media Luna de Puerto Eten.

Fuente:[http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC\\_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ](http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ)

Imagen N° 85. Playa los tres Huecos de Puerto Eten.

Fuente:[http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC\\_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ](http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ)

Imagen N° 86. Playa los Lobos de Puerto Eten.

Fuente:[http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC\\_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ](http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ)

Imagen N° 87. Playa de la Legua de Puerto Eten.

Fuente:[http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC\\_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ](http://l.facebook.com/l.php?u=http%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FDiciaUMB%2Fpuerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231&h=-AQHdJX8cAQF6WC_CYBZFkn4G-Zt18Y3p0kUTh220Ki5xBQ)

Imagen N° 88. Humedales de Puerto Eten.

Fuente: <http://eausat.blogspot.pe/>

Imagen N° 89. Ciudadela Cupisnique en cerro la Campana de Puerto Eten.

Fuente: <http://es.slideshare.net/DiciaUMB/puerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231>

Imagen N° 90. Oratorio del Inca de Puerto Eten.

Fuente: <http://es.slideshare.net/DiciaUMB/puerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231>

Imagen N° 91. Silla del Inca de Puerto Eten.

Fuente: <http://es.slideshare.net/DiciaUMB/puerto-eten-milagro-en-el-tiempo-36666231>

Imagen N° 92. Centenario Muelle de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 93. Antigua estación ferroviaria de Puerto Eten.

Fuente: TIA - USAT 2012.

Imagen N° 94. Chimenea de antiguo molino de Puerto Eten.

Fuente: Municipalidad distrital de Puerto Eten.

Imagen N° 95. Parque Juan Mejía de Puerto Eten.

Fuente: <http://www.monografias.com/trabajos90/ciudad-eten/ciudad-eten.shtml>

Imagen N° 96. Calle Libertad de Puerto Eten.

Fuente: [http://pe.worldmapz.com/photo/9450\\_pt.htm](http://pe.worldmapz.com/photo/9450_pt.htm)

Imagen N° 97. Calle Diego Ferre de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 98. Calle San Martín de Puerto Eten.

Fuente: [http://pe.worldmapz.com/photo/9395\\_pt.htm](http://pe.worldmapz.com/photo/9395_pt.htm)

Imagen N° 99. Malecón de Puerto Eten.

Fuente: <http://laverdad.pe/obras-turisticas-para-puerto-eten/>

Imagen N° 100. Circuito Mochica de la región Lambayeque.

Fuente: [http://www.mincetur.gob.pe/newweb/portals/0/PA\\_Ruta\\_Moche.pdf](http://www.mincetur.gob.pe/newweb/portals/0/PA_Ruta_Moche.pdf)

Imagen N° 101. Actividad de descanso.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 102. Actividad de paseo.

Fuente: <http://eausat.blogspot.pe/>

Imagen N° 103. Actividad de deporte.

Fuente: <http://pt.magicseaweed.com/photoLab/viewPhoto.php?photoId=269042>

Imagen N° 104. Actividad de comer.

Fuente: [http://pe.iwanti.com/terrenos\\_vendo-terreno-en-puerto-eten\\_idd\\_14225935?origen=mitula](http://pe.iwanti.com/terrenos_vendo-terreno-en-puerto-eten_idd_14225935?origen=mitula)

Imagen N° 105. Actividad de comprar.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 106. Actividad musical.

Fuente: [https://www.google.com.pe/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Ftakillakta.org%2Frcpal%2Fimages%2F385.jpg&imgrefurl=http%3A%2F%2Ftakillakta.org%2Frcpal%2Farticle%2F260%2Ftakillakta-grabo-video-clip-de-ocarina-en-puerto-eten-chiclayo&h=300&w=400&tbnid=EdF494Eae\\_uSxM%3A&docid=8nKKDOW0qA40xM&ei=h0MDV8acBsW9eLKIq7gC&tbm=isch&ved=0ahUKEwiG\\_JDp2PbLAhXFHh4KHTLECicQMwgbKAAwAA](https://www.google.com.pe/imgres?imgurl=http%3A%2F%2Ftakillakta.org%2Frcpal%2Fimages%2F385.jpg&imgrefurl=http%3A%2F%2Ftakillakta.org%2Frcpal%2Farticle%2F260%2Ftakillakta-grabo-video-clip-de-ocarina-en-puerto-eten-chiclayo&h=300&w=400&tbnid=EdF494Eae_uSxM%3A&docid=8nKKDOW0qA40xM&ei=h0MDV8acBsW9eLKIq7gC&tbm=isch&ved=0ahUKEwiG_JDp2PbLAhXFHh4KHTLECicQMwgbKAAwAA)

Imagen N° 107. Actividad fotográfica.

Fuente: <https://www.matrimonio.com.pe/fotografos-bodas/cat-eventos--e106510/fotos/87>

Imagen N° 108. Actividad religiosa.

Fuente: <http://laverdad.pe/puerto-eten-venera-a-dos-san-pedritos/>

Imagen N° 109. Actividad concierto.

Fuente: <http://rpp.pe/famosos/chollywood/milett-figueroa-celebro-la-primera-semana-del-2015-en-chiclayo-noticia-756551>

Imagen N° 110. Actividad de skate.

Fuente: <https://www.youtube.com/watch?v=gDaSZ5V2RYc>

Imagen N° 111. Actividad de juegos.

Fuente: <http://eausat.blogspot.pe/>

Imagen N° 112. Interior de antiguo almacén en estación ferroviaria de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia.

Imagen N° 113. Rehabilitación de la calle Huertas-Madrid.

Fuente: <http://www.conceptourbanogb.com/articulos/rehabilitar.pdf>

Imagen N° 114. Rehabilitación de la real casa de Correos-Madrid.

Fuente: <http://www.conceptourbanogb.com/articulos/rehabilitar.pdf>

Imagen N° 115. Rehabilitación de la biblioteca UNED-Madrid.

Fuente: <http://www.conceptourbanogb.com/articulos/rehabilitar.pdf>

Imagen N° 116. Rehabilitación estación príncipe Pio y centro comercial-Madrid.

Fuente: <http://www.conceptourbanogb.com/articulos/rehabilitar.pdf>

Imagen N° 117. Demoliciones en el barrio de Barracas-Buenos Aires.

Fuente: <http://www.conceptourbanogb.com/articulos/rehabilitar.pdf>

Imagen N° 118. Centro de ocio y cultura en la ex estación ferroviaria de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia.

## FUENTE DE CUADROS

Cuadro N° 1. Registro de Patrimonio Cultural Inmueble Republicano en Perú, 2006.

Fuente: Basado en Dirección de patrimonios históricos-Lima.

Cuadro N° 2. . Exportación de producción azucarera.

Fuente: Bonilla 1984, libro de economía de la primera centuria independiente.

Cuadro N° 3Crecimiento poblacional desde 1993-2010 en Puerto Eten.

Fuente:[http://bvpad.indeci.gob.pe/doc/estudios\\_CS/Region\\_lambayeque/chiclayo/puertoeten.pdf](http://bvpad.indeci.gob.pe/doc/estudios_CS/Region_lambayeque/chiclayo/puertoeten.pdf)

Cuadro N° 4. Configuración de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Cuadro N° 5. Estado de conservación de locomotoras existentes de la Antigua Estación.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Cuadro N° 6. Estado de conservación de Auto vagón MAN-1963.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Cuadro N° 7. Estado de conservación de vagón de pasajeros.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Cuadro N° 8. Equipamiento existente para las dinámicas de verano en Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en escenarios actuales de Puerto Eten.

Cuadro N° 9. Equipamiento existente para las dinámicas de invierno en Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en escenarios actuales de Puerto Eten.

Cuadro N° 10. Equipamiento del espacio público.

Fuente: Elaboración propia basada en escenarios actuales de Puerto Eten.

Cuadro N° 11. Actividades complementarias en Puerto Eten.

Fuente:[http://www.mincetur.gob.pe/TURISMO/OTROS/inventario%20turistico/Ficha.asp?cod\\_Ficha=3741](http://www.mincetur.gob.pe/TURISMO/OTROS/inventario%20turistico/Ficha.asp?cod_Ficha=3741)

Cuadro N° 12. Necesidades del usuario.

Fuente: Elaboración propia basada en las necesidades del poblador porteño

Cuadro N° 13. Intervenciones en edificaciones antiguas de la Estación Ferroviaria. ... 153

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Cuadro N° 14. Entrada de turistas desde enero hasta diciembre 2013 en Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en la entrada de turistas - diciembre del 2013 (museo - MINSETUR).

Cuadro N° 15. Alumnado de primaria y secundaria en Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en alumnado de primaria y secundaria de Puerto Eten.

Cuadro N° 16. Investigadores a nivel regional de Lambayeque- CONCYTEC.

Fuente: Elaboración propia basada de CONCYTEC.

Cuadro N° 17. Campo de investigación a nivel regional de Lambayeque- CONCYTEC.

Fuente: Elaboración propia basada de CONCYTEC.

Cuadro N° 18. Entrada de personas promedio al centro de ocio y cultura.

Fuente: Elaboración propia basada en el cuadro 14, 15, 16 y 17.

Cuadro N° 19. Programa arquitectónico del centro de ocio y cultura de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia

## FUENTE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1. Necesidades del usuario en antiguo frontón Betis – España.

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>

Gráfico N° 2. Distribución de ambientes en antiguo frontón Betis - España.

Fuente: <http://www.bienalarquitectura.es/index.php/v-muestra-pfc-votaciones/>

Gráfico N° 3. Principales estaciones ferroviarias del Perú.

Fuente: Elaboración propia basada en la historia ferroviaria del Perú.

Gráfico N° 4. Antigua conexión exportadora de Puerto Eten y distritos aledaños.

Fuente: Elaboración propia basada por los relatos del historiador Juan Bernal.

Gráfico N° 5. Evolución hasta 1867.

Fuente: Elaboración propia basada en el TIA - USAT 2012.

Gráfico N° 6. Evolución hasta 1922.

Fuente: Elaboración propia basada en el TIA - USAT 2012.

Gráfico N° 7. Evolución hasta 1961.

Fuente: Elaboración propia basada en el TIA - USAT 2012.

Gráfico N° 8. Evolución hasta 1984.

Fuente: Elaboración propia basada en el TIA - USAT 2012.

Gráfico N° 9. Evolución hasta 2003.

Fuente: Elaboración propia basada en el TIA - USAT 2012.

Gráfico N° 10. Proyección.

Fuente: Elaboración propia basada en el TIA - USAT 2012.

Gráfico N° 11. Zonificación del área vivienda comercio en Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en el TIA - USAT 2012.

Gráfico N° 12. Consecuencias negativas a raíz del cierre de la estación de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada por los relatos del historiador Juan Bernal.

Gráfico N° 13. Área histórica y planificada de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en la tesis de la Arq. Viviana Buchelli con su tesis: acondicionamiento de la zona monumental y proyecto arquitectónico en la antigua estación del ferrocarril de Puerto Eten 2005.

Gráfico N° 14. Integración natural y urbana de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 15. Vías férreas y accesos antiguos de la estación ferroviaria de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en el TIA - USAT 2012.

Gráfico N° 16. Accesos y cerco perimétrico actual de la estación ferroviaria de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 17. Preexistencia de almacenes de la estación ferroviaria.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 18. Preexistencia de depósitos de la estación ferroviaria.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 19. Preexistencia de maestranza de la estación ferroviaria.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 20. Preexistencia de rotonda de la estación ferroviaria.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 21. Componentes del espacio público de la estación ferroviaria.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 22. Configuración del espacio público en la estación ferroviaria.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 23. Potencial natural de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en:

[http://bvpad.indeci.gob.pe/doc/estudios\\_CS/Region\\_lambayeque/chiclayo/puertoeten.pdf](http://bvpad.indeci.gob.pe/doc/estudios_CS/Region_lambayeque/chiclayo/puertoeten.pdf)

Gráfico N° 24. Potencial arqueológico de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en:

[http://bvpad.indec.gov.pe/doc/estudios\\_CS/Region\\_lambayeque/chiclayo/puertoeten.pdf](http://bvpad.indec.gov.pe/doc/estudios_CS/Region_lambayeque/chiclayo/puertoeten.pdf)

Gráfico N° 25. Potencial cultural de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en:

[http://bvpad.indec.gov.pe/doc/estudios\\_CS/Region\\_lambayeque/chiclayo/puertoeten.pdf](http://bvpad.indec.gov.pe/doc/estudios_CS/Region_lambayeque/chiclayo/puertoeten.pdf)

Gráfico N° 26. Potencial recreativo de Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en:

[http://bvpad.indec.gov.pe/doc/estudios\\_CS/Region\\_lambayeque/chiclayo/puertoeten.pdf](http://bvpad.indec.gov.pe/doc/estudios_CS/Region_lambayeque/chiclayo/puertoeten.pdf)

Gráfico N° 27. Dinámicas activas en Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 28. Dinámicas de turismo y ocio en Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 29. Dinámicas gastronómicas en Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 30. Dinámica artística en Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 31. Dinámica eventual en Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 32. Dinámicas pasivas en Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 33. Dinámica recreativa en Puerto Eten.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 34. Recuperación y rehabilitación.

Fuente: Basado en: <http://www.conceptourbanogb.com/articulos/rehabilitar.pdf>

Gráfico N° 35. Restaurar-restituir y reformar.

Fuente: Basado en: <http://www.conceptourbanogb.com/articulos/rehabilitar.pdf>

Gráfico N° 36. Terminología medica en la rehabilitación.

Fuente: Basado en: <http://www.conceptourbanogb.com/articulos/rehabilitar.pdf>

Gráfico N° 37. Codificación de antiguas edificaciones de la Estación Ferroviaria.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 38. Integración calle peatonal.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 39. Integración visual.

Fuente: Elaboración propia basada en visita de campo.

Gráfico N° 40. Fitorremediación desde el suelo.

Fuente: Elaboración propia basada en la situación actual del suelo de la Estación Ferroviaria.

Gráfico N° 41. Huellas y caminos.

Fuente: Elaboración propia basada en antiguas líneas férreas.

Gráfico N° 42. Ecología de la rehabilitación.

Fuente: Elaboración propia basada en estado de conservación de los edificios.

Gráfico N° 43. Ecología de la implantación.

Fuente: Elaboración propia basada en el espacio público de la estación ferroviaria.

Gráfico N° 44. Funciones actuales de bloques antiguos y nuevos.

Fuente: Elaboración propia basada en el programa arquitectónico.

Gráfico N° 45. Ocupación del espacio público en el centro de ocio y cultura de Puerto.

Fuente: Elaboración propia basada en la configuración de las líneas férreas.

## ANEXOS

- Fichas de lesiones del monumento intervenido.
- Planos de proyecto arquitectónico.



**INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA**  
**DIRECCIÓN GENERAL DEL PATRIMONIO MONUMENTAL Y CULTURAL**  
**DIRECCIÓN DEL CENTRO NACIONAL DE REGISTRO DEL PATRIMONIO INMUEBLE**

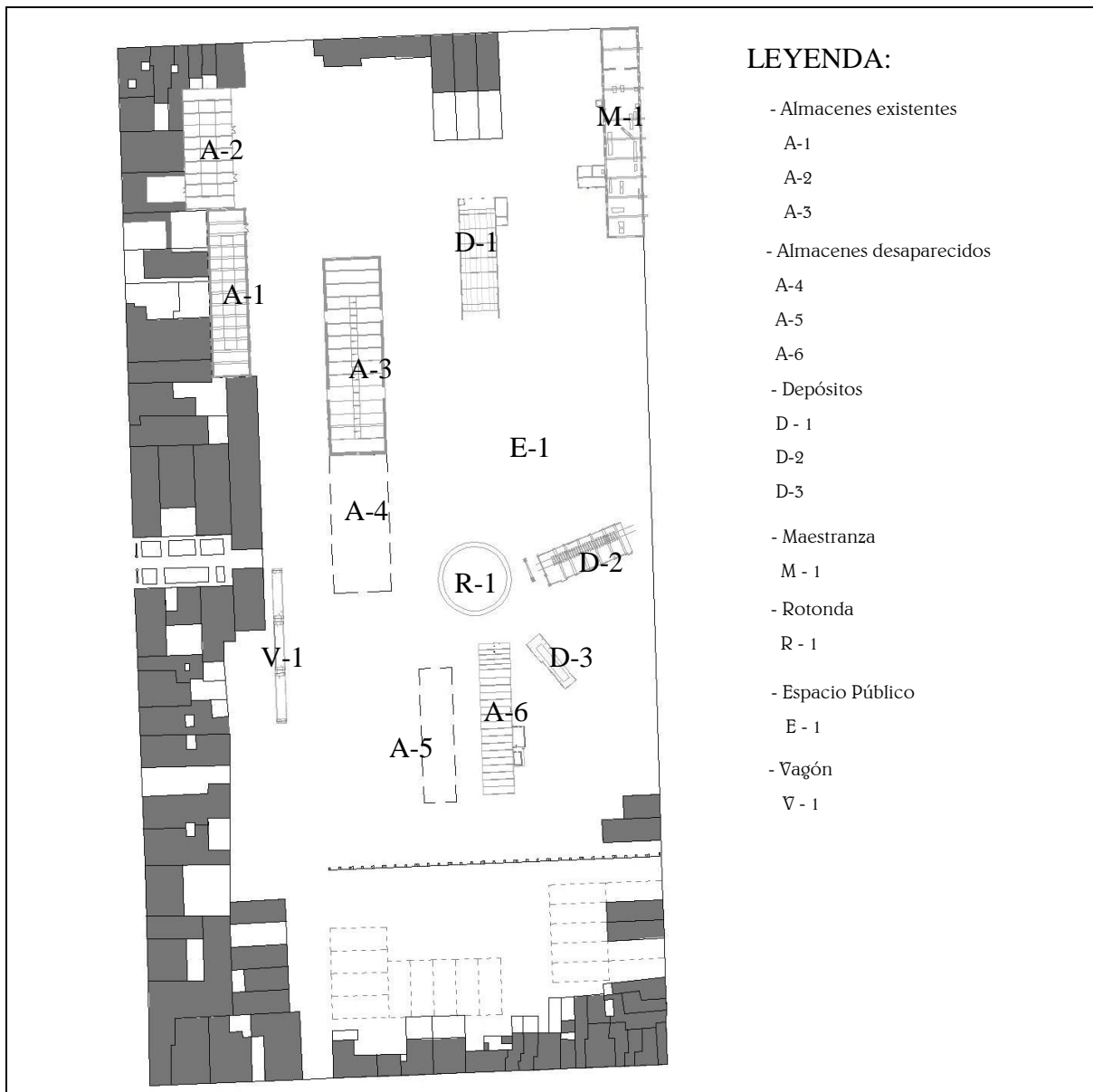
<b>FICHA DE INFORMACIÓN BÁSICA</b>	
INMUEBLE DECLARADO PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACION	
IDENTIFICACIÓN	
	
<p><b>Nombre del edificio:</b> Antigua estación ferroviaria de Puerto Eten</p>	<p><b>Propietario actual:</b></p> <p>Gobierno central <input type="checkbox"/></p> <p>Gobierno Local <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Iglesia <input type="checkbox"/></p> <p>Persona natural <input type="checkbox"/></p> <p>Persona jurídica <input type="checkbox"/></p> <p><b>Nombre:</b> Municipalidad distrital de Puerto Eten</p>
<p><b>Localización:</b></p> <p>Distrito: Puerto Eten</p> <p>Provincia: Chiclayo</p> <p>Departamento: Lambayeque</p> <p>Dirección: Calles</p> <p style="text-align: center;">Diego Ferre - San Martín - Dos de mayo – Elías Aguirre</p>	
<p><b>Dispositivo Legal</b></p> <p>Tipo arquitectura</p> <p>Religiosa <input type="checkbox"/> Militar <input type="checkbox"/> Domestica <input type="checkbox"/> Industrial <input checked="" type="checkbox"/></p>	
<p><b>Uso original:</b> Estación ferroviaria</p>	<p><b>Uso actual:</b> Ninguno-abandonado</p>
<p><b>Año de construcción:</b></p> <p>S.XVI <input type="checkbox"/> S.XVII <input type="checkbox"/> S.XVIII <input checked="" type="checkbox"/> S.XIX <input type="checkbox"/></p>	

## DESCRIPCIÓN DEL INMUEBLE

DESCRIPCIÓN DE LA FACHADA		Nº DE PISOS:UNO
<b>Elementos arquitectónicos:</b>	<b>Descripción:</b>	
Fachada Este	Si tiene	
Fachada Oeste	No tiene	
Fachada Norte	Si tiene	
Fachada Sur	No tiene	

DESCRIPCIÓN DEL INTERIOR					
<p>La ex estación ferroviaria cuenta con nueve bloques independientes, de las cuales cuatro se mantienen en pie en buen estado, cuya estructura es el más importante por sus grandes tijerales de madera, otros dos en ruinas sin piso, muros incompletos y sin con coberturas provisionales, otros dos bloques están en un estado regular muros estables pero el revestimiento en proceso de degradación y con coberturas provisionales. El último bloque es usado por la municipalidad como almacén y está en un mejor estado en su interior con piso de madera y cubierta de eternit, su exterior es degradable. El espacio público está abandonada con de vegetación mala, contaminada por residuos sólidos y materiales de construcción.</p>					
Elementos	Descripción	B	R	M	Observaciones
Columnas	Madera con bases de piedra				Algunos con tramados por el sistema quincha.
Muros	Predomina el adobe, quincha y ladrillo.				Algunos muros han colapsado(quincha)
Pisos	Predomina la piedra, tierra compactada, concreto pulido				La mayoría están incompletos sólo terreno natural.
Techos	Tijerales de madera pino Oregón y metálicas, vigas de madera algarrobo				Excepto los tijerales los demás son provisionales.
Cobertura	Eternit con listones de madera y caña				Provisionales no propios de su tiempo.
Revestimiento	Yeso				
Puertas	Madera				Algunos carecen de puertas.
Ventanas	Madera sola y madera con metal				
I.Eléctricas	No tiene				
I.Sanitarias	No tiene				
RESEÑA HISTÓRICA					
<p>Declarada monumento histórico Artístico el 31 de junio de 1986, con resolución ministerial N° 329-86-ED. Data del año de 1867 y es la estación ferroviaria más antigua después del Perú después de la de Tacna, con alto valor histórico, pues es reconocida como la partida del nacimiento de Puerto Eten, originando que la ciudad se formara alrededor de esta. Es a raíz de su cierre que la ciudad se queda estancada a nivel económico, social y urbano. La estación quedo abandonada, bajo la jurisdicción de la municipalidad de Puerto Eten</p>					
OBSERVACIONES					
<p>De todo el terreno, el monumento ocupa aproximadamente 6 hectáreas, al lado oeste se limita por viviendas y la municipalidad de la ciudad por la cual se accede al monumento, hacia el sur también existen viviendas y un acceso más hacia la estación prestándose para el acceso vehicular, hacia el este y norte está limitado por un cerco perimétrico.</p>					

DESCRIPCIÓN DE LA UBICACIÓN	PLANO DE UBICACIÓN
<p>Pertenece a la zona monumental de Puerto Eten, frente al parque Juan Mejía (calle Diego Ferre) y Grau (calle san Martin), zona de mucho concurrencia de personas y de la vía interdistrital hacia ciudad Eten y Reque. El monumento se encuentra en el sector N°2 como se muestra en el plano, y tiene apertura a las fachadas oeste y sur.</p>	
<p><b>PLANTA DE DISTRIBUCIÓN</b></p>	



**LEYENDA:**

- Almacenes existentes
  - A-1
  - A-2
  - A-3
- Almacenes desaparecidos
  - A-4
  - A-5
  - A-6
- Depósitos
  - D - 1
  - D-2
  - D-3
- Maestranza
  - M - 1
- Rotonda
  - R - 1
- Espacio Público
  - E - 1
- Vagón
  - V - 1

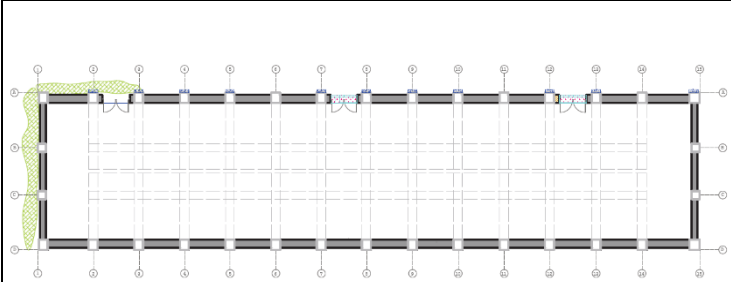
**CENTRO DE OCIO Y CULTURA EN LA EX ESTACION FERROVIARIA DE PUERTO ETEN**

**LEVANTAMIENTO DE LESIONES Y PATOLOGIAS EN LA EX ESTACION FERROVIARIA**

Ficha N°01

Almacén N°01

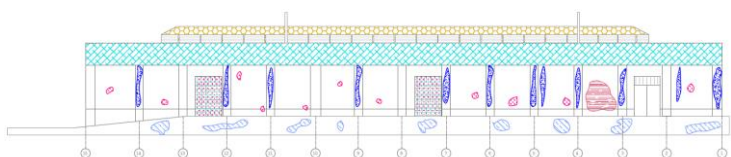
Planta arquitectónica



Plano clave



Foto





Legenda de lesiones/patologías

Alteración 1- cambio de cubierta		Manchas		Presencia de vegetación	
Obra nueva		Desgaste		Fisuras	
Alteración 2 – incorporación de escritura.		Perdida de piezas			

Elemento	Rango de daño					Materialidad
	Ninguno	Leve	Moderado	Fuerte	Severo	
Cimientos						Piedra con concreto
Columnas						Madera con concreto
Muros						Adobe
Tijerales						Madera (pino Oregón)
Revoques						Barro y yeso
Pintura						Color rojo
Pisos						Tierra compactada más concreto pulido
Cubiertas						Fibrocemento hondeado
Puertas						Madera
Ventanas						Madera
I. Eléctricas						Si
I. Sanitarias	No tiene					N.T
Observaciones						
Estado de conservación	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo	

Daño existente	Observaciones
Ninguno	Estado óptimo, conserva forma y es funcional
Leve	Conserva su forma, es funcional, pero necesita mantenimiento
Moderado	Conserva su forma y es funcional en forma precaria o conserva su forma y no es funcional.
Fuerte	Conserva vestigios de forma y localización.
Severo	Perdida de material, fragmentación, y legibilidad.

**CENTRO DE OCIO Y CULTURA EN LA EX ESTACION FERROVIARIA DE PUERTO ETEN**

LEVANTAMIENTO DE LESIONES Y PATOLOGIAS EN LA EX ESTACION FERROVIARIA

Ficha N°02

Almacén N°02

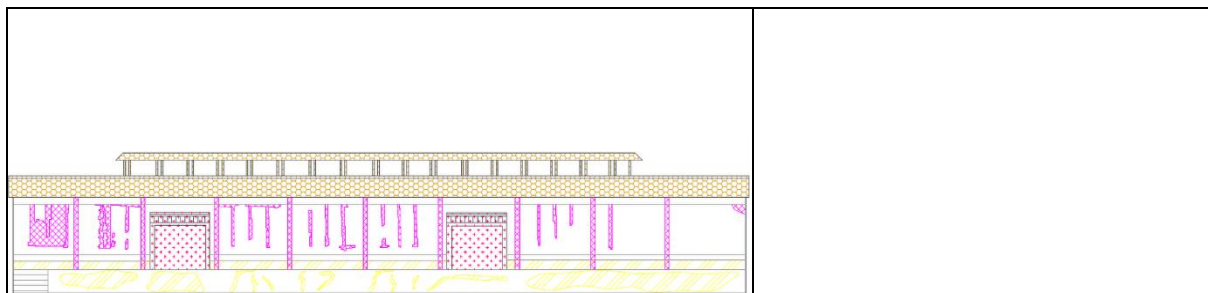
Planta arquitectónica

Plano clave



Foto





Leyenda de lesiones/patologías

Perdida de piezas		Desgaste		Presencia de vegetación	
Erosión: perdida de revestimiento		Desplome			

Elemento	Rango de daño					Materialidad
	Ninguno	Leve	Moderado	Fuerte	Severo	
Cimientos						
Columnas						Pilar en concreto
Muros						Madera
Tijerales						Adobe (quincha)
Revoques						Madera
Pintura						Yeso y barro
Pisos						Tierra comp. con cemento pulido
Cubiertas						Fibrocemento y madera
Puertas	No tiene					Desaparecido
Ventanas	No tiene					
I.Eléctricas	No tiene					
I.Sanitarias	No tiene					

Observaciones					
Estado de conservación	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo

Daño existente	Observaciones
Ninguno	Estado óptimo, conserva forma y es funcional
Leve	Conserva su forma, es funcional, pero necesita mantenimiento
Moderado	Conserva su forma y es funcional en forma precaria o conserva su forma y no es funcional.
Fuerte	Conserva vestigios de forma y localización.
Severo	Perdida de material, fragmentación, y legibilidad.

**CENTRO DE OCIO Y CULTURA EN LA EX ESTACION FERROVIARIA DE PUERTO ETEN**

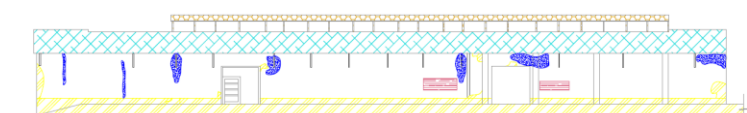
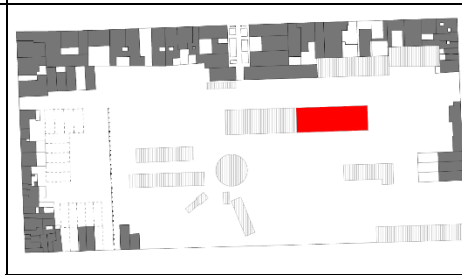
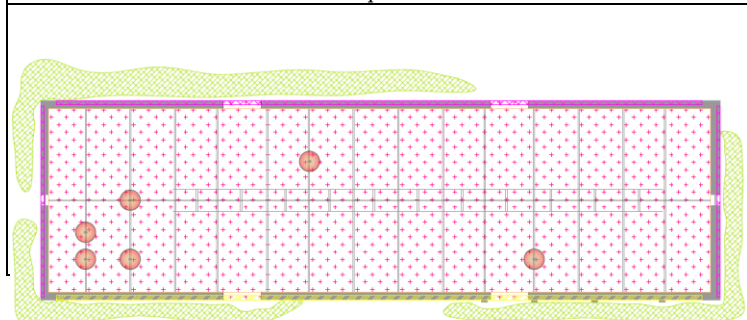
LEVANTAMIENTO DE LESIONES Y PATOLOGIAS EN LA EX ESTACION FERROVIARIA

Ficha N°03

Almacén N°03

Planta arquitectónica

Plano clave







Leyenda de lesiones/patologías

Obra nueva		Fractura-tijerales		Erosión: pérdida de revestimiento	
Perdida de piezas		Estructura oxidada		Desplome	

Elemento	Rango de daño					Materialidad
	Ninguno	Leve	Moderado	Fuerte	Severo	
Cimientos						
Columnas						Estructura metálica
Muros						Quincha
Tijerales						Metálico
Revoques						Barro y yeso
Pintura						No tiene
Pisos						Tierra con arena
Cubiertas						Caña y torta de barro
Puertas	No tiene					
Ventanas	No tiene					
I.Eléctricas	No tiene					
I.Sanitarias	No tiene					

Observaciones					
Estado de conservación	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo

Daño existente	Observaciones
Ninguno	Estado óptimo, conserva forma y es funcional
Leve	Conserva su forma, es funcional, pero necesita mantenimiento
Moderado	Conserva su forma y es funcional en forma precaria o conserva su forma y no es funcional.
Fuerte	Conserva vestigios de forma y localización.
Severo	Perdida de material, fragmentación, y legibilidad.

**CENTRO DE OCIO Y CULTURA EN LA EX ESTACION FERROVIARIA DE PUERTO ETEN**

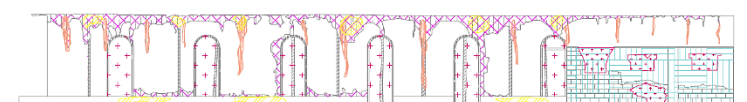
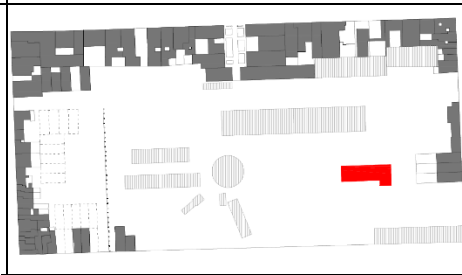
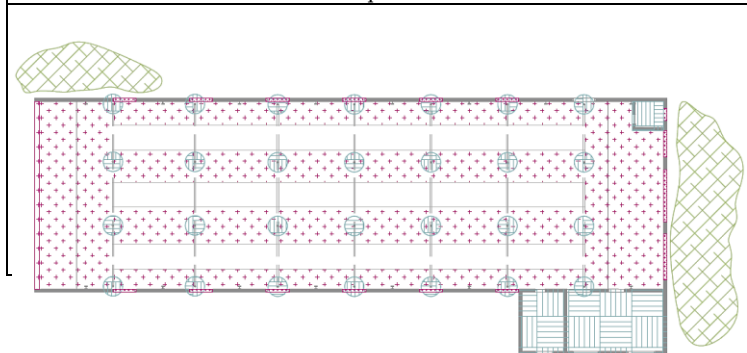
LEVANTAMIENTO DE LESIONES Y PATOLOGIAS EN LA EX ESTACION FERROVIARIA

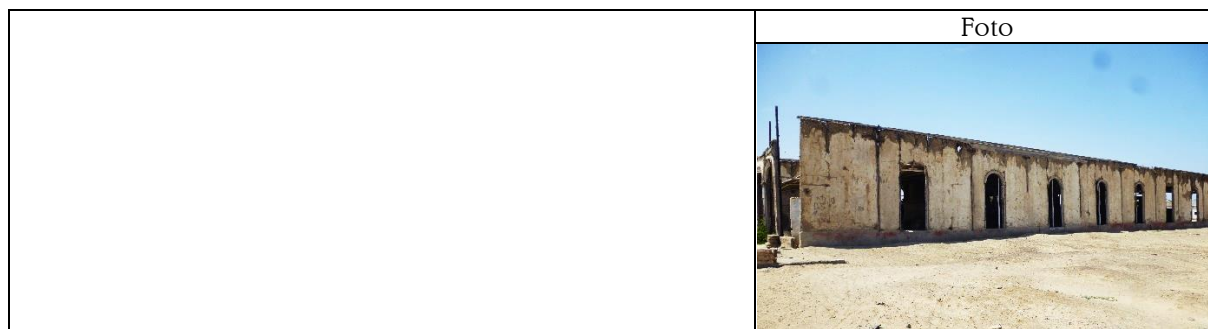
Ficha N°05

Depósito N°01







Planta arquitectónica

Plano clave





**Leyenda de lesiones/patologías**

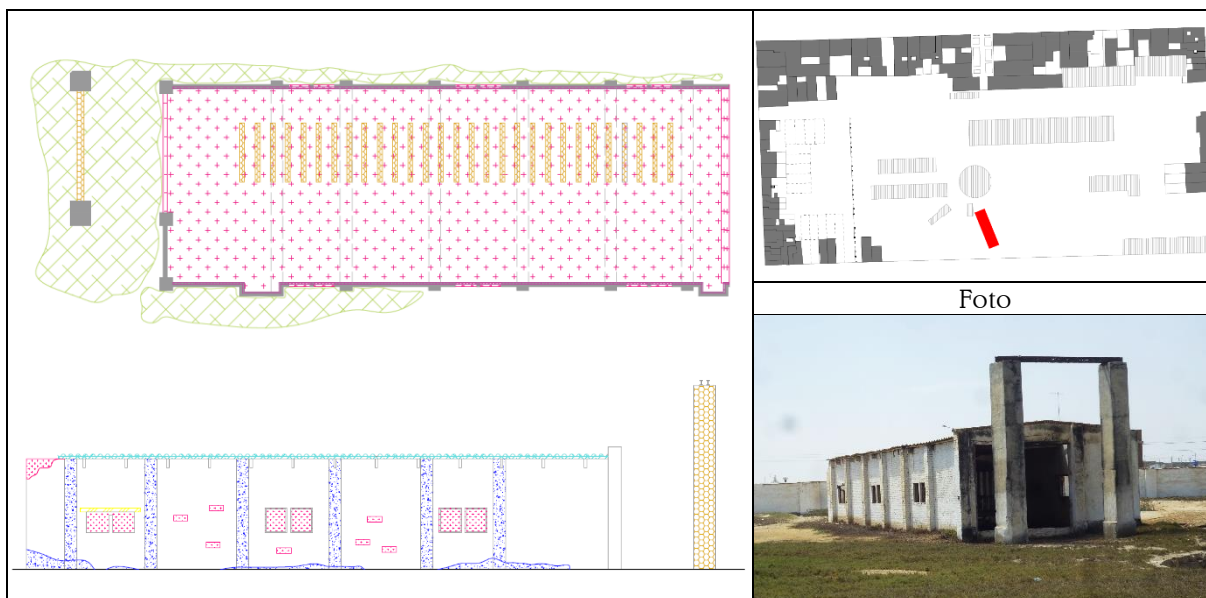
Obra nueva		Grietas		Erosión: pérdida de revestimiento	
Perdida de piezas		Presencia de vegetación		Desplome	

Elemento	Rango de daño					Materialidad
	Ninguno	Leve	Moderado	Fuerte	Severo	
Cimientos						
Columnas						Estructura metálica
Muros						Quincha
Tijerales						No tiene
Revoques						Barro y yeso
Pintura						No tiene
Pisos						Tierra con arena y piedra
Cubiertas						Fibrocemento y madera
Puertas	No tiene					Desaparecido
Ventanas						Madera carcomida
I.Eléctricas	No tiene					
I.Sanitarias	No tiene					

Observaciones					
Estado de conservación	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo

Daño existente	Observaciones
Ninguno	Estado óptimo, conserva forma y es funcional
Leve	Conserva su forma, es funcional, pero necesita mantenimiento
Moderado	Conserva su forma y es funcional en forma precaria o conserva su forma y no es funcional.
Fuerte	Conserva vestigios de forma y localización.
Severo	Perdida de material, fragmentación, y legibilidad.

<b>CENTRO DE OCIO Y CULTURA EN LA EX ESTACION FERROVIARIA DE PUERTO ETEN</b>	
LEVANTAMIENTO DE LESIONES Y PATOLOGIAS EN LA EX ESTACION FERROVIARIA	
Ficha N°06	Depósito N°02
Planta arquitectónica	Plano clave



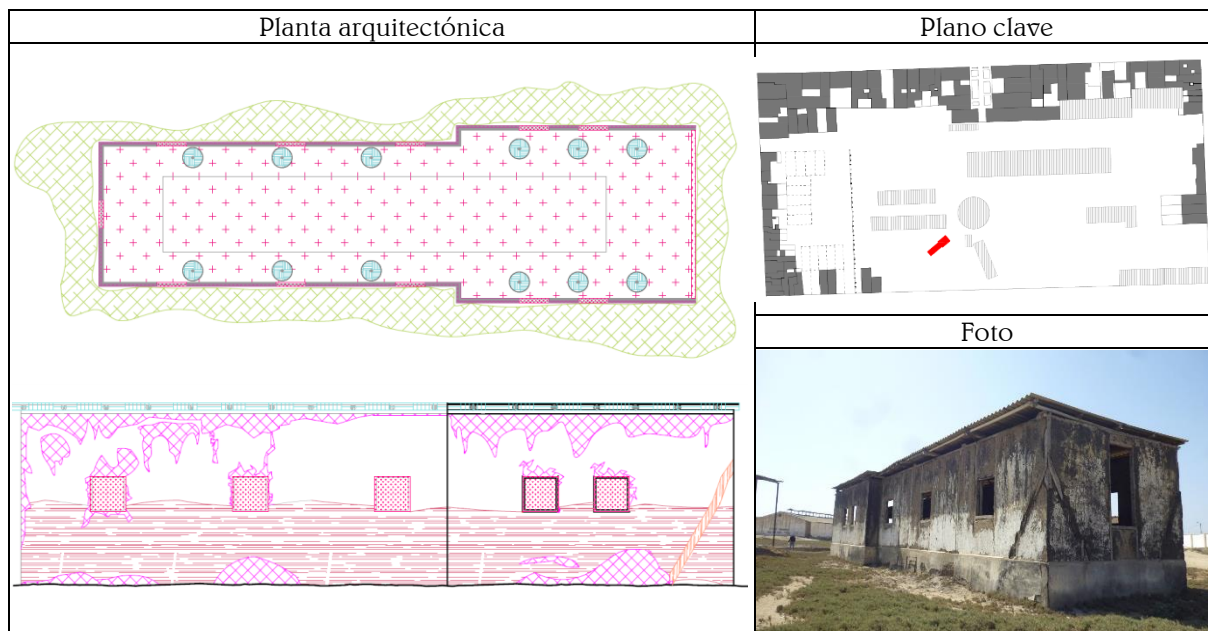
Foto

Legenda de lesiones/patologías

Alteración 1- cambio de cubierta		Manchas		Presencia de vegetación		Erosión: pérdida de revestimiento	
Desplome		Desgaste		Perdida de piezas			

Elemento	Rango de daño					Materialidad
	Ninguno	Leve	Moderado	Fuerte	Severo	
Cimientos						
Columnas						Riel con ladrillos
Muros						Adobe
Tijerales						No tiene
Revoques						Yeso
Pintura						No tiene
Pisos						Tierra compactada
Cubiertas						Fibrocemento y madera
Puertas						No tiene
Ventanas						No tiene carpintería
I.Eléctricas	No tiene					
I.Sanitarias	No tiene					
Observaciones						
Estado de conservación	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo	
<b>Daño existente</b>	<b>Observaciones</b>					
Ninguno	Estado óptimo, conserva forma y es funcional					
Leve	Conserva su forma, es funcional, pero necesita mantenimiento					
Moderado	Conserva su forma y es funcional en forma precaria o conserva su forma y no es funcional.					
Fuerte	Conserva vestigios de forma y localización.					
Severo	Pérdida de material, fragmentación, y legibilidad.					

<b>CENTRO DE OCIO Y CULTURA EN LA EX ESTACION FERROVIARIA DE PUERTO ETEN</b>	
LEVANTAMIENTO DE LESIONES Y PATOLOGIAS EN LA EX ESTACION FERROVIARIA	
Ficha N°07	Depósito N°03

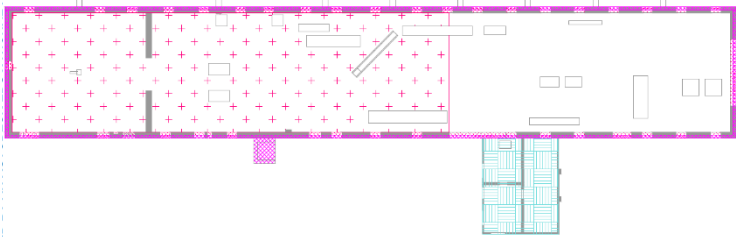









**Legenda de lesiones/patologías**

Obra nueva			Grietas		Erosión: pérdida de revestimiento	
Perdida de piezas			Presencia de vegetación		Alteración 2 – incorporación de escritura.	

Elemento	Rango de daño					Materialidad
	Ninguno	Leve	Moderado	Fuerte	Severo	
Cimientos						
Columnas						Madera (Quincha)
Muros						Quincha
Tijerales						No tiene
Revoques						Barro y yeso
Pintura						No tiene
Pisos						Tierra con arena y piedra
Cubiertas						Renovación de cubierta
Puertas	No tiene					Desaparecido
Ventanas						Madera carcomida
I.Eléctricas	No tiene					
I.Sanitarias	No tiene					
Observaciones						
Estado de conservación	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo	
<b>Daño existente</b>	<b>Observaciones</b>					
Ninguno	Estado óptimo, conserva forma y es funcional					
Leve	Conserva su forma, es funcional, pero necesita mantenimiento					
Moderado	Conserva su forma y es funcional en forma precaria o conserva su forma y no es funcional.					
Fuerte	Conserva vestigios de forma y localización.					
Severo	Pérdida de material, fragmentación, y legibilidad.					

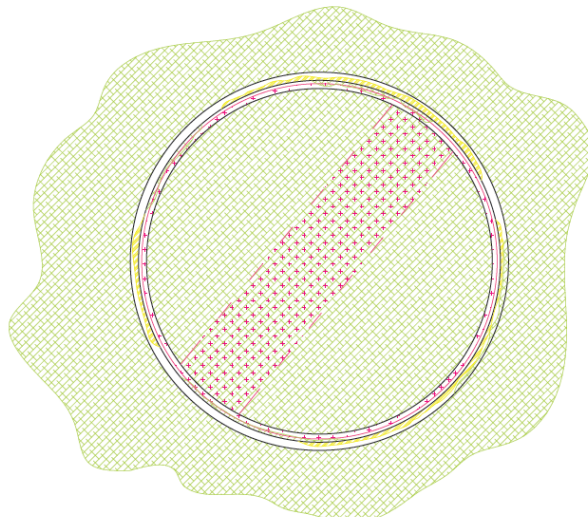
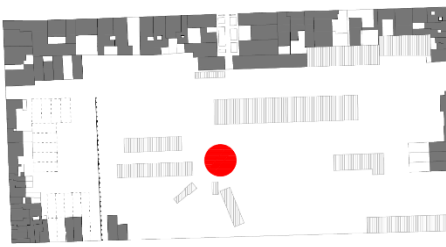

<b>CENTRO DE OCIO Y CULTURA EN LA EX ESTACION FERROVIARIA DE PUERTO ETEN</b>
LEVANTAMIENTO DE LESIONES Y PATOLOGIAS EN LA EX ESTACION FERROVIARIA

Ficha N°08		Maestranza N°01				
Planta arquitectónica			Plano clave			
						
<b>Legenda de lesiones/patologías</b>						
Obra nueva		Desgaste		Erosión: pérdida de revestimiento		
Perdida de piezas		Alteración 1- cambio de cubierta		Desplome		
Elemento	Rango de daño					Materialidad
	Ninguno	Leve	Moderado	Fuerte	Severo	
Cimientos						
Columnas						Rieles metálicos
Muros						Adobe
Tijerales						No tiene
Revoques						Barro y yeso
Pintura						No tiene
Pisos						Cemento pulido/ suelo natural
Cubiertas						Fibrocemento y madera
Puertas	No tiene					Desaparecido
Ventanas						Madera carcomida
I.Eléctricas	No tiene					
I.Sanitarias	No tiene					
Observaciones						
Estado de conservación	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo	
<b>Daño existente</b>	<b>Observaciones</b>					
Ninguno	Estado óptimo, conserva forma y es funcional					
Leve	Conserva su forma, es funcional, pero necesita mantenimiento					
Moderado	Conserva su forma y es funcional en forma precaria o conserva su forma y no es funcional.					
Fuerte	Conserva vestigios de forma y localización.					
Severo	Pérdida de material, fragmentación, y legibilidad.					

**CENTRO DE OCIO Y CULTURA EN LA EX ESTACION FERROVIARIA DE PUERTO ETEN**

**LEVANTAMIENTO DE LESIONES Y PATOLOGÍAS EN LA EX ESTACION FERROVIARIA**

Ficha N°09 Rotonda a N°01

<p>Planta arquitectónica</p> 	<p>Plano clave</p>  <p>Foto</p> 
--	--

**Leyenda de lesiones/patologías**

Perdida de piezas 	Presencia de vegetación 	Desplome 
---	---	--

Elemento	Rango de daño					Materialidad
	Ninguno	Leve	Moderado	Fuerte	Severo	
Cimientos	No tiene					
Columnas	No tiene					
Muros	No tiene					
Tijerales	No tiene					
Revoques	No tiene					
Pintura	No tiene					
Pisos						Suelo natural
Cubiertas	No tiene					
Puertas	No tiene					
Ventanas	No tiene					
I.Eléctricas	No tiene					
I.Sanitarias	No tiene					

Observaciones						
Estado de conservación	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo	

Daño existente	Observaciones
Ninguno	Estado óptimo, conserva forma y es funcional
Leve	Conserva su forma, es funcional, pero necesita mantenimiento
Moderado	Conserva su forma y es funcional en forma precaria o conserva su forma y no es funcional.
Fuerte	Conserva vestigios de forma y localización.
Severo	Perdida de material, fragmentación, y legibilidad.

**CENTRO DE OCIO Y CULTURA EN LA EX ESTACION FERROVIARIA DE PUERTO ETEN**

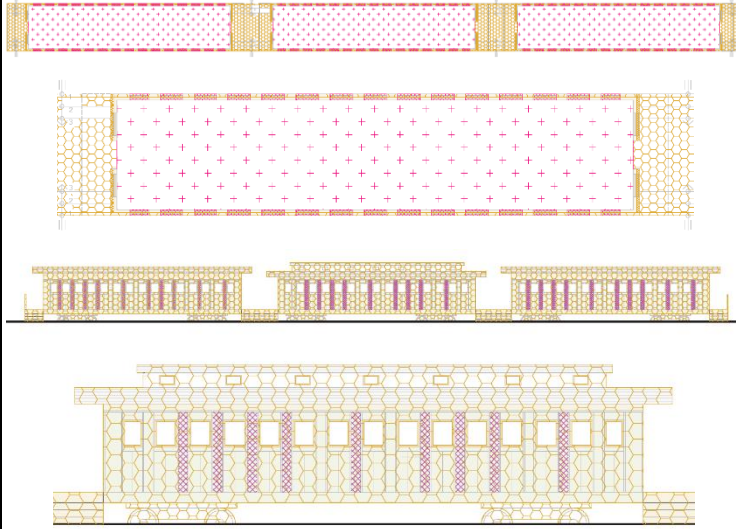
**LEVANTAMIENTO DE LESIONES Y PATOLOGIAS EN LA EX ESTACION FERROVIARIA**

Ficha N°10

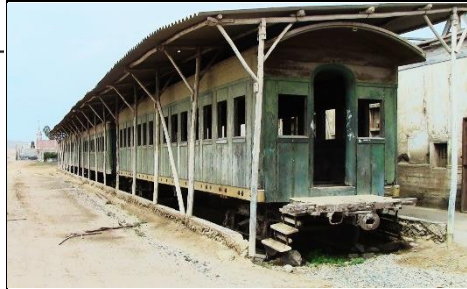
Rotonda a N°01

Planta arquitectónica

Plano clave



Foto



**Legenda de lesiones/patologías**

Perdida de piezas



Desgaste



Elemento	Rango de daño					Materialidad
	Ninguno	Leve	Moderado	Fuerte	Severo	
Cimientos	No tiene					
Columnas	No tiene					
Muros	No tiene					
Tijerales	No tiene					
Revoques	No tiene					
Pintura	No tiene					
Pisos						Suelo natural
Cubiertas	No tiene					
Puertas	No tiene					
Ventanas	No tiene					
I.Eléctricas	No tiene					
I.Sanitarias	No tiene					
Observaciones						
Estado de conservación	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo	
<b>Daño existente</b>	<b>Observaciones</b>					
Ninguno	Estado óptimo, conserva forma y es funcional					
Leve	Conserva su forma, es funcional, pero necesita mantenimiento					
Moderado	Conserva su forma y es funcional en forma precaria o conserva su forma y no es funcional.					
Fuerte	Conserva vestigios de forma y localización.					
Severo	Perdida de material, fragmentación, y legibilidad.					

