CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
24 JUL. 2023
RECIBIDO
Firma ____ Hora 11:10am

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCION DEL PROYECTO "MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DE LOS SERVICIOS CULTURALES EN LA ANTIGUA ESTACION DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN - DISTRITO DE PUERTO ETEN - PROVINCIA DE CHICLAYO – DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE".

PROYECTO DE LEY

La Congresista de la República que suscribe **MARÍA GRIMANEZA ACUÑA PERALTA** del Grupo Parlamentario de Alianza para el Progreso, en uso de su derecho de iniciativa legislativa establecido en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú, concordante con los artículos 22, literal (c), 67, 75 y 76 del Reglamento del Congreso, presenta la siguiente iniciativa legislativa:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y DE PREFERENTE INTERÉS NACIONAL LA EJECUCION DEL PROYECTO "MEJORAMIENTO Y AMPLIACION DE LOS SERVICIOS CULTURALES EN LA ANTIGUA ESTACION DEL FERROCARRIL DE PUERTO ETEN - DISTRITO DE PUERTO ETEN - PROVINCIA DE CHICLAYO – DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE".

Artículo 1. Objeto de la Ley
Promover la inversión pública y privada, en la generación de servicios culturales en la antigua estación del ferrocarril de Puerto Eten; con la finalidad de generar desarrollo económico, social y cultural en el distrito

Artículo 2. Declaración de Interés Nacional y de Necesidad Pública
Se declara de necesidad pública y de preferente interés nacional la ejecución del proyecto "Mejoramiento y ampliación de los servicios culturales en la antigua estación del ferrocarril de Puerto Eten - distrito de Puerto Eten - provincia de Chiclayo – departamento de Lambayeque".

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. - Instancias Competentes
Se encarga al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, de acuerdo a sus funciones y competencias, planificar, coordinar y/o desarrollar las acciones y las políticas sectoriales orientadas a la promoción de la inversión orientada al mejoramiento y ampliación de los servicios culturales en la antigua estación del ferrocarril de Puerto Eten.

Lima, julio de 2023

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ACUÑA PERALTA Maria Grimaneza FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/07/2023 10:20:31-0500

MARÍA GRIMANEZA, ACUÑA PERALTA
Congresista de la República

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JULON IRIGOIN Elva Edhit FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/07/2023 10:38:01-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: RUIZ RODRIGUEZ Magaly Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/07/2023 15:02:01-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: GARCIA CORREA Idelso Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/07/2023 10:04:49-0500

Firmado digitalmente por: SOTO REYES Alejandro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/07/2023 14:16:30-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SOTO REYES Alejandro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/07/2023 14:16:14-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CHIABRA LEON Roberto Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/07/2023 14:56:40-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/07/2023 14:40:18-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1 Las características e historia

La histórica estación del Ferrocarril de Puerto Eten corresponde a la categoría de patrimonio material inmueble del periodo republicano. Está ubicada entre las calles San Martin, Diego Ferre, Dos de mayo y Elías Aguirre del distrito Puerto Eten, en la provincia de Chiclayo y región Lambayeque. Su área fundacional en la actualidad la comparte con oficinas de la Municipalidad, Biblioteca distrital e Institución Educativa, teniendo en su conjunto un área de 66 000.00 m2 (Soto, 2018:18)[1].

Geográficamente se emplaza en la zona de proyección 17 - M con las coordenadas 9234459.82 m Norte y 625346.83 m Este (Google Earth). La ciudad porteña está situada en la cuenca del río La Leche, corresponde a la zona de vida desierto desecado – Premontano Tropical. Asimismo, se incluye en determinado sector algunas colinas bajas, que emergen sobre las amplias planicies (Ochoa, 2013: 12)[2]. Particularmente, son relevantes las características hidrográficas del Puerto Eten, por tener una ensenada natural ventajosa en comparación a la realidad costera de Pimentel y San José, por tener un mar manso en las peores temporadas climáticas (Meiggs, 1876: 236)[3].

Mediante la Ley N° 28296 – Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, el estado peruano estableció las políticas nacionales para la preservación, conservación y defensa de nuestro diverso patrimonio cultural; siendo que la Estación ferroviaria de Eten, conforme al Título 1 de la Ley donde se detallan los Bienes integrantes del Patrimonio Cultual de la Nación y conforme al Artículo 1 – Clasificación, de su item 1 – Bienes Materiales, se cataloga como un Bien Material Inmueble.

La Estación del Puerto Eten forma parte del listado de monumentos históricos del Perú y está declarada como Patrimonio Cultural de la Nación mediante Resolución Jefatural N°009-89-INC/J del 12 de enero de 1989.

Cuadro No 1

Vagón del Ferrocarril de Puerto Eten

---

[1] Soto, M. (2018). *Propuesta de un centro de interpretación de la antigua estación ferroviaria de Puerto Eten, provincia de Chiclayo - región de Lambayeque*. (Tesis para optar el Título en Historia y Gestión Cultural). Piura: Universidad de Piura.

[2] *Ochoa, J. (2013) Estudio sobre zonas de vida con fines de zonificación ecológica económica. Chiclayo: Gobierno Regional de Lambayeque.*

[3] *Meiggs, E. (1876) Los ferrocarriles del Perú, Colección de Leyes, Decretos, Contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú. Lima: Imprenta del estado.*

Fuente: Google: "Estación ferroviaria de Puerto Eten "(10-07-2023)

El presidente de la República Don José Balta y Montero, dadas las particulares condiciones del puerto, mediante decreto del 25 agosto de 1871, estableció que se aperture al comercio extranjero, como puerto mayor (Meiggs, 1876: 249-250). Desde esa época (y hasta ahora), su importancia principal radica en lograr consolidar las líneas comerciales del comercio exterior de los productos de las empresas agrícolas, minas y otros, impulsando el desarrollo económico de los diversos centros de producción y al mismo tiempo dinamizando los núcleos urbanos mediante el transporte rápido de una ciudad a otra, y sobre todo tener un área de influencia hasta las regiones de Cajamarca, Amazonas y San Martín (Florez, 1986: 668)[4].

Por tales razones, don José Antonio García y García en 1867 presentó su propuesta para construir una línea férrea partiendo desde Puerto Eten hasta Chiclayo, pasando por Monsefú; donde sus cláusulas de concesión fueron de 99 años, 25 de ellos para su uso y los 74 restantes como propiedad (Meiggs, 1876: 225)

[4] *Flores, M. (1986) Los puertos del Perú. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Historia Marítima del Perú. Serie Monografías. Tomo I.*

Cuadro No 2

Estación Central del Ferrocarril de Puerto Eten

Fuente: Web: Gobierno Regional de Lambayeque

El informe de evaluación a la propuesta de construcción estuvo a cargo del ingeniero Gerrit Backus y fue presentado el 28 de septiembre de 1867. Posteriormente, el 19 de octubre del mismo año, se conformó la Sociedad Anónima, quien sería la encargada de concretizar la construcción de la línea ferroviaria. De esta manera, se logró construir la línea ferroviaria, que partía desde el interior del muelle hasta Lambayeque (Backmann, 1921:52)[5], con una extensión aproximada de 43 km.

Años posteriores, en 1903, se autorizó a los señores Aspíllaga, quienes fueron dueños del fundo agrícola Cayaltí, construir una línea ferroviaria desde su fundo hasta el muelle de Eten (Costa, 1908: 143)[6]. También se construyó un ramal que partiera desde Chiclayo hasta Pátapo, y años más adelante se realizaron los estudios para la construcción del Ferrocarril Longitudinal Costanero.

Las referencias documentales sobre la Estación del Puerto Eten refieren que, al concluir los trabajos de construcción de la línea ferroviaria, en octubre de 1873; no se podían aperturar los caminos ni el muelle e iniciar con el servicio de transporte y carga sin una previa inspección y autorización del Estado. Dicha

[5] *Backmann, C. (1921) Departamento de Lambayeque. Monografía Histórico-Geográfica. Lima: Imprenta Torres Aguirre.*
[6] *Costa, F. (1908) Reseña Histórica de los Ferrocarriles del Perú. Lima: Ministerio de Fomento.*

diligencia estuvo a cargo del ingeniero don Alfredo Duval, quien realizó el reconocimiento oficial y realizó informe con el cual se logró redactar el decreto de autorización de la línea ferroviaria. En referido informe, se explica a detalle cada espacio de la Estación, como sigue[7]:

"La Estación del Puerto, sirve de centro a la administración superior de la empresa, abraza una extensión de 720,000 pies cuadrados, siendo su lado mayor de 1,200 pies y el menor de 600 y, por consiguiente, de forma rectangular. Este vasto recinto que, como se verá encierra numerosos é importantes edificios .... que son ":

a. Superintendencia.
b. Casa de habitación.
c. Depósitos de equipajes.
d. Boletería y salones de espera.
e. Plataforma.
f. Depósito de mercaderías
g. Casa de locomotoras.
h. Factoría.
i. Hospital.
j. Departamento de operarios.
k. Departamentos de chinos.
l. Agencia.
m. Tornamesa.
n. Servicio de agua.

1.2 El estudio tipológico[8]

"La estructura de la estación y ferrocarril pertenece a una típica arquitectura ferroviaria costeña y que usa técnicas constructivas típicas de la costa peruana como la quincha. De origen prehispánico, que consiste en una técnica de entramada de caña y barro que continuó en el Período Colonial y Republicano adaptándose con la tabiquería. Para ser más puntual se emparenta con la arquitectura de balneario del siglo XIX conocida como rancho y que recupera la arquitectura rural. Fue después del terremoto de Lima de 1686, en que se puso atención a la arquitectura en quincha porque había demostrado ser antisísmica y se dieron ordenanzas que fueron incumplidas, hasta que el terremoto de 1746 obligó a la clase alta de Lima a emplear esa técnica constructiva en el segundo piso de sus viviendas (Walker 2004: 56 y ss.)[9]. Siguiendo una moda europea la playa empezó a ser frecuentada como lugar de descanso de la élite (Corbin 2009)[10], procediéndose a la construcción de "ranchos", en realidad verdaderos palacetes, pero hechos de caña, barro, incorporando la tabiquería. Justamente con la introducción del ferrocarril en Chorrillos (1858) los ranchos modestos se sofisticaron, continuó la misma técnica constructiva, pero la forma de las casas

---

[7] *La descripción a detalle de la Estación del Puerto de Eten, que se presenta a continuación está en: García, 1874: 127-132.*

[8] *Castañeda, Juan. (2020). Gerencia Regional de Turismo y Comercio exterior. "informe de trabajo para la formulación de los proyectos de inversión de la gerencia regional de comercio exterior y turismo de la región Lambayeque*

[9] *Walker, C. (2004) "La clase alta y sus altos: arquitectura y secuelas del terremoto de 1746*

[10] Corbin, A. (2009) *El territorio vacío. Occidente y la invención de la playa (1750 – 1840).* Barcelona: Biblioteca Mondadori.

esta vez se inspiró en la villa italiana. Con ese mismo patrón se edificó la estación de Eten."

1.3 Imágenes y Planos

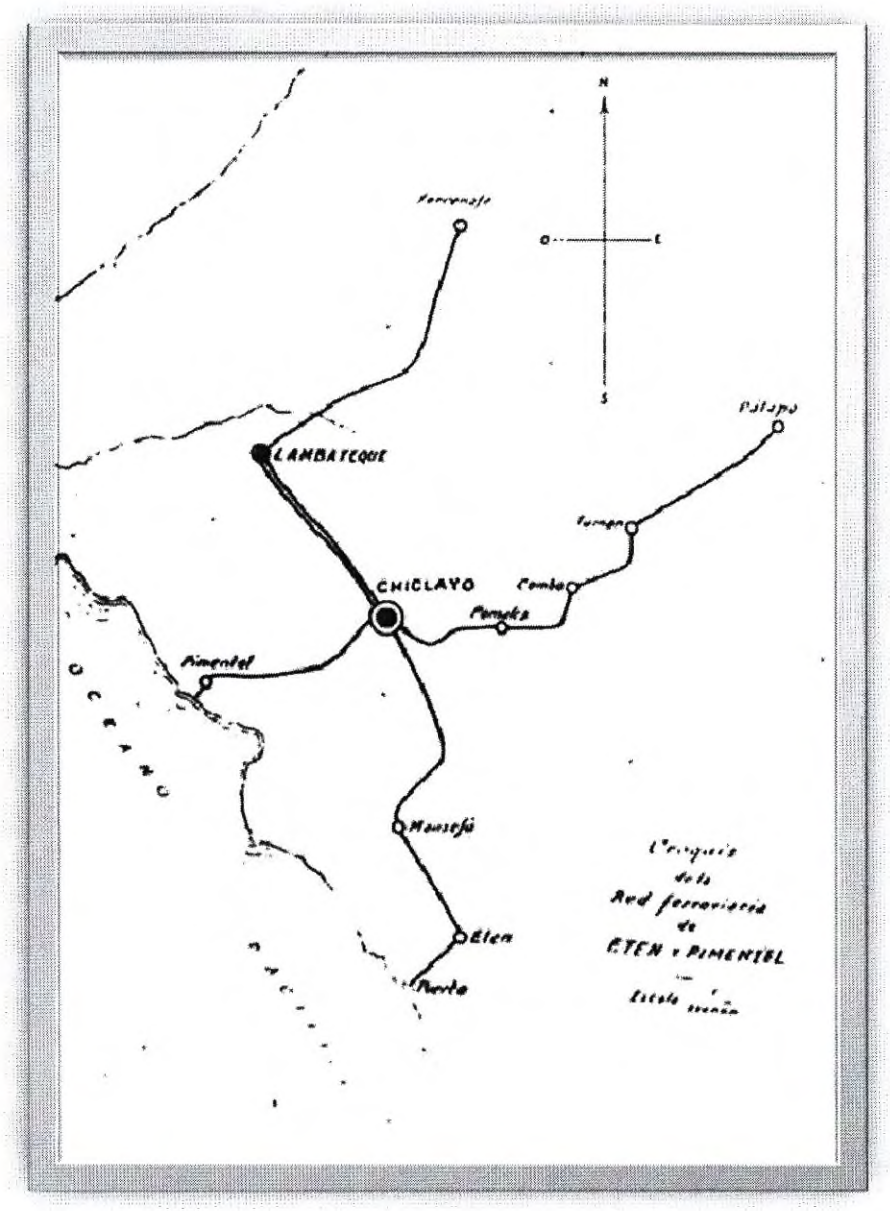
Cuadro No 3

Plano urbano de Puerto Eten

Fuente: Google Earth, 19 de noviembre de 2020

Cuadro No 4

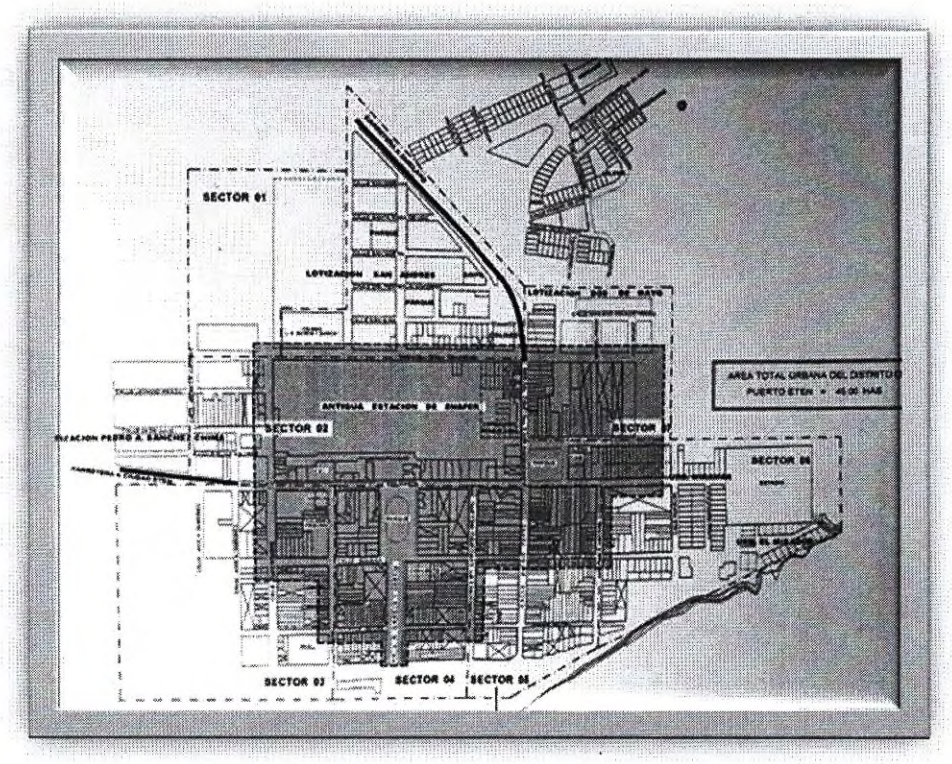
Línea Ferroviaria de Puerto Eten



Fuente: García, J. (1874) El Ferrocarril de Eten. Lima: Imprenta de la opinión nacional

Cuadro No 5

Plano de la Estación de Ferrocarril de Puerto Eten



Fuente: Buchelli & Lozano, 2005. En: Soto, 2018: 23.

1.4 El Plan Copesco Nacional

El Plan Copesco Nacional, es una entidad adscrita al Ministerio de Comercio Exterior y Tursimo, que tiene como competencia formular, coordinar, dirigir, ejecutar y supervisar proyectos de inversión de interés turístico a nivel nacional; y prestar apoyo técnico especializado para la ejecución de proyectos turísticos a los Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales y otras entidades públicas que lo requieran, suscribiendo para el efecto los convenios de cooperación interinstitucional que corresponda.

1.5 La propuesta

La propuesta trata de la declaración de necesidad pública y de preferente interés nacional de la ejecución del proyecto "Mejoramiento y ampliación de los servicios culturales en la antigua estación del ferrocarril de Puerto Eten - distrito de Puerto Eten - provincia de Chiclayo – departamento de Lambayeque".

Esta declaración conforma parte de la ruta de acciones que hay que realizar para

poner en valor tan importante patrimonio, en ese sentido; previamente ya se han reunido el Alcalde distrital de Puerto Eten, Luis Enrique Baca Castañeda, el día 02 de junio de 2023, con el director ejecutivo de Plan COPESCO Nacional Econ. Javier Miguel Masías Astengo, en donde se mostró el interés de la intervención en el proyecto de Mejoramiento y Ampliación de los servicios culturales en la antigua Estación del Ferrocarril de Puerto Eten, siendo necesario ejecutar este paso inicial.

II. EL EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA QUE SE PROPONE SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL.

La norma propuesta no propone ningún cambio en alguna norma de la legislación nacional.

III. EL ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente Proyecto de Ley, no genera impacto monetario alguno para el Estado Peruano, pues es una norma declarativa y su finalidad lograr la generación de valor en el patrimonio cultural de Puerto Eten.

Los sectores beneficiados con la norma, son los aproximadamente 1 millones 197 mil habitantes de la región Lambayeque, los que son potenciales usuarios y beneficiarios de estos servicios. Esta norma contribuye a formar la identidad y el sentido de pertenencia a la comunidad de Puerto Eten, Chiclayo, Lambayeque y el Perú, pues la puesta en valor de este bien cultural va a permitir que las generaciones actuales y venideras ahonden en el conocimiento del Chiclayo histórico y, así, comprendan la necesidad de un puerto en la localidad y del desarrollo de las comunicaciones y su integración con del desarrollo económico de las empresas y las familias de la región.

La propuesta busca la consolidación de la visita de los más de 900 mil turistas potenciales, entre nacionales y extranjeros, que se proyecta lleguen anualmente a la región que concentra importantes atractivos culturales y de naturaleza

Los empresarios aglutinados bajo el isotipo de la Marca Chiclayo serán directamente beneficiados con la propuesta, que como parte de la estrategia de los Gobiernos Regional y Provincial (entes responsables de la actividad) desarrollan intensivamente la idea de aglutinar el **patrimonio histórico**, **cultural** y **natural**, con el propósito de que se unifiquen los atributos y servicios de esta zona.

Sectores perjudicados con la norma, no existen pues se trata del establecimiento de factores positivos que permitan el desarrollo económico y social de los pobladores. El bien ya existe, así que no se expropia ninguna área ni propiedad; y tampoco genera conflictos culturales, ni religiosos, ni menos ambientales, dado que la estación del tren es un bien inmueble.

IV. LA RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL, CUANDO SEA EL CASO.

Este proyecto está alineado, como debe de ser con la agenda legislativa nacional y las políticas nacionales e internacionales a nivel de macro y micro estructura.

a. **Agenda Legislativa – Resolución Legislativa 002-2022-2032 - CR**

El presente proyecto es concordante con el Objetivo I – Democracia y Estado de Derecho orientado a la política de estado 3 referida a la afirmación de la identidad nacional. En el tema 9 de Proyectos de Ley relacionados a la protección y promoción de la cultura y el patrimonio cultural y el tema 13 referido a Proyectos de Ley relacionados a la declaratoria de interés nacional y necesidad pública que coadyuven a la protección del patrimonio cultural.

b. **Agenda 2030 – Naciones Unidad para el Desarrollo Sostenible.**

Resueltos a poner fin al hambre y a la pobreza al 2030, la Asamblea General de la ONU adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, como un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tenga la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia.

La Agenda plantó 17 Objetivos con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental. Al adoptarla, los Estados se comprometieron a movilizar los medios necesarios para su implementación mediante alianzas centradas especialmente en las necesidades de los más pobres y vulnerables.

Objetivos de Desarrollo Sostenible

1. Fin de la Pobreza
2. Hambre Cero
3. Salud y Bienestar
4. Educación de Calidad
5. Igualdad de Género
6. Agua Limpia y Saneamiento
7. Energía Asequible y no Contaminante
8. **Trabajo Decente y Crecimiento Económico**
9. Industria, Innovación e Infraestructura.
10. Reducción de Desigualdades
11. **Ciudades y Comunidades Sostenibles**
12. Producción y Consumo Responsables
13. Acción por el Clima
14. Vida Submarina
15. Vida de Ecosistemas Terrestres
16. Paz, Justicia e Instituciones Sólidas
17. Alianza para Lograr Objetivos

El Perú es parte de esta agenda y este proyecto de ley también, con la propuesta; busca la puesta en valor del patrimonio cultural del distrito, para fortalecer la identidad cultural de los pobladores y su desarrollo socio económico

c. Acuerdo Nacional

El Acuerdo Nacional es el conjunto de políticas de Estado elaboradas y aprobadas sobre la base del diálogo y la construcción de consensos, con el fin de definir un rumbo para el desarrollo sostenible del país. Estas, proponen los cambios necesarios en aspectos sociales, políticos y económicos para alcanzar el bien común en un marco de desarrollo sostenible y afirmar su gobernabilidad democrática.

De las cuales, este proyecto, busca la afirmación un estado justo que protege y fortalece la identidad cultural de su pueblo (Política 3), especialmente para aquellos grupos poblacionales más jóvenes para que se comprometan más con los objetivos nacionales

Lima, julio de 2023