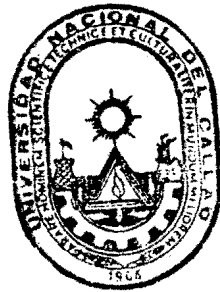


T/330/B821

Universidad Nacional del Callao
Facultad de Ciencias Económicas



**“El Rol del Estado y el Impacto
de las Obras Públicas sobre las
Economías Regionales 1919-1930**

Tesis presentada por
Francisco Bugarin Núñez
Bachiller en Economía

Para optar el Título de:
E c o n o m i s t a

943
Lima-Perú

1989

UNIVERSIDAD NACIONAL
DEL CALLAO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

" EL ROL DEL ESTADO Y EL IMPACTO DE LAS OBRAS PUBLICAS
LAS ECONOMIAS REGIONALES 1919 - 1930 "

T E S I S

PRESENTADA POR :

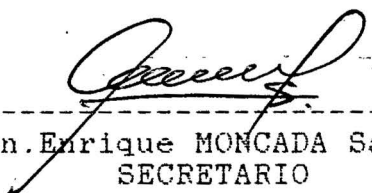
FRANCISCO BUGARIN NUNEZ

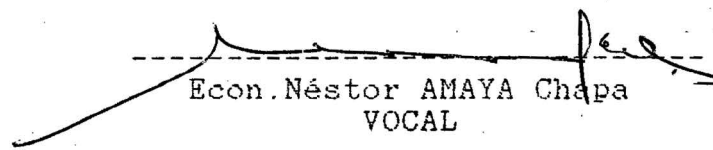
BACHILLER EN ECONOMIA

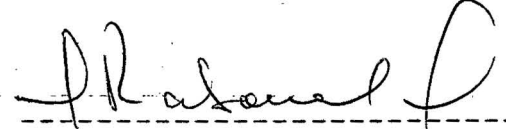
PARA OBTENER EL TITULO DE ECONOMISTA.

MIEMBROS DEL JURADO


Econ. Heraclio MESCUA Bonifacio
PRESIDENTE


Econ. Enrique MONCADA Salcedo
SECRETARIO


Econ. Néstor AMAYA Chapa
VOCAL


Econ. Alejandro RABANAL Núñez
PATROCINADOR

LIMA - PERU
1989

DEDICATORIA

A,
MIS QUERIDOS PADRES ELENA Y
JOSE, QUIENES SEMBRARON EN
MI EL ESPIRITU DE SUPERACION
Y TRABAJO.

NOTA DE AGRADECIMIENTO

LA REALIZACION DEL PRESENTE TRABAJO SE HA LLEGADO A CONCRETAR, GRACIAS A LA COLABORACION DEL PROFESOR Econ. ENRIQUE MONCADA Y A MI PATROCINADOR, Econ. ALEJANDRO RABANAL NUNEZ, QUIENES ACOMPAÑARON EN TODO MOMENTO AL SUSCRITO, A INVESTIGAR LAS FUENTES DE INFORMACION EN LAS DIVERSAS INSTITUCIONES DE CONSULTA (BIBLIOTECA NACIONAL, BIBLIOTECA CAMARA DE DIPUTADOS, ARCHIVO DE LA NACION, BANCO CENTRAL DE RESERVA, INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y OTROS).

ASIMISMO, A MIS COMPAÑEROS DE TRABAJO DE LA MARINA DE GUERRA - DIRECCION DE TESORERIA (DPTO. DE MONEDA EXTRANJERA), Sr. HUGO LAVARELLO RODRIGUEZ, Sr. AUGUSTO BRAVO VILLARAN, Sra. ALICIA GARCIA TIPIANI, Sra. ANGELICA CARHUALLANQUI LUCANO, Srta. AURORA LLERENA ROLDAN, Srta. MARIA QUEVEDO VELA, Srta. SILVIA LAGUNA SILVA, Sr. ROLANDO YAÑEZ RIVERO, Sr. RICARDO RUIZ HUAPAYA, Sr. LUIS ARDILES DUEÑAS, Sr. JAIME AREVALO RAMIREZ, Sr. ROBERT PASCUAL VASQUEZ, POR SU APOYO BRINDADO; ASI COMO TAMBIEN, EN FORMA MUY ESPECIAL, LA COLABORACION DEL Sr. ARTURO MANCO RUEDA, QUIÉN SIN DUDA, CONTRIBUYO ENORMEMENTE AL TIPEADO E IMPRESION DEL MENCIONADO TRABAJO.

I N D I C E

	PAG.
Dedicatoria	03
Nota de Agradecimiento	04
Indice	05
I N T R O D U C C I O N	08
I .- ASPECTOS METODOLOGICOS Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.	11
1.1 Aspectos Metodológicos en el Análisis Histórico-Económico	11
1.2 Crisis Económica Mundial - 1ra. Guerra Mundial	14
1.3 Planteamiento del Problema derivado de la Crisis	17
II .- ESCENARIO INTERNACIONAL Y NACIONAL POST-BELICO	21
2.1 El Contexto Internacional y Nacional entre 1914 - 1918	21
2.2 Contexto Económico y Social Regional antes de 1919	23
2.2.1 La Región Norte	24
2.2.2 La Región de la Sierra Central	25
2.2.3 La Región de la Costa Central - Lima	26
2.2.4 La Región Sur	28
2.3 Principales Características Económicas derivadas del Periodo Bélico	30

2.3.1	Características Inmediatas de Corto Plazo	30
2.3.2	Características Mediatas y de Largo Plazo	31
2.4	Orientación de la Política Económica hasta 1919	32
III.-	LA POLITICA ECONOMICA DURANTE EL ONCENIO 1919 - 1930	36
3.1	Orientación y Estrategia de Desarrollo	36
3.1.1	Lineamientos de Política del Oncenio	39
3.2	Programa de Gobierno	40
3.2.1	Medidas de Política Económica	42
3.2.1.1	La Centralización Bancaria, La Política Crediticia y la Estabilidad del Tipo de Cambio	42
3.2.1.2	La Política Tributaria y Arancelaria	43
3.2.1.3	La Política de Financiamiento Externo	45
3.2.1.4	La Política de Inversiones en Obras Públicas	47
3.3	Evolución Macroeconómica de la Política Económica	48
3.3.1	El Gasto Público	48
3.3.2	El Comercio Exterior y Tipo de Cambio	51
IV .-	ANALISIS Y EVALUACION DE LAS PRINCIPALES OBRAS DURANTE EL ONCENIO, 1919 - 1930	55
4.1	Ferrocarriles	57

4.2	Carreteras y Caminos	59
4.3	Irrigaciones	61
4.3.1	Principales Irrigaciones	62
4.3.1.1	Irrigación de Las Pampas de Imperial (Cañete)	63
4.3.1.2	Irrigación de Olmos (Lambayeque)	65
4.3.1.3	Irrigación de la Esperanza (Chancay)	68
4.4	Obras Portuarias del Callao	69
4.5	Obras de Saneamiento y Embellecimiento de Ciudades	71
4.5.1	Saneamiento	71
4.5.2	Embellecimiento de Ciudades	73
	CONCLUSIONES	75
	RECOMENDACIONES	80
	INDICE DE CUADROS	81
	INDICE DE ANEXOS	100
	BIBLIOGRAFIA	109

#####

I N T R O D U C I O N

"El Oncenio ante la Historia, se puede hablar de un período revolucionario?"

Agro-exportadores versus industriales.
El capital imperialista en el Perú"..."

Baltazar Caravedo Molinari

La Historiografía Peruana, presenta al período de 1919-30, conocido como el ONCENIO, que provocó profundas transformaciones en la estructura productiva del país, en el rol del Estado y en el ascenso y fortalecimiento de nuevas clases sociales en el Perú.

El rol histórico del período de Leguía, fue que tras de emerger al Gobierno bajo el slogan de la PATRIA NUEVA, significó el primer fuerte golpe político, tendiente a liquidar a la clase social hegemónica de la sociedad peruana, hasta ese entonces, la burguesía agroexportadora y terrateniente, que constituyeron la denominada "República Aristocrática".

Esta clase social se sustentaba al amparo de la existencia de relaciones de producción de tipo señoriales y serviles, una estructura productiva básicamente agroexportadora, fuertemente articulada al capital comercial inglés y relegando la presencia del Estado, a cumplir tan sólo funciones estrictamente de: Orientación, de austeridad fiscal y a la preservación del orden interno y externo.

Con la presencia de Leguía en el poder, se comienza a implementar y efectivizar un conjunto de transformaciones en el aparato del Estado y en la Política Económica, a la luz de una nueva lógica económica imperante, resultado de la ascension y hegemonía del capital norteamericano a nivel mundial después de la Primera Guerra Mundial, que bajo la forma de capital productivo y financiero, se constituyó en el aliado externo principal del sostenimiento de la política económica de Leguía.

La Política Económica de Leguía se caracterizó por el pretendido desarrollo urbano-industrial, su sesgo anti-exportador agrario, su marcado favoritismo a la burguesía industrial incipiente, concesiones iniciales a sectores medios y populares; asimismo, es característico en el régimen Leguista el gigantesco programa de obras públicas con un claro intento de ampliar el mercado capitalista en el Perú.

Leguía consideraba que el Estado debería asumir un rol activo en la economía y en tal sentido la inversión productiva, para así crear las condiciones que generen economías externas, para que el capital privado nacional y extranjero, se vean incentivados a explotar los recursos naturales.

El objetivo del presente trabajo, está inspirado en la frase inicial señalada; apuntamos rastrear en términos analíticos-históricos, lo que fué o significó el nuevo rol del Estado en la economía, manifestado a través del gasto público, en infraestructura básica ú obras de fomento. Asimismo, tenemos la intención de evaluar el impacto de tales obras de fomento en la evolución de las economías regionales, básicamente de exportación.

La razón de evaluar tan solo el sector de economía regional de exportación, radica en la escasa información estadísticas de economías tradicionales e industrial-regional.

La importancia del tema radica en lo siguiente, creemos en el papel cada vez más importante del rol del Estado, en la participación de la propiedad de los activos productivos y en la acumulación del capital y su correspondiente correlato en los efectos distributivos sobre la población y el desarrollo global y regional.

Las obras públicas, de alguna manera generaba un poder de compra de la población, lo que acarrea una mayor demanda de alimentos en las ciudades y ante los déficits de producción de las haciendas costeñas, permitió que sectores tradicionales incrementen su producción, hecho que provocó algunos cambios en las relaciones de ese sector y además se acrecienta su grado de insertación al mercado nacional, repercutiendo en la distribución de ingresos y pérdidas de propiedad en otras veces.

Las obras públicas de Leguía tales como: Ferrocarriles, carreteras, irrigaciones e instalaciones portuarias, tenían el objetivo básico de ampliar el mercado capitalista en el Perú, a través de un cambio en la estructura productiva y de las relaciones de producción.

El cambio de la estructura productiva empezó a gestarse con la introducción del capital productivo norteamericano, en ramas extractivas como: la minería metálica e hidrocarburos (petróleo), básicamente en la región de la Sierra Central y Costa Central respectivamente.

Asimismo, el capital financiero proveniente del mercado de New York, permitió financiar los ingentes presupuestos públicos del régimen de Leguía, contribuyendo de esta forma a la consolidación paulatina de las economías monetarias capitalistas en nuestro país, a partir de los años veinte.

CAPITULO I

ASPECTOS METODOLOGICOS Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 ASPECTOS METODOLOGICOS EN EL ANALISIS HISTORICO-
ECONOMICO.

Muchos Economistas durante las tres últimas décadas, han dedicado su tiempo al problema del crecimiento económico, en lo referente a su medición, como a la explicación de sus causas. La medición del PNB de los Estados Unidos durante un largo período constituyó una preocupación de Kuznets a principios de los años 50, razón por la cual se hicieron estimaciones para períodos largos de 10 a 30 años del PNB y de sus principales Agregados Macroeconómicos, durante el período que va : 1869-1933. Estos primeros resultados de Kuznets, sirvieron de pauta, para que los Economistas CLARK y ROSTOW hagan generalizaciones sobre el crecimiento económico de largo plazo de la Economía Norteamericana.

A principios de los años 60 surgió una nueva corriente dentro de la economía: "La Nueva Historia Económica"(NHE), basada en el análisis retrospectivo de los Agregados Macroeconómicos, utilizando los conceptos e instrumentos de la Ecometría, de ahí el nombre de esta corriente "Historia Econométrica" o Cliometría. Esta puede ser considerada como una economía neo clásica aplicada, que consiste en la selección de eventos históricos para poder probar una teoría económica.

La NHE, de carácter deductivo, inicialmente intentó desplazar a la Historia Económica convencional de carácter inductivo, pero a fines de 1970 algunos economistas veían algunos puntos de contacto entre ambos, es decir que lejos de excluirse estas dos corrientes, mas bien se complementan en el Análisis Histórico-Económico.

Al margen de los créditos que le puedan hacer a la NHE, resulta interesante e importante dedicarse a la medición del PNB, su crecimiento en una economía como la peruana, con el objeto de tener una visión de largo plazo del desempeño económico de un país subdesarrollado.

Primero: Ellos son los únicos sectores productivos que responden a una demanda externa, y que por lo tanto no están limitados por el mercado interno, en tal sentido ante el crecimiento del sector exportador se genera una demanda efectiva en la economía interna acompañado automáticamente por una disponibilidad de divisas, asegurando con ello que el efecto multiplicador actúe en el sistema. Segundo: Los sectores de exportación han sido históricamente las fuentes más importantes.

Los intentos de estimación del PNB, antes de los años treinta presenta el problema de escasa información estadística oficial, en tanto que Instituciones como el Banco Central de Reserva recién selecciona y procesa información de variables macroeconómicas en términos de series históricas a partir de 1942. En esta oportunidad vamos a presentar algunos intentos de estimación de Autores como : DANIEL SHYDLOWSKY, BERTRAM SHONE HUNT, CARLOS BOLONA, los mismos que utilizaron diferentes Metodologías para calcular el PNB, Ingreso Nacional, tasa de crecimiento y producto percapita para un período más corto comprendido entre 1913-1930.

Con el intento de evaluar la evolución de la Economía Peruana en relación al Sector Externo y Gasto Público, durante el período del Oncenio del Leguismo: 1919-1930. Consideramos que la Economía Peruana, presenta en sentido estricto con carácter dual, es decir en donde coexisten en una misma economía, unidades de producción con diferente dotación de factores y productividades. El concepto aquí utilizado es en forma descriptiva, con el fin de presentar una de las características fundamentales que presenta el Perú de hoy.

En tal sentido puede existir camino a la dimensión de la forma que adopta la relación entre las unidades y el papel que desempeña su interacción en el proceso de desarrollo.

Asimismo, en muchos textos se considera que las exportaciones como un "Motor del Crecimiento".

Es importante anotar que un motor sólo es útil si su poder puede ser aprovechado apropiadamente; ello significa que los beneficios que una economía obtiene depende de la efectividad con que los ingresos de exportación son transmitidos a los otros motores de la economía y también de la forma en la que estos sectores hacen uso del estímulo resultante.

Estos vínculos entre los sectores de exportación y el resto de la economía pueden ser cuantificados o al menos estimados; pero para ello es necesario comprender el doble papel que desempeñan los sectores de exportación en una economía subdesarrollada.

Primero, ellos son los únicos sectores productivos que responden a una demanda externa, y que por lo tanto no están limitados por el mercado interno en tal sentido ante el crecimiento del sector exportador se genera una demanda efectiva en la economía interna, acompañado automáticamente por una disponibilidad de divisas, asegurando con ello que el efecto multiplicador active el sistema.

Segundo, los sectores de importación han sido históricamente las fuentes más importantes de los fondos de inversión en los países Latinoamericanos.

Teniendo en cuenta estos dos aspectos anteriores, estudiaremos en esta oportunidad, la evolución de la Economía Peruana, durante el período del Onecenio : 1919-1930. Teniendo en cuenta la evolución de los sectores de punta o modernos de la economía como : El Sector Externo, Sector Gubernamental y el Sector Industrial, El estudio de la economía en base a tales sectores, queda también justificando, en tanto que las estadísticas oficiales priorizan la información de tales sectores.

El Extracto Estadístico del Perú, editado por el Ministerio de Hacienda y Comercio se convierte en la fuente estadística con datos primarios es la más utilizada y confiable para el Análisis Histórico-Económico del País.

Creemos que podría explorarse a mayor profundidad la evolución de los sectores tradicionales de la economía, mediante la escasa información de documentos y archivos locales, para tener una idea más

completa y aproximada de nuestra Historia Económica, pero no es objeto del presente trabajo abordar dicho sector en tanto nos enfrentamos a limitaciones de carácter presupuestario y bibliográfico.

Finalmente para evaluar el Impacto del Rol del Estado y de la Política de Obras Públicas sobre las Economías Regionales, durante el período Leguista, hemos creído conveniente por razones metodológicas dividir económicamente y políticamente al Perú de ese entonces en cuatro regiones, siguiendo un tanto la división hecha por BALTAZAR CARAVEDO MOLINARI. Estas cuatro regiones representan la Estructura Social y productiva del país y son los siguientes :

LA REGION NORTE.- Representada por los Departamentos
----- de : Piura, Lambayeque, La Libertad
Cajamarca. Su producción del sector moderno ,ba-
sicamente se sintetiza en los siguientes productos :
El petróleo, Azúcar y el Algodón.

LA REGION DE LA SIERRA CENTRAL.- Conformada por los
----- Departamentos de :
Cerro de Pasco, Junín y Sierra de Lima, su producción
característica es la Minería de Exportación.

LA REGION DE COSTA CENTRAL.- Compuesta por la zona
----- costera del Departamento
de Lima y el Departamento de Ica. Sobresalen aquí la
producción de algodón y azúcar para la exportación y
la producción industrial para el mercado interno.

LA REGION DE LA SIERRA SUR .- Compuesta por los De-
----- partamentos de : Puno
Cuzco, Arequipa y Huancavelica. Destacan en esta re-
gión la producción de Lanás, Cueros y Minerales etc.

1.2 CRISIS ECONOMICA MUNDIAL - 1RA. GUERRA MUNDIAL

La primera conflagración bélica entre potencias capitalistas ocurrida entre 1914-18, puso de manifiesto las tendencias y problemas contradictorios de las economías capitalistas y que no solo refleja en una crisis económica, sino también en crisis política y filosófica (MARIATEGUI JOSE CARLOS "Historia de la Crisis Mundial"- Conferencias 1923 - 24).

En el terreno económico, la guerra se preparó, ante el crecimiento industrial y comercial sorprendente de Alemania, en una situación en donde, el imperio británico había llegado a consolidar su hegemonía mundial. Las finanzas, el comercio y las ideas británicas dominaban directamente e indirectamente en todas partes del mundo; en estas condiciones aflora el celo de control y predominio capitalista mundial.

En la etapa final del crecimiento industrial y económico de Alemania, en Europa, se movilizaron y desarrollaron las fuerzas que hicieron posible la guerra e inclusive se organizaron y prepararon las condiciones mentales y psicológicas en el pueblo Alemán. Por su parte Inglaterra había celebrado con Rusia y Francia un pacto de alianza, de igual manera celebró un tratado de alianza con el Japón.

Por su parte en el marco descrito, Estados Unidos de Norteamérica, proseguía su estupendo desarrollo económico nacional y ofrecía un excelente campo de inversiones al capital europeo, pero a pesar de su estrategia expansionista, el Imperio Yanqui distaba aún de anunciarse como victorioso rival del Imperio Británico.

Las causas económicas específicas del enfrentamiento bélico entre potencias capitalistas son las siguientes:

- 1) La lucha por el reparto y predominio de los mercados, el control de las colonias y de materia prima, que garantice la expansión y hegemonía como potencia económica mundial.

- 2) Los efectos negativos del proteccionismo de las economías de los países europeos.

- 3) La expansión y nueva función que cumplía la finanza internacional. La exportación de capitales comerciales desde las potencias europeas al resto del mundo se sustituye por la exportación de capitales en cartera, básicamente dentro de un período de auge que va de 1902-1913, reflejando los primeros brotes de crisis de sobre-acumulación en las potencias europeas.

La 1ra. guerra mundial, es el reflejo explícito y directo de crisis económica mundial, que se agravó durante un largo período depresivo por el que atravesó la economía europea durante la década del 20; esta crisis se propagó con graves repercusiones en todo el mundo. Fue una crisis de sobreacumulación del sistema capitalista, derivando de la ausencia de mayores mercados de consumo.

La literatura económica acostumbra señalar que el brote definitivo de la crisis de los años 20, es la catástrofe de Wall Street es solo la manifestación abierta de la crisis económica de sobre-producción generalizada del sistema capitalista, pero sus causas internas e implícitas se gestaron en el período bélico.

La crisis económica mundial trajo consecuencias nefastas, como: gran desocupación, caída del nivel del ingreso, hambre y miseria entre los países beligerantes y no beligerantes inclusive; debido a una contracción del comercio internacional y la interrupción de los flujos internacionales de capital, caída de los precios y producción de materia prima en los países sub-desarrollados.

Por otro lado, la 1ra. guerra mundial, refleja también una crisis política e ideológica. Entre 1905-1914, constituye un período de aparente afirmación de fuerzas democráticas y pacifistas en Europa no obstante la política deliberada de preparación bélica; no existía ninguna seria garantía jurídica para el mantenimiento de la paz, se confiaba que sólo el progreso moral e intelectual de los pueblos europeos constituían un dique inexpugnable frente a las pasiones nacionales (MARIATEGUI: pag. 177).

La política y la posición hegemónica tradicional de Inglaterra, el desarrollo del poder naval de Alemania, el entendimiento de Inglaterra con Francia, Bélgica, así como la Alianza Francesa y la secreta inteligencia militar Anglo-Francesa, expresaba una Europa con equilibrio de potencias y una atmósfera inflamable.

Asimismo, las corrientes filosóficas afirmativas y positivas fueron avanzando por una corriente de escepticismo de relativismo, en donde el racionalismo, el historicismo y el positivismo declinan irremediablemente. Esto constituyó una muestra clara y profunda que no solamente se trataba de crisis económica, sino que es una crisis de la civilización occidental europea.

1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DERIVADO DE LA CRISIS

La etapa comprendida entre 1895-1919 de la Historia Económica del Perú, se caracteriza por la hegemonía de la oligarquía civilista en el control de los mecanismos del Estado, bajo el amparo de la denominada " REPUBLICA ARISTOCRATICA"; predomina el enclave como unidad productiva a gran escala y la presencia del capital inglés. Asimismo, las capas oligarcas agro-exportadoras mantenían y reproducían su dominio a través del rol de intermediarios entre el país y las potencias económicas dominantes de la época.

Corresponde al último período presidencial aristocrático de Don José Pardo entre 1915-1919, el desarrollo de la coyuntura de la 1ra. guerra mundial; generándose un marco económico-político internacional diferente.

La consecuencia más relevante post-bélico fue la ascensión hegemónica del capital norteamericano a nivel mundial, sustituyendo en el Perú al capital británico; no sólo en el poder, sino también en la modalidad de las inversiones, caracterizadas por destinarse a sectores productivos extractivos y financieros básicamente.

La penetración del capital norteamericano en el Perú, se hace bajo una nueva óptica económica, de mayor presencia del Estado, que permita el cambio de las relaciones de producción, facilite la innovación tecnológica y expansión de mercados nacionales.

La modernización de las funciones y atribuciones del Estado en la economía, la producción metalúrgica y de recursos energéticos a gran escala para la exportación, necesaria e indispensable para el desarrollo industrial capitalista de los Estados Unidos, solía realizarse en América Latina y en el Perú; en particular solo era posible con la utilización de tecnología de punta y en base a inversiones a gran escala.

Asimismo, el mayor grado de asalariamiento de la masa trabajadora del país era compatible para la generación de demanda efectiva y desarrollar el mercado capitalista a nivel nacional.

La inversión del capital norteamericano en el país, implicó la ruptura de la cohesión política de la República Aristocrática, compuesta por comerciantes y terratenientes, un nuevo grupo llega al poder y control del Estado, que bajo el slogan de PATRIA NUEVA O PROGRESISTA, gobernó al país Don Augusto B. Leguía, durante 1919-1930.

En este período se inicia un proceso de desoligarquización del Estado; éste fue el sentido histórico fundamental del Oncenio de Leguía (ANIBAL QUIJANO - "Imperialismo, Clases Sociales y Estado en el Perú: 1890-1930-Lima-1978.)

La Literatura en torno al régimen de Leguía plantea lo siguiente: JULIO COTLER, el Oncenio el nacimiento del Perú Moderno (Clases, Estado y Nación en el Perú); BALTAZAR CARAVEDO, lo analiza a partir del desarrollo del mercado nacional y del surgimiento de una nueva alianza de clases, una fracción burguesa industrial, la pequeña burguesía improductiva (sectores medios), y el imperialismo norteamericano (Clases, Lucha Política y Gobierno en el Perú:1919-33).

Asimismo, PABLO MACERA hace un paralelo entre lo que fue el Oncenio y el Gobierno del General Velasco Alvarado (Reflexión a propósito de la polémica del Indigenismo - Revista Apuntes Nro. 06-Año 1977).

La Política Económica de Leguía se caracterizó por llevar la Economía hacia un pretendido desarrollo urbano-industrial, su sesgo anti-exportador agrario, la expansión del aparato administrativo, cambio en las tradicionales funciones y atribuciones del Estado, su gigantesco programa de obras públicas en infraestructura productiva básica y un marcado favoritismo a la incipiente burguesía industrial y concesiones iniciales a sectores medios y populares.

El crecimiento y modernización del Estado Leguista, constituye un tema relevante dentro de la Historia Económica, por las profundas transformaciones económicas, políticas, y sociales que de allí se impulsaron. Este crecimiento del Estado se financió mediante dos fuentes básicas: Impuestos al comercio exterior y préstamos o endeudamiento externo, básicamente provenientes del mercado financiero de Nueva York.

El gasto público, durante el Oncenio se triplicó respecto al régimen anterior, se rompió el ámbito administrativo tradicional y se dirigió a impulsar las Obras Públicas. El Ministerio de Fomento y Obras Públicas, llegó a representar el 12.5% de los gastos del gobierno, frente al promedio del 5% del régimen anterior.

El mejoramiento de los ingresos de los Consejos Provinciales, también es otro reflejo del crecimiento estatal. Estos mayores ingresos se dedicaron en forma creciente a Obras Públicas.

En 1920, la suma de los presupuestos municipales provinciales representó el 5.2% del presupuesto del Gobierno Central, en 1926 este porcentaje fue del 9% (Extracto Estadístico del Perú - 1943). En el Oncenio (1919-1929), se construyeron aproximadamente 18,000 Km., de carreteras, siendo ello posible gracias a la cooperación vecinal y ayuda del Estado por un valor de Lp. 10'761,600; también se ampliaron algunas líneas férreas en 1,034 Km. o sea casi 100 Km/año, con un costo de Lp. 5,235 por/ Km.

Asimismo, se logró ampliar la frontera agrícola y asegurar el riego a más de 52,800 Has. a través de medianas y grandes irrigaciones a lo largo de la Costa Peruana.

También se invirtieron Lp. 2'365,499 en la ampliación y modernización de las instalaciones portuarias del Callao y principales puertos del litoral.

En lo que respecta a obras no reproductivas, comprendidas en saneamiento, pavimentación y embellecimiento de Lima y ciudades capitales de Departamentos, destacaron lo siguiente según: (BASADRE, JORGE "Historia de la República"- Tomo XIII- El Oncenio de Leguía - Pag.243 - Lima 1969). Se pavimentaron un total de 1'202,000 Mt2. entre la Cia. Fundación y otras medianas, en diversos Distritos de Lima y Ciudades importantes del País.

La planta de tratamiento de agua potable fue notablemente mejorada, con una inversión de L.F. 650,000 (CA-PUNAY, MANUEL "Vida y Obra del Constructor del Gran Perú" - Pag. 197-207.)

Evidentemente que este conjunto de obras públicas contribuyeron a potenciar la infraestructura productiva de Departamentos como: Lima, Arequipa, Cuzco, Trujillo, Piura y Lambayeque, en donde se concentraban las actividades productivas del sector moderno del país. Asimismo, estas principales ciudades se embellecieron y modernizaron, contribuyendo a ello a la atracción de la población rural.

En este sentido resulta de vital importancia, el rol que jugó la Política Económica de Leguía, en lo que concierne a Obras Públicas, específicamente en obras productivas como: Ferrocarriles, Carreteras, Irrigaciones e Instalaciones Portuarias y de allí evaluar sus efectos sobre la evolución y desarrollo de las economías de las principales regiones del Perú, durante el período 1919-1929.



CAPITULO II

ESCENARIO INTERNACIONAL Y NACIONAL POST-BELICO

El presente capítulo tiene la intención de representar en forma panorámica, de que manera el desarrollo de los acontecimientos bélicos entre las potencias capitalistas, influía en el contexto de la Economía Nacional y Regional, en la orientación de la política económica, y la evaluación de las economías de exportación.

2.1 EL CONTEXTO INTERNACIONAL Y NACIONAL ENTRE 1914-1918

Las Guerra de Napoleón I, no tuvieron consecuencias directas e inmediatas en el Perú, salvo las vinculadas con el comercio entre España y sus colonias. Las guerras entre Francia y Alemania en 1870, repercutió desastrosamente sobre el empréstito nacional que se gestionaba en París por ese entonces.

La conflagración europea desatada en Agosto de 1914, tuvo efectos que cambiaron el panorama americano tanto en el aspecto económico, social y político.

En el mundo se observaba el progresivo debilitamiento de la hegemonía del capital británico y se cristalizaba, el creciente poderío del capitalismo norteamericano, reflejándose también un cambio en sus relaciones con los países de América Latina; un nuevo elemento de relación de dominación se constituía, el control directo de las fuentes y recursos de producción.

En el Perú los capitales norteamericanos comenzaron a ser invertidos en áreas importantes de la agricultura de exportación y en la explotación minero-petrolera.

Para América Latina, la 1ra. Guerra Mundial constituye una ruptura significativa en la historia de sus relaciones con el mercado internacional y el proceso de su ordenamiento interno. Esta ruptura puede ser mejor visualizada a través de la experiencia peruana (HERACLIO BONILLA Y ALEJANDRO RABANAL - 1978.)

En el Perú, después de la Guerra con Chile, pudo reanudar en el corto plazo su economía de exportación, basada esta vez en la explotación de recursos agrarios y mineros.

Este proceso, fue el resultado de TRES (3) factores convergentes: Una intensa monopolización de los recursos, una fuerte inyección de capital extranjero bajo la forma de inversiones directas y una nueva etapa de enlace en el mercado internacional.

La 1ra. Guerra Mundial, permite el auge en los mercados de materia prima y en los años inmediatos posteriores los productores agrícolas como: el azúcar y el algodón hasta 1920. Luego fueron opacados por la creciente movilización de la experiencia de minerales.

La organización económica del enclave, constituye la organización económica que traduce el nuevo ordenamiento interno en América Latina; pero en el contexto peruano, significa la aparición y consolidación de una nueva estructura económica: El Capitalismo.

La consolidación del sistema de enclaves fue un proceso bastante errático que se extendió a largo de las TRES (03) primeras décadas del presente siglo.

Pero la coyuntura de la guerra fue decisiva, al experimentarse un sustancial aumento de los precios de las principales materias primas de exportación, en el mercado internacional permitió, vía la intensificación de la explotación de los recursos y elevación de ganancias, confirmar así la vigencia de los enclaves.

La Guerra además de estimular al comercio de exportación del Perú, impuso también una drástica reorientación de la economía peruana dentro del mercado internacional. Inglaterra como mercado y fuente de aprovisionamiento de Importaciones, fue desplazada en forma paulatina e irreversible por Estados Unidos de Norteamérica.

En 1913, el 28.8% de importaciones peruanas procedían de EE.UU y en 1919, sube a 61.99%, recíprocamente las exportaciones peruanas en 1913, fueron de 32.2% del total y en 1919, llegó al 46.5% (HERACLIO BONILLA -" La Emergencia del Control Norteamericano sobre la Economía Peruana:1850-1930 - Pag. 107.)

Asimismo, entre 1915-1919, como consecuencia del incremento sin precedentes de los precios de los productos de exportación, se experimenta un proceso inflacionario interno del orden del 68% anual, encareciendo la vida urbana y generando malestar y descontento social.

El período señalado correspondió al Gobierno de Jose Pardo y es justamente con Pardo en que la hegemonía política oligarquía llega a su fin, dado que se enfrentaba a problemas internos de división y presiones de los sectores de trabajadores campesinos y urbanos por la modernización y la democratización de la estructura económica y social del país.

Al final de la guerra, los precios de los productos de exportación comienzan a declinar, incluso debajo de los niveles pre-guerra, y es en esta coyuntura de crisis, generada por el sector exportador, permite reaparecer a la escena política a Don Augusto B. Leguía.

2.2.2. CONTEXTO ECONOMICO Y SOCIAL REGIONAL ANTES DE 1919

Es necesario presentar el marco económico y social en que se desenvolvía antes de 1914, las principales regiones del país, para luego señalar como la 1ra. Guerra Mundial influenció en la vida económica, social y política, y de esta manera tener una idea aproximada de la situación de la sociedad peruana, antes del advenimiento del Gobierno de Don Augusto B. Leguía.

2.2.1 LA REGION NORTE.-

Esta región después de la Guerra con Chile, se caracterizó por haberse consolidado el proceso de concentración de la tierra en la costa norte, cambiando así la estructura de propiedad, a favor de extranjeros inmigrantes y en menor proporción a favor de capitalistas nativos. Asimismo, esta región concentraba la producción azucarera.

Las familias :Grace, Larco, Gildemeister, de origen extranjero monopolizaban la propiedad de la tierra en los Departamentos de la Libertad, mientras que las familias Aspillaga, Pardo y de la Piedra, lo hacían en el Departamento de Lambayeque. Las familias Gildemeister y Larco, por lo menos compraron 16 propiedades en la década de 1890 y adquirieron otras 14 a comienzos del siglo XX (TORP-BERTRAM Op. Cit. pag. 56.)

Las DOS (02) primeras décadas del siglo XX, se caracterizó por una tendencia constante pero gradual, hacia la concentración de la producción de azúcar, en esta región norte en manos de unas 12 empresas importantes; debido en parte al mayor número de adquisiciones de empresas pequeñas, por las empresas dominantes, especialmente focalizadas en el Valle de Chicama (La Libertad); esto hizo que la producción de azúcar en la región norte represente en promedio el 68.4% del total producido en el país, durante 1912-16 (TORP-BERTRAM Op, cit.pag. 61 cuadro 4.2.)

La concentración de tierras, en haciendas azucareras, vino aparejada con la casi desaparición de las tierras algodoneras en los Departamentos de la Libertad y Lambayeque, reduciéndose esta sólo al Departamento de Piura.

Esta concentración de tierras y el desarrollo de haciendas azucareras, generó cambios en las relaciones internas del trabajo de las unidades de producción, generalizándose formas de trabajo asalariado, como respuesta al dinamismo del mercado internacional exigente.

Los flujos crecientes de mano de obra que requerían las haciendas costeñas, se satisficó mediante la migración continua de mano de obra de las comunidades campesinas de los Departamentos de Cajamarca, Piura, Ancash; el mecanismo de inserción al mercado

laboral regional, fue a través de los famosos enganches (mecanismos coercitivos), para mano de obra estacional y formas asalariada para obreros permanentes.

Durante 1901 - 1914, los precios internacionales del azúcar fluctuaron alrededor de 2.25 peniques/Lb. (Augusta Alfageme 1915) y frente a este precio estacionario en el mercado de Liverpool, las haciendas se enfrentaron a DOS (02) graves problemas: el proceso de proletarización y dificultades de transporte, lo que redundaba en incrementos de los costos internos de producción y detrimentos de ganancias.

La 1ra. Guerra Mundial, hizo posible que los precios internacionales incrementemente notablemente, pasando de 3.63 peniques/Lb. a 7.65 peniques/Lb. entre 1914-18, posibilitó obtener excelentes ganancias a los hacendados y superar los problemas internos de alza de salarios y costos de transporte.

Entre 1914-1919, los precios del azúcar se incrementaron en 2.11 veces, en cambio los salarios lo hicieron en 1.58 veces, las exportaciones se incrementaron al doble en volumen (DENIS SULMONT, Movimiento Obrero en el Peru 1900-56, Pag. 38-40 - 1975).

2.2.2. REGION DE LA SIERRA CENTRAL.-

Hasta antes de 1915, la presencia de la empresa norteamericana Cerro de Pasco Corporation, en la región central del país contribuyó a modificar el panorama en lo siguiente. Por un lado se evidencia la acentuación de la monopolización de la producción minera; el capital minero norteamericano se focalizó inicialmente en Cerro de Pasco, comprando los 3/4 del Departamento, esto permitió que el mediano y pequeño capital minero nacional sobre-dinamiso en la zona cercana a Lima.

Por otro lado, el establecimiento de la Cerro de Pasco Corporation, contribuyó a expandir el proletariado y a debilitar los lazos comunales del campesinado acelerando la privatización y desintegración de tierra de comunidades.

La extensión del ferrocarril central hasta la Oroya en 1904 y los ramales a Cerro de Pasco (1904) y Casapalca (1893), permitió el desarrollo del comer-

cio de la zona, permitiendo la gestación de una extensa copa de comerciantes pequeños y medianos, que simultáneamente, con la desintegración de algunas comunidades, proporcionan mano de obra desocupada, y prepararon las condiciones de infraestructura para que entre a operar una empresa minera de producción a gran escala, justamente en período bélico.

Los efectos de la 1ra. Guerra Mundial, al elevar los precios del cobre y la plata, permitió la acentuación de la desnacionalización y monopolización de la producción minera de la región.

Los medianos y pequeños productores se enfrentaron al problema de la elevación de los costos de fletes marítimos, se vieron obligados a dejar de ser exportadores directos, y vendieron su producción a la Cerro de Pasco Corporation, y así se consolidaba la monopolización en la producción minera y a su vez manejar los precios internos de minerales.

Productores nacionales como: Fernandini, Proaño, Mujica, Arias, Marcionelli, se convirtieron en proveedores satélites de la fundación de la Oroya, rol que les satisfacía y que además le permitía obtener beneficios (THORP -BERTRAM -PAG. 119.)

A lo largo de los años de la guerra (1914-1918), algunos terratenientes nativos, a fin de hacer frente a los avances de la empresa norteamericana, tanto en lo referente a tierras como en minas, se realizan expropiaciones de tierras comunales, tal como mencionan Flores Galindo y Pachas (Luchas Campesinas en el Perú: 1900-20).

Al finalizar la guerra encontramos en la región central, incremento del proletariado, mayores luchas reivindicativas, un deterioro de las comunidades campesinas y una expansión de la pequeña burguesía comercial regional, que comienza a exigir caminos favorables en la política económica.

2.2.3 LA REGION DE LA COSTA CENTRAL - LIMA

En esta región predominaba la producción artesanal, la pequeña y mediana producción industrial de consumo inmediato como: alimentos, textiles etc., Los sectores medios estaban representados por los profe-

sionales liberales y empleados públicos y privados.

La ciudad de Lima constituía el centro urbano más grande de todo el territorio además el centro de la administración y de control político.

Lima y Callao, se abastecían de los productos agrícolas de sus valles vecinos, pero no lograba satisfacer su demanda, generando así la importación de alimentos y de productos industriales de escasa y mediana transformación, a la vez incentivado también por el esbozamiento de una Política Económica de tendencia liberal hasta 1918.

Generalmente sin duda una permanente competencia a las nacionales y frenaba su crecimiento. Entre 1915-19, las importaciones de alimentos y productos industriales de ligera transformación a través de la aduana del Callao, representaba un 42% de las importaciones totales.

Las grandes y medianas fábricas que sobrevivieron a la competencia externa, intentaron nuevos mecanismos de explotación a la masa de trabajadores, situación que se agravó durante la guerra, debido al incremento del costo de vida, por la reducción de productos de pan llevar y expansión de la producción de exportación, como azúcar y algodón.

La región de la Costa Central entre 1912-1916, producía aproximadamente un 28.3% de azúcar, concentrados en los valles de Cañete (Santa Barbara) y Paramonga.

Asimismo, la producción de algodón alcanzaba a un 90% de la producción nacional. Al final de la guerra la incipiente clase obrera y artesanos en Lima, se organizaron para responder y exigir sus reivindicaciones como: la conquista de las ocho horas y un comité pro-abaratamiento de las sub-existencias, permitiendo de esta manera la unificación y centralización de la clase obrera.

Las federaciones de tejidos del Perú, la federación gráfica y la federación de choferes, constituía la base del movimiento obrero (ISABEL YEPEZ DEL CASTILLO-JORGE BERNEDO ALVAREZ- La sindicalización en el Perú 1985).

Por otro lado la región central, también concentraba la comercialización y el procesamiento del algodón y textilera.

Desde la 1ra. década del siglo XX, cuando empezó a aumentar el cultivo comercial, las casas comerciales extranjeras (preferentemente británicas), se hicieron más importantes en la comercialización y monopolización de los préstamos agrícolas, sobresaliendo las casas comerciales como: Dúncan Fox, Graham Rowe y Lochetts; también en el control demotadoras y plantas de derivados de aceites y grasas.

El principal comerciante Dúncan Fox, operaba en grandes plantas de procesamiento de algodón en Pisco, Huacho, Tambo de Mora y Lima, a su vez estas plantas conformaban parte integral de sus intereses en la manufactura textil algodónera. Se reconoce también la existencia de haciendas algodóneras de propiedad nacionales que establecieron sus propias demotadoras como: Coloma, Rehder y Cia. en Tambo de Mora, Luis Albisuri en Pisco, M.B. Sayan Palacios en Huacho, lo que indica que los comerciantes extranjeros no llegaron a dominar totalmente la etapa del procesamiento del algodón hasta 1918.

En el terreno político, en Lima funcionaba el parlamento, convirtiendo a la ciudad en un ambiente de actividad permanentemente de movilización política, derivado de la agitación y presiones de los grupos regionales representados en: Los agro-exportadores del Norte, los gamolalistas latifundistas del Sur y la expansión de la burguesía industrial incipiente de Lima.

2.2.4 LA REGION SUR

La economía regional del Sur la producción de lana, fue el sector productivo más importante y que permitió la conformación de una élite económica conformada por terratenientes y comerciantes, que fueron relativamente independientes del resto del país, en cierto modo los vínculos de relación con los demás grupos hegemónicos económicos y políticos se encontraban escasamente desarrollados, por lo menos hasta la segunda década del siglo XX.

La producción lanar, a pesar de no constituir un producto relevante dentro de la economía peruana en general, dada escasa contribución porcentual en las exportaciones; un 7% del total de exportaciones entre 1910-20, es importante su estudio porque el auge y caída de este sector, contribuye a explicar el crecimiento de la desigualdad regional.

Según el anuario del Comercio Exterio 1940, más del 70% de las exportaciones de lanas y cueros del país salían por el Puerto de Mollendo, en tal forma que el comercio de la lana formó la base de la economía de la ciudad de Arequipa, y las fluctuaciones cíclicas del mercado de lanas tuvieron una profunda influencia sobre toda la región Sur.

Las exportaciones de lana pasaron de 3,867 TM., promedio anuales en 1909 a 5,286 TM., en 1919; en donde la producción y exportación de lana de oveja se duplicó su volumen, en cambio la exportación de lana de alpaca se expandió en tan solo 27%, para el período anterior señalado. (Veáse en THORP-BERTRAM 1985-Pag.97 Cuadro 4.7).

La producción lanar de la región correspondía a las siguientes características:

- Encontramos la existencia y expansión de grandes haciendas dedicadas a la producción de lana de oveja en gran escala.

- Los comerciantes se encargaban de la exportación lanar, centralizadas básicamente en la ciudad de Arequipa.

- La forma de producción de esta región contrasta fuertemente con las demás regiones. No se producen grandes inversiones de capital tanto nacional como extranjero y la producción se desarrolla bajo relaciones no capitalista.

Las haciendas que se expandieron sometieron a la masa de trabajadores a formas serviles y semiserviles y no a formas de trabajo asalariado, formándose así un poder terrateniente-gamonalista. El número de haciendas entre 1876-1915, crecen de 705 a 3,219 (KAREN SPLADIN 1874; FLORES GALINDO, citado por BALTAZAR CARAVEDO Pag. 29.), esta cifra muestra el grado de concentración y despojo de tierras sucedido en esta región, antes de 1919.

El comercio de exportación de la lana fue establecido, a través de la integración de pequeños productores ligados al mercado a través del mecanismo del intercambio y por la expansión de las grandes haciendas, que implicaba la incorporación de mano de obra campesina.

La 1ra. Guerra Mundial, provocó algunos efectos económicos favorables, al mejorar los precios de lana en el mercado internacional, algunos productores optaron por el cambio tecnológico, a través de la introducción de maquinarias y técnicas nuevas de crianza y esquila, la que derivaría en un cambio de la organización del trabajo de las haciendas. Resultado de lo anterior, la producción lanar pasó de un nivel de 3,000 TM., antes y después de la guerra.

La introducción del cambio tecnológico, derivó en una serie de conflictos entre las haciendas y los campesinos, dado que se privatizaba las tierras de pastoreo a través de CERCAS. La respuesta campesina a esta situación no se hizo esperar, prueba de ello es que el 40% de las movilizaciones campesinas en el Perú, entre 1911-1920, se producen en la región sur.

El grado de violencia y conflictos campesinos expresa, que es el resultado de los intentos por parte de los terratenientes, por obtener ventajas por medio de la alteración del equilibrio de las fuerzas sociales de la región.

2.3 PRINCIPALES CARACTERISTICAS ECONOMICAS DERIVADAS DEL PERIODO BELICO (1914-18).

Las características económicas derivadas de la 1ra. Guerra Mundial, sobre la economía peruana, se visualizaron mejor si la clasificamos en características inmediatas y características mediatas y de largo plazo.

2.3.1 CARACTERISTICAS INMEDIATAS DE CORTO PLAZO

-El primer año del conflicto, tuvo un efecto negativo sobre la economía de exportación del Perú. La dislocación de los mercados de los países en con-

flicto, las dificultades reales y subjetivas del tráfico marítimo internacional, la escasez de capital europeo para inversiones externas, mas aún este problema venía asociado a las dificultades monetarias que el país enfrentaba. Esta situación provocó una contracción del comercio exterior en 1914, respecto a 1913 (Véase Cuadro Nro. 01).

-La baja inesperada y brusca de los ingresos fiscales, derivados del comercio exterior, lo que generó dificultades de gasto corriente al gobierno y de los compromisos de pagos externos.

-La ocultación de la moneda metálica, especialmente la de oro, dada las condiciones de incertidumbre y especulación económica y política. Este fenómeno debilitó la vida mercantil del país, disminuyendo las transacciones económicas y comerciales internas y excesos de retiros bancarios y bajas de las cotizaciones de acciones de algunas empresas.

-La suspensión del crédito interno y la súbita exigencia de pago de las deudas comerciales con el fin de obtener dinero inmediato.

-La adopción de una serie de medidas de política-económica equilibradoras de tipo fiscal y financiero por parte del gobierno provisional del Coronel Oscar R. Benavides, esta medidas se resumían en: moratoria de las deudas bancarias, legislación bancaria sobre la exportación del oro, plata, cobre, legislación sobre artículos de primera necesidad, emisión de cheques circulares, reducción del gasto público e incremento de las fuentes fiscales.

2.3.2 CARACTERISTICAS MEDIATAS Y DE LARGO PLAZO

- En el año siguiente del estallido del conflicto bélico, la mayor necesidad de recursos estratégicos como: cobre, petróleo, el azúcar, y el algodón como parte de la economía de guerra estimularon la demanda externa de estos productos, la consecuencia final del incremento de la demanda internacional, fue que el valor de las exportaciones se duplicó entre 1915-18 (Véase Cuadro Nro. 01).

- El incremento desacostumbrado de los precios de los productos de exportación de los mercados internacionales modificó la estructura de la economía de exportación del Perú, incentivándose la producción de materias primas inicialmente y en años posteriores los productos agrícolas: como azúcar y algodón hasta 1920, donde fueron desplazados por la creciente movilización de la exportación de minerales.

- La Guerra Mundial, permitió también una mayor concentración y cambio el rol del capital extranjero en la economía de exportación a favor del capital norteamericano. En 1914, el monto de inversiones directas Yanquis a sectores productivos era de US\$ 13 millones, al final en 1919, alcanza a US\$ 111 millones, de esta forma rompe con la hegemonía del capital inglés en el Perú.

- Los beneficios generados por la coyuntura favorable de la guerra fue muy desigual, las grandes ganancias obtenidas por la clase propietarias contrasta con el deterioro de las condiciones de vida de los asalariados y no asalariados, los incrementos nominales de salarios no correspondió al nivel de inflación provocada por la guerra (Véase Cuadro Nro. 2).

- La 1ra. Guerra Mundial, logró influir en el manejo de la política impositiva. Las exportaciones crecen mas rápidamente que las importaciones que a veces se estancan. A partir de 1916, los impuestos a la exportación aumentan y se ubican entre el 20 y 30% de los ingresos fiscales mientras que las importaciones reducen su participación tributaria a tan solo el 18% de los ingresos públicos (EXTRACTO ESTADISTICO DEL PERU, 1938-Pag. 402).

2.4 ORIENTACION DE LA POLITICA ECONOMICA HASTA 1919

La política económica esbozada y aplicada por el gobierno hasta 1919, era de corte liberal; en donde el grupo político hegemónico " Aristocrático " tenía como objetivo devolver a la Nación su tradicional prosperidad", en base al resurgimiento de la producción de productos primarios de exportación, dado que el Perú gozaba de una gran variedad de recursos naturales, cuya explotación se justificaba por la demanda y precios mundiales existentes; pero el problema central radicaba en la ausencia de capitales nacionales y la necesidad de garantía que alienten la necesaria confianza del capital extranjero.

En este sentido se sostenía que la iniciativa pública y privada deberían de hacer coincidir esfuerzos sin entrar en detalles específicos; la iniciativa privada y pública debería hacerse cargo de la agricultura, en cambio el capital extranjero desarrollaría la minería, actividad que por su riesgo, nivel tecnológico y exigencia de capital era poco apta para ser desarrollada por los productores nacionales.

Asimismo, los elementos dirigentes de la República Aristocrática sostenían que el Perú conformaba parte de la civilización occidental y por lo tanto, el progreso económico y social dependía en la medida, que nuestra sociedad se asemeja al modelo representado por los países avanzados por Europa y Estados Unidos; es así como las ideas liberales y evolucionistas tuvieron eco en estos dirigentes del país y circunscribieron al Estado a una función estrictamente conservadora y orientadora, sin ninguna responsabilidad y medios para esbozar una estrategia de un determinado tipo de sociedad.

Fese a las metas definidas, era de consenso bastante amplio sobre los pasos que el Perú tenía que dar en su marcha hacia la prosperidad y en término de expectativas, existían las siguientes ideas (FELIPE PORTACARRERO " Ideología, Funciones del Estado y Políticas Económicas" PERU: 1900-1980.)

- I) Irrigaciones en la Costa para expandir la frontera agrícola de productos de exportación agrícola.
- II) La minería de plata y cobre sería la legítima heredera de las riquezas del guano y del salitre.
- III) La necesidad de impulsar el desarrollo vial, con el propósito de reducir costos de fletes y transporte; existir especial urgencia por la construcción del ferrocarril a Pucallpa que abriría la puerta de la Amazonía.
- IV) Fomentar la emigración, dado que el Perú era todavía un país infrapoblado, y que para el crecimiento de su economía era indispensable mano de obra.

En virtud de lo anterior, para la República Aristocrática el atraso tecnológico del país, la

estrechez de sus mercados y escasez de capitales necesariamente volcaba al Perú a centrar sus energías en materias primas; esto se refleja que el problema se reducía a exportar la mayor cantidad de recursos naturales en menor tiempo posible.

Por otro lado, las funciones atribuidas al Estado era de : preservar el orden y la seguridad interna y externa, en Estado de orientar los agentes económicos y parasitar a la economía privada. El Estado debería ser austero y pequeño.

A fines de 1910, se tenía un Estado muy pequeño, cuyos egresos son menos de la mitad de las exportaciones y cuya base tributaria es sumamente regresiva; siendo los impuestos a la importación y consumo de artículos de demanda inelástica, las que mas contribuían a los ingresos fiscales (Ver Cuadro Nro. 03).

El nivel y estructura del arancel estaban fijados de acuerdo a un criterio oficialista de aumentar los ingresos, dado que los impuestos a la importación eran los mas fáciles y baratos de cobrar.

También existía la idea generalizada que el monto y estructura de la carga tributaria se debería basar, sobre el consumo popular superfluo y no sobre impuestos a la propiedad y renta. En este sentido el alcohol, tabaco, opio, deberían ser objeto de fuertes impuestos.

En lo que respecta a los gastos, los relacionados con el mantenimiento del orden y la administración estatal, son los que absorben alrededor del 4/5 del gasto, durante 1900-1915 (Ver Cuadro Nro.04).

En lo relativo al sistema financiero, este se caracteriza por su embrionario desarrollo y con fuerte presencia del capital financiero extranjero, basicamente de origen inglés. La actividad exportadora era la mas favorecida en el crédito bancario además de las habilitaciones hechas por casas comerciales.

Al elevarse los costos de producción internos desde 1910, el sistema financiero colabora con la expansión de monopolios de propiedad agrícola azucarera a favor de extranjeros. A fines del siglo XIX,

existían unos 100 ingenios de azúcar, hacia fines de 1920, se reducen a la mitad (EXTRACTO ESTADISTICO DEL PERU 1923)

CAPITULO III

LA POLITICA ECONOMICA DURANTE EL ONCENIO 1919-30

En el régimen de Leguía, las expectativas en torno al crecimiento económico del país no hay cambios significativos, respecto a la República Aristocrática, siguen vigentes las ideas que la viabilidad de progreso del Perú, radicaba en las grandes irrigaciones, desarrollo de la minería, mejoramiento y expansión de la infraestructura vial; asimismo la participación del capital extranjero se consideró prioritario para acelerar el progreso.

En líneas generales, la política económica implementada durante el Oncenio se caracterizaba por su corte intervencionista a través de la expansión del gasto público, promotor del sector privado, esta política responde a la nueva lógica económica imperante, resultado de la ascensión y hegemonía del capital norteamericano, después de la 1ª Guerra Mundial, bajo la forma de capital productivo o financiero, se constituyó en el aliado principal del sostenimiento de la política económica de Leguía.

3.1 ORIENTACION Y ESTRATEGIA DE DESARROLLO

La política económica de Leguía, estaba orientada a seguir sustentando al desarrollo económico del país, en función de la economía de exportación; esta vez se priorizaba la producción y exportación de productos mineros, petroleros y en forma secundaria los productos agrícolas, es decir se pretendía seguir una estrategia de desarrollo, en base a la modificación y expansión de la estructura del Comercio Internacional.

En este sentido la inversión extranjera (preferentemente) de origen norteamericano, penetra rápidamente bajo la forma de capital productivo en sectores minero, petróleo y en menor medida en la Industria y Banca; como una respuesta a la exigencia de dinamismo del capital industrial norteamericano.

Esta estrategia de desarrollo respondía a la nueva división internacional del trabajo post-bélica, tendiente a especializar a los países latinoamericanos y a nuestro país en extracción de productos primarios para la exportación.

La modificación de la estructura productiva del país a través del capital norteamericano permitió la cristalización definitiva de la característica de denominación económica capitalista, como en la organización en gran escala de "Enclave Económicos" controlados y administrados directamente por el capital norteamericano, en base a la formación de unidades de producción de gran escala y el uso de tecnología de punta.

Entre 1919-29, la inversión extranjera en el Perú ascendió a US\$ 586 millones, en donde el 71.3% procedía de EE.UU. frente al 14.5% de origen inglés, básicamente en sectores de servicios y comercio (I.C. BERTRAM: Development Problems in Export Economy, a Study Of Domestic Capitalistst, Foreign Firm And Government In Peru: 1919-30.)

La inversión de capital norteamericano, permitió también, sustituir el mercado de las exportaciones peruanas; el mercado de Londres básicamente de productos agrícolas fue reemplazado en importancia por el mercado de minerales de Nueva York.

Durante el período de 1919-1930, la estructura porcentual de los ingresos por exportación fue modificada, observándose un mayor peso porcentual de las exportaciones mineras en desmedro de las exportaciones agrícolas (Ver Cuadro Nº 05).

En el período Leguista se comienza a desarrollar con ímpetu la función de un Estado intervencionista, regulador y promotor de las actividades económicas financieras; la racionalidad económica implícita de la política económica era contribuir sobre la velo-

cidad del desarrollo y a la mejor distribución de los recursos fiscales, la escasa integridad territorial e infraestructura productiva, que constituían los principales limitantes del desarrollo económico del país en los años 20.

La estrategia de desarrollo Leguista, en el frente interno llevó a lo siguiente: La democratización política y el fortalecimiento de la clase social burguesa, en base al deterioro de todos los mecanismos de control económico y político que ostentaban los civilistas.

En 1920, se elabora una nueva constitución política, que permite la renovación del Poder Ejecutivo y Legislativo cada CINCO (05) años, rompiendo así los tercios y la perpetuidad civilista.

El carácter progresivo de la renta y la prohibición de crear monedas fiduciarias, el establecimiento de las legislaturas regionales fueron duros golpes para la Aristocracia Agroexportadora y el capital inglés. El debilitamiento esperado de los terratenientes, contribuyó a generar mayor representatividad de la pequeña y mediana burguesía limeña y provinciana.

La mayor intervención y presencia del Estado en la Economía se reflejaba en el expansivo gasto público y su vasto programa de Obras Públicas como: vías de transporte, irrigaciones, instalaciones portuarias y modernización de los cascos urbanos de la capital y ciudades importantes del país, que permitió una gran movilización de factores productivos y una expansión del Comercio Internacional Regional y especialmente creando nuevas formas de articulación económica entre la Sierra y la Selva.

Para llevar a cabo la política de gasto público expansivo, Leguía tenía como fuente de financiamiento importante, al capital financiero norteamericano. En 1929, la deuda pública externa ascendía a US\$ 111 millones, solamente con EE.UU. y representaba el 77% de la deuda externa total del Perú.

Los servicios que en 1920 llegaban a 2.63 del Presupuesto de la República, a fines 1930, representaba el 21% del Presupuesto Fiscal (ANIBAL QUIJANO "Imperialismo, Clases Sociales, Estado en el Perú: 1890-1930 - Pag. 92.).

3.1.1 LINEAMIENTOS DE POLITICA DEL ONCENIO

En el discurso que hiciera Leguía, al agradecer la proclama de "Maestro de Juventud", que le hiciera en 1918, la Federación de Estudiantes del Perú, se puede precisar en forma definida los lineamientos de política, que intentó orientarse a la Patria Nueva: (AUGUSTO B. LEGUIA, Discursos, Mensajes y Programas. Ed. Garcilazo, Lima, 1924 - Tomo II - Pag. 141-142.)

- Matar al hombre de las clases menesterosas (....) salvar la desesperación de la clase media, de esa que tan extraña a la tierra como el capital, pero inducida al yugo del trabajo, sobre el mostrador o sobre el bufete, y urgida por su posición o consumo ineludible, padece como el proletario, en el abandono y la miseria"

- Aproximar el oriente a la capital (....) construir el ferrocarril al Huallaga" .

- Emancipar a las regiones del centralismo limeño" .

- Ensanchar, estabilizar y superponer a todos los créditos, el crédito del Estado " .

- Intensificar la Defensa Nacional" .

- Devolver a los contribuyentes sus aportes al Estado (....) en grandes establecimientos reproductivos; en colosales empresas de irrigación, cultivos, viabilidad y circulación".

En estos lineamientos de política, Leguía deja traslucirla intención de lo que sería su política económica; golpear fuertemente hasta debitar a la clase Aristocrática, culpable directa de la situación de atraso del país, miseria de masa trabajadora y estancamiento económico y social de la clase media, es decir se presenta como portador de una Sociedad Progresista, Reformista, a través de una política democrática formal.

Asimismo, refleja claramente la actitud intervencionista y regulador del Estado en actividades económicas y seguridad nacional, contribuyendo así a una mayor equidad y clima de paz de la Sociedad Peruana.

Leguía a través de estos lineamientos de política, expresa que debería ser el Estado, quien asuma el rol de invertir en la construcción de la infraestructura productiva básica; adecuarla para generar economías externas, disminuir las disparidades económicas entre la capital y regiones del país. El gasto público, en grandes inversiones y gastos en Defensa aparece como el principal mecanismo de un Estado intervencionista y promotor.

3.2 PROGRAMA DE GOBIERNO

El programa de gobierno de Leguía, concebía que el Estado debería sumar esfuerzos en organizar y reforzar la Economía para orientarla a la exportación y sentar las bases para el impulso y desarrollo de la industria nacional, bajo un marco arancelario y cambiario proteccionista.

En 1920, Augusto B. Leguía, siendo ya Presidente, en su mensaje dirigido al Congreso expresa lo siguiente "...El Perú atraviesa una época feliz, que es nuestro deber utilizar con grandes alientos, pero con juiciosa previsión. Esto es lo que aconseja que nos desvelemos en la creación productiva. Esa es la norma del Gobierno.

Ese empeño que pone en su acción. Si logramos realizarlo, el Perú habrá triunfado cuando sobrevenga el inevitable descanso en el valor de nuestros artículos exportables; el aumento de su producción compensará aquella baja con creces y el continuará capitalizándose a la par que el Fisco robusteciéndose sus ingresos en forma progresiva y abundante" (DISCURSO DE LEGUIA ANTE EL CONGRESO - 1920 - Pag. 20.)

Aquí Leguía, nos estaba planteando un modelo económico en base al incremento del stock de capital, el impulso de la industria y diversificación productiva del país, esto aseguraría un desarrollo económico sostenido, que podría compensar los desbalances externos coyunturales y originados por el comercio exterior. Asimismo, al resultar reelegido y reasumir la Presidencia de la República del Perú, Leguía pronuncia su discurso el 12 de Octubre 1924, señalando:

" Entre nosotros tiene capital importancia la política económica con una clara comprensión de

nuestro porvenir; ofrezco desarrollar simultáneamente, la producción, la industria, el comercio y multiplicar las vías de comunicación. Acrecentaré el número de nuestros habitantes rehabilitado al indio, atrayendo la emigración de razas fuertes, saneando las ciudades y combatiendo el flagelo de enfermedades endémicas".

" Para estimular la producción necesitamos aumentar los cultivos y para ello se irrigarán las tierras eriazas de la Costa en proporción que, por lo menos duplique las zonas en actual producción. Además entregaremos al trabajo mediante arreglos que respeten todos los derechos, esos enormes latifundistas, que solo constituyen las fortunas imaginarias de unos cuantos y que repartidos inteligente, pueden permitirnos realizar mi anhelado ideal de hacer de cada peruano un propietario rural".

Se concibe que, la política económica, como instrumento clave en la reasignación de los recursos escasos y en la reorientación de las actividades productivas. Se consideraba indispensable el incremento de la frontera agrícola, vía irrigaciones costeras para incrementar la producción agrícola, necesaria para generar el impulso en otras actividades productivas; el país necesitaba de mayor producción de bienes, salarios y de insumos agroindustriales. En cuanto al problema de escasez de mano de obra se recomienda la inmigración.

" Respecto a la minería señala: "Impulsaré el desarrollo minero abriendo al comercio al mundo, zonas inexploradas y de tan fabulosa riqueza como las de Pataz, Castrovirreyna, Ancash y Otros....La industria de hierro y del carbón serán implementadas en gran escala".

" En materia económica es preciso trabajar mucho para que se forme el capital nacional que es la base de la sólida autonomía. Somos tributarios del capital extranjero indispensable aun para construir nuestros ferrocarriles, para hacer el saneamiento de nuestras ciudades, para irrigar nuestras áridas costas, pero esto corresponde a una transitoria etapa de nuestro progreso que conduce forzosamente a la futura independencia".

En este párrafo Leguía, nos revela su espíritu reformador, progresista, nacionalista. Considera que la participación del capital extranjero, es indispensable pero transitoria, mientras el país logre for-

mar una base productiva sólida, que le permita generar su desarrollo autónomo. Finalmente en su discurso presidencial Leguía agrega:

" Somos y seremos siempre un pueblo exportador de materia prima, por consiguiente hay que realizar una previsora política para atraer un pago de ellas, el dinero de las arcas extranjeras a fin de aumentar nuestras reservas y disminuir el precio de la vida".

Seguidamente: "Sintetizando, pues, proclamó la necesidad de hacer una política económica de cultivo intenso de la tierra y de ensayo fabril". (AUGUSTO B. LEGUIA-"Patria Nueva, collecciones de Discursos" Ed. Cahuide II -Lima 1927 Fag.51-53.).

En forma resumida, el programa de Gobierno consideraba que debería ser el Estado quien asuma el rol de invertir en la infraestructura productiva básica generando las bases propicias de economías externas, la participación del capital privado nacional y extranjero, explote y desarrolle la minería, se modernizaría y expandiría la economía en base al gasto público.

3.2.1 MEDIDAS DE POLITICA ECONOMICA

Específicamente, en lo referente a las medidas de política económica sectoriales, contempladas en el programa de Gobierno del Oncenio, durante el período 1919-30. Se puede resumir en los siguientes puntos:

3.2.1.1 LA CENTRALIZACION BANCARIA, LA POLITICA CREDITICIA Y LA ESTABILIDAD DEL TIPO DE CAMBIO

La creación del Banco Central de Reserva, data del 09 de Marzo 1922, su finalidad consistía en regular el sistema crediticio y el monopolio de la acuñación de monedas y emisión de billetes.

El Banco Central de Reserva, tenía también la tarea de emitir en forma exclusiva billetes con respaldo de oro y realizar operaciones de descuento, con fines agrícolas, comerciales e industriales.

En 1928, se creó el Banco Hipotecario con la finalidad de facilitar crédito a pequeños y medianos agricultores e industriales.

Con las medidas anteriores se evidencia la limitación de la autonomía de los bancos privados establecidos. El Gobierno Central intentaba ampliar los mecanismos de crédito, a través de una política crediticia que combinada la presencia de un Estado promotor, con el intento de una centralización financiera.

Asimismo, se favoreció la expansión del capital financiero foráneo, así en 1920, empezó a funcionar el Banco Anglo Sudamericano y en 1925, el National City Bank de origen norteamericano, con capital inicial de 200,000 L.P., un tercer Banco, el The Royal Bank Of Canada, con capital de 200,000 L.P., los dos primeros Bancos se instalaron en Lima, el tercero se dirigió a la Costa Norte, con sucursales en Piura, Chiclayo y Trujillo.

Por otro lado la política bancaria pretendía sostener una relación estable entre el sol y el dólar, con el propósito de beneficiar a los industriales y de incentivar a los exportadores agrarios. Las variaciones moderadas en el tipo de cambio respondieron a las fluctuaciones del sector externo y nivel de reservas, en donde los flujos de préstamos externos a partir de 1924.

3.2.1.2 LA POLITICA TRIBUTARIA Y ARANCELARIA

Las actividades económicas que fueron fuertemente tributadas, especialmente las de exportación y los grandes negocios de capital británico instalados en la industria.

La 1ra. Guerra Mundial, permitió fortalecer el erario nacional, se aprovechó esta coyuntura para gravar a la colectividad, alcanzando los ingresos fiscales en 1919 a Lp. 5'169,147.

En el Oncenio, se crearon mas impuestos y contribuciones que en 100 años de vida republicana; 29 impuestos a partir de los reajustes en tasas a las existentes; generando ingresos fiscales en 1929, la

suma de 200 millones de soles, es decir si en 100 de vida republicana se había cuadruplicado los impuestos, en el período de Leguía se incrementó a un ritmo de 40% por año (ALEJANDRO RABANAL, Veáse en las Crísis Económicas en la Historia del Perú - Editado HERACLIO BONILLA- Lima 1986.)

El recuento histórico y legal, en torno a la política impositiva es el siguiente:

En la constitución de 1920, se estipula que la contribución sobre la renta fuera progresivo y 1926 con la Ley Nro. 5574, se establece la progresividad de la renta líquida mayor de Lp. 3,000 al año, en una escala que oscilaba entre el 2% y 6% a un nivel de renta superior de 15,000 Lp./año. Además, también se estipulaba el aumento de la contribución sobre la renta del capital movable, se modificó y subió, la tasa de derecho a las exportaciones minerales, gravan a los sueldos y salarios, emolumentos y asignaciones por servicio para un nivel superior a Lp. 1,000 al año.

En lo que respecta la imposición al consumo interno de productos industriales y salas de juego. Entre 1925-30 se agravó fuertemente, con el propósito de incrementar los ingresos fiscales y compensar así la disminución del flujo de préstamos externos.

Se establecieron monopolios de algunas industrias y comercio mediante los establecimientos de estancos de: fósforo, sal, petróleo, naipes, etc.

En lo que respecta a la política arancelaria; en 1920 fue aprobada una nueva tarifa de aduanas, en donde se adopta el sistema de clasificación de Bruselas y se elaboró un código de aduanas.

En 1922, a través de la Ley Nro. 4679, se modificó algunas imperfecciones detectadas en sistema tarifario, estas modificaciones mostraban una tendencia o sesgo al proteccionismo de la industria nacional, la que se complementa con la creación del impuesto Ad-Valoren sobre la importación de vinos, bebidas, automóviles y caruajes.

Asimismo, en 1928, se elevó al 12% el impuesto adicional sobre derechos de importación y en 1929, se reorganizó el sistema aduanero de la repúbli-

ca, elevándose las tarifas y así mejor el saldo comercial, con el objetivo de evitar la desvalorización de la moneda nacional.

En el aspecto administrativo del comercio exterior, se asumió la administración directa de la Compañía Peruana de Vapores, por intermedio de la Superintendencia General de Aduanas en el año 1929.

3.2.1.3 LA POLITICA DE FINANCIAMIENTO EXTERNO.

Con el régimen de Leguía, se inicia la política de los grandes empréstitos externos en el Perú. La modalidad de las operaciones de crédito externo, se realizaron poniendo como garantía las rentas de obras o proyectos que se financiaban, rentas de algunas empresas públicas; lo que implicaba que finalmente el control y propiedad real de ciertas Empresas Públicas quedaban en manos de prestamistas asociadas.

Esto en realidad significaba cierta desnacionalización de propiedades públicas y la constante presión de agentes externos en las decisiones de la política económica del país.

En 1922, se obtiene préstamos con la finalidad de cancelar deudas anteriores por US\$ 2'500, contraídos con Guaranty Trust Co. de New York, de igual forma otro préstamo por US\$ 1'250, Shroder & Co. Baring Brother de Londres. El primero estuvo garantizado con rentas provenientes del petróleo y el segundo con rentas del guano.

Entre 1924-26, para cumplir con las leyes de obra de saneamiento, planteadas en 1920 y cancelación de deudas contraídas para el financiamiento de los presupuestos públicos 1922-24; y así como para atender gastos del Estado en Irrigaciones y Ferrocarriles, se emiten series de bonos por un valor de US\$ 25'000,000 y sean colocados básicamente en el mercado de New York.

Asimismo, aprovechando las bondades del mercado financiero internacional, se emiten las series de bonos conocidos como el Empréstito Nacional Peruano, por un monto de US\$ 100'000, con el propósito de reti-

rar del mercado internacional los bonos ya vencidos y la creación de un fondo de oro que permite la estabilidad de la moneda nacional y continuar las obras públicas en ejecución en el Puerto del Callao.

Mucho se habla del método de la realización de los empréstitos durante el Oncenio, pero a decir verdad en conjunto la modalidad de concentración de los préstamos externos desafiaron o contradijeron los preceptos de la ciencia financiera, ya que estos se destinaron: A obras improductivas, amortizar deudas pendientes y saldar deficit presupuestales.

Asimismo, se trató de asegurar el cumplimiento de los servicios de la deuda con la garantía de los ingresos del Estado, llegando a no modificar las rentas afectadas mientras existieran bonos pendientes de las operaciones; estos sin lugar a dudas reflejaban ciertos sometimientos a las decisiones y evolución de las economías o países prestamistas que en el caso nuestro se reducían a Estados Unidos.

En el anexo Nº 01, se muestra en términos comparativos la evolución de los montos de préstamos concedidos al Estado Peruano, durante el período de 1922-29.

Los préstamos evolucionan correlativamente a los montos de gastos en Obras Públicas, y en muchos casos, superan a los presupuestos de gastos en obras de fomento, lo que nos da una clara idea del papel que jugó el capital financiero, básicamente norteamericano, en la consolidación de la política económica de Augusto B. Leguía.

Asimismo, en dicho anexo se muestra el servicio de la deuda, tanto externa como interna, evidenciándose que a partir de 1927, el servicio de la deuda crece sustancialmente, inclusive supera a los gastos en obras públicas, esto en la antesala de la crisis económica financiera mundial, lo que indudablemente limita el continuismo de la política económica expansiva del Leguismo.

Con respecto al costo del servicio, implicaron un margen pronunciado de onerosidad o de carestía, dado los altos cobros por intereses, descuento de colocación, reintegro de gastos, comisiones, realizado por las entidades financieras intermediarias.

3.2.1.4 LA POLITICA DE INVERSIONES EN OBRAS PUBLICAS.

La expansión de la red vial y ferroviaria, mejoramiento de instalaciones portuarias, saneamiento y obras de irrigación, tenían como finalidad interconectar la serie de pueblos con ciudades, para ampliar el mercado capitalista a nivel nacional, reducir costo de producción, el impulso de ciertas industrias focalizadas en regiones, del mismo modo las irrigaciones incrementaría la frontera agrícola y la oferta de productos agrícolas para el mercado interno y externo: todo esto redundaría en incrementar la producción, nivel de ingreso y empleo en el país.

En 1920, se establece la Ley de Concripción Vial, popularizada como Cooperación Vecinal, mecanismo coercitivo, mediante el cual se estipulaba que todos los ciudadanos comprendidos en la edad de 18-60 años, están obligados a trabajar a favor de la Construcción del Sistema Vial Peruano (carreteras importantes y caminos vecinales), por un período promedio de 18 días al año.

El ciudadano podría librarse de esta Ley, mediante un pago monetario compensatorio y por esta razón que las familias de bajos ingresos, básicamente comunidades del Perú, vieron rendir en tiempos republicanos el tributo de trabajo, conocido en épocas de la colonia, como MITA. Con la cooperación vecinal y la ayuda fiscal, se construyeron aproximadamente 18,000 Km.

La extensión sustantiva de carreteras y caminos implicaba el debilitamiento de las formas de producción no capitalistas, al facilitar la circulación de mercancías y ampliar los mercados locales y regionales.

En lo que respecta en la construcción de ferrocarriles, estaban orientados a integrar los centros de producción minera y los puertos del litoral mas cercanos. Cabe señalar que mientras que en 1920 la producción minera era de Lp. 9'324,160. en 1928 alcanza la cifra de Lp. 32'248,536; pero a pesar de eso, es el petróleo el principal recurso que guiaba la ruta del ferrocarril.

Asimismo, en el mensaje ante el Congreso de 1920, Leguía señaló " El desarrollo de la industria

petrolera en el país se va haciendo mas intenso, debido al descubrimiento de numerosos e importantes yacimientos en los distritos de Puno, Azángaro, Huancané, Cuzco, Cahuas, Espinar, Santa, Iquitos, Cerro de Pasco y Sandia" (BONILLA-RABANAL op.cit.Pag.195-196.)_

3.3 EVOLUCION MACROECONOMICA DE LA POLITICA ECONOMICA.

Para comprender la magnitud del rol que jugó el Estado en la Economía durante el Oncenio, vamos intentar describir escuetamente la evolución de algunas variables macroeconomicas y algunos aspectos de política sectorial tales como: El Gasto Público, Comercio Exterior y Deuda Externa.

3.3.1. EL GASTO PUBLICO.

Durante el Oncenio, el gasto público además de incrementarse en forma sostenida, muestra un cambio en su estructura respecto a gobiernos anteriores. Entre 1920-30 los gastos públicos aumentan en términos constantes (Precio de 1920), de 8.4% de promedio anual (Ver cuadro Nro. 6).

Este incremento se reporta mas o menos en forma homogénea entre los distintos pliegos presupuestales, con la excepción del pliego de Fomento y Obras Públicas, comprendía la Sub-direcciones o Sub-sectores siguientes: Fomento, Agricultura, Ganadería, Minas y Petróleo, Salubridad y Aguas e Irrigaciones.

Las cifras nominales del Gasto Público por Ministerios efectuados durante el Oncenio, se pueden apreciar su evolución dentro de un espacio histórico mas amplio que va desde 1900-29, y tal conforme se expone en el cuadro Nro. 7.

En 1918, el pliego de Fomento de Obras Públicas tenia una asignación presupuestal de 7.4% sobre el Presupuesto General de la República (Extracto Estadístico 1933), participación que aumentó entre 1919-30, a un promedio del 11.9%; alcanzando su nivel mas alto en 1921 con el 14.6% y su nivel mas bajo en 1927 con el 10.8%, básicamente debido al agotamiento y nulidad de acceso al crédito y préstamos externos (Cuadro Nro. 8).

Asimismo, teniendo en cuenta los rubros de Ingresos y Egresos del Presupuesto Público, según los Anexos Nº 2 y 3, se observa que los Gastos Públicos en 1919 alcanzó a Lp. 6.6 millones, luego para 1924 se duplica a Lp. 12.9 millones; en 1928 alcanza su nivel mas alto con Lp. 28.9 millones y posteriormente caer en Lp. 16.5 millones y Lp.14.8 millones en los años 1929 y 1930 respectivamente, ello debido a restricciones en el financiamiento externo, derivada de la gran depresión económica del sistema capitalista, al reducirse ostensiblemente.

El monto total invertido en Obras Públicas durante el Oncenio, según Capuñay Mimbela alcanza a la suma de S/. 373'000, millones que convertidos a Lp. a precio de 1930 representa Lp. 37.3 millones. La distribución de dicha inversión se puede apreciar en el cuadro Nro. 9, en donde destacan en importancia: Inversiones en Carreteras y Caminos con el 28.8%, por Obras en Ferrocarriles con el 23.5%, Irrigaciones 11.7%, Fuerzas Armadas 10.0% y Saneamiento 9.8% .

Con las cifras mostradas, fácilmente se aprecia que Leguía hizo suyo el Proyecto de la República Aristocrática, solo que agregó la consolidación de la función promotora del Estado y ampliación de actividades económicas a través del mercado, que se fortalecía al patrocinarse importantes conjuntos de obras públicas, que generaron demanda efectiva, especialmente en centros urbanos.

En lo que respecta a las Fuentes de financiamiento del gasto público durante el Oncenio, encontramos que correspondieron a los siguientes: Impuestos, Deuda Externa y Rentas provenientes de los dominios y Servicios del Estado.

En primer lugar, los impuestos constituyen fuente importante de financiamiento del Gasto Público de Leguía, especialmente en la primera etapa de Gobierno y en el período de aguda restricción a fuentes externas.

En el Oncenio, en lo que respecta a impuestos directos o indirectos, estos crecieron tanto en números y tasas.

Los impuestos desde 1919-1927, mostraron una tendencia declinante en el financiamiento del Presupuesto General de la República; éstos no podían crecer al mismo ritmo del gasto público, asimismo las fluctuaciones del sector externo de la economía, especialmente la caída de exportaciones agrícolas, tuvo efectos que mermaron la captación de impuestos.

En 1919, los impuestos totales financiaban el 79.4% del Presupuesto General de la República, para 1922 cae el 59.1% y en 1927 al 37.5% del Presupuesto General de la República. Esta caída se observa tanto en el rubro de impuestos directos e indirectos (cuadro Nro. 10).

El hecho que los impuestos directos, caigan rápidamente, nos indica que la tasa progresiva del impuesto a la renta no tuvo mayor éxito sobre la estructuración impositiva y las finanzas públicas, desde 1919-27 hay un permanente deterioro de la participación porcentual de los impuestos a la renta dentro del financiamiento del presupuesto general de la república.

Esto sugería dos cosas: las ganancias empresariales caen continuamente y de otro lado expresaría que existe una clara evasión del impuesto a la renta.

La contribución de los impuestos dentro del presupuesto general de la República recupera en los años 1929 y 1930 ello por razones ya conocidos de reducción de las operaciones de crédito, especialmente de origen externo. Cabe señalar justamente en los mencionados años el Presupuesto General de la República, cae drásticamente en 43% y 49% respecto al presupuesto de 1928.

Otra fuente de financiamiento que contó la política del gasto público de Leguía, fue la renta proveniente de dominio del Estado y Servicios Públicos. Las rentas de dominio, derivan de la renta de tierras de las Obras de Irrigación, Compañía administradora del guano, venta de terrenos de fundos y Urbanizaciones, utilidades de las Instituciones financieras y monetarias del Estado.

Las rentas de los servicios públicos eran tales como: pagos por asistencia públicas, correos, depósitos públicos y pensiones de instituciones públicas, peajes, telégrafos, etc.

Estos ingresos constituyeron en términos promedio un 8.9% de los ingresos totales del gobierno durante 1919-30, con oscilaciones que van desde 12.3% en 1919 al 4.0% en 1927. (cuadro Nro. 10), con estas cifras claramente se puede comprobar que su participación dentro del financiamiento del Presupuesto General de la República fue marginal, oscilante.

Finalmente las operaciones de crédito, constituyeron otra fuente del Presupuesto General de la República y que sin lugar a dudas fue la llave que abriría las puertas del financiamiento de grandes programas fiscales.

Estas operaciones de crédito en 1919, significaron un 5% del total de ingreso del Gobierno, a 1924 ya representaba la cuarta parte del presupuesto, en 1926 alcanza a 43.9% y llega a su punto mas alto en 1927, en un 57.5% del total de ingreso del Gobierno. En el año 1929 bajo a niveles de 1913 y en 1930 apenas alcanzó un 10.2% cifra casi similar a las rentas de dominios y servicios del Estado y también ligeramente inferior al de impuestos indirectos (Cuadro Nro.. 10)

En líneas generales de los datos, observamos la rápida expansión del gasto del Estado financiado por crédito a partir de mediados de la década del 20; precisamente cuando comienza aflojar y perder importancia el sector externo de la economía, esto de alguna manera tuvo efecto sobre la demanda local, que permitió en cierta forma impulsar la producción interna sustituta de las importaciones (I.G.BERTRAM DEVELOPMENT PROBLEMS IN EXPORT ECONOMY, A STUDY OF DOMESTIC CAPITALIST, FOREIGN FIRM AND GOVERNMENT IN PERU, 1919-30 PAG. 47).

3.3.2 EL COMERCIO EXTERIOR Y TIPO DE CAMBIO.

Durante el período del Oncenio, el comercio exterior de la economía peruana se caracterizó por lo siguiente: La evolución errática tanto de las exportaciones, de tal forma que los vaivenes de este sector condicionaba la estabilidad del tipo de cambio de US\$ por Libras peruana, especialmente cuando el crédito externo escaseaba.

Una segunda característica del comercio exterior de los años veinte, sin lugar a dudas lo consti-

tuye el cambio de la estructura relativa de la canasta de bienes de exportación; las exportaciones mineras (cobre, petróleo) desplazan en importancia en cuanto a ingresos de divisas a las tradicionales exportaciones agrícolas (azúcar, algodón, caucho).

Asimismo, ello implicó que el mercado de New York, desplaze también al mercado de Londres, tanto para las exportaciones e importaciones.

La historia referente al comercio exterior durante los años 20 puede ser resumido en 3 períodos claramente definidos:

I) PERIODO 1919-21: Caracterizado por la finalización ----- del boom exportador derivado de la primera guerra mundial, que a su vez acompañó una política interna inquietante y una inflación doméstica.

Este período culmina con una caída de los precios mundiales de productos de exportación entre 1921-22, lo que originó un descenso del comercio exterior y una devaluación de la Libra Peruana respecto al dolar de 21.5% respecto al año 1919 (remitirse al cuadro Nro. 11).

En este período, las exportaciones en términos globales experimentaron un importante crecimiento hasta 1920, para caer luego entre 1921-22, esto en un marco de caída tendencial de precios, con la excepción del precio del algodón, que por presencia del factor exógeno, como fue la plaga de insectos que afectó a las cosechas de Estados Unidos, desde 1921 y que inclusive continuó hasta 1925.

Las exportaciones en 1919 fue de 26.9 millones de Libras Peruanas, luego sube a 29.8 millones de Libras Peruanas y caer casi en 47% durante 1921.

Las importaciones tienen un crecimiento paralelo a las exportaciones; de allí que se puede tener saldo comerciales sustantivos por el orden de los 13 millones de Libras Peruanas 1919-20 y luego caer a 0.5 millones de Libras Peruanas en 1921 (Cuadro Nro. 11).

El incremento de las exportaciones, es en respuesta a las inyecciones del capital norteamericano,

especialmente en el sector minero, lo que permite ir modificando la estructura de los ingresos de divisas por exportación, tal y conforme se puede apreciar en el cuadro Nro. 05. En 1919, las exportaciones mineras constituyen un 27% del valor total de las exportaciones, frente al 58% de productos agrícolas de exportación; los productos mineros se incrementan entre el 38-40% frente al 49-50% de productos agrícolas.

II) PERIODO 1922-25 : Período caracterizado por el re-
----- novado boom del algodón, repunte de la economía, pero terminado en una recesión durante 1925-26, debido a condiciones climáticas adversas especialmente para el agro-peruano y las exportaciones agrícolas.

Las exportaciones totales se mantienen en un promedio de 25.0% millones de Libras Peruanas, frente a 16.7 millones de Libras Peruanas de las importaciones, originando un saldo comercial promedio anual de 8.3% millones de Libras Peruanas, lo que permitió revaluar la moneda nacional en 1923 y mantener una relativa estabilidad del tipo de cambio durante 1924-25.

En este período las exportaciones de minerales continúan en ascenso, el petróleo provee algo más de un quinto del total de ingresos por exportación, el cobre un 16.7% en el sector agrícola se ahonda la manifestación de la tendencia decreciente de sus exportaciones, esta vez agudizado por las inundaciones de la costa norte de 1925, que dígase de paso no fue fenómeno de corto plazo.

La destrucción del sistema de canales de riego, afectó durante muchos años la producción de azúcar y algodón.

Asimismo, la vida agrícola, Enero 1929, es preciso indicar, que la exportación de algodón se había mantenido en un 25.1% de las exportaciones totales, incentivadas por los buenos precios, pero básicamente a partir de 1925, se recupera en forma ostensible la producción algodonera de EE.UU., y el resultado de todo esto fue, una caída del precio del algodón, mientras los precios del azúcar y lana se mantenían bajos.

El índice del valor total de exportaciones en 1925, representaba un 79.7% frente a un valor de 100% en 1920 (Extracto Estadístico del Perú 1933); es-

ta situación generó problemas en balanza de pago, lo que determinó una devaluación de la Libra Peruana del orden del 10% entre 1923-25.

III) PERIODO 1926-30: La caída del precio del algodón ----- desde 1925 y la devaluación creó una situación de alarma no solo en el Gobierno, sino que ingresaron en debate la acción de los banqueros extranjeros y las élites peruanas como agentes monetarios especuladores.

El Banco Central de Reserva, comenzó a operar como un fuerte comprador de Libras con la finalidad de mantener el tipo de cambio.

En Julio de 1926, el Gobierno formó un pool de cambio del dólar con algunas compañías norteamericanas establecidas en el Perú, se consiguió un crédito externo flotante en New York, por el monto de 20 millones de dólares. A pesar de todo el esfuerzo el Gobierno se vió obligado a quitar el respaldo oficial, terminando la Libra Peruana a un cambio de 3.70 dólares por Libra Peruana (I.G. Bertram-op. cit. pag.36).

Esto significa una devaluación del orden del 7.8% respecto a 1925 y 10.5% respecto al año 1923. A partir de 1927, el sector externo recupera su dinamismo, se experimenta una breve mejora en el precio del algodón, lana, azúcar y productos mineros, lo que permite tener un balance comercial favorable de 9.3 millones de Libras Peruanas frente a un nivel de importaciones de artículos alimenticios que sube notoriamente, pero por corto tiempo 1925-27.

El repunte del sector externo permitió re-flotar la Libra Peruana, que se revaloriza ligeramente en 8% durante 1927-29, alcanzando un tipo de cambio similar al de 1925.

A partir de 1930, el sector externo de la economía comienza a sentir los efectos negativos de la gran depresión económica mundial y se produce la caída de Leguía, se cierra el año con una devaluación de Libras Peruanas en 15% respecto al año 1923.

Gracias al financiamiento externo en montos importantes, desde 1924 se inició un vasto programa de obras gigantescas, desatándose una verdadera fiebre de construcciones civiles como: viabilidad, irrigaciones, saneamiento y de embellecimiento urbano.

Los Cuadros # 12 y 13, resúmen los gastos efectuados y desembolsos respectivos en el amplio programa de Obras Públicas de Leguía, durante 1919 a 1930.

Leguía dejó sentir en la construcción de las Obras Públicas, las características peculiares de su carácter dictatorial, no juzgaba indispensable estudios, planos, presupuestos. Obras como la irrigación de Olmos, se iniciaron y prosiguieron por varios meses, sin planos y sin tener idea del costo posible del proyecto.

En la Historia Económica del Perú, es recordado el período del Presidente Balta, 1868-72, también por un amplio Programa de Construcciones Públicas, utilizando financiamiento externo a través de empréstitos, pero la diferencia radical, respecto al gobierno de Leguía, es que Balta fue muy respetuoso del dictamen técnico en sus menores detalles y por ingenieros de primer orden.

Los planos especificaciones y presupuestos, pasaban a un Cuerpo Consultivo de Primer Orden: La Junta Central de Irrigaciones, posteriormente con la aprobación respectiva se sacaba la licitación correspondiente y al firmarse el contrato de ejecución, a quien obtenía la Buena Pro, intervenía el Fiscal de la Nación.

Leguía, para emprender las obras públicas, comprometió seriamente la hacienda pública, al obtener con onerosos y sucesivos empréstitos externos, que posteriormente no se pudieron pagar, y además dejó muchas obras inconclusas e improductivas, que al momento de efectuar operaciones financieras con los acreedores extranjeros no servían de respaldo o aval respectivo.

Causa adicional del fracaso de las Obras de Leguía, es el clientelaje político especialmente a partir de 1926, que se observan que las obras ejecutadas persiguieron obstinadamente, objetivos políticos, antes que económicos y sociales y, además, dichas obras

no se sometían a la Prescripción Reglamentaria de Obras Públicas vigente.

4.1 FERROCARRILES.- De las Obras Viales, los ferrocarriles resultaron ser las mas atractivas, bajo el aspecto técnico y económico.

Dado que los ferrocarriles representan para el territorio de un país, un sistema red, que integra a las regiones y ciudades en términos económicos-sociales y políticos, entonces resulta interesante tener en cuenta, en su construcción, los siguientes aspectos:

- Acertada locación por las regiones y ciudades que atravieza.
- Los intereses económicos que atiende.
- El rol que una red ferroviaria representa para la defensa militar.

Parece que tales consideraciones no se tuvieron en cuenta, durante la política undecenal de Leguía. En 1919, existía una red ferroviaria aproximada de 1900 km. de vía normal, de 1.44 mts. de ancho de la rielada, lejos de continuar con este tipo de vía, se opta por dar preferencia a la construcción de ferrocarriles de vía angosta, de 0.914 mts. de ancho, con el pretexto de disminuir los costos.

Con fecha del 29 de Agosto de 1919, a través de una Resolución Suprema y por iniciativa del Director de Obras Públicas, Ing. Manuel G. Masias, se reduce la trocha de 1.44 mts. en el ferrocarril en construcción que uniría Huancayo-Ayacucho.

Esta decisión careció de sustento económico, dado que la pretendida reducción de costos no era sensata y juiciosa, tratándose de unir dos ferrocarriles importantes de trocha normal, con cada línea intermedia de trocha angosta.

Asimismo, se proyectaba extender la prolongación del ferrocarril de Huancayo, hasta el Cuzco, uniendo así los ferrocarriles del Centro y Sur, es decir, la Capital de la República se uniría con el Cuzco y Arequipa, ferrocarril de gran importancia y estrategia comercial, cuyo servicio con el tramo de trocha angosta (Huancayo-Cuzco), exigiría ahora dos trasbordos, originando un mayor costo de explotación y las molestias y fricciones consiguientes.

En la práctica, con la reducción de trocha, los resultados obtenidos no redujeron costos, por el contrario, el costo por kilómetro en los ferrocarriles construidos o en construcción, resultó quizás mayor que los efectuados por vía normal.

Los centros mineros, petroleros y puertos del litoral peruano, eran los puntos iniciales y finales de los ferrocarriles. En el Mensaje de Leguía ante el Congreso de 1920, expone: " El desarrollo de la Industria Petrolera en el país, se va haciendo cada vez mas intenso, debido al descubrimiento de numerosos e importantes yacimientos en los distritos de Puno, Azángaro, Huancané, Cuzco, Canas, Espinar, Santa, Iquitos, Cerro de Pasco y Sandía".

El ferrocarril Tambo de Sol, al Ucayali, pasando por el Rio Pachitea, estaba orientado a explotar los depósitos petroleros y la Industria Maderera de la Selva. El ferrocarril de la zona carbonífera de Huandoy, permitiría llegar a la zona de la autracita por lo que fue necesario construir un puente de 172 Mts. de largo sobre el Rio Chicama, esperándose tener un movimiento de 5,000 TM., al día, para lo cual era necesario ampliar la infraestructura Portuaria.

En el Cuadro Nro. 14, presentamos los ferrocarriles construidos de Trocha Angosta, durante el período de 1919-1931.

Si consideramos un 21.2% del valor total por kilómetro, corresponde al costo por infraestructura y haciendo un reparto proporcional de los S/. 82'419,650.00 que arroja el total de la cuenta de construcción de ferrocarriles, correspondiente a S/. 64'946,684.20 por 466 Km. terminados de vía ferrea y S/. 17'472,965.80, el valor de los terraplanes en donde no se había colocado aún, enrielladura.

El valor promedio por kilómetro de tramo enriellado, fue de S/. 139,370.60 costo considerado excesivo, dado que normalmente, se estimaba en S/. 30,000.00 en terreno llano y S/. 70,000.00 en terreno accidentado, por kilómetro de ferrocarril tendido o enriellado.

El período específicamente de Augusto B. Leguía, corresponde aproximadamente 330 Km. de línea

totalmente concluida y 170 Km. de infraestructura, con un costo total de S/. 48'710,204.40, lo que daría en promedio S/. 147,606.70 por kilómetro construido de ferrocarril.

Las causas del excesivo costo por kilómetro, en la construcción de ferrocarriles, se resumiría en lo siguiente:

a) Construcción de la vía angosta, con las mismas características del trenzado de la vía normal.

b) La mayoría de las construcciones de ferrocarriles, la enrielladura, no se hizo en la punta con los terraplanes, originando así mayores gastos en el acarreo de materiales y mayor tiempo de construcción, originándose un mayor gasto.

c) Que habiéndose efectuado las construcciones en administración o por contratistas, amigos del régimen, no habiendo un efectivo y serio control técnico.

Según el Director de Obras Públicas y Vías de Comunicación del Ministerio de Fomento, el Ing. Dante Castagnola, señaló en 1929 que en el ferrocarril de Huancayo a Castrovirreyña se invirtieron S/. 4'000,000 en la construcción de 15 kilómetros de vía; además el mismo Ingeniero, señala también, que en algunos casos, después de 1919, el Estado había gastado S/. 500,000 por kilómetro de línea férrea construida (PEDRO A. LABARTHE, " La Política de Obras Públicas del Gobierno de Leguía", Pags. 9-16).

4.2 CARRETERAS Y CAMINOS.- Hasta 1919, la construcción de carreteras se llevó ordenadamente y dirigido por el cuerpo de Ingenieros de Caminos, creado en el gobierno del Dr. Jose Pardo, en cuyo reglamento técnico se puntualizaba que todo estudio y ejecución de carreteras, se ceñían a la ley y al reglamento de obras públicas con la aprobación de dicha institución, lo que vislumbraba como un próspero programa vial.

Lamentablemente, asumiendo Leguía la presidencia, en Agosto 1919, las ejecuciones de carreteras se caracterizaban por su alto costo, carencia de criterios organizativos, tanto en el estudio de los proyectos como en la ejecución misma; es decir, la construcción de carreteras nos muestra las mismas características desfavorables y observables en la

construcción de vías férreas, desorden, improvisación y carencia de viabilidad técnica y económica.

En los cuadros siguientes se muestra la clase de carreteras y caminos construidos durante el Oncenio (Cuadros Nros.15 y 16).

Estas estadísticas nos revelan que prácticamente toda la costa del Perú estaba unida, los 3,197 Kms. que separa a Tacna de Tumbes, hasta 1929, solamente faltaban 174 Kms.. Asimismo, el troncal de Cerro de Pasco - Huánuco, estaba concluido y que unido al troncal de Lima - Canta - Chanchamayo, unia a la Capital con la Selva Central.

Los ramales de la Sierra Sur, Puno y Arequipa, nos revelaba que las principales regiones del país estaban unidas a través de una red de comunicación por carreteras; esto sin lugar a dudas, permitió incrementar el comercio interregional y ampliar el mercado capitalista.

Naturalmente que los logros alcanzados en la Industria Automotriz, durante los años veinte, constituía un avance y ventajoso sistema vial para un país con características físicas como el nuestro.

Los 18,069 Kms. construidos a un costo aproximado de S/. 100'231,735.00, nos revela un ambicioso programa carretero puesto en marcha por Leguía, pero de ninguna manera nos resta crítica, ni mucho menos, soslaya las eficiencias técnicas y económicas puestas de manifiesto.

El programa de Construcción de nuevas carreteras, necesitaba el concurso de personal calificado y experimentado, y que estuviera acorde con los avances de la ingeniería automotriz y civil.

Generalmente, las obras eran dirigidas por alcaldes, diputados y contratistas, personas que no eran las mas indicadas y que solo conseguían dirigir obras porque ejercían presión, movidos por intereses políticos.

No se precisaba en la gran mayoría de estas obras, estudios técnicos, ni presupuestos, ni se

exigía al feliz concesionario, seguir las especificaciones reglamentarias; el Ministerio de Fomento, tampoco tuvo autoridad suficiente para calificar a las personas idóneas y al final, se trataba de beneficiar a personas adictas al régimen.

El problema de Leguía, eran las presiones de los distintos personajes políticos que contribuían al desorden en la inversión pública y a la asignación ineficiente de los recursos. Las principales formas de contrato de construcción de carreteras, fueron:

- 1) El Estado suministraba las herramientas y explosivos que se utilizaba en el contingente vial.
- 2) El gobierno contrataba el total de la obra, pero, podía hacer un reconocimiento especial por kilómetro a precio unitario según el tipo de tierra removida.
- 3) El gobierno construía la obra por administración, pudiendo utilizar contingente vial (Conscripción vial).

La primera forma de contrato, dió en la práctica mejores resultados económicos y positivos.

La suma invertida en la construcción de carreteras y puentes, durante 1919-1930, asciende a S/. 41'520,350.00, sin tener en consideración los costos reales de los contingentes viales, que teniendo en cuenta la inversión global en la construcción de carreteras, según el cuadro de Pedro A. LABARTHE, op.cit., la conscripción vial representa una valorización de S/. 58'711,385.00, es decir, un 58.6% de la inversión total.

Los resultados obtenidos en la economía nacional y regional, de estas elevadas sumas, se verán posteriormente, pero se puede adelantar que la calidad de los trabajos efectuados, hacían insegura y costosa la explotación de carreteras y caminos.

4.3 IRRIGACIONES.- En el Gobierno de Leguía, se dió
----- gran importancia a este tipo de obras, debido a que el principal problema que enfrentó el Oncenio, posiblemente fue el relacionado a la alimentación, debido al rápido crecimiento de las migraciones a Lima y ciudades departamentos. Entre 1908 y

1920, esta tasa sube al 6.09% (Censo de Lima 1931) y el área de Lima en 11 años, se había multiplicado en 1.42 veces.

La oferta agrícola doméstica, indudablemente no permitió cubrir la mayor demanda de alimentos, de allí que se tuvo que recurrir a la importación de los mismos para lo cual se puede remitir el anexo # 4.

Entre 1925 y 1929, se importaron alimentos por un valor promedio anual de Lp. 4'850,633.00.

En este panorama de demanda alimentaria insatisfecha, Leguía esboza una serie de proyectos, que amplie la frontera agrícola y oferta de alimentos del país.

Triste característica de estas obras fue, como en los casos anteriores: el derroche, la falta de criterio técnico. Olmos constituye el ejemplo mas notorio, cuya ejecución se emprendió sin previo estudio, sin presupuesto oficializado. Existe otro punto que no se tomó en cuenta, era el precio de venta por hectárea, que satisficiera a los nuevos demandantes de tierras irrigadas.

Existía el errado criterio económico, que una obra de irrigación efectuada a cualquier precio, es siempre beneficiosa para el Estado, por los ingresos indirectos que aportarían y la mayor extensión cultivada. Casi siempre no se tenía en cuenta si el precio de venta por Ha. podía cubrir los costos de la inversión, de tal manera que no ocasione perjuicios para los agricultores compradores de las tierras nuevas.

De todo lo anterior se deduce, que no importaba el costo de la Hectárea irrigada, resulte mayor que si se adquiriera por compra, ya en pleno cultivo.

4.3.1 PRINCIPALES IRRIGACIONES.- Entre las obras de ----- irrigación mas importantes, emprendidas y evaluadas por el gobierno de Leguía, tenemos: "Las Pampas de Imperial" (Cañete), la "Irrigación de Olmos" (Lambayeque), además la "Irrigación La Esperanza" (Valle de Chancay), iniciada por unos residentes del valle y transferida luego al Estado, finalmente tenemos la irrigación "La Chira y Sechura" (Piura).

El costo respectivo de cada una de las obras según Pedro A. LABARTHE, op.cit.pag. 69, es el siguiente:

- Irrigación de Imperial (Cañete)	S/. 9'216,700.50
- Irrigación de Olmos (Lambayeque)	" 34'525,419.70
- Irrigación de La Esperanza (Chancay)"	6'120,167.40
- Irrigación de La Chira (Piura)	" 2'711,559.50
- Irrigación de Sechura (Piura)	" 604,450.50

T O T A L : S/. 53'178,297.60
=====

Si se incluyen los gastos de propaganda, estaciones agronómicas, se llega a un gasto total de 56'000,000.00, efectuado en las obras de irrigación en el período de 1919 a 1930.

Asimismo, las extensión de Has. irrigadas, es la siguiente:

Irrigación	Riego Suficiente	Riego Eventual
Imperial (Cañete)	6,700 hectáreas	
Esperanza (Chancay)	3,000 hectáreas	
Olmos (Lambayeque)		8,260 hectáreas
Chira (Piura)		14,000 hectáreas
	T O T A L: 9,700 hectáreas	22,260 hectáreas
	=====	=====

La clasificación de riego eventual, corresponde al suministro por canales por donde corre agua en la época de abundancia es decir, durante el verano.

4.3.1.1 IRRIGACION DE LAS PAMPAS DE IMPERIAL (CAÑETE).-

El Valle de Imperial, se encuentra al norte de Cañete, y es irrigado por un canal que lleva su nombre y que fue construido el siglo pasado. Las Pampas de Imperial son los terrenos eriazos que se encuentran entre el canal que separa la zona de cultivo y los cerros colindantes.

La irrigación de las Pampas de Imperial, fue un proyecto muy antiguo, pero hacia 1908, el Go-

bierno solicitó un estudio a una Comisión Hidrológica a cargo del ingeniero norteamericano W. T. TURNER. Esta comisión presentó un informe preliminar que se encuentra en el Boletín del Cuerpo de Ingenieros de Minas # 59.

En los años 1909 y 1910, se hicieron los estudios topográficos correspondientes, de todo el valle de Cañete y además del estudio de la alternativa escogida del proyecto.

De la realización del estudio del proyecto, se calculó que existían un total de 7,100 Has. para cultivo, cuyo costo por irrigarlas alcanzaba a Lp. 11.570 por Ha. y un total de Lp. 82,160, es decir, S/. 821,600.00.

El proyecto en si era pequeño, pero debido a los recursos disponibles y a los beneficios factibles, el gobierno de Leguía, autorizó la ejecución del mismo, bajo la dirección del Ingeniero llamado SUTTON.

El proyecto Sutton ganaba 8,100 Has. de tierra para cultivo, pero a un costo de Lp. 97.68 por Ha. y un total de S/. 7'473,215.89, es decir casi diez veces mas que el proyecto original; esto puede explicarse por lo siguiente:

- a) La diferencia de costos de los materiales y mano de obra de una época a otra: 1908 a 1920, que en término medio se puede estimar en un 60% adicional del costo total.
- b) La construcción de una importante Toma de Aguas, efectuada por el Ing. SUTTON, con un costo aproximado de S/. 1'000,000.00.
- c) El derroche y la ineficiente organización que caracterizaba a las obras públicas de este gobierno. El director de la obra tenía poderes omnimodos y sus disposiciones y presupuestos, no reconocían revisión alguna del Ministerio de Fomento.

Sin lugar a dudas esta irrigación pudo financiarse a una tasación benévola a un valor no superior de S/. 5'000.000.00 según cálculo de los entendidos de la materia en ese entonces.

A un costo máximo de S/. 5'000,000.00 cada Ha., podría haberse vendido en algo mas de S/. 600.00 Ha., precio razonable y representaba un valor inferior al que se compraría un terreno ya cultivado y que justificaría la inversión. Sin embargo, el precio inicial de venta fue de S/. 755.11 antes de preparar la tierra, luego de lo cual, esta ascendió a S/. 1,200.00 por Ha. de terreno cultivable, lo que se consideraba excesivo por esa época.

Las condiciones de venta eran: Un plazo de 25 años de pago, sin intereses ni comisión. El 50% de los compradores eran colonos agricultores y los demas eran funcionarios y capitalistas que aprovechaban la oportunidad de comprar tierras de cultivo.

Según la Cuenta General de la República, lo invertido en la irrigación de Imperial Cañete fue de S/. 9'216,700.50, incluyendo en esa suma la reparación de la Toma efectuada en 1925. Según la contabilidad de la Comisión de Irrigación, da como un valor de S/. 7'437,215.00 a la obra de Imperial. La diferencia (S/. 2'034,540.16), proviene de la separación del proyecto, los costos de los "Equipos y estaciones experimentales" construidos.

Esta pérdida, no considera el monto de los intereses que el Estado abono por los empréstitos contratados para la ejecución de la obra.

4.3.1.2 IRRIGACION DE OLMOS (LAMBAYEQUE).- Al aceptar-
----- se que la irrigación de Imperial no representaba una inversión óptima y significativa para la economía nacional, entonces el gobierno de Leguía, fue en busca de proyectos mas ambiciosos, y en 1924, se daba inicio a las obras de regadío del Departamento de Lambayeque, conocida como el proyecto de "Olmos".

El Ingeniero SUTTON, nuevamente, fue el encargado de dirigir este proyecto, que consistió en desviar las aguas del río Huancabamba hacia la cuenca occidental, irrigando la planicie costera denominada Despoblado de Olmos y además los Valles de Motupe, La Leche y Lambayeque.

Aún después de la experiencia obtenida con la irrigación de Imperial, no se trató de mejorar la

organización técnica y económica que garantizaran el empleo racional de los recursos. Las obras se iniciaron sin finalizar previamente los estudios técnicos, sin consultar a una comisión de expertos y mucho menos, sin un análisis de presupuesto, aún en 1929, se encontraban inconclusos y deficientes en muchos aspectos.

El presidente Leguía, proclamó la infalibilidad del Ing. SUTTON, y éste a su vez confiaba que el tesoro peruano disponía de los caudales inagotables de los Estados Unidos.

Este proyecto, consistía en desviar el río Huancabamba hacia la cuenca occidental y aprovechar debidamente los caudales de los ríos Motupe y Chotouque, La Leche y Lambayeque, mediante obras hidráulicas, e irrigar 200,000 Has., de las cuales, 65,000 Has. eran regadas por el río Lambayeque, en cuyo caso se garantizaría el riego permanente y las 135,000 Has. restantes serían tomadas de la extensión eriazas, esta era la verdadera área neta del proyecto de irrigación de "Olmos" (Sutton, Anales del Congreso de Irrigación del Norte de 1929).

El proyecto comprendía la construcción de un canal "Taimi", ubicado cerca del pueblo de Tucuma, que intercomunicaría y distribuiría los caudales de los ríos Chancay, Huancabamba, La Leche, Olmos y Chotouque.

La unión de recursos acuíferos, tendrían una extensión de 132 kilómetros de canales de desviación principal, unido a 36 kilómetros de cauce natural. Un reservorio con capacidad de 50'000,000 metros cúbicos, permitiendo compensar las fluctuaciones del líquido elemento. Debido a la extensión de la obra, el proyecto se dividía en dos etapas o partes :

A) PROYECTO DEL NIVEL ALTO O IRRIGACION DE OLMOS PROPIAMENTE DICHA.

Comprendía las siguientes obras :

- a) La desviación del Río Huancabamba, Olmos, Chotouque, Motupe al Río La Leche y todos estos juntos al canal del Taimi.
- b) Las obras civiles requeridas respectivas para la desviación de estos ríos.

- c) La construcción de una represa en el lado oriental, con capacidad de 100'000,000 de metros cúbicos, que permitiría aprovechar los excedentes del Río Huancabamba, superior a 25 metros cúbicos por seg. Esta etapa del proyecto, permitiría asegurar el cultivo permanente de 8,000 Has. ya cultivada y ganar 75,000 has.de terrenos eriazos.

B) PROYECTO DEL NIVEL BAJO.

Estas obras estaban destinadas a mejorar el aprovechamiento de las aguas del Río Chancay y comprendió las siguientes obras civiles:

- a) El ensanchamiento del canal del Taimi, desde la puntilla del Río Chancay hasta el pueblo de Mochumi, aproximadamente a 25 Kms. de extensión.
- b) Prolongación del Canal del Taimi, en aproximadamente 40 Kms. a través de las Pampas de Fanupe y Morrope.
- c) Construcción de un reservorio de la Cuenca del Río Chancay, en el sitio denominado "Carhuaquero".

Este proyecto del nivel bajo, permitía asegurar el riego de 57,000 Has. y ganar 60,000 de terrenos eriazos.

En las dos etapas, se consideraron otras obras, tales como: Red de caminos de tierra, obras de drenaje en la zona de cultivo actual y obras de saneamiento requeridas.

Respecto a los ante-presupuestos, el Ing. SUTTON, calculaba que ambos proyectos, durarían 5 años, trabajando simultáneamente en las 2 etapas; además se estimaba que el valor de Ha. irrigada, costaría S/. 330,000 lo que daría un valor de S/.66'000,000 total.

Sobre dichos antepresupuestos, no se encuentran cifras exactas, al igual que total de hectáreas irrigadas a ganarse. En la oficina de diseño y estudios de la Comisión de Irrigación en Lambayeque el valor total, estimado de la obra, alcanzaba los S/. 120'000,000 (PEDRO A.LABARTHE, op.cit.pag. 58).

4.3.1.3 IRRIGACION DE LA ESPERANZA (CHANCAY).- Inicial-
----- mente
esta obra fue emprendida por el Ing. Antonio Graña propietario de la hacienda huando, en el valle de Chancay, obteniendo una concesión del Supremo Gobierno, para irrigación de 3,700 Has., realizando las obras con fondos propios.

Ante problemas de financiamiento de la construcción de un túnel, que separaba los valles de los cerros, lo que hacía muy costosa su ejecución, el Ing. GRAÑA, desiste de la obra y en Octubre de 1926 solicitó al gobierno, la transferencia de la obra ya iniciada.

El gobierno accedió a esta solicitud y adquirió las obras, así como las maquinarias e implementos pero asociándose al Ing. GRAÑA, por Resolución Suprema del 17 Diciembre de 1927. Aunque la Resolución Suprema, establecía por parte del gobierno, "La obligación de enviar el respectivo proyecto de ley, a las Cámaras Legislativas, para efectos del caso", (Art. 16), esta cláusula, no se cumplió.

La tasación de las maquinarias y demás implementos, fue hecha por el Ministerio de Fomento y arrojaba Lp. 230,587.00, cifra que hacía incrementar los capitales invertidos en las obras por el Ing. Graña.

Además, el Gobierno, como acreedor de la sociedad, dejó libre toda hipoteca a la Hacienda Huando, sobre la cual pesaba un crédito de L.P. 120,000 y L.P. 80,000 en obligaciones bancarias por cancelar. El saldo L.P. 30,587 constituía el capital aportado por Graña, debiendo el Gobierno, contribuir con igual suma.

A raíz de esta Sociedad, entre el Ing. Graña y el Gobierno, se determinó:

- La repartición de las utilidades en partes iguales.
- El Gobierno atendería por cuenta de la Sociedad, el pago de los Bonos Hipotecarios.
- El Ing. Graña asumía la Dirección Técnica y Administrativa, durante los cinco primeros años de duración del proyecto.

Cabe mencionar que el Gobierno no se preocupó por observar el proyecto, en base a un estudio técnico, Leguía pactó sin previos estudios, la continuación del proyecto "La Esperanza".

En posteriores estudios, realizados por el Ing. H. Sosa Herrera, sobre este proyecto, se determinó que el capital del Río Chancay (Lima) es insuficiente para pretender que se irrigen las 15,000 Has. de cultivo de este valle, tal como ocurrió efectivamente, ya que los agricultores se quejaron de la escasez de agua para el riego de sus tierras.

Lo cierto, es que el Balance de la Sociedad Agrícola " La Esperanza", arroja un activo de S/. 3'478,757.05 y un pasivo de S/. 6'466,587.38 la diferencia, es la pérdida de S/. 2'965,830.33 la que fue asumida por el Estado.

Hacia Octubre de 1931, la Junta de Gobierno, liquida y disuelve la Sociedad " La Esperanza", entregando al Señor Antonio Graña la planta de hidroeléctrica valorizada en S/. 398,398.32, sin considerar la partida adelantada por el Señor Graña de S/. 126'366.53, con lo cual, las pérdidas para el Estado ascendían a S/. 3'490,595.18, sin considerar los intereses devengados a la fecha.

De tal proyecto, como se ve, tampoco se obtuvieron resultados favorables, ni beneficios alguno en cuanto a los recursos alimenticios que en primera instancia, justificaron la inversión.

4.4 OBRAS PORTUARIAS DEL CALLAO

El Muelle Darsena, construido en 1877, atendía el servicio de carga y descarga del Puerto del Callao, en forma exclusiva, teniendo una concesión para explotación, de 60 años, luego de los cuales, pasaría a ser propiedad del Estado. Esta Empresa, tenía el privilegio durante 25 años, aumentando posteriormente otros 10 años.

La concesión caducaba en 1937 y los 35 años de privilegio, terminaron en 1912, pero en 1908, el Gobierno encargó a los Ingenieros Osman, Gark y Guevara, los estudios para ampliar y mejorar los servicios del Dársena, ante el pedido y quejas de comerciantes.

Asimismo, el Gobierno del Señor Billinghamurst, hacia 1913 firmó un contrato con el Señor J. Kraus, especialista en obras portuarias y bajo cuya dirección se construyó el Puerto de Valparaíso, encargándosele realizar un proyecto de un nuevo Puerto en el Callao que uniera la Punta con la Isla San Lorenzo.

De esta manera, el Señor Kraus, realizó otros estudios mas económicos para resolver el problema portuario como por ejemplo: La construcción de un nuevo Dársena en el Callao a un costo de S/. 7'500,000 y el cálculo del costo de la unión de La Punta con San Lorenzo y Obras anexas, en S/. 15'500,000, dando una justificación económica y social de tales costos.

Hacia 1928, Leguía celebra un contrato con la Firma SNARE CORPORATION, Firma especialista en esta clase de construcciones y cuyos precios unitarios eran sensiblemente iguales a los consignados en el estudio del Señor Kraus.

Los planos preliminares que sirvieron de base al contrato, fueron proyectados por el Ing. Bernardo PELNY, este proyecto difiere del de KRAUS, en la medida en que se desarrolla al lado norte del puerto, entre el Muelle Dársena actual y la desembocadura del Rio Rímac.

El Proyecto en sí consistía en lo siguiente: La construcción de las rompeolas y dejar un espacio de aguas tranquilas de más de 800 Has. Dentro de los extremos de las rompeolas, agua adentro, se logra un canal que permita el acceso de buques de 30 pies de calado.

Además, sobre un pilotaje formado por pilotes de concreto reforzado se gana al mar, una vasta planicie sobre la cual, van situados la Aduana y depósitos.

La planicie remata en cuatro muelles de acceso para que los barcos puedan acoderar y pueda realizarse el servicio de carga y descarga directamente.

En lo que respecta al costo de las obras, ascienden a 8'000,000 de Dólares, que a un tipo de cambio de S/. 3.60 da S/. 28'800,000. Una estimación

detallada de las diversas obras que comprendió la ampliación de las instalaciones portuarias del Callao, así como los detalles de los contratos con la firma SNARE, respecto a fechas, montos y financiamiento obtenido para tal proyecto, se pueden observar en los anexos 05 y 06.

Hay que reconocer que la Firma SNARE Corporation, cumplió satisfactoriamente con las cláusulas del contrato, dando incluso facilidades al gobierno para el financiamiento del proyecto.

Además del mejoramiento portuario del Callao, también se lograron mejorar algunos muelles del resto de la costa y, entre los más importantes por las inversiones realizadas, se encuentran: Muelle de Supe con una inversión de S/. 325,000.00 y el Muelle de Cerro Azul con S/. 599,980.00 de inversión.

4.5 OBRAS DE SANEAMIENTO Y EMBELLECIMIENTO DE CIUDADES

Destacan las obras de servicio de agua y desagüe, así como el embellecimiento de Lima y ciudades capitales de departamentos.

4.5.1 SANEAMIENTO.- Las obras de saneamiento en Lima, ----- Arequipa, Cuzco, Iquitos, Piura y Ayacucho, se cristalizan a través de la Ley # 4126 del 26 de Marzo de 1920, en donde se faculta al Poder Ejecutivo, para que controlara la ejecución de las obras, a fin de dotar a Lima y ciudades capitales de departamentos, de los servicios de agua y desagüe apropiados, pavimentación de calles y avenidas y eliminación de basura.

La misma ley, ordenó la expropiación de las empresas de servicio de venta de agua, se fijó como renta oficial a tal objeto, el 10% adicional sobre los impuestos a los derechos de importación, el importe de los predios rústicos y un arbitrio de canalización y pavimentación pagado por los propietarios de los inmuebles.

En 1921, mediante Ley Nº 4126, se celebra un contrato con The Foundation Company de New York, para la ejecución de las obras de saneamiento en Lima, Callao, Bellavista, Magdalena, Miraflores, Barranco,

Chorrillos, La Punta y Ancón, por un valor de Lp. 2'500,000, además en dicho contrato se formulaban estudios y presupuestos para otras ciudades.

La Foundation Co., se hizo sentir predominantemente en la zona de la capital, en donde las obras fueron prácticamente concluidas; en Arequipa, estas se ejecutaron en un 90%, en el Cuzco no llegaron a completarse totalmente; en Puno, sólo se efectuó la 3ª parte del proyecto; en Iquitos, se avanzó en un 60% y en Ayacucho, sólo se hicieron algunas de las obras de mayor importancia.

Según cálculos oficiales, The Foundation Company, llegó a pavimentar, hasta 1929, una área de 1'052,000 Mts2. en la ciudad de Lima y otras compañías lo hicieron en un total de 160,000 Mts2. Cabe agregar que se hicieron obras de captación de aguas en la planta de tratamiento La Atarjea, por un valor de S/. 155,127.45.

El valor aproximado de los proyectos efectivamente realizados por la Foundation Co., es la siguiente:

Lima	S/.	11'143,726.76
Puno	"	241,198.60
Arequipa	"	2'133,375.00
Cuzco	"	1'669,660.00
Iquitos	"	811,515.00
Ayacucho	"	640,048.60

T O T A L : S/ . 16'639,523.96

=====

Según el cuadro Nº 17 podemos apreciar los gastos de saneamiento, realizados por la Foundation en Lima y Balnearios en forma detallada.

La intervención de la Foundation Co. fue muy discutida y por lo general, los costos de estos trabajos eran muy elevados y no había relación entre ellos.

En los presupuestos de cada proyecto, la Foundation Co. cargaba una partida denominada "OVER CHARGE", en la que incluía los gastos de la Oficina Lo-

cal, según la obra confiada y además, en el contrato, se reconocía una comisión del 10% sobre el total de la inversión en cada una de las obras.

La partida "OVER CHARGE", tendía a crear arbitrariamente e inclusive, a duplicar los precios unitarios.

Esto se explica, por los favores que de algún modo, el gobierno hacía a sus adeptos políticos, enviándolos a las oficinas de la Foundation Co., donde se les remuneraba de acuerdo a su posición y cargo, y no, según a sus propias capacidades.

En Diciembre de 1929, The Foundation paralizó sus actividades por la crisis económica, el gobierno asumió directamente, la administración y conservación de los servicios de agua y desagüe que tenía dicha compañía en Lima, Balnearios y Urbanizaciones, así como la planta que había instalado para la fabricación de tubos de concreto.

Los arbitrios que se cobrarían por pavimentación eran discriminativos, igual al costo de calles de casas lujosas y de $\frac{1}{4}$ a $\frac{1}{10}$ en las calles dedicadas a otro tipo de habitación.

Pese a estas disposiciones, en muchos casos, el estado transfirió el valor íntegro de la obra, a los propietarios de los predios.

Los gastos de pavimentación en Lima y Balnearios realizados por la Foundation desde el año 1920 a 1929, ascienden a S/. 7'502,049.58 y para mayor detalle, se puede remitir al anexo 18.

4.6.2 EMBELLECIMIENTO DE CIUDADES

Gran parte de la estructura urbana de Lima, surgió entre 1919-1930, ó al menos, se propició en esta época histórica.

Antes del régimen de Leguía, se vivía con lentitud, formalismo y mesura.

El crecimiento de la capital a partir de 1919, tuvo una intensidad vertiginosa, Leguía dirigió parte de su atención, a mejorar parte del aspecto físico y urbano de la capital, llegando a pavimentarla y asfaltarla en un 80%, dando auge a modernas y lujosas construcciones y creando nuevas zonas urbanas residenciales; asimismo se crearon barrios de mediana categoría, con la cooperación y trabajo de muchas instituciones en este ambicioso programa.

El Fundo Santa Beatriz, fue el punto de partida para la aparición de áreas urbanas no sospechadas, Lima y Miraflores se unieron mediante la Av. Leguía, hoy llamada Av. Arequipa, con una longitud de 6 kilómetros.

El Callao y Lima fueron conectados por la Av. El Progreso, también la Av. Unión (Argentina). Asimismo se efectuó la reconstrucción del Palacio Residencial, después del incendio en vísperas del centenario de 1921. Durante 1924-28, la firma CLAUDE SAHUT, elaboró los planos definitivos de la Plaza San Martín, Plaza 2 de Mayo y muchas otras avenidas.

La rápida valorización de los lotes de las zonas urbanizadas, dió lugar a ingentes negocios, con la propiedad del inmueble y de la industria de la construcción; la compra y venta de terrenos empezó a representar un mayor volumen proporcional como fuente de fortunas privadas.

Entre quienes se beneficiaron, estuvieron personajes con influencia política y a veces, familias adversarias de Leguía, que poseían grandes extensiones de terreno en las áreas desarrolladas o que formaron empresas conexas al desarrollo urbano.

En el anexo Nº 7 se observan los gastos de pavimentación en Lima y Balnearios, que permite completar la información sobre el embellecimiento de Lima.

CONCLUSIONES

=====

- 1) El período comprendido entre 1919-1930, denominado con el ONCENIO DE LEGUIA, constituye un espacio histórico relevante para el Perú, porque se instaura un conjunto de modificaciones estructurales de corte renovador y modernizante en el plano económico, político y social.

- 2) En el plano económico se modificó sustancialmente la estructura productiva, a través de la inversión extranjera a gran escala en sectores productivos como: la minería, hidrocarburos e industria, hecho que repercutió en cierta forma en un cambio de las relaciones de producción, posibilitó la innovación tecnológica y la expansión de los mercados regionales y nacional.

Asimismo, en lo relativo a la política económica, encontramos a un estado moderno que responde a una nueva lógica económica y asumiendo un papel activo como promotor y orientador de las actividades productivas, utilizando el Costo Público como instrumento dinamizador de la economía y generador de demanda efectiva en la población.

- 3) En el terreno político se logra la desoligarquización del Estado, mediante una alianza de clases, conformada por :La burguesía industrial incipiente la pequeña burguesía improductiva y un aliado clave como fue el Imperialismo Norteamericano.

- 4) En el plano social, se logra una ascensión de clases populares y de sectores medios, a través de un crecimiento urbano-residencial, de la burocracia de un estado en crecimiento cuantitativo y cualitativo.

- 5) El programa de Gobierno de Leguia, concebía que el Estado debería sumar esfuerzos en organizar y reforzar la economía para orientarla a la exportación y sentar las bases para el impulso y desarrollo de la industria nacional, bajo un marco arancelario y cambiario perfeccionista.

El modelo económico propuesto se basaba en el incremento del stock de capital, incrementar la producción y el comercio, mediante la multiplicación mediante las vías de comunicación.

- 6) La estrategia del régimen Leguista, en el frente político conllevaba la democratización política y el fortalecimiento de la clase social burguesa, en base al deterioro de todos los mecanismos de control económico y político que ostentaban los civilistas.

Específicamente, el carácter progresivo de la renta y la prohibición de crear monedas fiduciarias, así como el establecimiento de las legislaturas regionales, constituyeron duros golpes para la Aristocracia Agro-exportadora y a su aliado, el Capital Comercial Británico.

- 7) La política económica de Leguía, al igual que la del régimen Aristocrático, seguía sustentándose en función de la economía de exportación, pero esta vez la estrategia conllevaba un cambio en la estructura del comercio exterior, priorizándose la producción y exportación de productos mineros y petroleros y en forma secundaria a productos agrícolas .

Esta estrategia de desarrollo respondía a la nueva división internacional del trabajo post-bélica (Ira G.M.) tendiente a especializar a los países latinoamericanos y al nuestro en proveedor de materias primas extractivos, necesarias para el desarrollo y fortalecimiento del capitalismo Norteamericano.

- 8) La penetración de empresas transnacionales concentraron la producción y comercialización de la producción y explotación de productos petroleros, mineros y agrarios, en las diferentes regiones del país, a través del sistema de ENCLAVES .

REGION NORTE .- El petróleo estaba a cargo de la
----- Internacional Petroleum Company
(IPC), las haciendas azucareras eran de propiedad de las Familias Grace, Gildemeister (Extranjeros) y por las familias Aspillaga, Pardo y de la Piedra (Nativo).

REGION SIERRA CENTRAL.- La minería fue monopolizada por la Cerro de Pasco Corporation, absorbiendo esta la producción de pequeños mineros a través de la comercialización interna.

REGION SIERRA SUR.- La lana y cueros, estaba centralizada en grandes haciendas de propiedad de terratenientes nativos.

REGION COSTA CENTRAL.- Las empresas Británicas como: DUNCAN FOX, GRAHAM ROWE y LACKETTS, absorvieron la producción y comercialización del algodón.

- 9) En lo referente a las medidas de política-económicas específicas:
- a) La centralización bancaria, mediante la regulación del sistema crediticio y el monopolio de la acuñación de monedas y billetes, a través del Banco Central de Reserva, que se creó en 1922. Se facilitó el crédito agrícola comercial e industrial, asimismo se facilitó la expansión del capital, como en cuidados importantes de las regiones.
 - b) La política tributaria se caracteriza por gravar fuertemente a las actividades económicas, lo que permitió fortalecer el erario nacional; en el Oncenio se crearon impuestos y contribuciones mas que en 100 años de vida republicana, un total de 29 impuestos, generando ingresos fiscales de S/. 200'000,000 o equivalente a 20 millones de libras peruanas en 1928.
 - c) En lo referente a la política arancelaria, se adopta el sistema de calificación de Bruselas, que permitio detectar, corregir imperfecciones en el sistema tarifario.
 - d) La política de empréstitos fue agresiva y negativa para los intereses nacionales, muchas veces se desafiaban los preceptos de la ciencia financiera, en tanto que se destinaban a obras improductivas, amortizar deudas pendientes y saldar deficits presupuestales. En cuanto al

costo del servicio de la deuda, estos se caracterizaron por un pronunciado margen de onerosidad o carestía.

- e) La política de inversiones públicas fue expansiva y tendiente a dotar al país de infraestructura productiva básica, durante todo el Onecenio se emprendió un vasto programa de obras Públicas.

La expansión de la red vial ferroviaria, mejoramiento de instalaciones portuarias, saneamiento y obras de irrigación, tenían como finalidad interconectar la serie de pueblos con ciudades, para ampliar el mercado capitalista a nivel nacional, reduciendo costos de producción, el impulso de industrias focalizadas en regiones y ampliar la frontera agrícola y de producción de productos alimenticios.

- 10) Las características peculiares de las obras públicas durante el régimen de LEGUÍA son:
 - a) El carácter dictatorial para su realización, sin juzgar necesario estudios técnicos, planos y presupuesto.
 - b) Comprometer seriamente la Hacienda Pública, al obtener financiamiento externo, con un alto grado de onerosidad en el servicio de la deuda.
 - c) La realización de muchas obras se hacían por clientaje político, es decir perseguían objetivos políticos antes que económicos.
- 11) En cuanto a la construcción de ferrocarriltes, no se tuvieron en cuenta los siguientes aspectos: Una acertada locación por las regiones y ciudades que atravesaría, los intereses económicos que se atiende y el rol que una red ferroviaria representaba para la Defensa Militar.
- 12) La construcción de carreteras y caminos, no fueron conducidas por personas calificadas y muchas de ellas se construían por presiones de personajes políticos regionales. Las obras eran dirigidas por Alcaldes, Diputados y contratistas, no se precisaba

especificaciones técnicas reglamentarias y el Ministerio de Fomento no tenía autoridad suficiente para calificar a las personas idóneas y al final se trataba de beneficiar a personas adictas al régimen.

- 13) La construcción de las grandes irrigaciones, tenían como objetivo aumentar la oferta alimentaria, pero la realidad no muestra lo contrario, la mayor demanda de alimentos fue cubierta con mayores importaciones. El derroche, la falta de criterio técnico, formaron poco rentable la compra y explotación de nuevas tierras, por parte de campesinos demandantes.

El caso más notorio corresponde a la Irrigación de Olmos, que empezó la obra sin tener en cuenta el precio de venta por Ha. en el mercado.

- 14) En el caso de las instalaciones portuarias, principalmente el Puerto del Callao, constituye un singular caso de eficiencia técnica y económica; los estudios de factibilidad y la construcción, estuvo a cargo de una empresa extranjera especialista (SNARE CORPORATION), a un costo competitivo y con el otorgamiento de facilidades al Gobierno Peruano en el financiamiento del proyecto. Las bondades de esta acertado proyecto ejecutado, están todavía a la luz y han convertido al Callao, en uno de los puertos más importantes del continente.

- 15) En lo que respecta a obras de saneamiento y embellecimiento de ciudades, diremos que contribuyeron a cambiar el casco urbano de la Ciudad capital y de las principales capitales de Departamentos. La discusión en torno a estas obras, está en los altos costos presupuestales por la Firma FOUNDATION Co., que incluía una partida "OVER CHARGE", lo que le facultaba a cobrar arbitrariamente una comisión, que en muchos casos permitía duplicar el precios unitario de las obras, tales como: Alcantarillado, pistas, veredas, parques, etc.

RECOMENDACIONES

- 1) Creemos cada vez más en la importancia y necesidad del estudio de la Historia Económica del país, porque en esa medida nos permitirá obtener conclusiones de carácter teórico y programático, de la forma como se enfrentó los problemas económicos, políticos y sociales en el pasado, de tal manera que podamos sentar las bases para una mejor comprensión real de tales problemas en la actualidad.
- 2) La existencia de criterios económicos, técnicos en la ejecución de obras públicas, debe ser una permanente preocupación y tarea en todos los gobiernos de turno, porque las consecuencias de ignorarlas finalmente compromete las finanzas públicas y conlleva a un detrimento de bienestar de la población.
- 3) La integración vial y el desarrollo de las vías de comunicación, la ampliación de la frontera agrícola, constituyeron elementos gravitantes para el desarrollo del país en la medida que la orientación política es compatible con un desarrollo integral.

INDICE DE CUADROS

	FAG.
- Comercio del Perú 1910 - 1918	82
- Ingresos Fiscales en 1910 y su Composición ...	84
- Nivel y Composición del Gasto Público 1900-15.	85
- Productos de Exportación 1919 - 1930	86
- Gastos Fiscales Reales y Gastos Fiscales No- minales 1920 - 1930	87
- Gastos Fiscales por Ministerios 1900-1930	88
- Gastos Fiscales de Presupuesto	89
- Obras Públicas del Gobierno de Leguía	90
- Financiamiento del Presupuesto 1919-1930	91
- Comercio Exterior y Tipo de Cambio 1919-1930 .	92
- Gastos en Obras Públicas de Leguía 1919-1930 .	93
- Gastos en Obras Públicas durante el Gobierno de Leguía 1919 - 1930	94
- Ferrocarriles de Trocha Angosta construidos durante el período 1919 - 1930	95
- Valor aproximado de los caminos construidos hasta Junio de 1929	96
- Principales carreteras construidas durante 1919 - 1930	97
- Balance de la Sociedad Agrícola "La Esperanza"	98
- Gastos en Obras de Saneamiento en Lima y Bal- nearios	99

COMERCIO DEL PERU
(Mils. de Libras Peruanas)

AÑO	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA COMERCIAL
1910	7.1	5.0	2.1
1911	7.4	5.4	2.0
1912	9.4	5.1	4.3
1913	9.1	6.1	3.0
1914	8.8	4.8	4.0
1915	11.5	3.1	8.4
1916	16.5	8.7	7.8
1917	18.6	13.5	5.1
1918	20.0	9.7	11.3

FUENTE: Extracto Estadístico del Perú 1931 - 1933.

CATEGORIA	AÑO	SALARIOS		GASTOS		INC. SALARIOS	INCREMENTOS GASTOS
		1914	1919	1914	1919	%	%
- Trabajador de campo y esposa		1.65	2.65	0.76	1.87	58	86
- Trabajador de Ciudad (esposa y 4 hijos)		2.70	3.30	2.84	3.75	27	32
- Mensajeros, Trabajadores de Imprenta		2.00	2.70	2.35	2.84	35	21
- Trabajador calificado, esposa y 4 hijos		4.00	5.00	4.04	6.35	28	57
- Tendero, Empleado de Oficina, esposa y 4 hijos		4.50	4.50	4.64	7.81	0	69
- Empleado Público, esposa y 4 hijos		9.00	9.00	6.45	10.47	0	62

FUENTE : F. W. Manners, A Report on The Finance, Industry and trade of Peru, at the close of the year 1919 (London 1920)

 INGRESOS FISCALES EN 1910 Y SU COMPOSICION

INGRESOS TOTALES

2'919,269 L.P.

 Composición Porcentual

- Derechos de Importación	42.6
- Alcohol	11.9
- Tabaco	8.6
- Fondo de Instrucción	3.6
- Azúcar	2.8
- Timbres	1.1
- Fósforo	0.9
- Papel Sellado	0.8
- Opio	0.5
- Otros	27.2

FUENTE : Extracto Estadístico del Perú 1918.

NIVEL Y COMPOSICION DEL GASTO PUBLICO

	1900	1905	1910	1915
- Justicia, Instruccion y Beneficiencia	10.3	10.2	16.2	15.2
- Fomento y Obras Públicas	3.5	9.6	6.1	5.1
- Gobierno	24.4	19.7	20.6	17.6
- Guerra y Marina	24.5	24.4	22.0	25.6
- Hacienda y Comercio	28.00	29.9	28.6	32.7
- Otros (Poder Judicial, Relaciones Exteriores y Congreso)	8.4	10.2	6.5	3.8
T O T A L :	100.0	100.0	100.0	100.0

FUENTE : Extracto Estadístico del Perú 1926.

(Porcentajes)

Año	Azúcar	Algodón	Caucho	Lana	Petróleo	Cobre
1919	31	25	2	6	9	18
1920	12	30	1	2	5	12
1921	29	22	-	2	17	21
1922	24	25	1	3	22	18
1923	27	22	1	3	18	17
1924	21	22	1	4	23	14
1925	11	32	1	4	24	18
1926	17	22	1	3	28	16
1927	16	23	1	3	27	18
1928	13	21	-	4	28	20
1929	12	18	-	4	30	23
1930	11	19	-	3	30	19

FUENTE : I.G. Bertram: Pág. 31
 Development Problems in an Export Economy:
 A Study of Doméstic Capitalistes. Foreign Firms and Goverment in Peru. 1919-30.

AÑOS	GASTOS NOMINALES	INDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (LIMA METROPOLIT.)	GASTO REAL	INCREMENTO REAL %
1920	7481303	100.0	7481303	-----
1921	7654719	94.8	8074598	7.9
1922	6906546	90.5	7631542	- - 5.5
1923	7620844	85.7	8892467	16.5
1924	8581974	89.0	9642667	8.4
1925	9489291	95.2	9967743	3.4
1926	10518690	95.7	10991317	10.3
1927	11367094	92.4	12302050	11.9
1928	12061164	86.2	13992070	13.7
1929	14020455	84.2	16651372	19.0
1930	13128185	80.4	16328588	- 1.3

FUENTE : Extracto Estadístico del Perú, Ministerio de Hacienda y Comercio, 1925 - 1948.

Notas :

- 1) Gastos nominales, sólo incluye cifras presupuestales.
- 2) Índice de precios al consumidor - Lima Metropolitana, en base a una canasta familiar dividida en cuatro grupos: Alimentos, Vivienda, Vestido y Otros gastos diversos.
Año base igual a 100, para el año 1920.

ANOS	CONGRESO	GOBIERNO Y POLICIA	RELACIONES EXTERIORES	JUSTICIA, CULTU- RA, INSTRUCCION Y BENEFICIENCIA	HACIENDA Y COMERCIO	GUERRA Y MARINA	FOMENTO Y OBRAS PUBLICAS	TOTAL DE PRESUPUESTO	FUERA DE PRESUPUESTO	TOTAL
	Lp.	Lp.	Lp.	Lp.	Lp.	Lp.	Lp.	Lp.	Lp.	Lp.
1900	41195	293153	57076	123278	336329	304366	42757	1198153	74838	1272991
1905	48270	393533	74710	204208	598297	487555	191375	1997918	91514	2089462
1910	87338	547468	81305	429937	760151	581825	162312	2653336	31986	2685322
1911	88646	603202	101481	455466	872535	523968	187774	2833072	123084	2956156
1912	84252	633237	111133	499220	1092296	864664	308827	3493629	137816	3631440
1913	119413	613360	148157	539129	1138099	907014	255428	3720600	821374	4541974
1914	84405	662572	89858	491228	1085154	710321	165552	3289090	496161	3785251
1915	62416	497801	51223	430843	924072	711302	144300	2821957	411654	3233611
1916	108322	529122	53683	506148	1215064	624670	156601	3193610	203131	3396741
1917	117562	521998	61433	521518	1222838	676166	208969	3330484	1094002	4424486
1918	161942	692158	100105	727778	1803500	864079	343781	4693343	710702	5404045
1919	191557	807235	149839	858697	2121728	1035663	635262	5799981	799852	6599833
1920	202278	1025014	214958	1111605	2406432	1653341	867675	7481303	1308685	8789988
1921	241856	1227324	273448	1137371	1984724	1648584	1120442	7654719	1040942	8695661
1922	217116	1039541	251282	1000861	2270498	1313754	813191	6906546	1091992	8101508
1923	254629	1189119	269742	1077785	2606104	1314462	908694	7620844	490572	8111416
1924	309950	1659302	313553	1142505	2709571	1421212	1045878	8581974	1899355	10481329
1925	350572	1614259	287850	1304118	3094681	1639706	1198105	9489291	2120252	11609542
1926	322872	1744903	258108	1578919	3587487	1752914	1278487	10518690	4201778	14720468
1927	312434	1819990	365377	1711456	3799114	2123902	1238818	11367094	4218676	15585767
1928	358430	1878306	386315	1739284	4099129	2294497	1305233	12061164	3734914	15796078
1929	420890	2090898	475091	1989742	4811372	2480990	1751472	14020455	5176518	19197003

FUENTE : Extracto estadístico del Perú : 1931 - 1933.

GASTOS FISCALES DE PRESUPUESTO : 1919 - 1930
(CIFRAS RELATIVAS)

AÑO	CONGRESO	GOBIERNO Y POLICIA	RELACIONES EXTERIORES	JUSTICIA, CULTO, INSTRUCCION Y BENEFICIENCIA	HACIENDA Y COMERCIO	GUERRA	MARINA	FOMENTO Y OBRAS PUBLICAS
1919	3.31	13.91	2.57	14.81	36.58	17.87		10.95
1920	2.70	13.70	2.87	14.86	32.17	19.24	2.86	11.60
1921	3.16	16.03	3.57	14.87	25.93	17.25	4.55	14.64
1922	3.14	15.05	3.64	14.49	32.87	15.04	4.00	11.77
1923	3.34	15.61	3.54	14.14	34.20	13.48	3.77	11.92
1924	3.03	19.34	4.00	13.31	31.57	12.70	3.86	12.19
1925	3.70	17.01	3.03	13.74	32.61	13.49	3.79	12.63
1926	3.07	16.59	2.45	15.01	34.10	12.79	3.88	12.11
1927	2.75	16.01	3.20	15.06	33.42	14.57	4.09	10.90
1928	2.97	15.58	3.20	14.42	33.99	14.62	4.40	10.82
1929	3.00	14.92	3.39	14.19	34.32	13.09	4.60	12.49
1930	1.96	15.78	2.42	14.18	39.26	12.23	5.36	8.81

FUENTE : Extracto Estadístico del Perú : 1931 - 33

OBRAS PUBLICAS DEL GOBIERNO DE LEGUIA
(MILLONES DE SOLES)

	MONTO	%
INVERSION TOTAL	373'000,000.00	100
DISTRIBUCION		
- Carreteras	107'424,000.00	28.8
- Ferrocarriles	87'655,000.00	23.5
- Irrigaciones	43'641,000.00	11.7
- Saneamiento	36'554,000.00	9.8
- Muelles	24'618,000.00	6.6
- Fuerzas Armadas	37'300,000.00	10.0
- Edificios y Avenidas	15'666,000.00	4.2
- Otros	20'142,000.00	5.4

FUENTE : Capuñay M " Leguía : Vida y Obra del Constructor del Gran Perú "

FINANCIAMIENTO DEL PRESUPUESTO : 1919 - 1930
(CIFRAS RELATIVAS)

AÑOS	PRESUPUESTO	IMPUESTOS DIRECTOS	IMPUESTOS INDIRECTOS	DOMINIOS Y SERVICIOS DEL ESTADO	OPERACIONES DE CREDITO	OTROS
1919	100.0	28.2	51.2	12.3	5.0	3.3
1922	100.0	12.7	46.4	9.2	20.4	11.3
1924	100.0	13.8	48.3	7.6	25.8	4.5
1926	100.0	8.1	41.0	5.5	43.9	1.5
1927	100.0	7.6	29.9	4.0	57.5	1.0
1929	100.0	14.8	55.9	11.7	5.8	11.8
1930	100.0	12.2	53.7	12.0	11.9	10.2

FUENTE : Elaborado a partir Extracto Estadístico del Perú : 1931 - 1933.

AÑOS	EXPORTACIONES (En Libras Peruanas Lp)	IMPORTACIONES	SALDO COMERCIAL	TIPO DE CAMBIO (US \$ Lp)		
				Más alto	Más bajo	Promedio (*)
1919	26899423	12302840	14596583	5.03	4.57	4.80
1920	29778137	18358224	11419913	4.91	3.92	4.41
1921	17193706	16669189	524517	4.12	3.15	3.64
1922	19969556	10592554	9377002	4.25	3.30	3.77
1923	25275687	14132307	11143380	4.31	3.96	4.13
1924	26085948	18029418	8056530	4.15	3.92	4.03
1925	23497115	18272976	5224139	3.21	3.76	3.98
1926	26493726	19560934	6932792	3.91	3.50	3.70
1927	28791437	19364198	9427239	3.93	3.54	3.73
1928	28050322	17626644	10423578	4.01	3.87	3.94
1929	29301239	18985246	10315993	4.00	3.99	3.99
1930	23598530	14026125	9572405	3.89	2.91	3.40

FUENTE : Elaborado a partir de
 - Estadística de Comercio Exterior - Extracto Estadístico 1931 - 1933.
 - Bolsa de Comercio de Lima.
 * Estimado nuestro.

(Miles Lp)

ANO	IRRIGA- CIONES	FERROCA- RRILES	SANEA- MIENTO	CARRE- TERAS	FUERTOS Y OTROS	TOTAL
1919	---	138	---	27	154	319
1920	125	429	72	33	219	878
1921	141	332	192	49	279	993
1922	122	454	180	68	289	1113
1923	88	240	340	74	514	1256
1924	181	310	523	61	433	1508
1925	378	526	782	251	518	2455
1926	877	577	543	283	581	2861
1927	921	883	697	689	497	3687
1928	727	744	639	1017	1676	4408
1929	609	780	493	963	1563	4408 (a)
1930	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1200 (a)
TOTAL :	4169	5413	4461	3515	6723	25481

(a) Estimado

FUENTES : Garland Duponte: "Lo que el Oncenio hizo por el Perú bajo el mando del Presidente Leguía"
93
Página 9.

GASTO EN OBRAS PUBLICAS DURANTE EL GOBIERNO
DE LEGUIA, 1919 - 1930
(Lp. Miles)

C A T E G O R I A	DESEMBOLSO
Carreteras y Caminos	10,760
Ferrocarriles	8,790
Irrigaciones	4,390
Saneamiento	3,670
Obras en Puerto	2,470
Edificios Públicos	870
Avenidas	720
Plazas y Parques	240
T O T A L : ~	31,910

FUENTE : Capuñay M. : "Leguía : Vida y Obra del Constructor del Gran Perú", pág. 197.

Capuñay considera también Lp. 5,300 millones de gasto público en educación, defensa.

FERROCARRILES DE TROCHA ANGOSTA CONSTRUIDOS DURANTE EL PERIODO 1919 - 1931

L I N E A S	Long. Total Kms.	EJECUTADO		COSTO	
		Enrielado To- talmente Kms.	Infraestruc- tura Kms.	Por Kms. S/.	TOTAL S/.
Ascope a Huandoy	108	23	18	169,903.0	4'959,094.86
Limeña a Recuay	162	34	24	63,731.5	2'749,835.58
Chuquicare a Cajabamba	155	24.6	28	626,241.0	19'550,164.42
Huacho - Supe - Paramonga	55	55	--	29,370.0	2'049,960.26
Huancavelica a Huancayo	129	129	--	128,294.0	16'550,000.00
Huancavelica a Castrovirreyna	67	20	--	649,563.0	16'486,381.94
Cuzco a Santa Ana	190	110	60	75,076.0	10'480,381.88
Cuzco a Castrovirreyna	190	---	80	-----	3'344,428.12
Tambo de Sol a Pucallpa	380	70.4	--	69,951.0	6'244,402.93
T O T A L E S :	1,436	466.0	210	139,370.6	82'419,650.0

VALOR APROXIMADO DE LOS CAMINOS CONSTRUIDOS HASTA JUNIO DE 1929

KMS. CONSTRUIDOS	CLASE DE CAMINOS	PRECIO KM S/.	TOTAL S/.
4,017	Camino sobre suelo natural, parcial- mente arreglado	5,000.00	20'085,000.00
4,672.2	Camino de tierra meprado	2,500.00	11'680,500.00
7,492.2	Camino enripiado	8,000.00	59'943,304.00
1,801.0	Camino macadonizado	12,000.00	21'612,048.00
44.9	Camino de concreto	60,000.00	2'697,000.00
27.0	Camino de concreto reforzado	120,000.00	3'240,000.00
14.2	Camino de concreto con hoja de asfalto	80,000.00	1'136,000.00
18,069.3			100'231,735.00

FUENTE : PEDRO A. LABARTHE, "La Política de Obras Públicas del Gobierno de Leguía"

CARRETERAS		EXTENSION Kms.	COSTO S/.
- Lima - Canta - Chanchamayo	Incluye 2 puentes	369	2'214,000.00
- Cerro de Pasco - Huánuco	" " "	103	721,000.00
- Puquio - Chalcuanca	" " "	175	1'265,000.00
- Tumbes - Frontera	" " "	107	642,000.00
- Coracora - Chala	" " "	100	740,000.00
- Lima - Cañete - Río Topara	" 4 "	207	1'302,000.00
- Lambayeque - Motupe - Olmos	" 3 "	110	755,000.00
- Lima - Huacho - Paramonga	" 2 "	258	1'538,000.00
- Trujillo - Virú - Ascope - Pacasmayo	" 1 "	253	1'538,000.00
- Trujillo-Sulibal-Gambarra-Toyabamba	" " "	133	951,000.00
- Piura - La Luna - Ayabaca	" " "	200	1'200,000.00
- Ica - Nazca - Palpa - Molinos	" " "	505	3'050,000.00
- Huacho - Chimbote - Trujillo	" 3 "	365	2'425,000.00
- Camaná - Moquegua - Túcna	" 4 "	580	3'070,000.00
- Lima - Lomas - Ocoña - Atico	" 3 "	700	4'050,000.00
- Ramales en Piura	" 5 "	1,072	5'360,000.00
- Ramales en Puno	" " "	1,884	11'304,000.00
- Ramales en Arequipa	" 2 "	1,133	6'818,000.00
- Ramales en Junín	" 4 "	1,334	8'004,000.00

FUENTE : Capuñay, Mimbela : "Leguía, Vida y Obras del Constructor del Gran Perú",
Lima 1951.

BALANCE DE LA SOCIEDAD AGRICOLA "LA ESPERANZA"

	ACTIVO	PASIVO
- Valor de las tierras irrigadas, 3,000 Hás. a S/. 755.00 Há.	S/. 2'265,000.00	
- Capital Social	611,740.00	
- Planta Hidroeléctrica	398,398.32	
- Antonio Graña	126,366.53	
- Edificios, Materiales, herramientas y Ganado	70,977.00	
- Enseres y Utiles	6,275.00	
- Supremo Gobierno, fondos proporcionados		S/. 4'777,245.00
- Bonos Hipotecarios		1'256,000.00
- Obras de mejoramiento en Lagunas		324,420.00
- Efectos por pagar		86,912.48
- Pérdidas		
T O T A L :	S/. 6'444,587.38	S/. 6'444,587.38

GASTOS EN OBRAS DE SANEAMIENTO EN LIMA Y BALNEARIOS

<u>LIMA</u>	<u>GASTO S/.</u>
1922 - 27	8'955,574.06
1928	484,948.14
1929	275,437.15
1930	24.09
	<u>9'715,983.44</u>
 MIRAFLORES	
<u>1927 - 29</u>	913,131.58
 BARRANCO	
<u>1928 - 30</u>	359,484.29
TANQUE DE SEDIMIENTO DE LA ATARJEA	155,127.45
	<u>11'143,726.76</u> =====
VALOR TOTAL DE LAS OBRAS (Incluyendo Estudios Técnicos)	

NOTA : La cantidad registrada en la Cuenta General de la República, por el total de las obras de Saneamiento, ascienden a S/. 44'223,660.45 hasta 1930, la que no incluye los aportes realizados por los Municipios de la República.

INDICE DE ANEXOS

	----- PAG. -----
- Préstamos al Estado Peruano	101
- Egresos Fiscales 1919 - 1930	102
- Ingresos Fiscales 1919 - 1930	103
- Importación de Productos Alimenticios 1935 - 1929	104
- Lista de Precios Unitarios para el Aumento o Disminución en las cantidades de las Obras ..	105
- Contratos posteriores sobre las Obras Portua- rias del Callao	106
- Estimado aproximado del Costo de las Obras Portuarias del Callao	107
- Gastos de Pavimentación en Lima y Balnearios.	108

	PRESTAMO EN EL AÑO	SERVICIO DE DEUDA EXTERNA	SERVICIO DE DEUDA INTERNA	INVERSION: COMPRAS ACCIONES	OBLIGACIONES CUENTAS POR PAGAR	GASTO EN OBRAS PUBLICAS	SALDO PRESU- PUESTO
1922	11'433,510	3'824,000	2'799,010	73,510	4'113,340	77,750	2'909,490
1923	17'239,800	69,880		4'126,500	4'371,910	238,080	
1924	14'878,470	5'689,010				3'040,820	
1925	16'683,030	4'814,270		326,260		7'508,070	1'544,910
1926	4'931,620	4'312,000	18'510,990	158,950	2'287,330	14'046,680	7'094,590
1927	122'072,580	26,987,480	5,000	2'633,830		30'299,780	2'226,750
1928	63'713,480	54'838,610		658,620		43'714,670	930,770
1929	2,390	12'997,560				23'055,880	101,260

FUENTE : Mision Kemmeyer: "Informe sobre el Crédito Público en el Perú"; elaborado por Roxanne Chessman "La Crisis del 29 y La Reactivación".

EGRESOS FISCALES : 1919 - 1930
(En Libras Peruanas Lp)

AÑOS	PLIEGO PRESUPUESTO	E G R E S O S				
		DE PRESUPUESTO	FUERA DE PRESUPUESTO	OPERACIONES DE CREDITO	TOTAL	SUPERAVIT O DEFICIT
1919	5169147	5799981	799852	47813	6647646	630834
1920	6995457	7481303	1308685	131850	8921838	485846
1921	7402601	7654719	1040942	145251	8840902	252118
1922	6033741	6906516	1194992	695650	8797158	872775
1923	7084684	7620844	490572	983302	9094718	536160
1924	7879489	8581974	1899355	1334930	11816259	702485
1925	9615531	9489291	1965759	1367274	12822324	- 126240
1926	10459564	10518690	3910036	4442159	18870885	59126
1927	11181126	11367091	4218676	3779847	19365614	185965
1928	12045324	12061164	3734914	9926213	25722291	15840
1929	13864152	14020455	5176548	1285449	20482452	156303
1930	14177210	13128185	1778183	303253	14936693	- 1049025

(*) Desde 1925, se incluyen los Créditos Suplementarios y rotados en el año.

FUENTE : Balances y Cuentas Generales de la República.
Extracto Estadístico del Perú : 1931 - 1933.

INGRESOS FISCALES : 1919 - 1930
(En Libras Peruanas Lp)

AÑOS	(PLIEGO) PRESUPUESTO	I N G R E S O S				SUPERAVIT O DEFICIT
		DE PRESUPUESTO	FUERA DE PRESUPUESTO	OPERACIONES DE CREDITO	TOTAL	
1919	5169147	6154171	142834	332697	6639702	985024
1920	7926452	8087297	315345	483630	8886272	160845
1921	7404961	6186337	1603545	567020	8356902	- 1218624
1922	6164750	6584701	476779	1807002	8868482	419951
1923	7084684	7609962	23459	1755584	9389005	525278
1924	7879489	9213534	360963	3336556	12911053	1334045
1925	8862245	9202231	401152	2694040	12297423	839986
1926	9762830	10219547	48929	8035428	18303904	456717
1927	10371542	10702930	97219	14644441	25444590	331388
1928	11113651	12198108	12532	11180880	28891520	1084457
1929	12583639	14035832	1500000	956672	16492504	1452196
1930	14098719	11879221	1146321	1761490	14787032	- 2219498

FUENTE : Balances y Cuentas Generales de la República.
Extracto Estadístico del Perú 1931 - 1933.

IMPORTACION DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS

(En Kilogramos)

ARTICULOS	1925	1926	1927	1928	1929
Trigo	14855770	15624588	14364681	13457190	15178380
Arroz	7084510	9023880	7328360	6354750	2854200
Frutas y Legumbres	595540	578240	675160	747370	754500
Papas	376110	196640	185370	144860	127370
Leche	1891560	1432287	1941850	1999610	2100080
Mantequilla	1330750	1255420	1633300	1681540	1291840
Huevos	110280	85200	68430	109490	169610
T O T A L : 	26244520	28196255	26197151	24494130	22485980

FUENTE : DIARIO "EL COMERCIO", 21 de Setiembre de 1930.
 Columela de Godex.

LISTA DE PRECIOS UNITARIOS PARA EL AUMENTO O DISMINUCION EN LAS
CANTIDADES DE LAS OBRAS

	DISMINUCION	AUMENTO
Diseño original (600 libras por pié cuadrado)		
Espigones de concreto .....m.2	\$ 61.00	\$ 56.00
Muelle .....m.1	960.00	840.00
Tinglados sin espigones .....m.2	33.00	30.00
Aduanas y Almacenes .....m.2	45.00	37.00
Vías Férreas .....m.1	15.00	13.00
Pistas .....m.1	37.00	33.00
Dragado .....m.3	.40	.40
Rompeolas .....m.3	2.15	2.15
Pilotes adicionales .....m.3	54.00	43.00
Diseño revisado (1,000 Lbas. por pié cuadrado)		
Espigones de concreto .....m.2	64.00	58.00
Muelle .....m.1	980.00	855.00

Todos los precios son moneda de los Estados Unidos.

El contratista no asume responsabilidad en el dragado en el caso de encontrar roca sub-marina.

Lima, 9 de febrero de 1928

CONTRATOS POSTERIORES SOBRE LAS OBRAS PORTUARIAS DEL CALLAO

Los celebrados con los constructores F. Snare Corporation, tienen los importes siguientes :

1.- Feb. 10/928	....	5'178,492.-	(dólares)	Dólares
2.- Mar. 22/928	....	1'201,078.-		
3.- Jun. 12/928	....	320,000.-	6'699,570.-	
4.- Mayo 930	.....	71,000.-		
5.- Id	.....	1'772,000.-	1'843,000.-	8'542,570.-
		menos importe aproximado de obras que no se ejecutarán por no ser de inmediata necesidad		542,570.-
Importe total neto de los contratos:				<u>8'000.000.-</u>

El valor de los trabajos terminados por la Snare, hasta Marzo 31/931, puede estimarse en la suma de	6'660,000.-
quedando obras por hacer estimadas en:	<u>1'340,000.-</u>

Las sumas recibidas por la Snare por cuenta del Gobierno, sobre las obras hechas, son las siguientes a Marzo 31/931 :

1.- Del Empréstito Nacional Peruano (a dic./929):.	4'940,000.-
2.- De Seligman y Cía. y National City Bank of N. York, según contratos de feb/930 por dólares	
1'500,000.- -13 mensualidades de dólares	
115,000.- 1 mensualidad (Abril 1931, 115,000.-	
Total	<u>1'500,000.-</u>
3.- Del Terminal Marítimo (antiguo muelle-dársena):	
peoductos líquidos de marzo a set/930	<u>268,000.-</u>
Total de entregas en efectivo:	<u>6'708,000.-</u> =====

ESTIMADO APROXIMADO DEL COSTO DE LAS OBRAS PORTUARIAS DEL CALLAO

MONEDA DE LOS ESTADOS UNIDOS

Espigones de concreto completos	22,300m2.	\$ 61.00	\$ 1,360.300
Muelle	430m1.	960.00	412.800
Tinglados	8,500m2.	33.00	280.500
Aduana y almacenes	9,300m2.	45.00	418.500
Vías férreas	6,100m1.	15.00	91.500
Pistas de 8 m. de ancho (concreto)	600m1	37.00	22.200
Servicio contra incendio .	.....	.....	150.000
Alumbrado .....	.....	.....	25.000
Abastecimiento de agua ...	.....	.....	10.000
Dragado	1,200.000m3	.45	540.000
Rompeolas	650.000m3	2.40	1,560.000
Equipo permanente .....	.....	.....	160.000
Gastos preliminares, imprevistos, etc. ....	.....	.....	147.692
T o t a l.....			\$ 5,178.492

=====

GASTOS DE PAVIMENTACION EN LIMA Y BALNEARIOS

AVENIDAS

Arequipa	S/. 1'512.590.00	
Progreso	1'900,430.58	
Wilson	67,322.48	
Arequipa - Sec.Barranco..	213,866.24	
Magdalena	405,241.77	
Alfonso Ugarte	214,565.37	
28 de Julio (Lima)	148,260.91	
Petit Thouars	318,435.49	
Piérola (Colmena)	175,452.51	
Plaza 2 de Mayo	69,531.13	
José Pardo (Miraflores)..	69,499.91	
Avenida del Sol	80,849.56	
Los Fresnos	33,768.46	
San Carlos	116,579.20	5'326,393.61
JIRONES		
La Unión (Lima)	69,514.40	
Carabaya	128,721.14	
Lampa	120,757.92	
Caylloma	74,916.61	
Leuro (Miraflores)	20,799.59	414,779.66
DIVERSAS PAVIMENTACIONES		1'760,876.31

TOTAL : S/. 7'502,049.58

Como se notará el importe total de las pavimentaciones hechas por The Foundation Co. desde el año 1920 hasta el 31 de Diciembre de 1929, ha sido de S/. 7,502,876.58.

Lima, 17 de Mayo de 1932.

B I B L I O G R A F I A

=====

BASADRE, JORGE

- 1963 : "Historia de la República del Perú" -
Quinta Edición Aumentada y Corregida-
Tomo VIII - Ediciones "HISTORIA" -
Lima - Perú.

BALTAZAR CARAVEDO

"Historia del Perú" - Tomo VIII - Pe-
rú Republicano y Procesos e Institu-
ciones - Edición Juan Mejía Baca.

"Los Intentos de Construcción de un
Estado y Mercado Nacional 1919-1930"

KRASSEL G., ALFREDO

- 1945 : "Problemas Económicos del Perú en la
Post-Guerra" - Tesis UNMSM - Lima.

BERTRAM, GEOFFREY y
THORP, ROSEMARY

Perú 1890-1977 : Crecimiento y Política en una Econo-
mía Abierta - UNMSM - Lima.

DR. ARRUS, OSCAR F.

- 1944 : Expectativos Económicos de la Améri-
ca Latina en la Post-Guerra - Con-
ferencia.

CASTILLO DIAZ, VICTOR HUGO

- 1965 : La Crisis Económica Mundial de 1929
y su repercusión económica en el Pe-
rú, años 1930 - 1934 - Tesis UNMSM
- Lima.

DR. DENEGRI, LUIS ALBERTO

- 1944 : Problemas Económicos de la Post-Gue-
rra - Conferencia.

MONGE, JUVENAL

- 1943 : Plan de Acción de la Comisión de
Post-Guerra de Diputados del Perú.

FOGEL, R.W.

"La Nueva Historia Económica".

ROMERO, EMILIO

1944-1945 : Perú en Cifras - La Evolución Económica del Perú.

LONDONO, CARLOS y

THORP, ROSEMARY

1er.Semestre 1984: HISLA - Revista Latinoamericana de Historia Económica.
La Crisis y América Latina II."El efecto de la Gran Depresión de 1929 en las Economías del Perú y Colombia".

HOOPER LOPEZ, RENE

1964 : Ensayo Biográfico - Leguía - Ediciones Peruanas - Lima - Perú.

LETURIA PODESTA, CARLOS

1964 : Comercio Exterior entre el Perú y Gran Bretaña

LABARTHE, PEDRO ABEL

1933 : La Política de Obras Públicas del Gobierno de Leguía - Lima - Imprenta Americana.

CAPURAY, MANUEL

Leguía... Vida y Obra del Constructor del Gran Perú.

FERROCARRILES - PERU
ESTADISTICAS

Perú - Dirección General de Ferrocarriles - Estadísticas de los Ferrocarriles y Tranvías del Perú.

KAPSOLY

La Conscripción Vial.

FUENTES DOCUMENTARIAS

Archivo : Congreso de la República.

: De la Nación.

: Biblioteca Cámara de Diputados.

: Biblioteca Nacional.