
1919-1930
LA LABOR CONSTRUCTIVA
DEL PERU
EN EL GOBIERNO DEL PRESIDENTE
DON AUGUSTO B LEGUIA
LIBER
TAD

LA LABOR CONSTRUCTIVA DEL PERÚ EN EL GOBIERNO DEL PRESIDENTE AUGUSTO B. LEGUÍA

Edición facsimilar

Prólogo
Enriqueta B. Leguía Olivera

FUNDACIÓN AUGUSTO B. LEGUÍA

4 DE JULIO DE 1930

ALBUM

OBSEQUIADO AL

Sr. D. AUGUSTO B. LEGUIA

Presidente de la República

por el personal directivo del

MINISTERIO DE FOMENTO,

mostrando las diversas obras llevadas

a cabo de 1919 a 1930.

IMP. TORRES AGUIRRE
LIMA-PERU

Prólogo

En la publicación de este histórico *Álbum*, yo no tengo más mérito que el de editarlo y hacerlo llegar al conocimiento de todos los peruanos; con el fin de que conozcan la verdad de su historia, que fue silenciada, negada y calumniada por los enemigos políticos del Presidente del Perú: Don Augusto B. Leguía Salcedo.

Nadie ha podido resumir con más exactitud la labor realizada por este insigne gobernante, durante el Oncenio, como el Ing. Vicente del Solar en su libro *Cómo salir del subdesarrollo* –publicado en 1982, con motivo de la celebración de sus 50 años como Ingeniero–, que yo me permití insertar en el libro *Un simple acto de justicia*, cuyas palabras también me permito insertar en esta publicación, por ser las que mejor se ajustan a la increíble labor efectuada por este gobernante, tan injustamente calumniado y acusado de "tirano y ladrón".

A continuación las palabras del Ing. Vicente del Solar:

"Cuando nuestra antigua Escuela de Ingenieros funcionaba en la calle del Espíritu Santo, el Presidente Augusto Leguía entregó al autor el año 1919, el título de Ingeniero de Minas. Casi medio siglo después, el Presidente arquitecto Fernando Belaunde Terry le hizo entrega del Diploma conmemorando las Bodas de Oro profesionales. Ambos acontecimientos, enteramente fortuitos, me han inducido a dedicar este libro a los dos Presidentes antes mencionados.

Este libro ha sido escrito con el objeto de poner de manifiesto la infraestructura que es necesaria preparar para hacer avanzar un país subdesarrollado por la senda del progreso. Esta obra gigantesca fue emprendida hace sesentitrés años por un mandatario patriota y abnegado, que lo dio todo, incluso su vida, por la Patria. Este hombre, verdaderamente providencial, que se hizo cargo del Gobierno cien años después de haber sido jurada la independencia, se llamó Augusto Bernardino Leguía Salcedo.

PATRIA NUEVA

Con este lema por bandera, hace sesenta y tres años que ascendió a la primera magistratura del país don Augusto B. Leguía.

Durante once años de tesonera y abnegada labor, este patriota gobernante cumplió la promesa que le había hecho a su pueblo, aun cuando para ello tuvo que dejar su vida hecha jirones, en las encrucijadas de la oposición de la que fue víctima.

Leguía encontró un país subdesarrollado y agobiado por un absorbente centralismo, que obligaba a la población de las provincias a migrar hacia la capital, originando la desorganización de todos los servicios públicos y frenando el progreso.

El flamante Presidente comprendió que era necesario cambiar la organización política y social del país, poniendo fin al régimen feudal imperante. Con tal objeto, dedicó todo su Gobierno a ejecutar un plan de obras que puede ser considerado como la más perfecta infraestructura concebida por gobierno alguno.

Las más apartadas regiones del país recibieron el beneficio directo o indirecto de esta política estatal. Los caminos, ferrocarriles, escuelas, puertos y las obras sanitarias ejecutadas dejaron sentir su benéfica influencia en toda la nación.

Los trabajos realizados permanecen como mudos testigos de los hechos, desafiando el tiempo y el olvido, aun cuando la pasión política haya borrado el nombre de quien los ejecutó.

Nunca nadie hizo tanto bien a su patria en tan poco tiempo. Sin embargo, la oposición llamó a este período "El Nefasto Oncenio". Todo lo acontecido después ha demostrado, con claridad meridiana, cuán equivocada e injusta fue esta frase infamante.

Leguía fue combatido despiadadamente durante todo su Gobierno. Sus enemigos no le dieron tregua, ni cuando se encontraba al borde del sepulcro. Este hombre admirable trabajó incansablemente, con tenacidad y valor, para cumplir con la promesa de entregar a su pueblo una "PATRIA NUEVA", como lo ofreció al ascender al poder.

Lima fue transformada en una de las más bellas capitales de América. Todas las regiones de país recibieron en forma directa o indirecta, los beneficios de una política descentralista y de bienestar social. Empero, siguió adelante, apasionadamente, la campaña de oposición sistemática. Leguía fue acusado de ladrón y traidor, y además tildado de tirano, no obstante que el país gozaba de un clima de irrestricta libertad de imprenta, incompatible con una tiranía.

Ante tan desleal campaña, el personal del Ministerio de Fomento organizó un homenaje al Presidente de la República, **el día 4 de julio de 1929**, o sea justamente diez años después de haber sido inaugurado su Gobierno. **Todos los empleados y obreros del Ministerio de Fomento y obras públicas, en compañía del Ministro del ramo, le obsequiaron cinco volúmenes de fotografías mostrando las obras realizadas durante su presidencia**. Leguía agradeció el obsequio pronunciando un extenso discurso, el cual puede ser considerado como el resumen del plan que debe llevarse a cabo para salir del subdesarrollo.

A continuación, el discurso del Presidente don Augusto B. Leguía, cuya voz, desde ultratumba, debe repercutir en el ámbito de la Patria y en el corazón de todos los peruanos:

"Señor Ministro de Fomento; habéis tenido una feliz iniciativa al reunir en un álbum las fotografías de las obras públicas ejecutadas durante mi Gobierno desde el 4 de julio de 1919, para obsequiármelo en este día en que se cumplen diez años de una auténtica regeneración nacional. **Cinco volúmenes contiene el precioso archivo de la 'PATRIA NUEVA'**. El lente fotográfico grabó allí para la eternidad la imagen tangible de todo lo que hemos creado en el curso de esos años: caminos, ferrocarriles, irrigación de la costa, colonización de la montaña, saneamiento de las ciudades, protección de nuestro capital humano, mayor rendimiento agrícola, mayor producción minera y, por último, rehabilitación económica y social del indio, por medio de la repartición socialista de las tierras.

No me sorprende señor Ministro la magnitud de todo lo que hemos hecho. Quizá escapaban a mi memoria los detalles de nuestros trabajos, pero yo sabía que eran múltiples, inmensos, como para acabar con la vida de un hombre y desafiar la actividad de muchos Gobiernos.

Cada obra que allí se registra es fruto de infinitos desvelos. Representa una victoria sobre la inercia de nuestro temperamento, sobre la confabulación de nuestros adversarios y también sobre las estrecheces de nuestro Tesoro Fiscal. Tomad como ejemplo las obras de saneamiento o de irrigación. Nuestras ciudades no conocerían las ventajas del agua y el desagüe, ni las ventajas de la pavimentación, sin el contrato que celebró mi Gobierno con The Foundation Company, venciendo la literatura alarmista de los que la combatían. ¿Y por qué la combatían? Por su insuficiencia técnica, decían, y por la pequeñez de nuestros recursos para contratarla. Nosotros tenemos el hábito de discutir todo y la creencia de que son insignificantes nuestros recursos. Pero la suficiencia técnica de The Foundation Company está probada en obras que desafían el tiempo; y nuestra capacidad financiera nos ha permitido realizar nuevas y vastas operaciones.

Pasa lo mismo con la irrigación. Primero se objetaron los planes científicos y se habló de rehabilitar unos canales incaicos. Después se creyó que **el gasto de cinco millones de libras arruinaría a la nación**. Vuestro cálculos en esta materia, señor Ministro, revelan que la irrigación de la costa es un beneficio colectivo que tiene además el aspecto del más lucrativo negocio para el Estado. No terminan aquí las objeciones, pues, a última hora, surge la oposición violenta del interés privado contra el interés general. Se dice que la irrigación, por la competencia desmejora el valor del latifundio, y que el sistema de la repartición de las tierras entre los trabajadores –que mi Gobierno ha establecido–, ocasiona la emancipación de los actuales colonos.

El señor feudal condena las obras de irrigación porque disminuyen el privilegio de sus riquezas y puede emanciparse el peón. Es la eterna historia de la ignorancia, que se opone al saber; del privilegio, que se opone a la libertad, y que encuentra su símbolo más perfecto en aquel Luzbel que se rebeló contra la providencia magnánima de Dios. Pero a mí no me decepcionan estos contratiempos. Los he vencido ayer y los venceré ahora.

Hubo un tiempo en que fue necesario ser severo contra los que trastornaban el orden público. Deseo no verme obligado a serlo de nuevo, contra los que intentan destruir o desnaturalizar las obras de irrigación.

Nuestra geografía no fue menos hostil que nuestra inercia a los proyectos reformadores de mi Gobierno. Los obstáculos de la naturaleza y los recelos atávicos de la raza, se unieron para entorpecer nuestros esfuerzos; pero al fin hemos vencido una y otra fatalidad. Espiritualmente nuestra raza se satura de optimismo y materialmente nuestra árida costa se irriga, nuestra escarpada sierra se cruza de ferrocarriles y caminos, y se domina el bosque milenario de la montaña.

Los incas establecieron un admirable sistema económico que presidió un superior espíritu de justicia. Los españoles con la Conquista, nos incorporaron en tres siglos a la civilización occidental, hecha del Clasicismo griego, del Derecho romano y de los descubrimientos científicos. ¿Qué hizo la República? Dictar leyes para profanarlas, fomentar caudillos de la derrota, mantener en el atraso a un pueblo inteligente y sensible, dueño de un país cuyo subsuelo está hecho de oro, carbón y petróleo, y cuyo suelo está cubierto de esa profunda tierra vegetal sobre la que los indios formaron el vergel de sus sembríos y de sus jardines.

Mi Gobierno, señores, ha intentado dar un sentido distinto a la República, dignificándola por el trabajo. Hasta ayer fue la madrastra del pueblo, al que seducía con el eco de palabras sonoras y el oropel de las imitaciones extranjeras; ahora debe ser la Madre cariñosa, que lo eduque por el perfeccionamiento técnico y le conceda la verdadera libertad por medio de la emancipación económica. Hemos tenido que hacer obra de verdadera creación, porque no está formada aún la conciencia colectiva y, por lo tanto, lejos de marchar con la corriente que impele, hemos tenido que caminar contra ella venciendo su resistencia.

Las primeras manifestaciones de nuestro esfuerzo están allí, en este *Álbum* que me obsequian los funcionarios del Ministerio de Fomento, mis predilectos colaboradores en esta obra de redención patriótica. Yo puse de mi parte la suprema dirección, pero los funcionarios de Fomento no me escatimaron jamás el concurso de sus conocimientos técnicos. Aprovecho esta oportunidad para expresarles mi aplauso por su abnegación y mi reconocimiento por sus servicios. Y vos, señor Ministro, aceptad también mi agradecimiento por las hermosas palabras de vuestro discurso, que revelan vuestra preparación para dirigir este Ministerio con ese patriotismo exaltado y esa comprobada lealtad con que siempre habéis colaborado en los trabajos de esta 'PATRIA NUEVA' que yo tengo el insigne honor de presidir".

Hasta aquí el discurso pronunciado por Leguía, que además de ser una magnífica pieza oratoria, es el resumen de lo que puede hacer un gobernante patriota y abnegado, para sacar a su país del estado de subdesarrollo. El esfuerzo principal de su Gobierno estuvo dirigido a combatir el centralismo, mediante la dación de leyes apropiadas, y también tratando de convertir las capitales de departamento en polos de atracción de sus respectivas provincias. Con el objeto de conseguir estos fines, dedicó ingentes sumas de dinero a la construcción de escuelas, a la ejecución de obras de abastecimiento de agua y eliminación de desagües, a la pavimentación, al alumbrado, a la construcción de ferrocarriles y carreteras, así también a las irrigaciones y estudios hidroenergéticos. Lo que deseaba Leguía era fijar al provinciano a su provincia y arraigar al campesino a su terruño.

Leguía, además de ser un genial financista, era agricultor y sabía que la riqueza de los países en desarrollo está en el agro y en las entrañas de la tierra. La industrialización viene sola más tarde, cuando hay riqueza. No se puede invertir impunemente el orden de etapas históricas, sin incurrir en el error de gravar la economía popular, creando industrias parasitarias que solamente pueden subsistir al amparo de aranceles proteccionistas.

Leguía tuvo una visión sorprendentemente clara del futuro, al reservar para el Estado yacimientos carboníferos, zonas ferruginosas y áreas productoras de petróleo. Previó que el futuro del mundo estaría en manos de los países en desarrollo, productores de materia prima y también de energía potencial acumulada al estado de hidrocarburos, a través de procesos milenarios en las entrañas de la tierra.

El discurso de Leguía puede ser considerado como su testamento sociopolítico, pues contiene todo lo que debe hacerse para salir del subdesarrollo".

Deseo aclarar que este *Álbum* es solo uno de los cinco álbumes que le fueron entregados al Presidente Leguía, el **4 de julio de 1929**, por el personal del Ministerio de Fomento y Obras Públicas (hoy Ministerio de Transportes y Comunicaciones); o sea, diez años después de haber sido inaugurado su gobierno en 1919.

LAS NUEVAS OBRAS PORTUARIAS DEL CALLAO (*)

El crecimiento rápido del Perú durante los últimos años trajo por resultado la congestión en la carga y descarga de los buques que entraban en el Puerto del Callao. La única obra portuaria existente era el antiguo Muelle y Dársena de la Cía. Francesa, con más de 50 años de construído, sin calado suficiente para los barcos de hoy en día y con un equipo mecánico inadecuado para el gran movimiento. El Gobierno del Perú solicitó y obtuvo distintos informes de reconocidas autoridades para el mejoramiento del puerto, no habiendo llegado a una decisión hasta el año 1928, en que le otorgó a Frederick Snare Corporation, de New York, el contrato para la construcción de las nuevas obras, basadas en un informe suministrado por dicha Cía. el año anterior de 1928.

Las obras que se están efectuando y que se encuentran en la actualidad considerablemente adelantadas, con respecto a la fecha asignada en el contrato para su terminación, son las siguientes:

Dos rompeolas incluyendo una área de aproximadamente 272 hectáreas, que son construídos con la piedra que se trae de una cantera situada a 8 kilómetros al norte del puerto. El rompeolas norte tiene una longitud de aproximadamente 2,200 metros y el rompeolas sur de unos 1,000 metros. La dársena formada dentro de los rompeolas, estará parcialmente dragada hasta ofrecer un calado de 9.80 m., con un canal central que llega hasta los espigones y muelles de atraque, con 11.30 m. de calado. Los espigones y muelles para el atraque de barcos consiste en un muelle paralelo a la costa y situado a unos 350 metros de la misma, que tiene 8 metros de ancho por 600 metros de largo. Este muelle está en su totalidad construído de hormigón armado. De este muelle arrancan cuatro espigones, también de hormigón armado, construídos sobre estacas del mismo material. Tienen 86 metros de ancho por 183 metros de largo cada uno y en su parte central tienen una extensión que será rellenada hidráulicamente. Los espigones de afuera, que son dos, tienen 31 metros de ancho por 183 metros de largo cada uno. Sobre los dos espigones centrales se construirán almacenes de estructura de acero con paredes de hormigón y techos de asbestos, y además todos los espigones y el muelle estarán provistos de las carrileras necesarias para un movimiento rápido y eficiente de la carga. Detrás del muelle se hará un relleno hidráulico que tendrá una extensión de 210,000 metros cuadrados.

Como es natural, las obras serán completadas con la construcción de edificios, tanto para las oficinas de la Aduana como para otros servicios necesarios, teniendo además un sistema contra incendios, toda clase de equipo mecánico, patios de ferrocarril, etc.

El costo final de las obras será aproximadamente de unos $8,000,000.

(*) Aunque las obras del puerto del Callao que se conocen con la denominación de Terminal Legoía, no se llevan a cabo ni se supervigilan por el Ministerio de Fomento, sino que han sido encargadas al Ministerio de Hacienda, desempeñando esa cartera el Ingº Dn. Mº uel G. Masías y siendo Inspector Técnico el Ingº Dn. Alfredo Mendiola, la circunstancia de que estos técnicos han sido siempre funcionarios del Ministerio de Fomento, en la Dirección de Obras Públicas y en el Portafolio Ministerial, explica que se incluyan algunos datos y fotografías de tan importante trabajo de ingeniería.



Perspectiva de las obras y futuro desarrollo del Terminal Leguía, tomada del artículo del Ingº Alfredo Mendiola "New Port Works at Callao".







Quebrada y puente de Pomatales y variante ejecutada en el año 1925.

En primer plano: Ferrocarril a Santa Ana. En segundo plano: Camino a Abancay. En el fondo, detrás de la ciudad del Cusco: Camino a la Raya.



Ferrocarril de Cusco a Santa Ana.
Túnel Nº 2 en el kilómetro 87 de 74 metros de largo.
Ruinas de Ccorihuayrachina.
Los trabajos llegaron a este punto a fines del año 1925.



Ferrocarril de Cusco a Santa Ana.
Túnel Nº 3, kilómetro 88.
Longitud: 15 metros,
al borde del Urubamba.

FERROCARRIL DE CUZCO A SANTA ANA.

Terraplenes entre los kilómetros 115 y 118. Hasta este punto se han invertido cerca de Lp. 900,000.0.00

Corte en roca en el kilómetro 106. La línea del ferrocarril para llegar a este lugar pasa sobre 11 puentes.

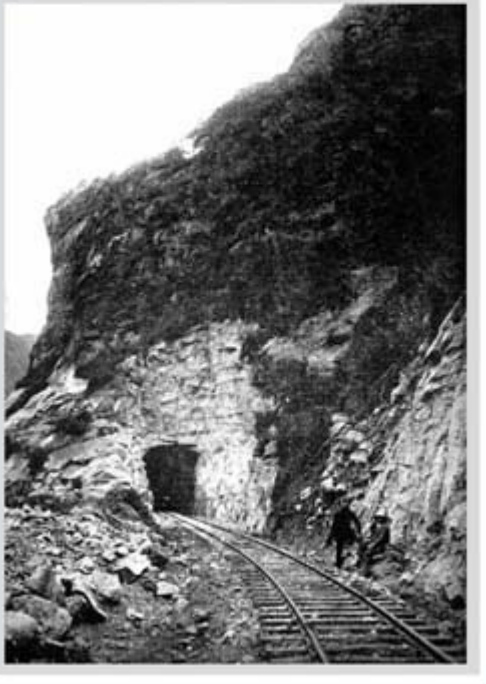












Ferrocarril de Cusco a Santa Ana.
Túnel de Inccacasa Nº 3 dividido en dos debido a una falla que se trabajó a cielo abierto.



Ferrocarril de Cusco a Santa Ana.
Túnel Nº 4 en el kildmetro 89. Longitud: 84 metros. Cerca del lugar llamado Torontay.







Ferrocarril de Cusco a Santa Ana.—Derrumbe dentro del túnel de Inccacasa. Km. 102.

F. C. de Cusco a Santa Ana.—Túnel de Inccacasa Nº 5. Boca de Salida. Km. 102.



Ferrocarril de Cusco a Santa Ana. Corte en roca, Sección en Media Naranja, Km. 111.







Puente sobre el río Tanccac, Km. 72.—17 metros de luz





Ferrocarril de Cusco a Santa Ana. Puente sobre el río Villcanota, kilómetro 4. Luz: 65 metros.



Ferrocarril de Cuzco a Santa Ana. Puente San Miguel (de herradura), km. 118.







Ferrocarril de Cuzco a Santa Ana. Puente de Ollantaitambo, Km. 63. Lus: 52 metros.

Puente sobre el río Vilcanota, kilómetro 4 del ramal a Urubamba del ferrocarril Cuzco a Santa Ana. Luz: 65 metros.





Ferrocarril de Cusco a Santa Ana.

Túnel Nº 6.
kilómetro 107.



Ferrocarril de Cusco a Santa Ana.
Zig-zag en los kilómetros 120-121.
Sección Intihuatani en el valle del Urubamba.



FERROCARRIL CUZCO A SANTA ANA.





Corte en roca en la entrada de la quebrada de Aobamba.



Sección Media Naranja. A fines del año 1927 se habían ejecutado 110 kilómetros.









Ferrocarril de Cusco a Santa Ana. Puente sobre el río Iscuchaca, kilómetro 28, tres tramos de 10 metros de luz cada uno.



Ferrocarril de Cusco a Santa Ana. Puente "Iscuchaca", kilómetro 31, de 14 metros de luz.



Ferrocarril de Cusco a Santa Ana. Puente de Pisococho, kilómetro 78.



(Arriba) Estación de San Pedro en la ciudad del Cusco.
(Abajo) El Arco, acueducto que conduce agua potable al Cusco, carretera de Cusco a Abancay y ferrocarril de Cusco a Santa Ana.

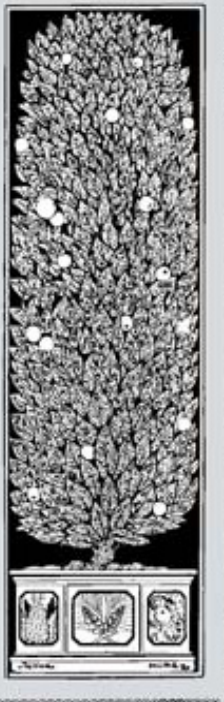


(Arriba) Estación de Ollantaitambo, kilómetro 66.
(Abajo) Pampa de Anta, kilómetro 31 a 39.









F. C. de Cuzco a Santa Ana.
Corte a la salida de la quebrada de Aobamba.
Santa Ana se encuentra a 170 kilómetros del Cuzco.

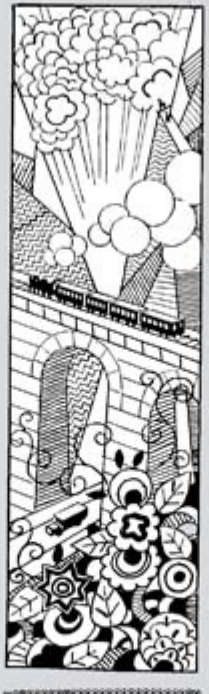






Ferrocarril de Cuzco a Santa Ana.
Corte en roca, en el km. 122.—Esta fotografía muestra uno de los muchos casos penosos que se presentan en la construcción de nuestras vías de comunicación.





Ferrocarril de Huancayo a Huancavelica.

Túneles de Condorsuya en el kilómetro 120.



Ferrocarril de Huancayo a Huancavelica. Túneles de Matipacana en el kilómetro 115, revestidos de piedra en toda su extensión.





Ferrocarril de Huancavelica.—Puente y túnel de Chamana (Acostambo) en el kilómetro 52, sobre el Mantaro que en este punto reduce su ancho.

Ferrocarril Huancayo a Huancavelica. — Corte frente a la hacienda Casma, kilómetro 58; este corte cerrado es típico en la zona cerca de Huancavelica.

FERROCARRIL DE HUANCAVELICA.

Puente de Chanchas; es el más largo de esta vía y está construído sobre un afluente del Mantaro.

Túneles de Palacio en el Km. 117. En la curva que se ve a la izquierda existía un nido de cóndores, en el cual se encontró el esqueleto de una criatura de pocos meses.



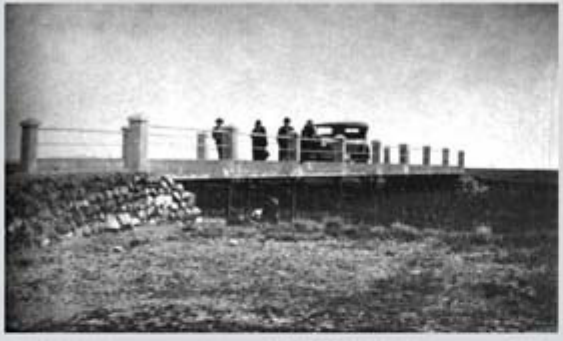




F. C. de Huancayo a Huancavelica.
Estación de Huancavelica,
vista del lado de la línea. El edificio es
enteramente construído de piedra.

F. C. de Huancavelica.
Puente en el kilómetro 79, para cruzar el río de Acoría y al que sigue un largo túnel que se divisa a la derecha.





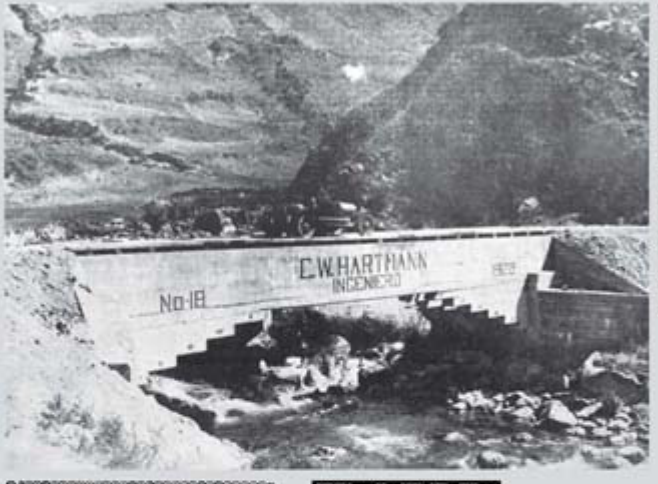


(Arriba) Puente sobre el río Illpa, en el camino de Puno a Juliaca, terminado en febrero de 1928.
(Abajo) Puente de Unucolla, en el camino de Juliaca a Lampa, terminado en 1927 con un costo de Lp. 1,500.0.00.

(Arriba) Puente de Saman, sobre el río Ramis, en el camino de Juliaca a Azángaro; mide 153 metros de longitud.
(Abajo) Puente de cemento armado sobre el río Malcomaya en el camino de Puno a Ilo, a 35 kms. de Puno.









Ferrocarril Tambo del Sol al Ucayali.
Puente de cemento armado en el kilómetro 58 sobre el río Huachón.



Ferrocarril Tambo del Sol al Ucayali.
Punto en que termina la Pampa de Junín en el kilómetro 8 de la vía, para entrar en una quebrada en que la línea asciende hasta llegar a la cumbre.



Ferrocarril Tambo del Sol al Ucayali
Campamento de Cochayoc.



Ferrocarril Tambo del Sol al Ucayali
Casa de ingenieros en Huachón, en el km. 55.



Ferrocarril Tambo del Sol al Ucayali. Corte en roca, kilómetro 56 al lado del río Huachón.







Camino Cusco-Abancay. Pueblo de Pucyura. Km. 21.

Camino Cusco-Abancay. Bajada del Arco hacia el Abra de Huilque





Camino Cuzco-Abancay.
Km. 48.





Camino Cuzco-Abancay.
Salida del Cuzco.





Camino Cuzco a Abancay.
Desarrollo a la salida del Cuzco.



Camino Cuzco a Abancay.
Pueblo de Izcuchaca.







Camino Cuzco a Abancay.
Puente de Sullupuccyo —Km. 32



Camino Cuzco a Abancay.
Puente de Pucyura.—Km. 21.





Camino Cuzco a Abancay. — Abra de Huilque, km. 51.



Camino Castrovirreyna a Pisco. Comienzo de los trabajos en el corte, kilómetro 58.



Camino Castrovirreyna a Pisco.



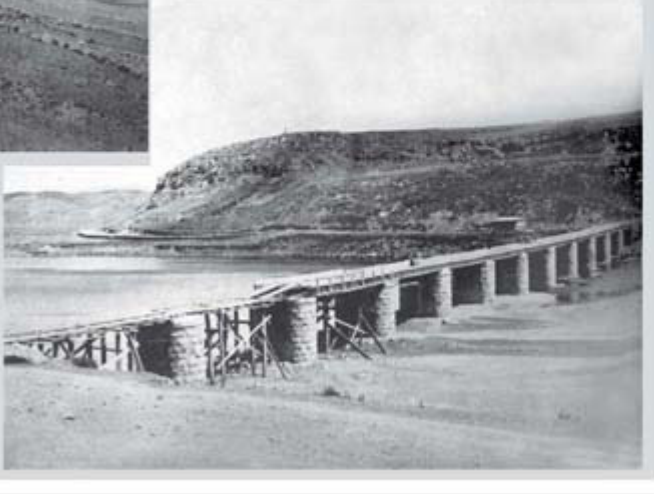
Camino de Castrovirreyna a Pisco. Vista de una curva en el kilómetro 52, en la que puede apreciarse un corte profundo en ladera de cascajo.



Camino de Castrovirreyna a Pisco. Perspectiva de un complicado desarrollo en ladera de terreno cascajoso, que voltea después hacia la derecha para atravesar el talweg de una quebrada.



Camino Puno a Desaguadero.
Puente de Ilave, sobre el río del mismo nombre



Camino de Puno a Moquegua.
Cuesta y Zig-Zag en el camino a Moquegua, a 10 kilómetros de Puno.



Camino Puno a Desaguadero.
Vista del pueblo y tramo del camino carretero a Chucuito.



Camino de Puno a Moquegua.
Cuesta y Zig-Zag en el camino a Moquegua, a 6 kms. de Puno.



Una curva en el camino a Moquegua a 13 kilómetros de Puno.



Bifurcación del camino a Moquegua y al Desaguadero, en la Calzada, a 2½ kilómetros de Puno.



Trabajos con "Cilindro o Aplanadora", en un tramo del camino a Moquegua, a 17 kilómetros de Puno.



Un tramo del camino a Moquegua, a 20 kms. de Puno.



Un tramo del camino al Desaguadero, en la Pampa de Acora.— Puno.



Campamento y curvas en el camino a Moquegua, a 20 kms. de Puno



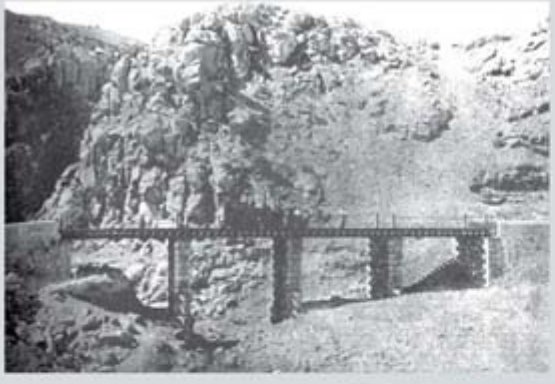
Camino de Arequipa a Vitor.
Entrada a la quebrada de Añashuaico. Kilómetro 10 al 11.





Camino de Arequipa a Vitor.
Quebrada de Añashuaico. Kilómetro 11 a 12.





Camino de Arequipa a Vítor.

Puente de Mashuaico, kilómetro 10 a 11



Camino de Arequipa a Vítor.
Puente colgante de "Escalerilla".



Camino de Arequipa a Victor. Corte un cuarto Negro, kilómetro 11.



(Arriba) Camino de Arequipa a Vitor, ladera occidental Quishuarani, kilómetro 28.
(Abajo) Camino de Arequipa a Vitor, corte en el kilómetro 12.





(Arriba) Camino Arequipa a Vitor, corte en sillar, quebrada de Escalerilla, kilómetro 14.
(Abajo) Camino de Arequipa a Vitor, ladera Quishuarani, kilómetro 31





(Arriba) Puente Matagente sobre el río Chincha, uno de los económicos de cemento armado construído en la costa.—(Abajo) Construcción del puente de Matagente; tablero y pilares de cemento armado.





(Arriba) Camino de Mala a Calango. Puente sobre el río Mala. (Abajo) Carretera de Rancho a Acomayo y Chinchao, que comunicará Huánuco con las montañas de Chinchao y la parte baja del Marañón.





(Arriba) Construcción de tanques de sedimentación pesada de la Atarjea de Lima.—(Abajo) Otra con capacidad para 65'000,000 de litros diarios. Costó Lp. 15,000.0.00. Se principiaron en agosto de 1927.





(Arriba) Construcción de tanques de sedimentación pesada de la Atarjea de Lima.
(Abajo) Galerías filtrantes de la Atarjea de Lima.



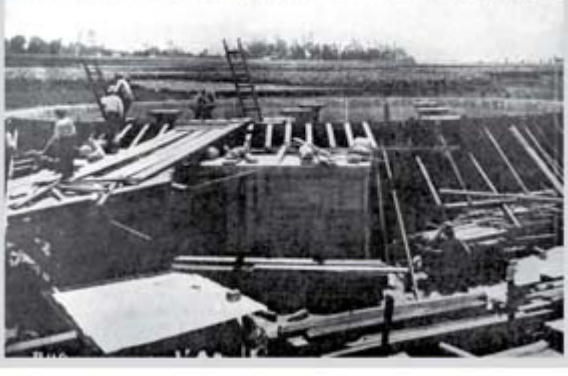


(Arriba) Arequipa. Tubería en el Puente sobre el río Chiguata con la Purga abierta.
(Abajo) Arequipa. Reservorio Nº 2 terminado.



(Arriba) Arequipa, Reservorio Nº 1 terminado.
(Abajo) Saneamiento de Arequipa. Reservorio Nº 3. Casa de Válvulas.



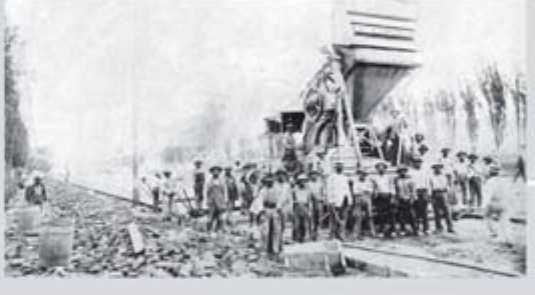




Asfaltado de la calle del Sauce, jirón Lampa, y de la Avenida Leguía, tramo Barranco-Miraflores.—Vista del centro: Pavimentación de la Avenida Alfonso Ugarte.



Pavimentación con concreto y asfalto de la Plaza de San Pedro y jirón Angaraes en Lima, y de la Avenida Grau en Miraflores, con un costo de Lp. 12,613.8.19 la primera, y Lp. 7,716.4.00 la segunda.









(Arriba) Excavadora usada en los trabajos.

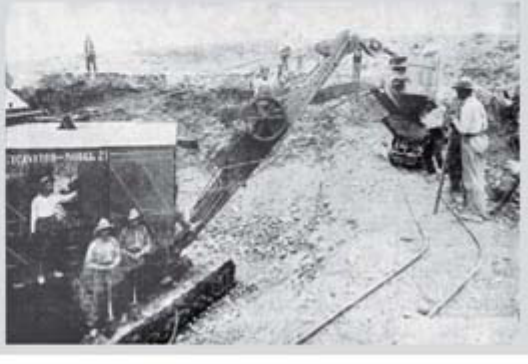
(Abajo) Draga llenando camiones con arena.



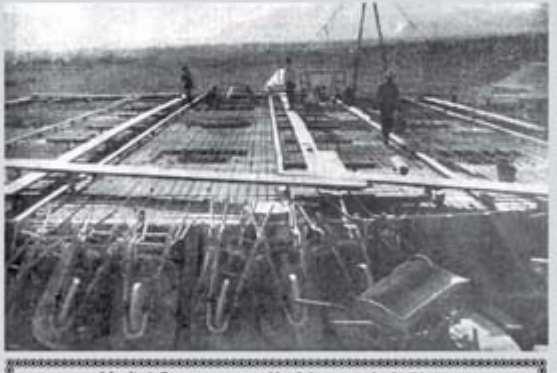
(Arriba) Planta chancadora de materiales.

(Abajo) Excavadora arreglando un terraplén.









(Arriba) Cusco, construcción del reservorio de Piccho.

(Abajo) Arequipa, reservorio Nº 2. Listo para recibir el concreto.







Canalización del Cusco.

Calle de Loreto mirando hacia el Sur, al costado de la Iglesia de la Compañía, donde se ha colocado tubería de 8". La parte baja de los muros a ambos lados de esta calle son de un gran valor arqueológico porque muestran paredes de la época incaica.

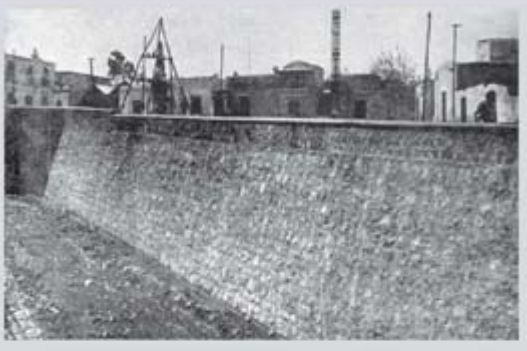
Cuzco.—Tubería de agua potable en Korkor.







Cuzco.—(Arriba) Campamento del Arco. — Almacenamiento de tubería para Korkor.
(Abajo) Reservorio de Picchu, 3,600 metros cúbicos.



Arequipa.—(Arriba) Muro de defensa en San Lorenzo. Proyecto Nº 2.

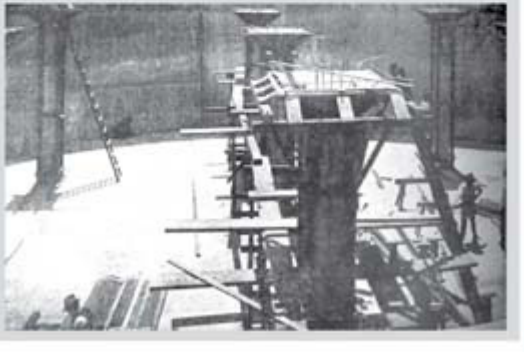
(Abajo) Manantial La Bodoya.— Caseta de control y casa del guardián.



Arequipa.—(Arriba) Reservorio Nº 1. — Parte exterior.

(Abajo) El mismo en el interior.



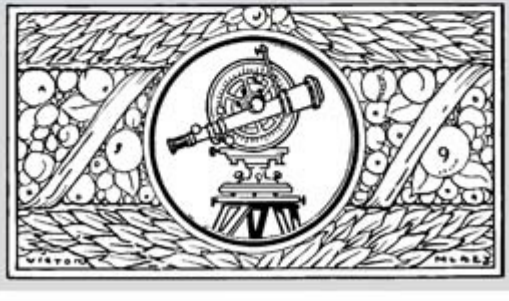


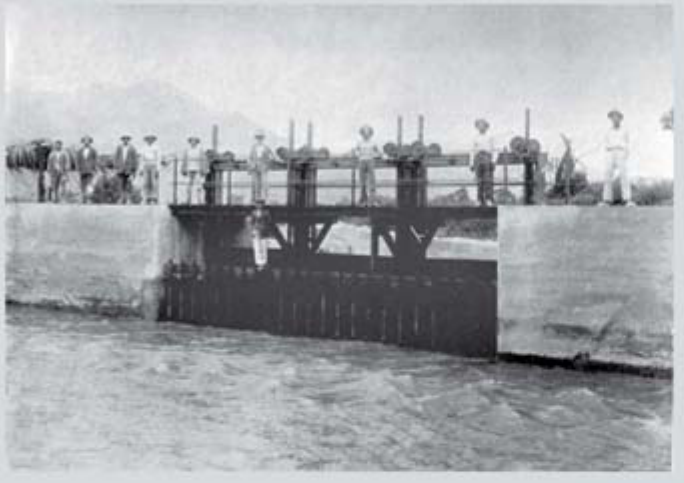


Irrigación Graña.
Las lagunas alimentadoras del Río Chancay en su naciente.
El agua de verano para la época de escasez.



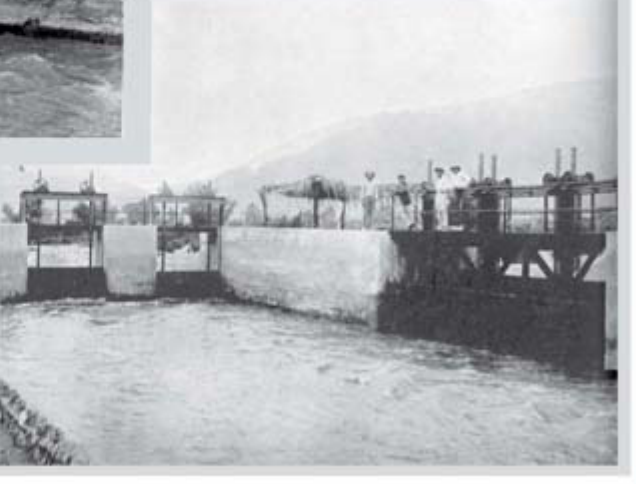








Irrigación Grafia.
Compuertas en la toma.



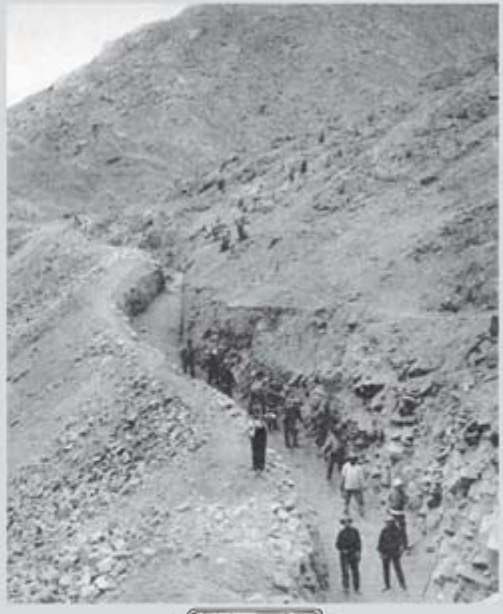
Irrigación Grafia.
Compuerta de admisión.



Irrigación Graña.

El canal principal en construcción.

El canal principal revestido en corcreto totalmente.







Irrigación "Gradá".

Entrada al túnel de 1,500 m. de largo que atraviesa la cadena de cerros que separa el cauce del Río de las Pampas.

Irrigación "Gradá".

El canal principal.

Al salir de un túnel se hace la taza de donde arranca el tubo que conduce las aguas a la casa de fuerza.





Irrigación "Graña".

La casa de fuerza.

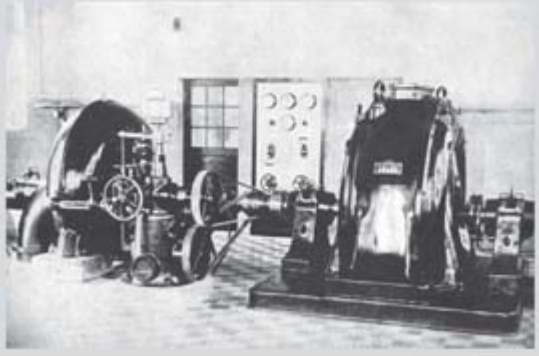


Irrigación "Graña".

La instalación consta de dos unidades iguales a ésta 600 H. P.

Se aprovechan los canales para establecer una Hidro Eléctrica con capacidad para 1,200 H. P.

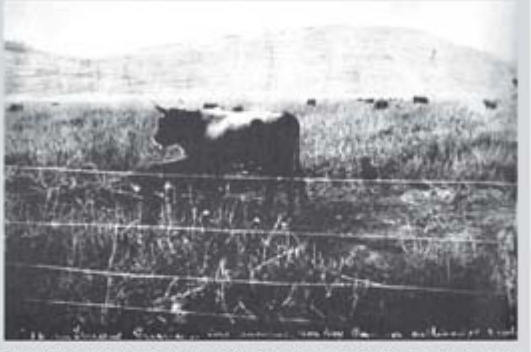






Irrigación Graña.—Llegan las aguas a las pampas.
Irrigación Graña.—Las pampas en su unión con el valle de Chancay.





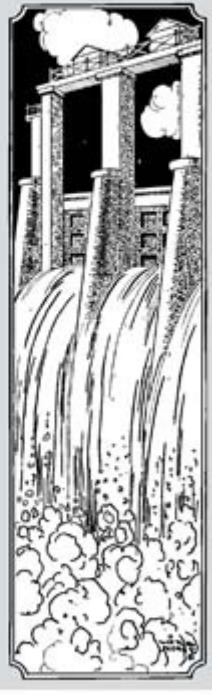
Irrigación Graña.—Las pampas ya están cultivándose.
Las pampas son hoy campos cultivados y extensos pastales.



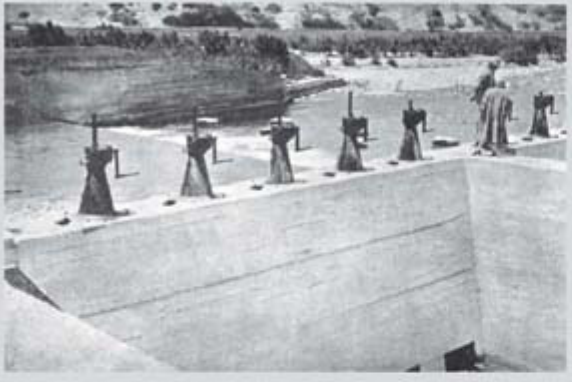
Las Grandes Obras de Irrigación de las Pampas del Imperial







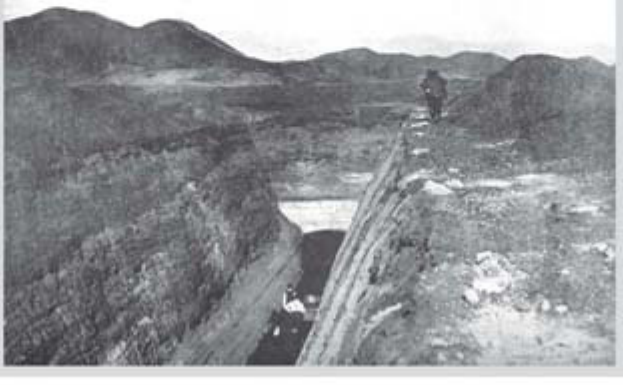
La hermosa perspectiva que ofrece este campo cultivado de maíz y "milo" es una elocuente demostración de que la realidad de las Obras de Irrigación emprendidas por el Gobierno "Leguía" en las Pampas del Imperial sobrepasa a cuanto pudo imaginarse y ha convertido antiguos desiertos estériles en fructíferos centros de trabajo agrícola.



Vista parcial del vertedero de Repartición y toma del canal del Imperial.

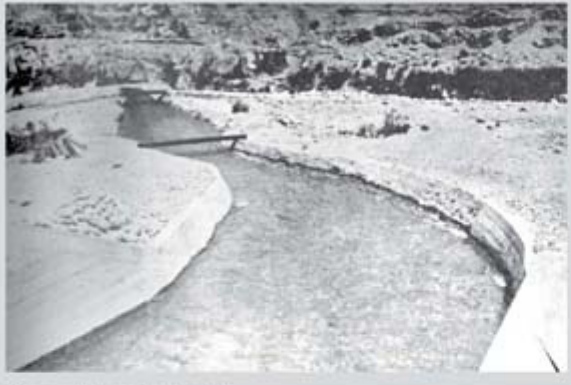


Canoa de concreto armado sobre el canal del Imperial, destinada a contener las descargas del "ihuanco" en Conta.



CANAL DEL IMPERIAL.

Salida del túnel "H" de 2,300 m. de longitud.



Vista del canal principal de riego en la irrigación del Imperial.



Irrigación del Imperial. Un tramo de canal en la pampa.



Túnel "Alfa" del canal del Imperial a 2 kms. de la boca-toma.

CANAL DEL IMPERIAL.



(Arriba) Parcelas irrigadas de las antiguas pampas del Imperial.
(Abajo) El ingeniero Sutton toma nota de los resultados obtenidos en los nuevos sembríos.





(Arriba) Perspectiva de lo que son hoy las antiguas pampas desiertas.
(Abajo) Vista de un canal de riego en el Imperial.





(Arriba) Enmaderado de un túnel en la toma del canal del Chira. (Abajo) Túnel en la toma del canal del Chira, construído en 1926 por la Comisión de Irrigación.



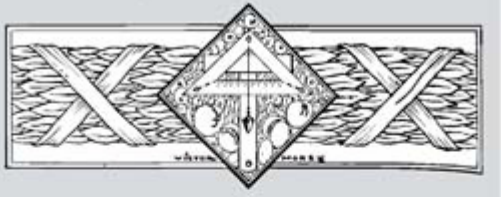


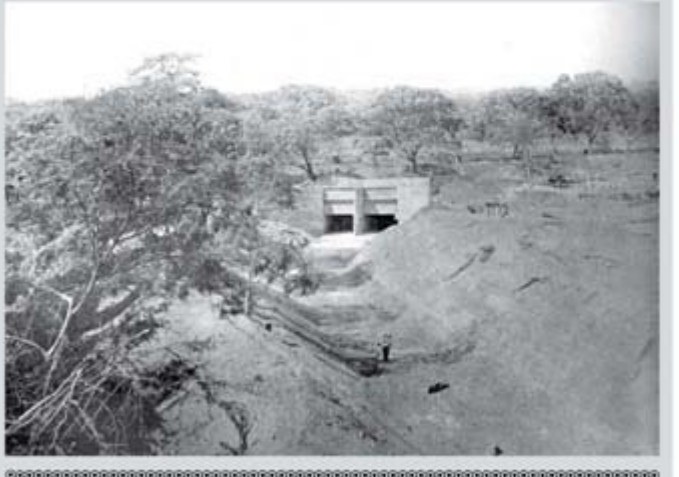
(Arriba) Toma del canal Sechura en el río Piura. Vista del lado de aguas abajo.—(Abajo) Vista interior de las compuertas de la toma del canal del Chira con capacidad para regar 20,000 hectáreas.



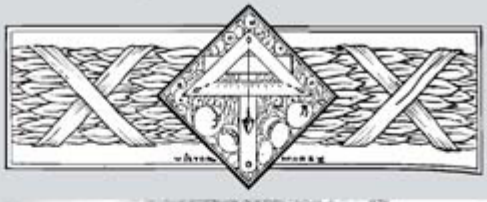


Excavación y ensanche del canal del Chira.





Acueducto de Poechos en el canal del Chira.



Otra sección del canal del Chira después de su ensanche.





Acueducto de concreto armado en la quebrada de "Poechos"; las descargas de la quebrada lateral en tiempos de lluvias pasan por encima del canal.





Corte "La Peña' en el canal del Chira.









Toma del canal de Sechura en el río Piura en el lugar "Arena"; sirve para el riego de 8,000 hectáreas de tierras de comunidad.







Vista del túnel según el eje de construcción.— Canal del Chira.



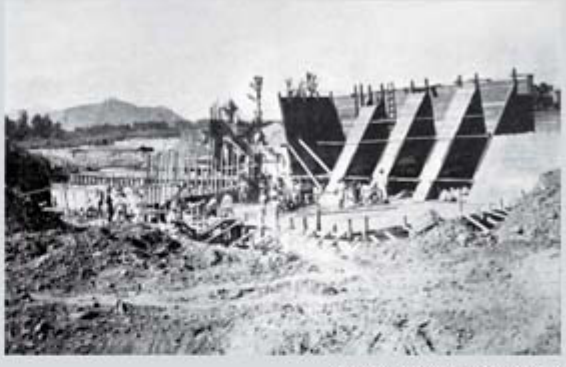


Camino de Lambayeque a Olmos.

Campamento Espinal en en el camino a Monte Seco, quebrada del río Zaña.



Toma Chescope que impíde inundaciones en Chíclayo y punto de derívacida de la acequia de Chiclayo del río Lambayeque.



Muros del divisor de la Puntilla vistos del lado de aguas abajo.



IRRIGACION DE OLMOS.

Muros principales de las compuertas de la Puntilla.



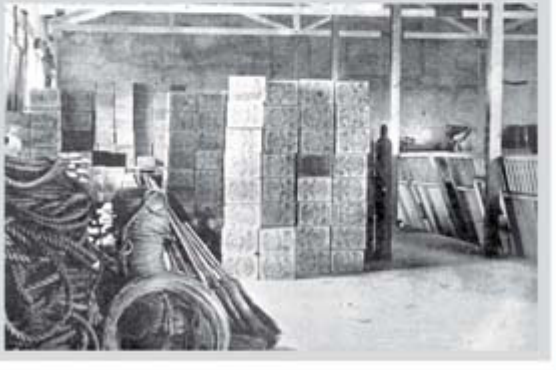
Desaguadero de la acequia Chiclayo.

Stock de cemento Alsen, en los depósitos construídos por la Comisión en Pimentel.

Irrigación de Olmos

Vista de un depósito de combustible "Tractolina".





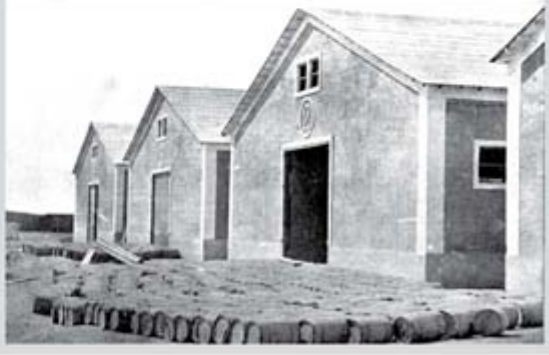


Vista general de la factoría y desvíos de la línea férrea.

Almacenes construídos por la Comisión en Pimentel para depósito de materiales y equipo.

Vista exterior de la casa de máquinas.







Puente en Carbuaquero, donde se está construyendo la represa.

Túnel de Culebrón.





Vista del puente de Higueron en el camino de Santa Cruz.





Lugar donde se están efectuando excavaciones para construir la planta fuerza eléctrica de Carhuaquero.

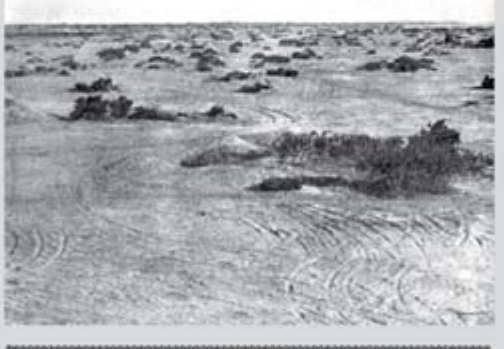




IRRIGACION DE OLMOS

Vista general de Oficinas, Talleres y Almacenes construidos por la Comisión en Pimentel.





Pampas que van a ser irrigadas al norte de Lambayeque.



Oficinas del Departamento de Estudios y Diseños en Lambayeque





Construcción del camino para la represa principal.

IRRIGACION DE OLMOS

Una draga en pleno trabajo.



Un tractor sistema de "oruga" arrastra una máquina niveladora.

Irrigación de Olmos.

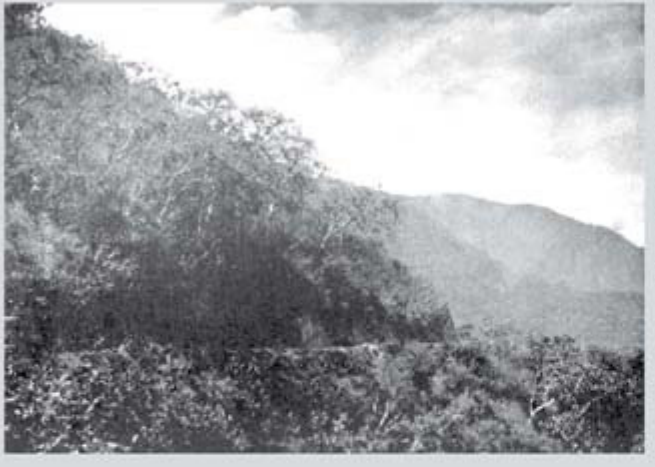
Medio túnel arriba de El Conde.
Corte arriba del Puente de Zaña.

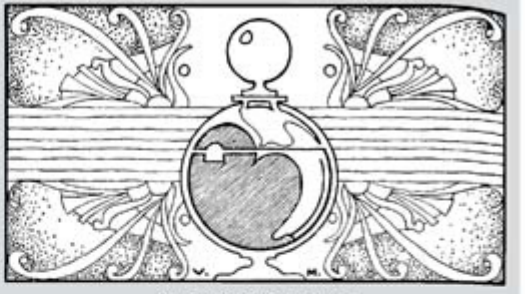




Irrigación de Olmos.
Corte después de Higuerón.
Camino cerca de Molino







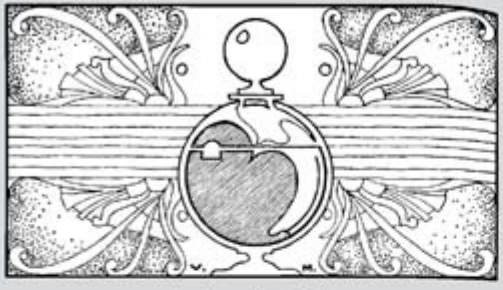
Camino de piedra angosta.

IRRIGACION DE OLMOS

Camino arriba de El Conde.







Camino a Santa Cruz

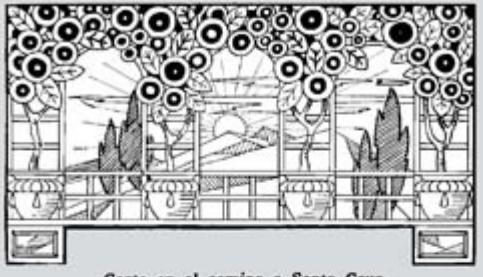




IRRIGACION DE OLMOS

Camino a Jaiiaca, cerca La Molina





Corte en el camino a Santa Cruz.

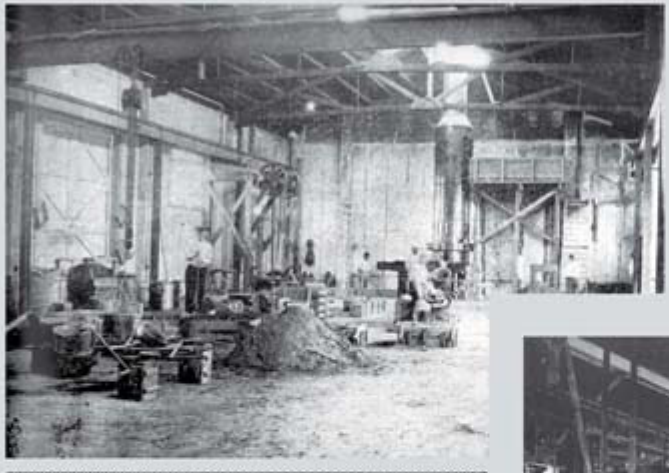


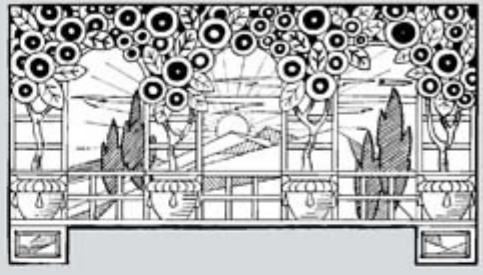


Corte en Espinal.

OLMOS

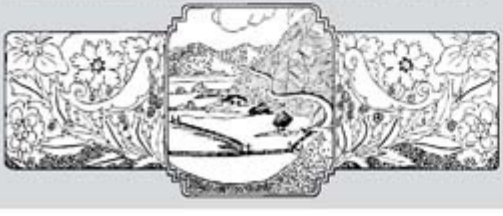


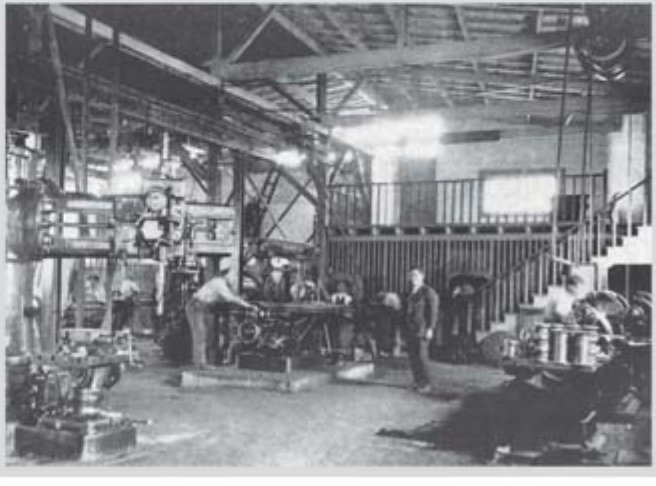




IRRIGACION DE OLMOS

Maestranza de Pimentel.







Irrigación de Olmos

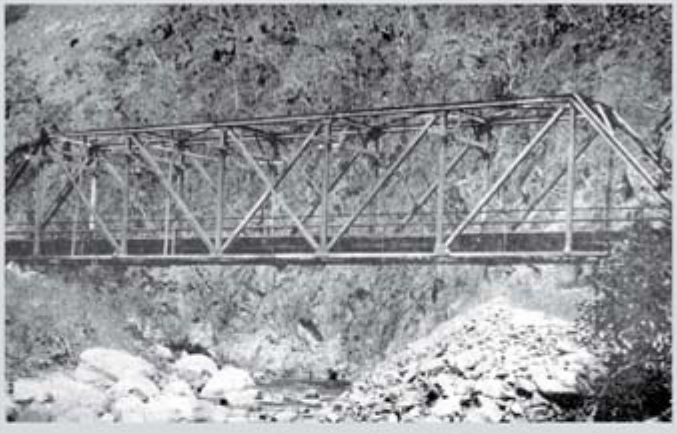
—

Abajo izquierda:
Puente de higuerón

Arriba. Toma de la Huaca de la Cruz.
Abajo derecha.—Toma en el río Cumbil para el Canal de Monitores.



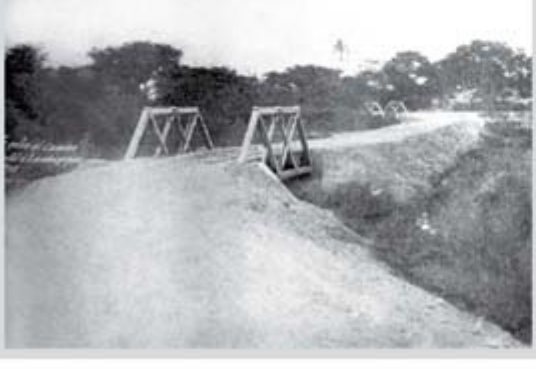




Irrigación de Olmos

Bajo izquierda.— Puente en el camino de Pimentel a Lambayeque.

Arriba.— Puente Silencio, en Tallaca.
Abajo derecha.— Puente de Espinal.



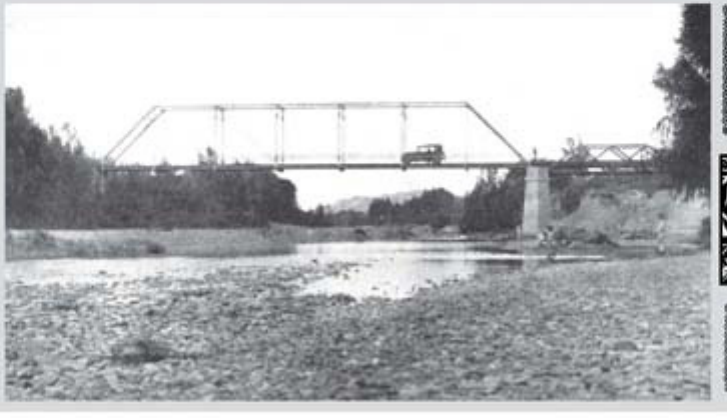






Irrigación de Olmos.

Puente de Carhuaquero



Irrigación de Olmos.

Puente Saña en Espinal

Puente de Sipán

Puente de Sipán



Chiclayo.— Rebosadero de la Puntilla.



Carhuaquero.— Tubería y Casa de Fuerza.



Irrigación de Olmos

Vista panorámica de Carhuaquero.





Estación Agronómica Experimental de Tumbes.

Preparación de tierras y sembrío de tabaco con riego.



Vista de la casa de cura.— Parte del tabaco se coloca en el exterior a fin de que reciba la acción del sol.
Sembrío de tabaco con riego.— Estado de las plantas a los 25 días.





El tabaco ya seco es recogido en haces dentro de la casa, para someterlos a la fermentación.

Semblo de tabaco en completo desarrollo listo para cosecharse.



Forma en que se quedan las plantas después de la primera cosecha de hoja por hoja.

Cosecha del tabaco por el moderno método de hoja por hoja.



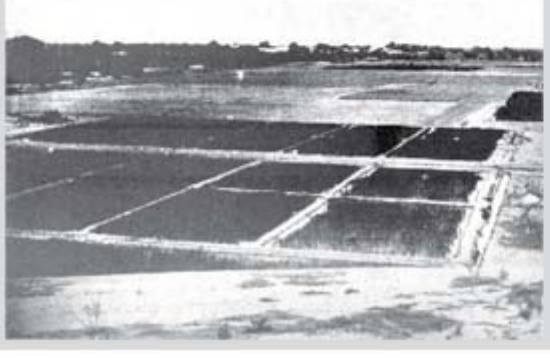


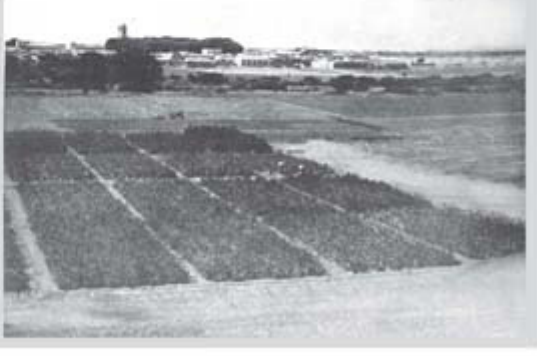


Estación experimental de Lambayeque.— Los terrenos de la Estación vistos en su sentido longitudinal.

Parte de los pozos destinados a estudiar la influencia del agua en el Arroz.

Estación Agrícola de Lambayeque.— 16 variedades de algodón sembrado en el mes de Agosto, listas para ser cosechadas. Al fondo la ciudad de Lambayeque.











Granja Modelo de Puno

Ovejas madres de pura sangre.

Granja Modelo de Puno.—Ovejas madres de media sangre con sus crías.

Granja Modelo de Puno

Varias manadas de carneros en las extensas pampas de Chuquibambilla.











Granja Modelo de Puno.

Una manada de ovejas madres escogidas.

Granja Modelo de Puno.

Una manada de ovejas nativas.

Granja Modelo de Puno. —Avena en pleno crecimiento en un campo de Chuquibambilla.





Pampas de Chuquibambilla.

Alfalfa "Provene" a 12,000 pies sobre el nivel del mar.



Granja Modelo de Puno.

Estación Agronómica Experimental de Lambayeque.— Parcelas con 21 variedades de algodón.







Niños campas internados en el Colegio de las Misiones Franciscanas de Puerto Ocopa.

Y Terrenos de Montaña

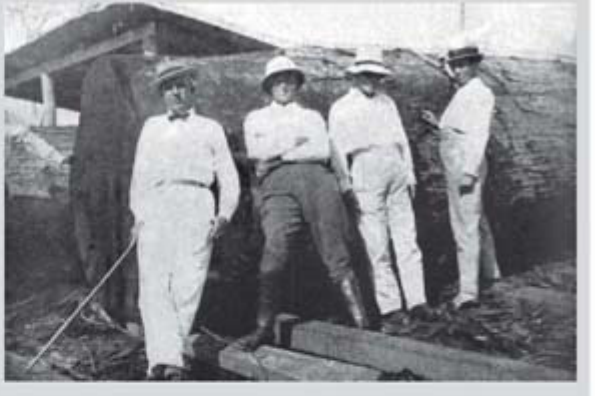




El colono, después de rozar el monte, aprovecha de los troncos para fabricar su casa y para exportar las ricas maderas que obtienen altos precios en los mercados.







(Arriba, derecha) Un enorme tronco de caoba en el aserradero de Manay, Iquitos.
(Abajo, derecha) Una residencia a orillas del río Pachitea.
(Abajo, izquierda) Maquinaria de aserrar madera trabajando en un centro de colonización del río Pachitea.









(Arriba, izquierda) Balsas de caoba frente a un puerto de embarque.

(Abajo, izquierda) Aserradero de madera cerca de Iquitos.

(Abajo, derecha) Toro criollo de la tierra, aclimatado en un campo de la ganadería del río Pachitea.







Grupo de casas de las Misiones Franciscanas de Puerto Ocopa.
Camino en la montaña del Pachitea.



El hogar de un colono en el río Pachitea.
Pastos naturales en la región de Satipo.







Casa ya lista con los colonos austriacos.
"La Esperanza".



Una familia austriaca en su casa.
"La Esperanza".

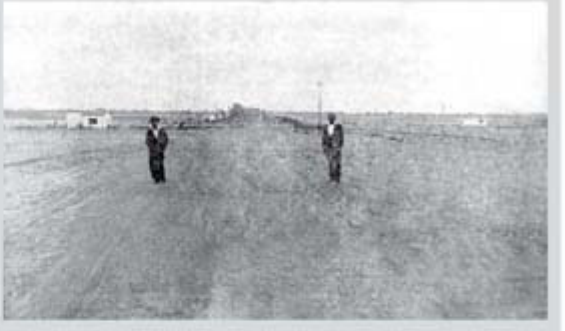


Una casa terminada con su cocina.
Familia austriaca "La Esperanza".



Una casa para familia austriaca "La Esperanza".





(Arriba) Vista del camino que atraviesa la sección "Austriacos" - "La Esperanza"

(Abajo) Casa terminada interiormente. Otra familia austriaca.



Los veinte niños austriacos, colonos de "La Esperanza".

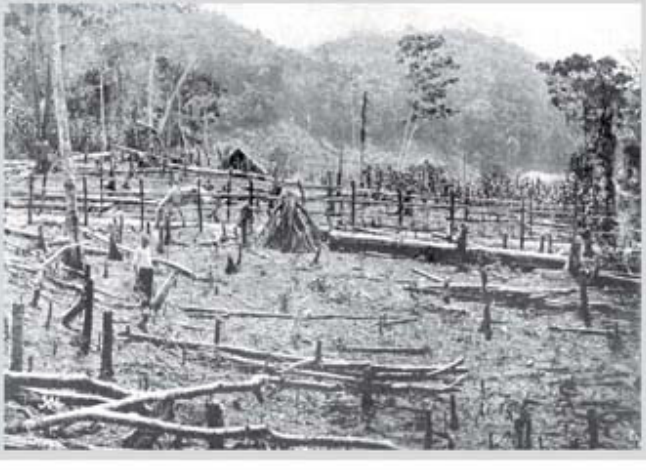




Puente Masias, sobre el río Satipo, construído para dar paso a la Colonia.



Un terreno en la región de Satipo, preparándose para su cultivo.





Horno crematorio.

—

Exterior.





Horno crematorio.—Interior.

CALLAO



Asistencia Pública.—Sala de operaciones.





Cuna Maternal.—Comedor

Cuna Maternal.—Dormitorio.

Cuna Maternal Auxiliadora de la Infancia.

Fundación de la Sra. Dammert.





Auxiliadora de la Infancia.—Comedor.



Cuna Maternal.—Sala de estudio.—Dormitorio.



Higiocomo de Chosica.

Vista de conjunto.



Higiocomo de Chosica.—Patio de recreo



Colonia de altura de Chosica.—Exterior.



Gota de leche de San Sebastián.—Sala de espera.

Colonia de Cultura de Chosica.

—

Grupo de asiladas.



Barranco.

—

Cuna Maternal.



Asistencia Pública de Lima.

Tópico para hombres.



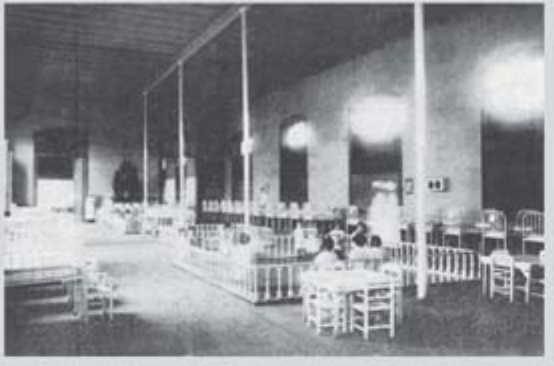
Asistencia Pública de Lima.—Exterior.

Gota de leche de San Sebastián.

Esterilización de la leche.

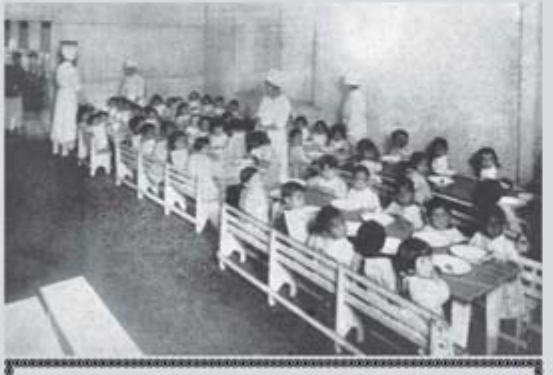






Cuna Maternal del Mercado Central.

Dormitorios.



Cuna Maternal del Mercado Central.—Comedor.



Cuna Maternal del Mercado Central.—Baños.

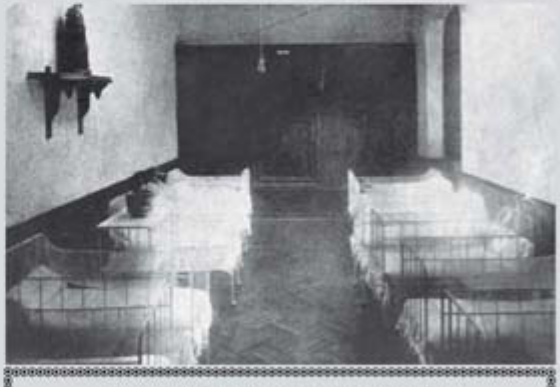
Cuna Maternal del Corazón de Jesús.

Fachada.

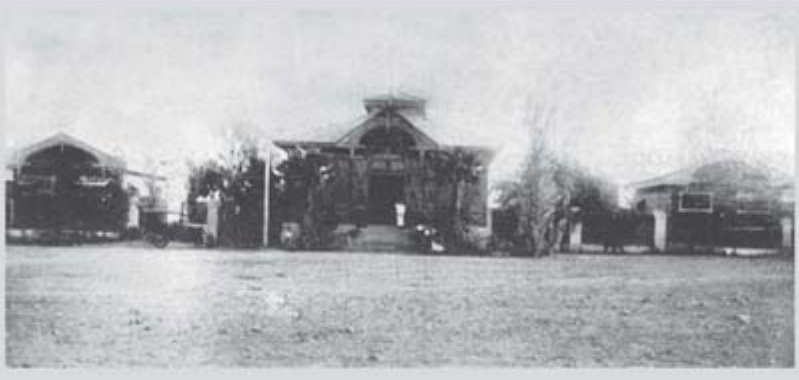




Cuna Maternal del Corazón de Jesús.—Sala de clases.



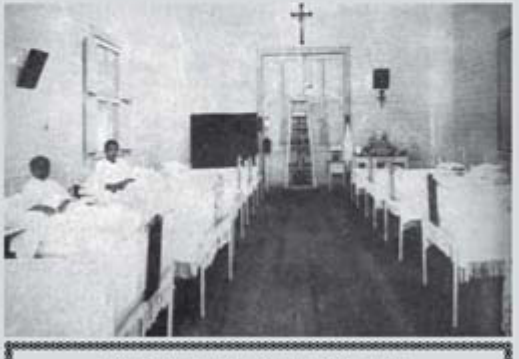
Cuna Maternal del Corazón de Jesús.—Dormitorio



Hospital de contagiosos (bubónicos) de Guía. Fachada



Hospital de contagiosos de Guía.—Jardín.



Hospital de contagiosos de guía.—Sala gratuita.



Hospital de variolosos de Guía.

Jardín.



Hospital de contagiosos de Guía.—Tiñosos.

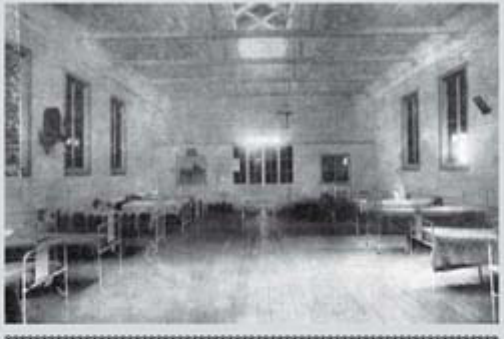


Hospital de variolosos de Guía.—Fachada.



Gota de leche "Tomás Valle".

Sala de fisioterapia.



Hospital de variolosos de Gula.—Sala de enfermos (gratis).



Gota de leche "Tomás Valle".

Sala de rayos ultra-violeta.







Gota de leche Ayacucho.

Sala de espera.



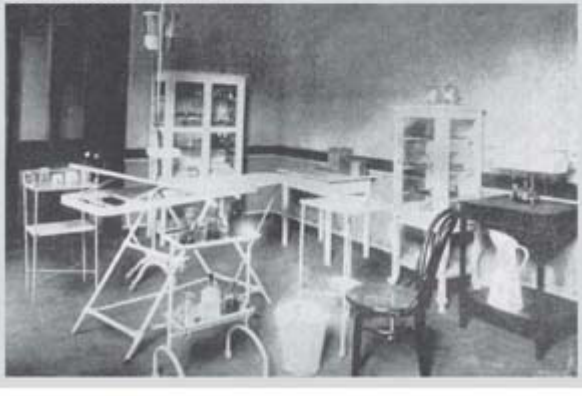
Gota de leche Ayacucho.—Fachada.



Puesto de Socorro La Victoria.

Tópico.







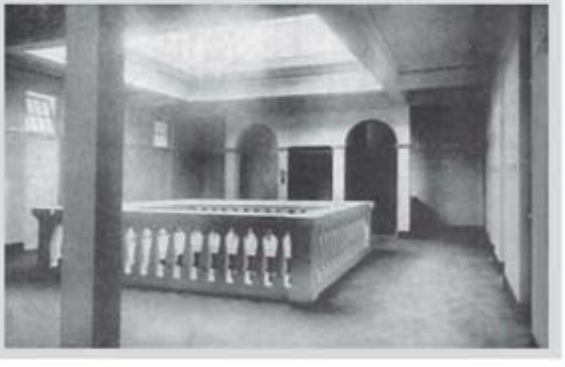
Hospital de Niños "Julia S. de Legula".

Hall del 1er. piso.



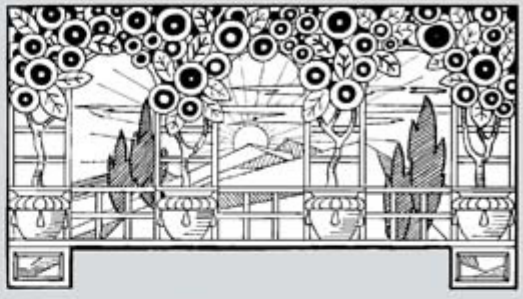
Hospital de Niños "Julia S. de Legula".

Corredores del 2º piso.



Hospital de Niños "Julia S. de Legula".—Fachada.





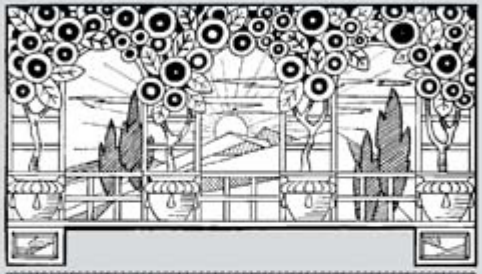
(Arriba) Escuela de Artes y Oficios del Cuzco.

(Abajo) El Colegio de Educandas.



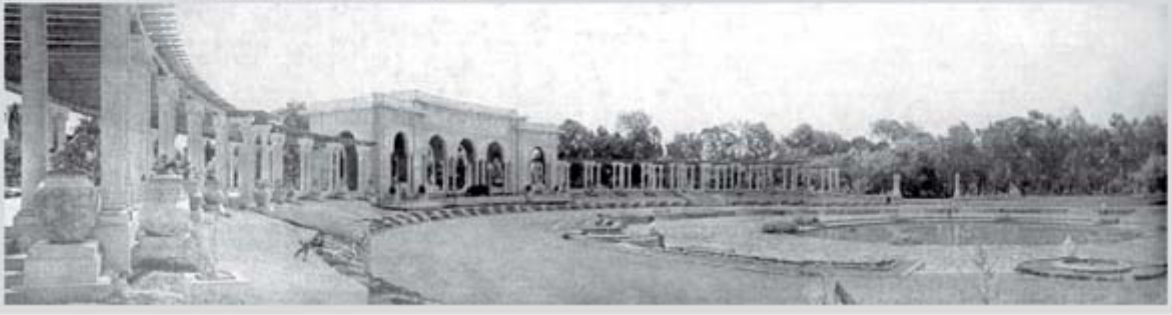


PARQUE DE LA RESERVA



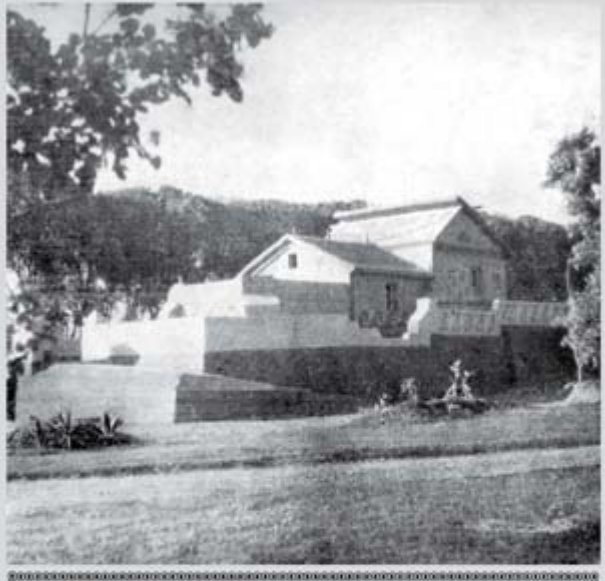


(A la derecha) Vista de la Loggia Central que refleja artísticamente el surtidor.
(Abajo) Panorama de la construcción central de la Loggia, Pérgola, graderías, espejo de agua y comienzo del "parterre".



Surtidor del lado Sur de la fuente central; escultura de la India.

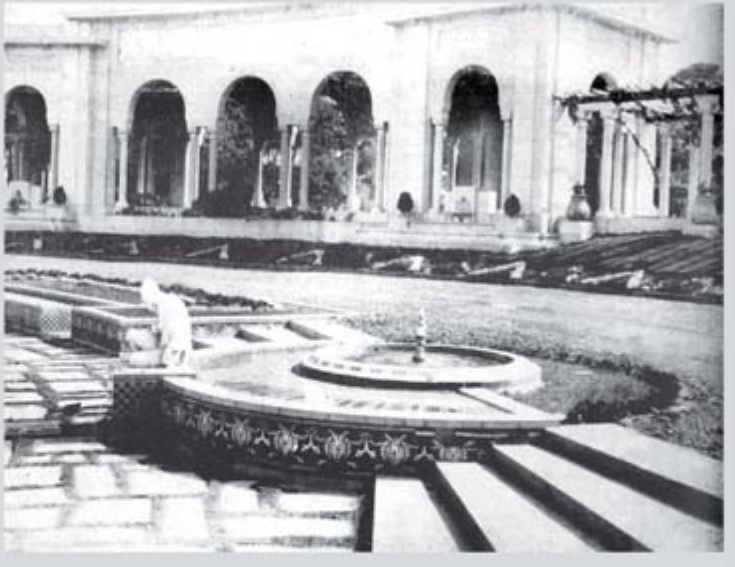




La Huaca Incaica, construida de acuerdo con la concepción de José Sabogal; uno de los atractivos más singulares del Parque de la Reserva, vista del lado Sur.

Parque de La Reserva







La Gran Loggia Central vista del lado Sur; en primer plano, uno de los surtidores de la Fuente adornado con la escultura del Indio.



Parque de La Reserva



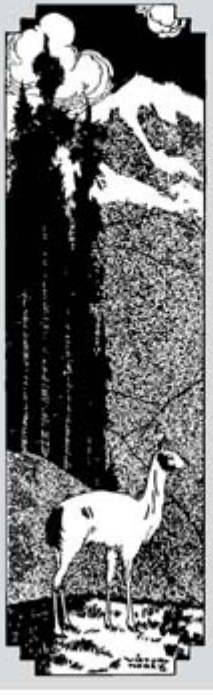
Comienzo del ala Oeste de la Gran Pérgola circular; en primer plano, surtidor de agua; frente a los grupos de columnas se ven los grandes botijos, obra maestra de alfarería.







Parque de La Reserva





La escalinata de la Gran Loggia Central mirando hacia la Avenida de los Fresnos.

Parque de La Reserva



Perspectiva desde la parte alta de la Loggia, mostrando el gran "parterre" y al fondo el Monumento al Gran Mariscal Antonio José de Sucre.





La Fuente de los Rocos, original y feliz concepción escultórica.

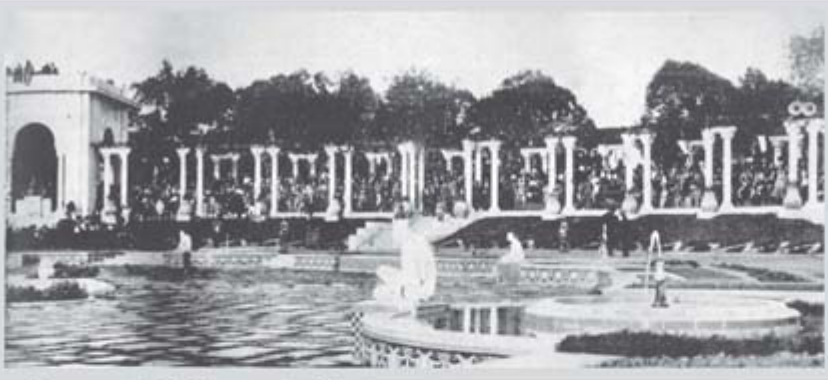




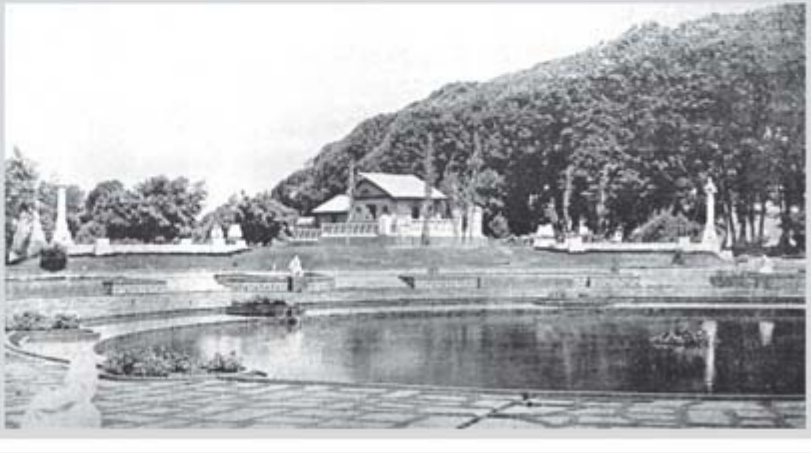
Paseo de los Arcos, al fondo la Fuente de los Rocos.







(Abajo) Perspectiva de la Huaca Incaica mirando hacia el Oeste; en primer plano la Fuente Central.



Pérgola circular lateral del lado Este durante la fiesta de la inauguración; en conjunto perspectiva de varios surtidores.

La Fuente de los Huacos vista del lado Sur; "Maternidad" y "Abundancia".

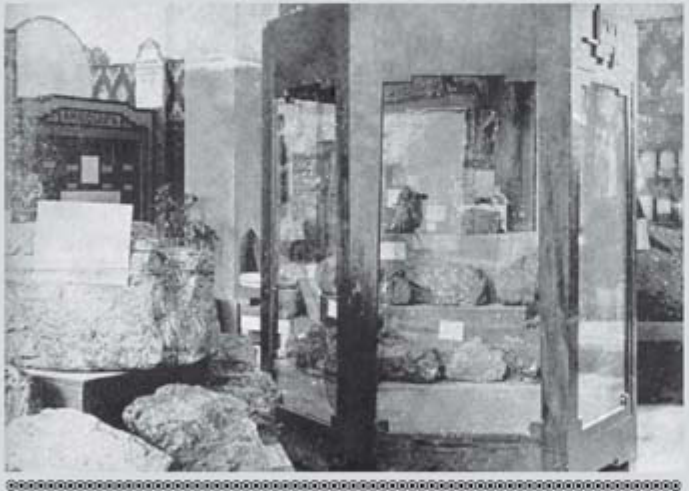




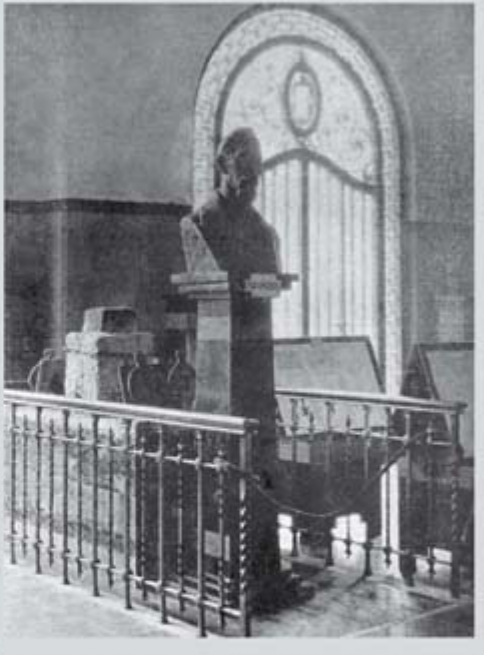
La misma Fuente de los Huacos vista del lado N.O.: "Música".



Exposición de la Industria Minera, 1924. Sección del Carbón.



Un trozo de antracita de Huayday de cerca de una tonelada.



Museo Raimondi.

El busto del Sabio.

Exposición de la Industria Minera de 1924.

Muestrarios de minerales y entrada a la Sección de Petróleo.

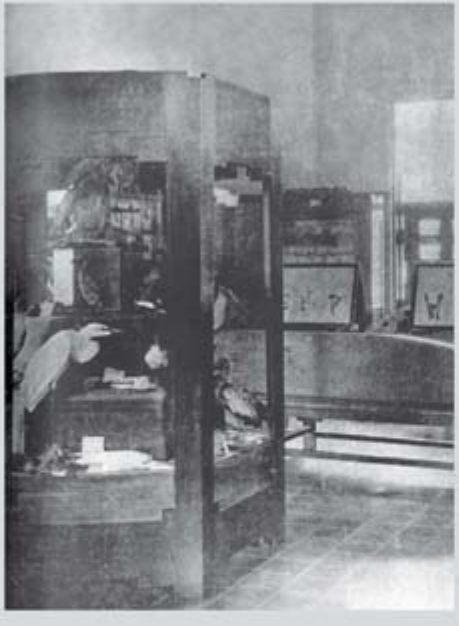




Museo Raimondi.

En el alto de la vitrina un cóndor disecado.
En la vitrina la colección de ofidios.

(Abajo) Otros muestrarios de la Exposición de la Industria Minera en 1924.





Museo Raimondi.

Colecciones arregladas para el estudio.

(Abajo) Exposición Minera.
El busto de Humboldt, las muestras de minerales y la información gráfica de Huancavelica.





(Arriba) Museo Raimondi.

Mapa con los itinerarios de los viajes del Sabio en el Perú.

HUAYDAY



(Arriba) "La Majada", depósito de carbón.
(Al medio) Cancha de la mina "Los Baños".
(Abajo) Carbón ensacado en Huabalito.

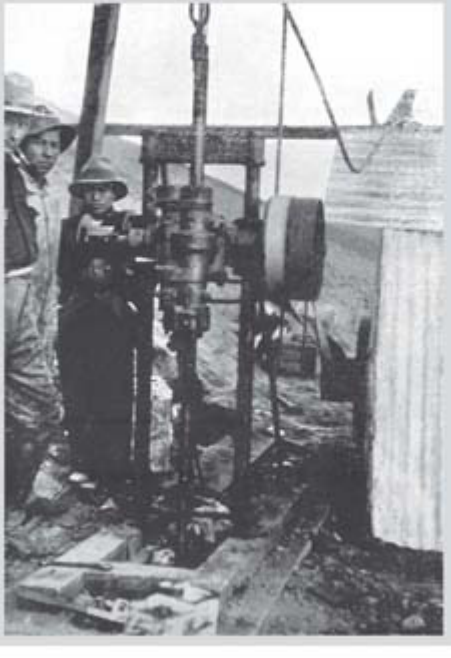






Ferrocarril de Huabal a Huayday.
(Arriba) Relleno en el Km. 28.200.
(Abajo) Relleno en el Km. 25.



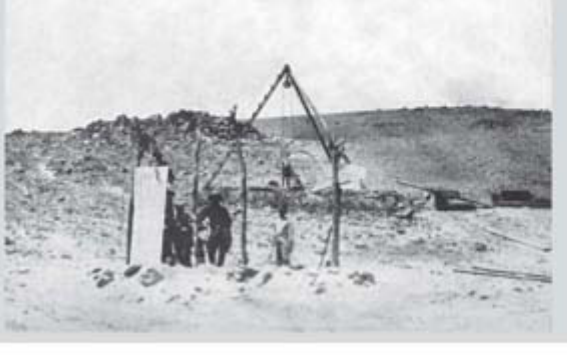


Marcona.

Equipo de sondaje empleado en la exploración.



(Arriba) Ferrocarril de Huayday. Puente sobre el río Ochape.
(Abajo) Marcona. Cerro "Justa" en el que se ve la sonda "Bravo", con que se hizo la primera perforación.



Comisión Carbonera y Siderúrgica Nacional.



Corte en la sección 9ª, Km. 21.360.

Ferrocarril Huabal a Huaydsy.—(Arriba) Corte en el Km. 21.300. (Abajo) Puente metálico de 172 m., sobre el río Chicama, en "Punta Morezo".





Comisión Carbonera y Siderúrgica Nacional.



Comisión Carbonera y Siderúrgica Nacional.

Socavones en la mina "Los Baños".
(lado Sur).



Socavón de la misma mina "Los Baños".
(lado Norte).

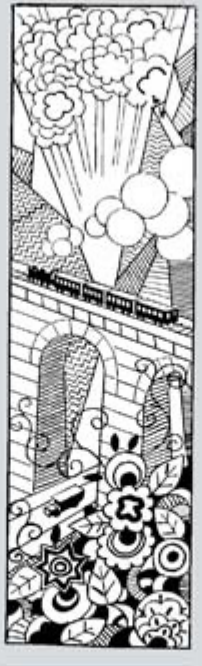






Comisión Carbonera y Siderúrgica Nacional.

Quebrada del río Huaylas.





Interior del socavón "Los Baños", mostrando la uniformidad del manto carbonífero.



Huaylas.—Socavón de la mina Gibraltar.







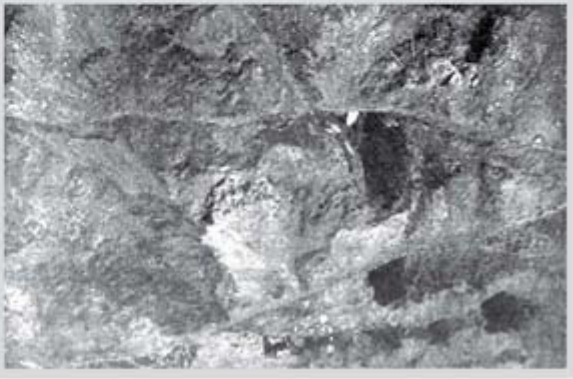
Socavones en la mina "Los Baños" (lado Sur)



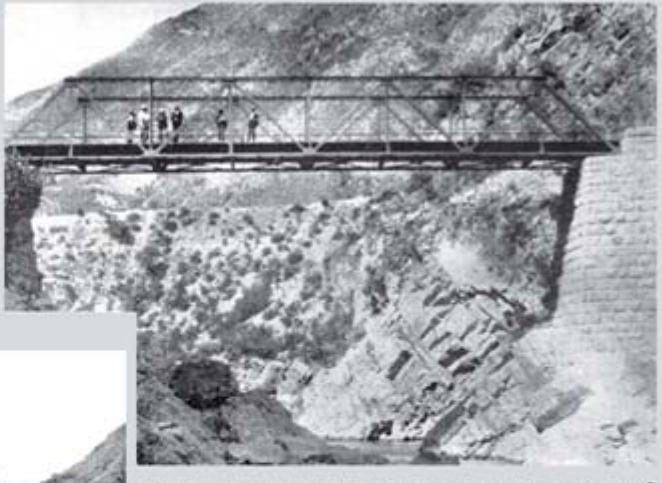


Mina de carbón de Lacar (Huaylas).











Carretera
Ayacucho - Mejorada.

Puente de Mayoc.

Acomayo - Huánuco.
Camino

Puente de Rancho.



Carretera Arequipa - Vítor.

Puente de fierro.



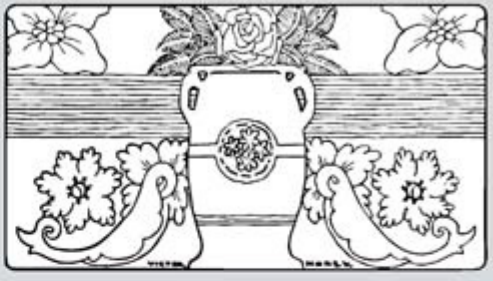
Vía Central.

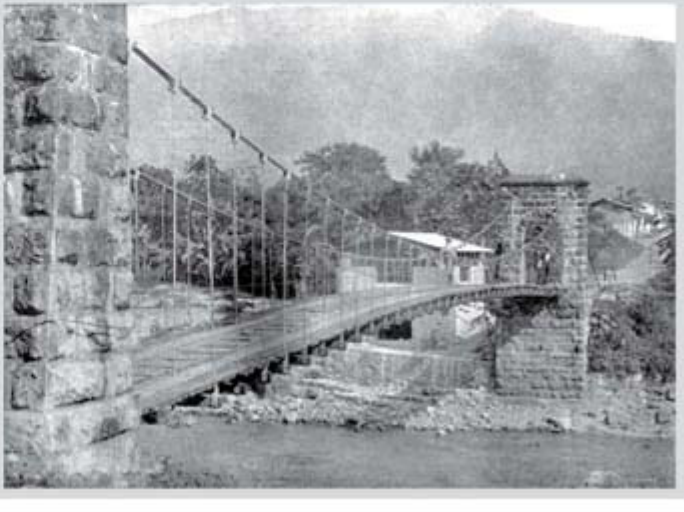
Puente sobre el río Chanchamayo.



Carretera Ayacucho - Mejorada. Puente de Mayoc.



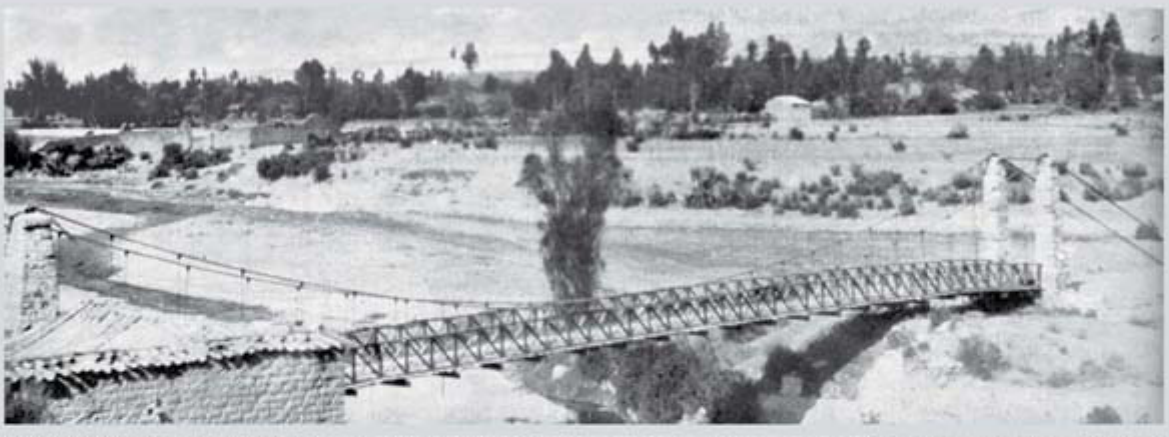






Camino de Huancayo a Jauja.
Puente de manpostería.

Vía Central.
Puente de San Ramón.



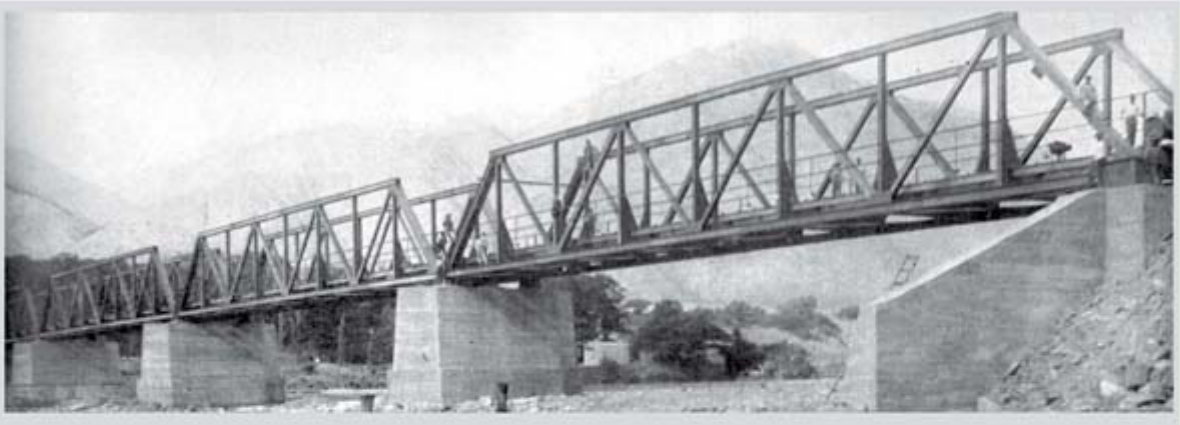
Camino de Huancayo a Chupaca.

Puente a la salida de Huancayo.



Camino de San Ramón a Vitoc.

Puente sobre el río Ayuamayu.



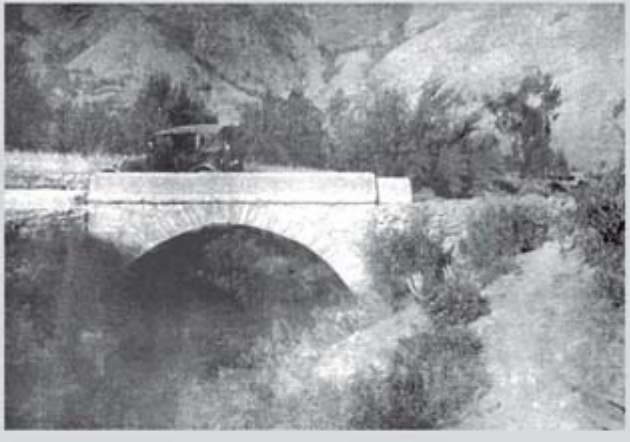
Ferrocarril a la zona de Ucayali.

Puente sobre el río Chicama en "Punto Moreno".



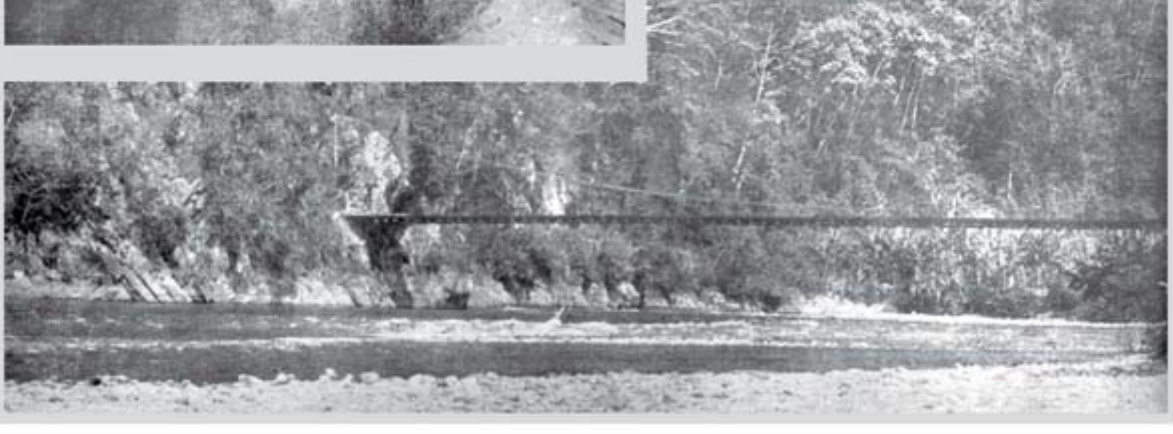
Camino Ayacucho - Mejorada.

Puente de Pucayacu Grande.



Camino de Jauja a Julcán.
Puente de mampostería.

Vía Central.
Antiguo puente colgante.



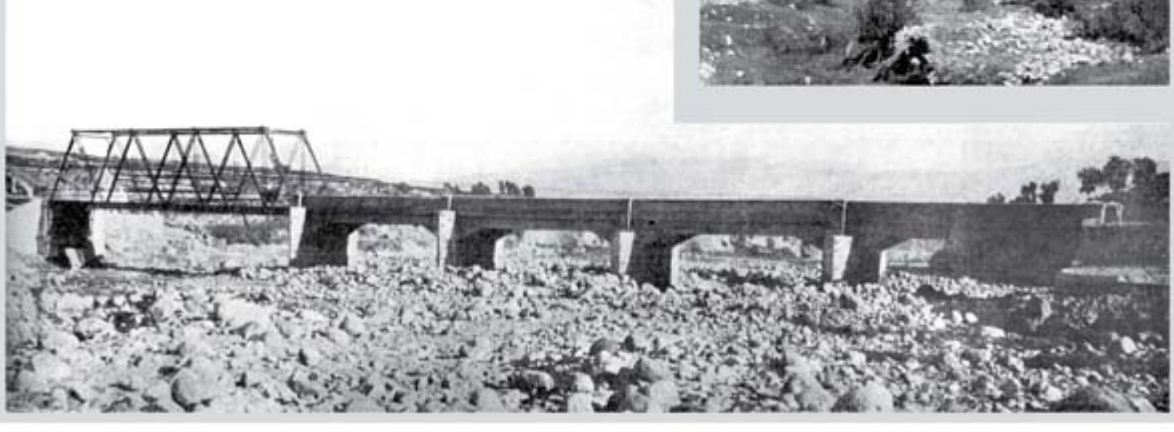
Vía Central.

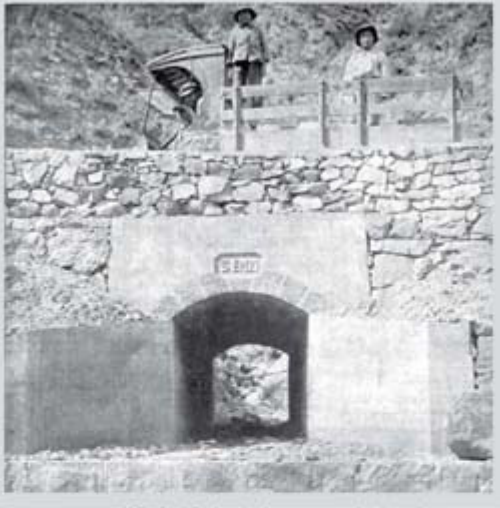
Tipo de puente en la sección Tarma - Oroya.



Carretera Arequipa - Mollebaya.

Puente Sabandía.





Carretera Huambutio - Alto Madre de Dios.

Tipo de alcantarillas.





Ferrocarril Huancayo - Huancavelica

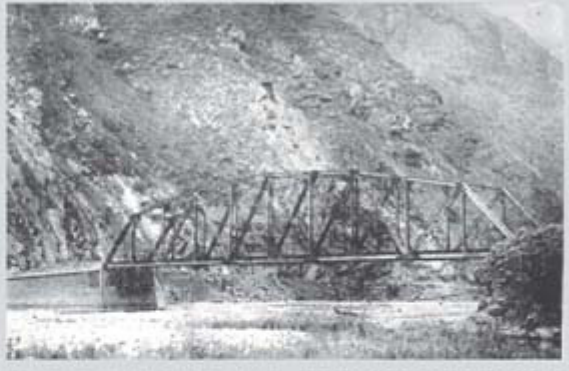
Puente Chanchán. Km. 6.





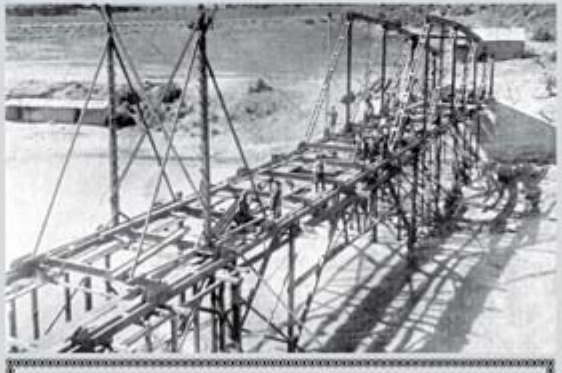
Puente y túnel de Charnan.

(Acostambo). Km. 51.200.



Carretera Chilete - Cajamarca.

Puente "Muymuy" de estructura metálica.



Armadura de un puente sobre el río Vilcanota. Carretera Huambutío - Madre de Dios.

Agricultura



Estación Experimental Agrícola de La Molina.

A la izquierda: Casa para jefes y empleados.

A la derecha: Pozo para agua.





La nueva Escuela de Agricultura.

Abajo: Estación Experimental Agrícola de La Molina.



Arriba: La nueva Escuela de Agricultura. Pabellones

A la izquierda: La Dirección.





Comisión Agronómica de Junín.

A la izquierda: La trilla mecánica del trigo.
A la derecha: La espigadora trabajando a más de 3,500 m. de altura.





Agricultura

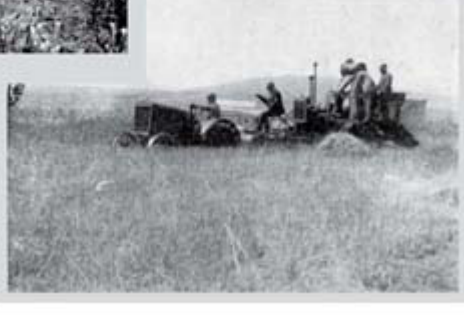
Estación Agronómica de Lachay.

Cultivo de trigo en lomas de la Costa, con sólo las garúas del invierno.



Comisión Agronómica de Junín.

A la izquierda: La primera espigadora trilladora, importada.
A la derecha: Sistema antiguo de segar trigo.





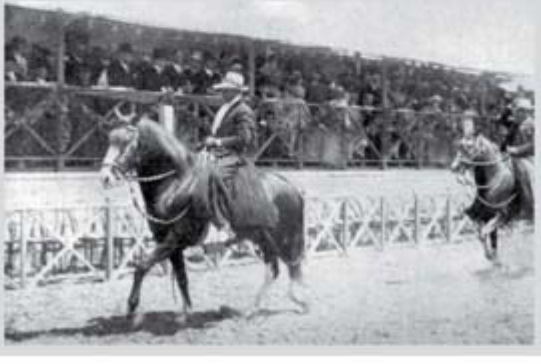
Exposición Zootécnica Nacional (1929). Muestra de bellones y tejidos.

Caballo nacional de paso.



Exposición Zootécnica Nacional (1929). Grupo de paco-vicuñas.

Vista de conjunto.





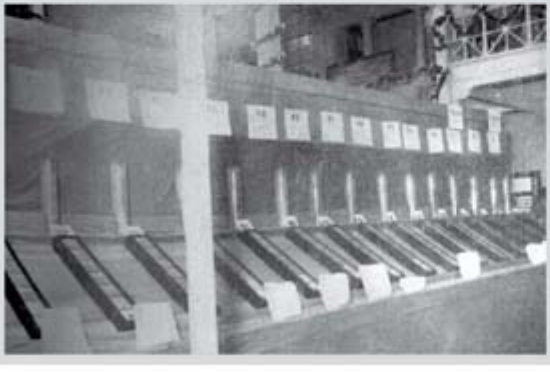


Escuela práctica de agricultura de Huacho. Labor de mano.

Comisión triguera nacional (1929). Stands con trigo nacionales.



Granja Escuela del Cusco.—Vista General.
Edificio de la Granja







Granja Taller Escuela de Puno.

Padres de familia y comitiva oficial.



Granja Taller Escuela de Puno

Grupo de alumnos uniformados.



Granja Taller Escolar de Puno.
Dormitorio



Comisión Agronómica de Lima

Productos de las lomas de Lachay.



Escuela Práctica de Agricultura de Huacho.

Trigo "Penlinoanis".



Comisión Agronómica de Junín.
Campos demostrativos de Huancayo.



Comisión Agronómica de Junín.

Hacienda Cachi-Cachi en Jauja.





Escuela Experimental Agrícola de La Molina.

Vista de conjunto.



Granja Modelo de Puno.

Ganado de media sangre en la Pampa de Pacachuni

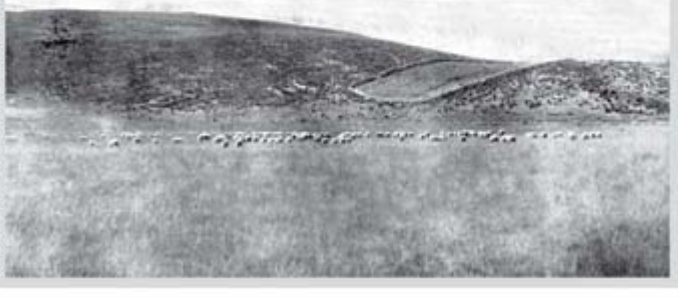
Estación Experimental de Lambayeque.

Campo de arroz "Fortuna".—Rendimiento 14,800 libras por hectárea.



Granja Modelo de Puno

"El padre"



Granja Modelo de Puno.

Sementales pura sangre "Corridale" de Nueva Zelandia.

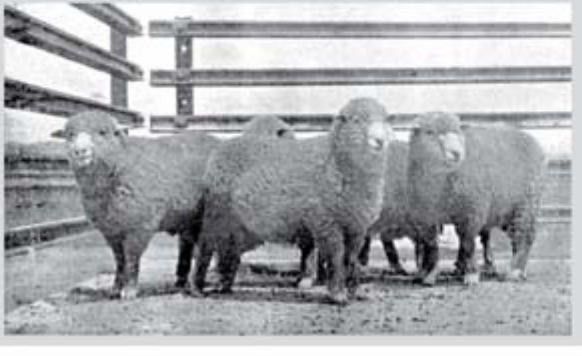


Estación Experimental de Lambayeque.

Trilla de arroz con trilladora de motor y de mano.

Granja Modelo de Puno.

Sementales de media sangre "Down".











Estación Agronómica Experimental de Tumbes.

Plantación de tabaco con riego.

Estación Experimental de Tumbes.

Cosecha de tabaco por sistema moderno.

Estación Agronómica Experimental de Tumbes.

Plantación de tabaco listo para cosecha.







Escuela de agricultura de Huacho. Oficina y casa del Director y empleados.

Una calle de Moreras.

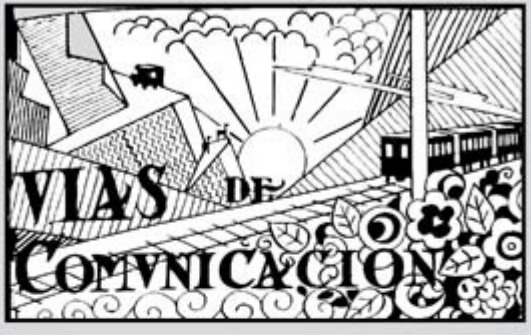


Chancay.—Campos demostrativos de trigo de Pazamayo.

Escuela de Huacho.—Cultivo de trigo Kapli con semilla de la Escuela.











Ferrocarril de Chimbote a Recuay.

Vista de la linea y el rio.

Un aspecto del trasado.





Ferrocarril de Chimbote a Recuay.

Puente sobre el río Santa.

Ferrocarril de Chimbote a Recuay.

Una vista de la entrada del Cañón del Pato.

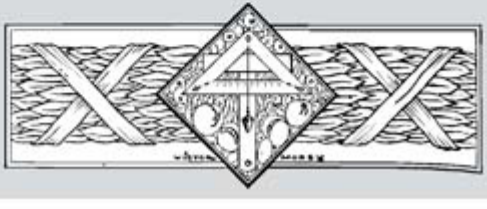


Ferrocarril de Chimbote a Recuay.

Un aspecto del trazado.

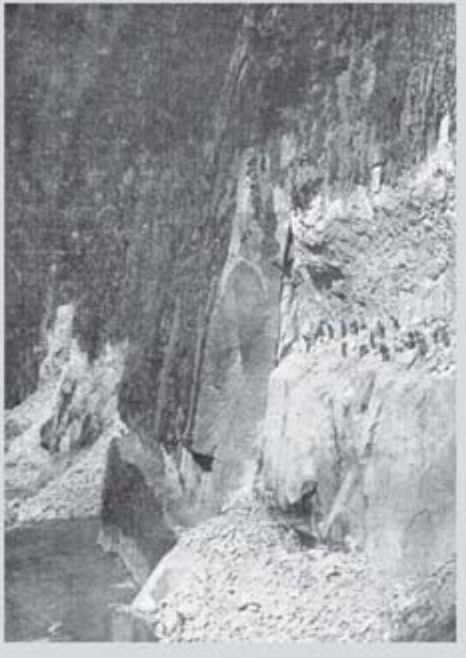






Ferrocarril de Chimbote a Recuay.

Uno de los túneles en el Cañón del Pato.



Ferrocarril de Chimbote a Recuay



Un aspecto del Cañón del Pato.





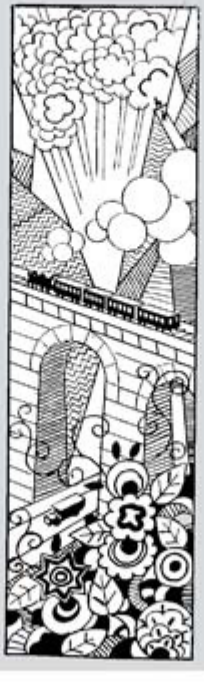
Corte en ladera en que puede apreciarse el acantilado de la quebrada de Huaylas.



Trabajo de un corte en el Cañón del Pato.

Ferrocarril de Chimbote a Recuay







Un aspecto del Cañón del Pato.







Cusco.—Carretera Huambutio-Madre de Dios

1.—Caserío de la hacienda "Sierra Bella" a orillas del Vilcanota.
2.—Desarrollo en 9 Kim. desde la altura 3050 m.—(puente sobre el Vilcanota en Huambutio) hasta 3270 m. en terrenos de la hacienda "Sierra Bella". — Al fondo el pueblo Caycay.

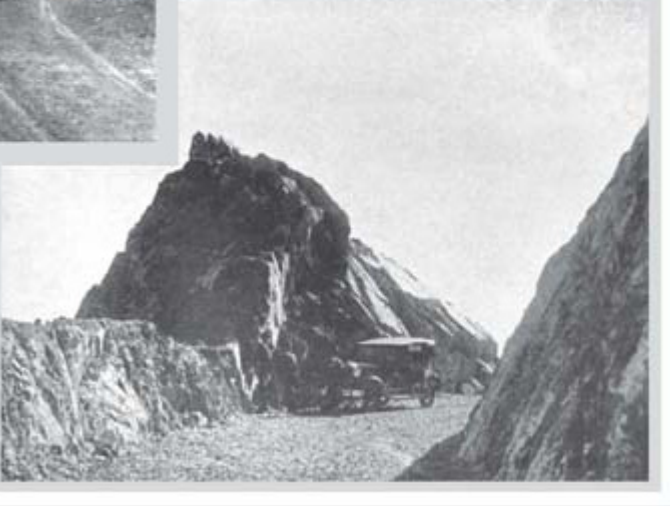




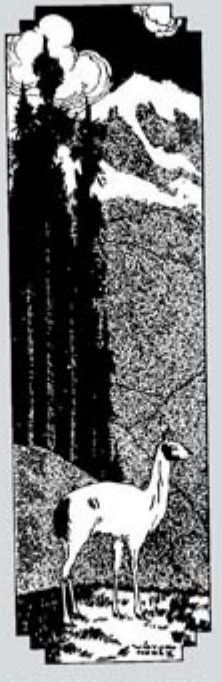
Cusco.—Carretera Huambutio-Madre de Dios

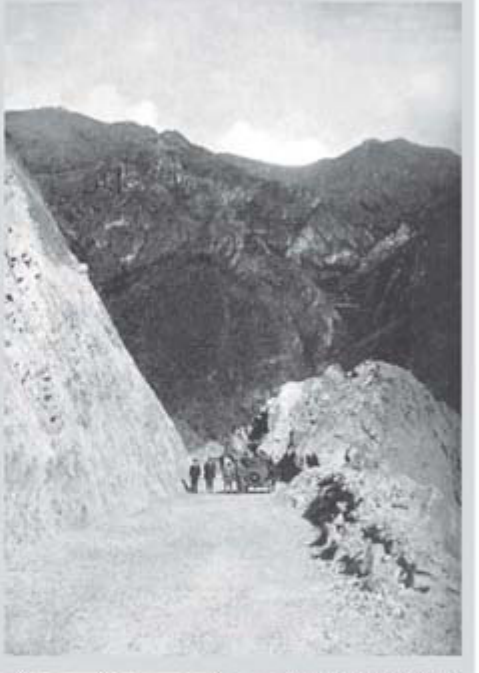
1.—Una curva cerca de la hacienda "Sierra Bella". Tramo Klm. 6 a Klm. 10.

2.—Corte en roca Klm. 15.700.









Cuzco.—Carretera Huambutio-Madre de Dios.

Corte en roca Klm. 9.500.

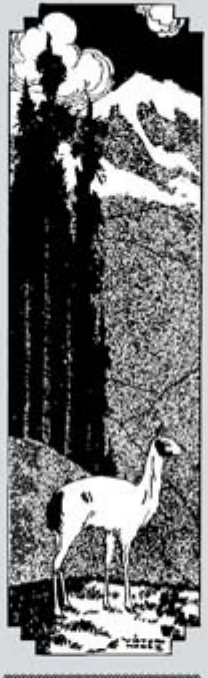
Carretera Huambutio-Madre de Dios.

Otro aspecto revelador de las magníficas condiciones de este camino Klm. 14.



Cusco.—Carretera Huambutio-Madre de Dios.

Corte en roca Klm. 16.



Carretera Huambutio Madre de Dios. Corte en roca, puede verse el ancho de la carretera y la buena calidad del afirmado Klm. 15.700.







Cusco.—Carretera Huambutio-Madre de Dios.

Corte en roca terminado.

Cusco.—Carretera Huambutio-Madre de Dios.

Corte en roca Klm. 13.700.



Cusco.—Carretera Huambutio-Madre de Dios

Tramo alto del desarrollo en la hacienda "Sierra Bella" Klm. 9.500.

Cusco.—Carretera Huambutio-Madre de Dios.

Corte en roca Klm. 13.500.

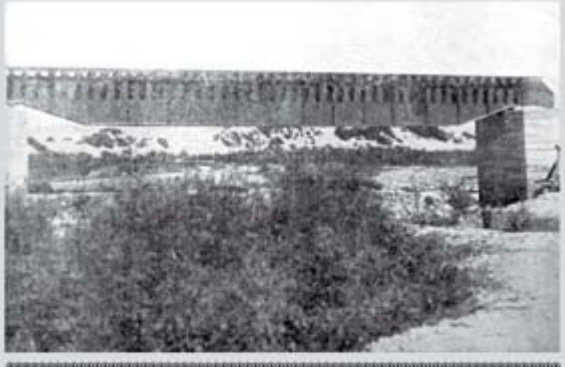




Primeros escalones estribos al comienzo de un corte en ladera en el Ferrocarril Chimbote a Recuay.

Entrada a un túnel en el Cañón del Pato.





Ferrocarril Huacho a Barranca.
(Arriba) Puente en el río Supe.
(Abajo) Cruzando los médanos.



Ferrocarril de Huancavelica

—

Corte en el Km. 49.200.





Carretera de Lima a Canta.—(Arriba) Un aspecto del camino.

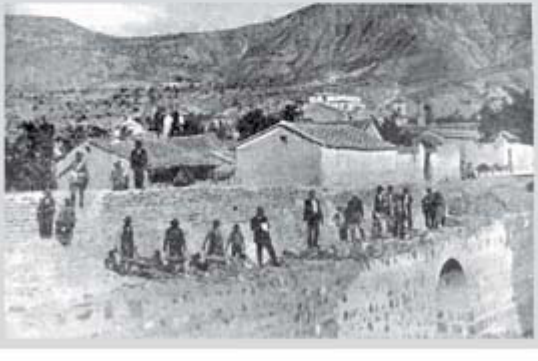
(Abajo) Lacteo de un tramo en preparación.



(Arriba) Lima.—Avenida Costanera.

(Abajo) Ayacucho.—Avenida Legua.







Un corte en la carretera de Caras a Huaraz.

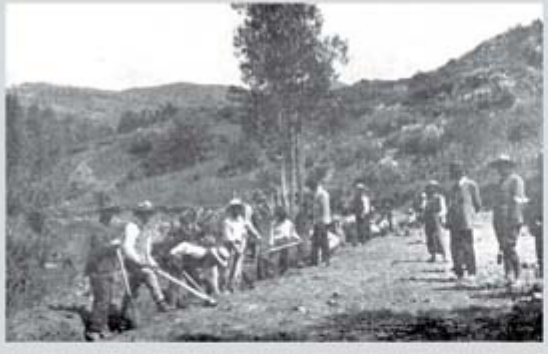


Carretera Casma a Huaraz. Un puente sobre el Santa.



Carretera Huaraz a Caras.

Salida de Caras.



Puente San Jerónimo sobre el río Santa aprovechando los estrechamientos de la quebrada.





Carretera de Casma a Huaraz.
(Arriba) Los conscriptos viales en acción.
(Abajo) Un desarrollo en la carretera central del Callejón de Huaylas.





Se aprecia la topografía suavemente ondulada del Callejón.



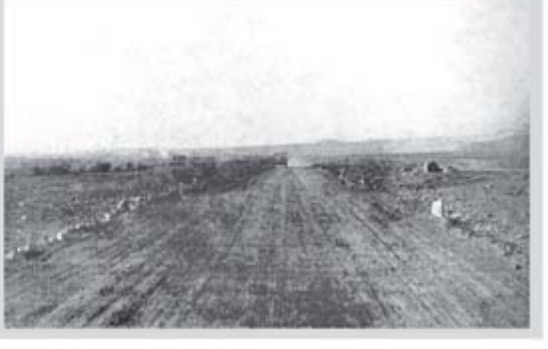
Carretera de Lima a Canta.
(Arriba) Riego y rodillado para igualar la superficie.
(Abajo) Niveladora de hoja que borra huellas y baches.



(Arriba) Trabajos de encorifiicación.

(Abajo) Tramo escarpiado y rodillado.







Carretera Mejorada - Ayacucho.
(Arriba) Antigua barbacoa en la quebrada de Pucayacu.
(Abajo) Región de Huanta.



(Arriba) Trabajo de conservación de la carretera.
(Abajo) Carretera Huancavelica - Lircay.
Una vista cerca de Lircay, Km. 3.

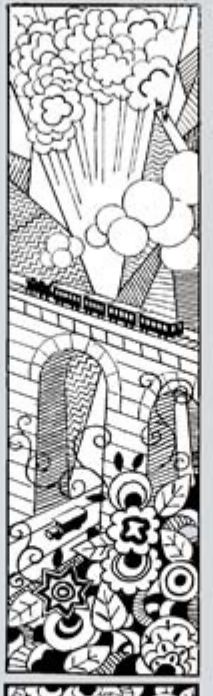






La Vía Central.

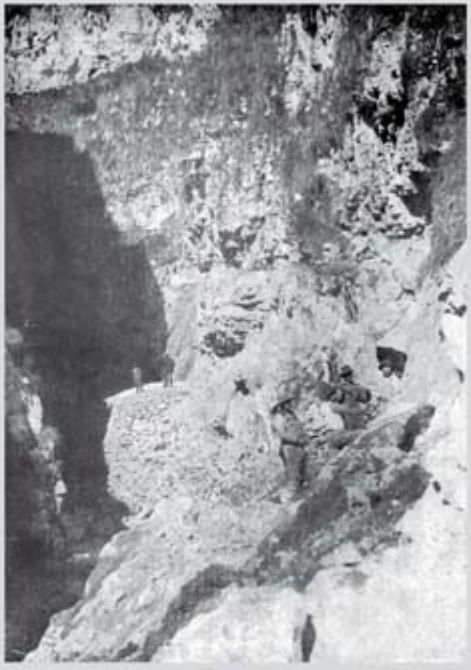
Ramal Puente Peruvian - San Luis de Shuaro.

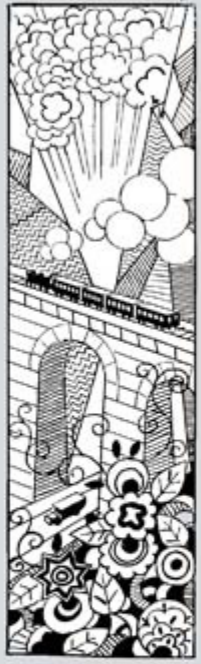




Carretera Cerro de Pasco - Huánuco.

El camino cerca de Pallanchaca.







Carretera Cerro de Pasco - Huánuco
Corte en ejecución en la quebrada Huallaga

Carretera Mejorada - Ayacucho.

Tramo del camino sobre el Mantaro



(Arriba) Puente de Pativilca (14 tramos) en construcción.

(Abajo) Ferrocarril de Huancavelica. Puente en el Km. 79.





(Arriba) Carretera Lima - Chosica. Puente de Chaucayan sobre el río Rímac.
(Abajo) Provincia de Ayabaca, Departamento de Piura. Puente Arrolpito sobre el río Quiroz. Longitud del puente 17.20 m. Construido, mayo, 1939.





Camino de La Mejorada a Ayacucho.

Tipo de postón.





Camino de Jauja a Ricrán.

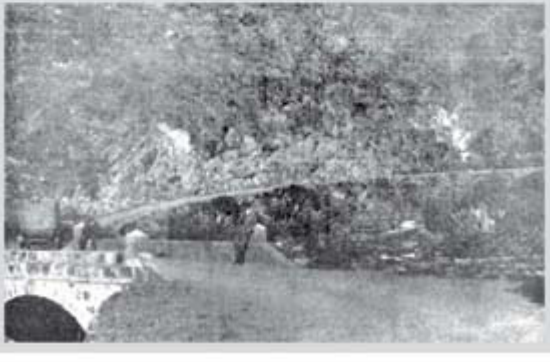
Cerca de la cumbre de Acopira.



Carretera de Cerro de Pasco a Huánuco.
(Arriba) Plataforma del camino sobre relleno de piedra.
(Abajo) Salida de Salcachupa.



(Arriba) Puente de Atojhuarco.
(Abajo) Curva en terraplén con muro seco de contención o "relaje" exterior.







(Arriba) Desarrollo entre Puente de Trapiche y Huaral (cumbre de Huachoc).
(Abajo) Carretera del Puente de la Peruvian a Puerto Victoria.



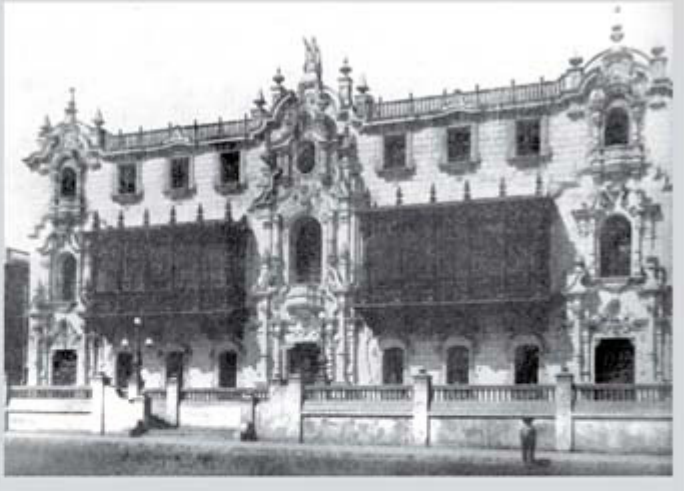


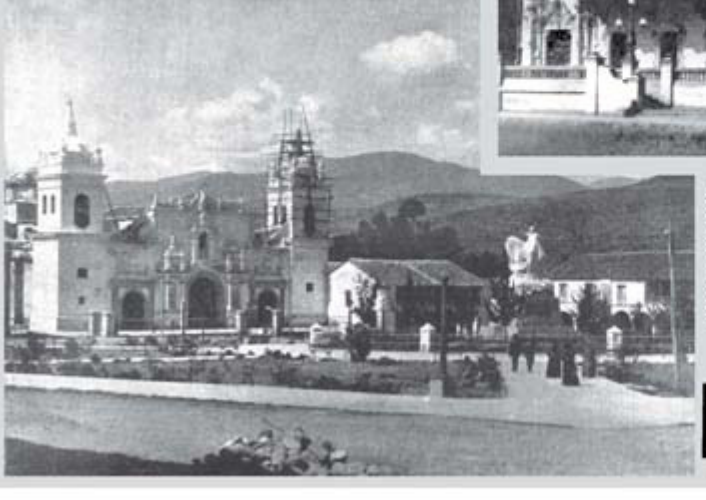
(Arriba) Relleno en la carretera Arequipa - Vitor, Km. 13

(Abajo) Sección Tarma - Oroya en la Vía Central.









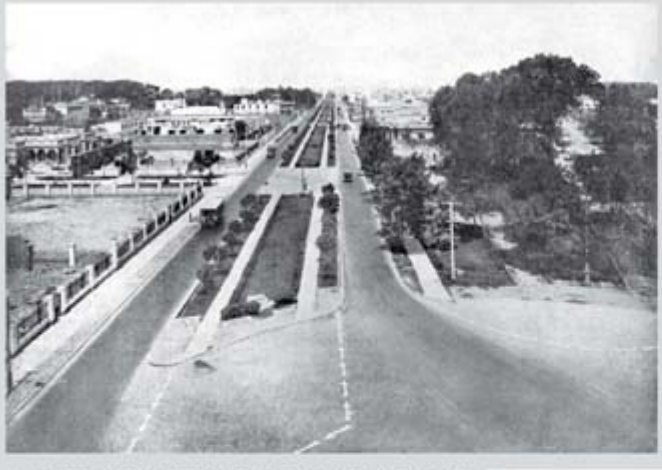
El Palacio Arzobispal de Lima, reconstruído para el Centenario de la Independencia.

Reparación de la Catedral de Ayacucho.



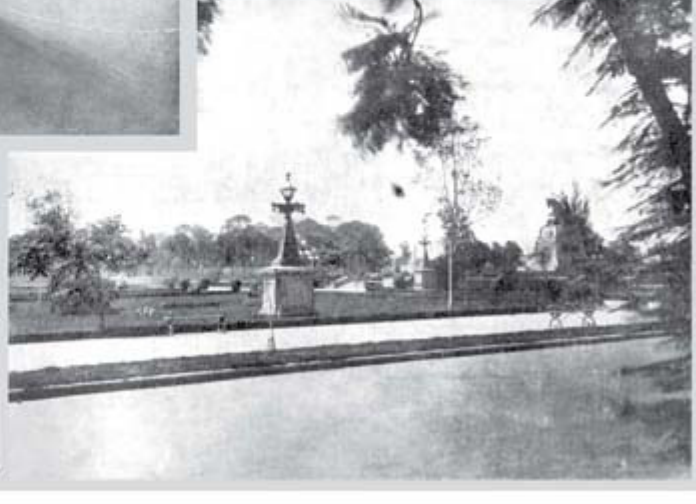


OBRAS PUBLICAS



Comienzo de la Avenida Leguía entre Lima y Miraflores, vista desde el Arco Español.

Vista parcial de la Plaza y Monumento a Sucre.



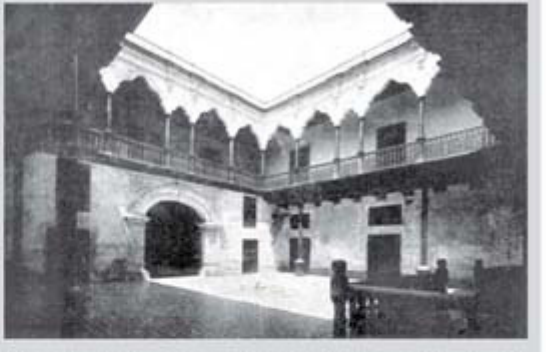




El Ministerio de RR. EE. restaurado del antiguo Palacio de los Marqueses de Torre Tagle.

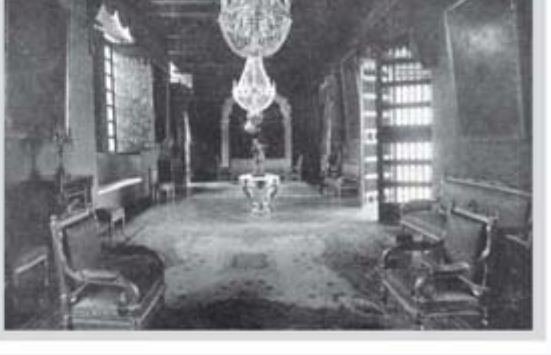


Restauración de la Capilla Oratorio.



(Arriba) El Patio del Ministerio.

(Abajo) La Sala de Recepciones.





(Arriba) La Plaza del Congreso Nacional.

(Abajo) Terminación del Hall de la entrada del Palacio Legislativo.



(Arriba Arreglo de la Sala de Sesiones.

(Abajo) Sala de la Presidencia.







(Arriba) El nuevo edificio de Correos, Telégrafos y Radiotelegrafía.

(Abajo) Teatro Municipal de Trujillo.



Construído por la Comisión del Centenario.

Ayacucho.

Monumento al héroe del Morro de Arica.





Ayacucho.

Monumento a la heroína nacional de la Independencia, María Bellido.



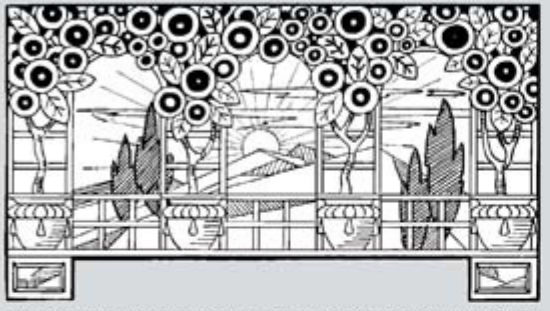
(Arriba) Nuevo edificio del Estanco del Tabaco, de concreto armado.

(Abajo) La Escuela Naval de La Punta.



Anexo últimamente construído.

ESCUELA DE BELLAS ARTES



La fachada principal.

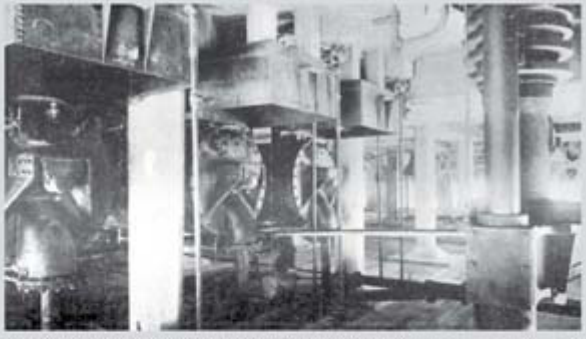




(Arriba) El jardín interior.

(Abajo) Modelo de esculturas.





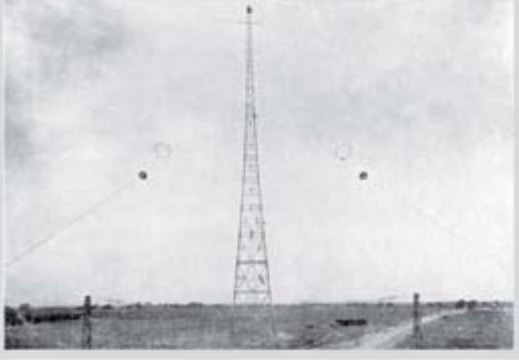


(Arriba) Diversos compartimentos del Frigorífico Nacional.

(Abajo) Estación trasmisora radiotelegráfica sistema "Marconi" en la Avenida Progreso.

Antena de la misma estación en la Avenida Progreso.









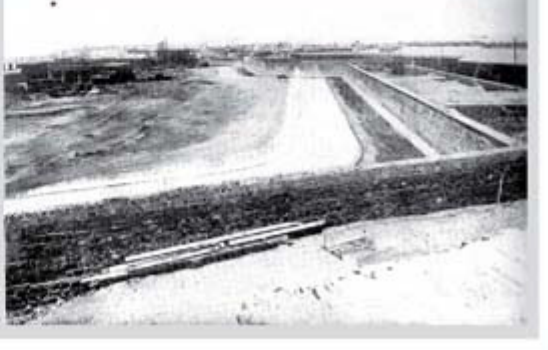
La Capilla de Pizarro en la Catedral de Lima.



La decoración de esta Capilla es enteramente ejecutada con mosáicos.



(Arriba) "Promenade" en el balneario de La Punta.
(Abajo) El antiguo Castillo "Real Felipe", reconstruído en su paramento interior.



Restauración de la antigua iglesia de San Carlos,



convertida hoy en Panteón de Próceres.



Sala de clases del Colegio de Santa Eufrasia.
Costó Lp. 1,258.00.



El Museo Larco Herrera, adquirido por el Gobierno.

Obras Públicas



Pavimentación de la Avenida Progreso entre Lima y La Punta. Costó Lp. 19,043.058. Longitud 11 Kms. Ancho 8 m. Pavimento de concreto reforzado con malla de acero.

(Izquierda abajo) Plaza Bolognesi en Lima, mostrando el comienzo de la Avenida Central.
(Derecha abajo) Pavimento con concreto y asfalto en el jirón Ancash, Lima.



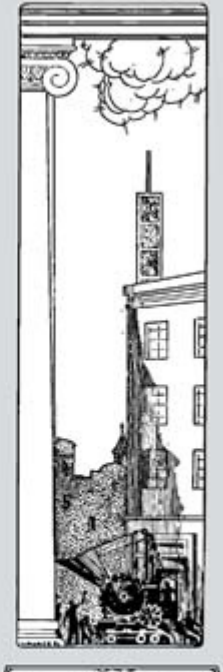


OBRAS PORTUARIAS



Vista aérea del lado de tierra en que puede apreciarse el muro exterior que circunda la sección dragada de la bahía.









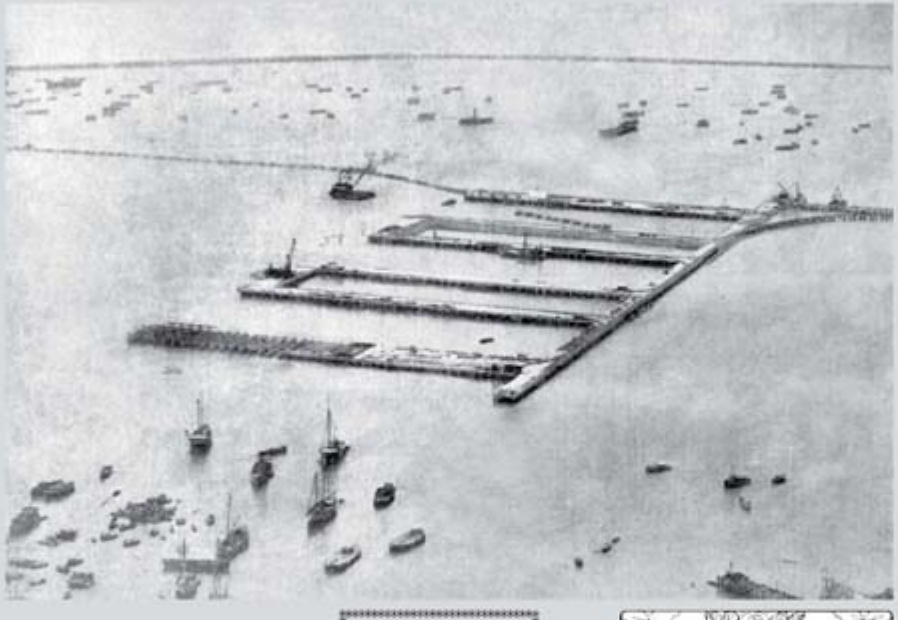






Vista aérea del lado del mar en que puede apreciarse la construcción de los muelles.



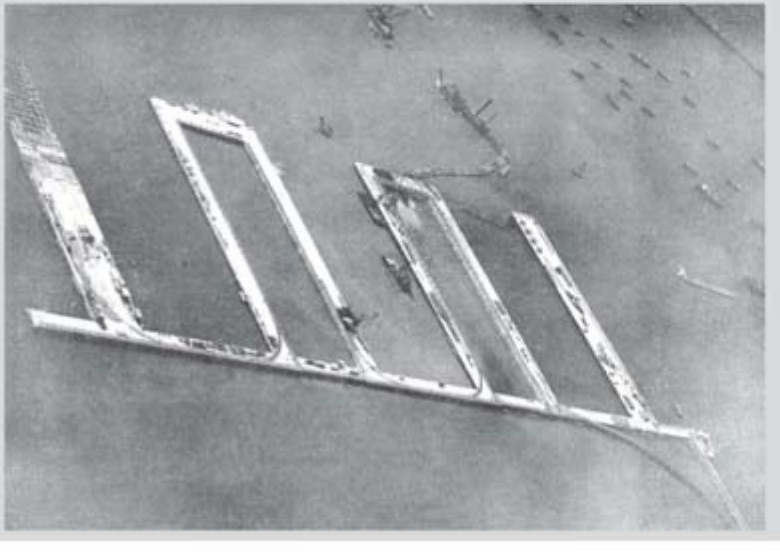


Vista aérea de los muelles en construcción, tomada del lado Sur.



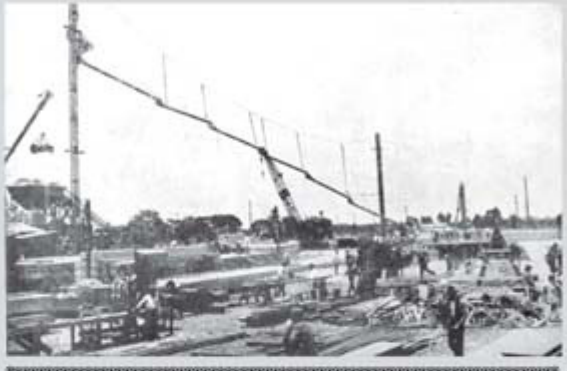






Vista aérea tomada del lado Este en la que puede verse el cuarto muelle casi terminado.





(Abajo) Pala excavadora cargando material de relleno en un convoy.



Llenadora mecánica de concreto usada en las obras de espigones.

Claveteo mecánico de pilotes y tablaestacas de concreto reforzado.



TALLERES TIPOGRAFICOS
TORRES AGUIRRE
350 WASHINGTON
LIMA — PERU
1930

A MI PATRIA PERÚ

¡Oh Patria mía
tan sufrida
tan querida
siempre a mi corazón
estarás unida!

¡No importa
que tus entrañas
aún estén carcomidas
por la oligarquía
y tu Historia cambiada
con saña y alevosía!

¡No importa
que siempre traten
de destruirte
con la voracidad
de la ambición desmedida!

¡No importa
que después te dejen
desfalleciente y herida
y en la miseria hundida!

¡Día vendrá
en que solo "La Verdad"
resplandecerá
y serás lo que siempre fuiste
"La Perla del Pacífico",

la de las brisas refrescantes
y montañas tonificantes!

¡La de los altos Andes
de picos nevados
de donde se deslizan raudos
ríos formados,
que en su recorrido
nutren la tierra
y la fructifican
dando alimentos
a los que la habitan!

¡La de los sorprendentes ríos
que bañan las laderas
de tus secretas montañas
pletóricas de ruinas
y tesoros escondidos
donde tantos secretos
aún están hundidos!

¡La de las ruinas milenarias
cofres de misterios ancestrales
aún no descubiertos
por simples
mortales!

¡La Verdadera Poseedora
del largo y caudaloso
Amazonas
que da vida a áridas zonas,

pues en tu suelo nace
del nudo de Vilcanota
no en región ignota!
¡Recorriendo el Perú
de sur a norte
y allí se explaya
formando playas
como un abanico
de tranquilas aguas!

¡Llamado:
"El Trapecio Amazónico"
Aguas cuyo caudal
se pierden en el mar!

¡Pero, que años ha,
un visionario peruano
las pudo utilizar,
pues, vislumbró su riqueza
y con mucho valor y entereza
abriendo caminos y
penetrando montañas
consiguió sus aguas pasar!

¡Fue "La Irrigación"
la más grandiosa y
pasmosa construcción
en la Historia del País;
parcelando e irrigando
áridas zonas costeñas,
convirtiéndola en
verdes áreas ribereñas,
Obras de costo y labor
sin igual, invirtiendo
en ello un gran caudal!

Pero, que por envidia
ambición y maldad
destruyeron sin piedad!

Fueron: Los Revolucionarios
del año 30, los causantes
de la pérdida de esa riqueza
que ya estaba hecha;
sin pensar, ni considerar,
el denodado sacrificio
costo y esfuerzo
que le había costado
al Gobernante vilipendiado
ya que después de
repartirse el Botín
urdieron una historia
sin fin!

¡La poseedora también
del lago más alto
del mundo
"El Lago Titicaca",
desmembrado en su mitad
por Simón Bolívar
al emancipar a Bolivia,
no de la dominación española
como ellos creían,
sino del Perú
al cual pertenecían;
pues era el Alto Perú
ó Altiplano peruano
por eso, tenía salida al mar
por el Dpto. y Puerto de Tarapacá
que fue perdido en la
Guerra del 79
en su integridad!

¡Tiemblen peruanos indiferentes
no cuiden solo sus casas y bienes,
cuiden su suelo amado
para ustedes fructíferado, y bien delineado,
para que no pueda
ser ollado
por la ambición del vecino,
cuídenlo como a un niño
desamparado y confiado
para que no pueda
ser mutilado
ni a sus extremos llevado!

¡Cuiden esta Patria
sin abuso ni explotación,
moderen su ambición!

¡No den la caridad de un día
sino la equidad
de la remuneración justa
a la que una se ajusta,
ya que ésta siempre brinda
Seguridad y Esperanza
con la que se puede vivir
confiada en esa bonanza!

¡Lo demás, es solo Oratoria
ya, conocemos la Historia:
se ofrece y no se hace,
se dice pero no se ejecuta,
es la eterna promesa
del que ofrece y no cumple
porque solo le interesa
llegar a la cumbre!

¡Ya no se ama a la Patria
solo se sirve de ella
y, después de saquearla
y esquilmarla
solo dejan: inercia
y desesperanza,
pues sus moradores
han perdido la confianza!

¡Solo el Presidente Leguía
cumplió con todo lo que prometió!
y así lo demostró
ante el Pueblo amado
que se había beneficiado!

¡Pero, la Oligarquía corrupta
y "El Comercio" comprado
lo acusó: de "Tirano y Ladrón"
sin motivo ni razón,
pues, todo lo gastado
fue usado
en esa inmensa inversión
en Beneficio de La Nación!

¡Por eso yo ahora
con la exposición
de este Álbum
que de sus garras
destructoras se salvó
Expongo:
¡La Verdad de su Obra!
tal como aconteció
y no, como dice
la Historia,
que en ese entonces
se urdió!

Enriqueta B. Leguía O.