



Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO

RECIBIDO

RU 2184130

08 ENERO 2026 09:30 a. m.

FIRMADO DIGITALMENTE: ELOPEZ

COMISIÓN DE CULTURA Y PATRIMONIO CULTURAL

Periodo Anual de Sesiones 2025-2026

Señor Presidente

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural el Proyecto de Ley N° **11056/2024-CR**, que declara de necesidad pública e interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú, a iniciativa del grupo parlamentario Bancada Socialista y de autoría del congresista Alfredo Pariona Sinche.

Después del análisis y debate correspondientes, la Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural, en su Décima Sesión Ordinaria celebrada el 1 de diciembre de 2025, APROBÓ por **UNANIMIDAD** de los presentes, con la dispensa del trámite de sanción del acta, el dictamen recaído en el Proyecto de Ley 11056/2024-CR, con el texto sustitutorio que se recoge en la parte final del presente documento.

Votaron a favor los congresistas Susel Paredes Piqué, Héctor Acuña Peralta, Magaly Ruiz Rodríguez, Carlos Alva Rojas, Luis Aragón Carreño, Sigrid Bazán Narro, Flavio Cruz Mamani, José Luis Elías Ávalos, Alex Flores Ramírez, Víctor Flores Ruiz, Mery Infantes Castañeda, David Jiménez Heredia, Elva Edith Julón Irigoin, Javier Padilla Romero y Germán Tacuri Valdivia.

Esta propuesta legislativa ingresó en el ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 107 de la Constitución Política del Estado, en concordancia con el artículo 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República.

I. SITUACIÓN PROCESAL

Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley N° **11056/2024-CR** fue presentado el 8 de junio de 2025 e ingresó el 12 del mismo mes a la Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural para su estudio y dictamen, como primera comisión dictaminadora.

Al respecto, la Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural ha verificado que la propuesta cumple con los requisitos establecidos en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, tales como son la exposición de motivos, los efectos de la vigencia de la norma que se propone para el ordenamiento jurídico, el análisis costo-beneficio y el vínculo con las políticas de Estado del Acuerdo Nacional. Asimismo, cuenta con la firma del portavoz del grupo parlamentario, así como de las firmas correspondientes de los demás congresistas integrantes que suscriben la iniciativa.



Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.

II. CONTENIDO DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

El proyecto de ley **11056/2024-CR** se compone de tres artículos y de una disposición complementaria final. En el primero y el segundo se determina el objeto y finalidad de la propuesta, mientras que en el tercero se plantea la declaración de interés nacional de la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú, con sede en la provincia de Huancayo, región Junín. En la disposición se dispone que el Poder Ejecutivo coordine con el Gobierno Regional de Junín y Municipalidad Provincial de Huancayo las acciones correspondientes de acuerdo con sus competencias y atribuciones para el cumplimiento.

III. MARCO NORMATIVO

- Constitución política del Perú.
- Ley 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación.
- Ley 29565, Ley de Creación del Ministerio de Cultura.
- Ley 29408, Ley General del Turismo.
- Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.
- Decreto ley 25790, que crea el Sistema de Museos del Estado.
- Resolución Ministerial 0928-80-ED, que declara la Estación Ferroviaria Tacna-Arica como Patrimonio Monumental de la Nación.
- Resolución Jefatural N° 704-INC/J 15 de setiembre de 1992, que declara tanto a la Estación Ferroviaria de Chilca como a la Estación de Huancayo como Monumento Histórico.

IV. ANÁLISIS DE LAS OPINIONES E INFORMACIÓN SOLICITADAS

4.1 Opiniones solicitadas

Para el estudio del **proyecto 11056/2024-CR**, la Comisión de Cultura solicitó la emisión de opiniones técnicas a las siguientes instituciones:

Entidad	Oficio	Fecha	Respuesta
Ministerio de Cultura	2030-2024-2025-CCPC/CR	15.05.2025	000717-2025-DM/MC 23 de agosto de 2025
Municipalidad provincial de Huancayo	2033-2024-2025-CCPC/CR	15.05.2025	
Gobierno regional de Junín	2031-2024-2025-CCPC/CR	15.05.2025	193-2025- GRJ/DIRCETUR 9 de junio de 2025
Dirección Desconcentrada de Cultura de Junín	2032-2024-2025-CCPC/CR	15.05.2025	



Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.

4.2 Respuestas recibidas

Ministerio de Cultura

Si bien recomiendan la aprobación del proyecto, esto debe hacerse tomando en cuenta algunas consideraciones, como son la incorporación de un artículo que señale expresamente que la creación del museo se realizará conforme lo dispuesto en la Ley 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, su reglamento y normativa vigente emitida por el Ministerio de Cultura. Seguidamente, observan que en la Exposición de Motivos de la iniciativa no se ha incluido información relevante sobre la ubicación de lo que sería el futuro museo (solo se menciona la provincia de Huancayo), y si cuenta con alguna colección de bienes muebles que formen parte del mismo (se presume que sí, pero no se los refiere).

Gobierno Regional de Junín - Dirección Regional de Comercio Exterior y Turismo

Ratifican el significado histórico, cultural, simbólico y económico del Ferrocarril Central del Perú y del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica, por lo que califican a la iniciativa como pertinente, pero con sugerencias de redacción. Añaden que la propuesta debe considerar la necesidad de que la estación ferroviaria donde se asentaría el museo debe contar con el debido registro de recurso turístico ante el Mincetur, específicamente, el Sistema Nacional de Inventario Turístico.

V. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

5.1. ANÁLISIS TÉCNICO

Una revisión de la exposición de motivos del proyecto bajo análisis no proporciona demasiada información sobre los antecedentes históricos de los ferrocarriles de Huancayo y Huancavelica, como tampoco da precisiones sobre detalles necesarios que viabilizarían la propuesta. Es decir, no hay mayor desarrollo argumentativo sobre el valor histórico, simbólico, del ferrocarril, así como su significado económico para el Valle del Mantaro. Tampoco se proporciona información sobre las piezas, reliquias y demás patrimonio ferroviario que podrían constituir la muestra que se exhibiría en el museo que se declara de necesidad pública.

Pese a estas ausencias, existe información de corte académico, periodístico, empresarial y oficial, recogida y utilizada en este dictamen, que da cuenta del origen del ferrocarril Lima-Huancayo y de su par entre Huancayo y Huancavelica. Esta información puede reforzar las pretensiones de la propuesta legislativa como también dar una idea de que sí existen los elementos materiales e inmateriales suficientes como para viabilizar la existencia de un museo ferroviario.



Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.

Sobre el ferrocarril del centro, muchos historiadores han escrito sobre sus orígenes, las dificultades políticas que lo retrasaron, el imaginario social del siglo XIX que hacía de los trenes expresión de la modernidad y del progreso, la proeza ingenieril que implicó su construcción, las dificultades técnicas y logísticas que se enfrentaron, entre otros. Dicha literatura también ha retratado las expectativas de los pueblos que la línea férrea comenzó a conectar y dinamizar, y por supuesto, el papel desempeñado por el ferrocarril en el florecimiento de la minería en los departamentos de Pasco y Junín.

Por ejemplo, la actual empresa concesionaria del ferrocarril central reseña que, tras iniciadas las obras en su construcción:

“Los trabajos se paralizaron en Chicla en mayo de 1878 por problemas administrativos y luego la Guerra del Pacífico hizo imposible continuar con la obra. Cuando ésta terminó, el país tenía que iniciar un proceso de reconstrucción, pero no contaba con los fondos para hacerlo por lo que el gobierno de Andrés A. Cáceres tuvo que entregar a los acreedores externos la administración de los ferrocarriles por 66 años, para esa concesión se formó la Peruvian Corporation que en noviembre de 1890 decidió continuar con las obras y denominó al proyecto Ferrocarril Central.

El ingeniero Malinowski, llevó el ferrocarril hasta La Oroya en 1893. Más tarde en 1905, el gobierno peruano aprobó su continuación hasta Huancayo, esta última estación se terminó de construir en 1908”¹.

Por su antigüedad (1871) y recorrido (496 kilómetros², parte desde el Callao, llega a La Oroya y se divide en dos ramales, uno hacia Cerro de Pasco y el otro hacia Huancayo), el ferrocarril central ha atravesado por diversas coyunturas e imprevistos, marcadas por el tipo del desarrollo económico predominante (economía primario-exportadora), la guerra con Chile³, fortuitos cambios de gobierno y de administración (primero, la inglesa Peruvian Corporation Company, luego, la estatal Enafer y ahora, la privada Ferrovías Central Andina), el tipo de servicios a entregar (pasajeros, carga, turismo) etc., lo que ha implicado la reorientación de prioridades en medio de la adopción de nuevos criterios empresariales tras su privatización en 1999. Todo ello ha tenido un impacto en el destino del material rodante, la reutilización de los rieles, el mantenimiento de las vías y estaciones, o la necesidad de clausura de ramales mineros (como ocurrió con los de Chaucha, Huayllay o Goyllarisquiza).

¹ <https://www.ferroviasperu.com.pe/main/?view=apps&child=historia>

² <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Proyeccion-Institucional/Encuentros-Regionales/2008/Piura/EER-Piura-22Olaechea.pdf>

³ Dicho conflicto obligó a postergar la culminación de las obras.

Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.



*Tren en la estación de Huancayo
1935*

Todas estas menciones permiten asumir que existen antecedentes históricos, documentación gráfica y un patrimonio material (locomotoras, coches, autovagones, estaciones, inmuebles, piezas, etc.) que deberían ser tomadas en cuenta para viabilizar la presente propuesta legislativa, pues la creación de un museo ferroviario obligaría el rescate de parte del patrimonio ferroviario en desuso.

En el caso del Ferrocarril Huancayo-Huancavelica, la exposición de motivos no menciona tampoco los avatares que su ejecución y funcionamiento significaron, sobre todo porque originalmente el trazo tenía como destino a las ciudades de Castrovirreyna y de Ayacucho antes que Huancavelica. Construido recién en los primeros años del siglo XX, el tren hacia Huancavelica recién entró en operaciones en 1926, desempeñando un papel vital para un departamento cuya accidentada orografía hizo tremendamente difícil su conectividad. En los 128 kilómetros de recorrido entre Huancayo y Huancavelica, hay siete estaciones ubicadas entre los distritos de Ñahuimpuquio, Izcuchaca, Pilchaca, Cuenca, Mariscal Cáceres, Acoria, Yauli y Huancavelica⁴.

Su función ha sido más social que netamente económica, en el sentido de que, por la naturaleza de la oferta productiva de la zona de influencia de este ferrocarril, en su entorno no existen centros mineros ni metalúrgicos que generen carga y producción para este

⁴ <https://repositorio.uncp.edu.pe/server/api/core/bitstreams/4ed21212-c857-4855-ab2a-cbab18e226e5/content>

Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.

ferrocarril, como sí ocurre con el ferrocarril central⁵. Este hecho, el haber conectado por muchos años a los centros poblados entre Huancayo y Huancavelica a precios muy asequibles, fueron convirtiéndolo en un referente local muy apreciado y en un símbolo de identidad en la región: "Este icónico ferrocarril, que conecta las ciudades de Huancayo y Huancavelica, es un emblema de la sierra central del Perú, con casi un siglo de historia cargada de tradición, desarrollo e inspiración cultural. Más que un tren, el Tren Macho es un puente entre el pasado y el futuro, y un símbolo de la resistencia, identidad y progreso de las comunidades andinas"⁶. Cabe indicar que este servicio dispone en Huancayo de la Estación Ferroviaria de Chilca en Huancayo, la cual ha sido declarada Monumento Histórico⁷.

Sujeto a marchas y contramarchas, carencias técnicas, obsolescencia, material rodante sobreutilizado y escaso, vías sin el debido mantenimiento, y ante el poco interés del Estado, este tren estuvo sin circular entre 2018 y 2023, reanudándose su funcionamiento parcialmente en marzo de 2023. El Ministerio de Transportes anunció el inicio de su modernización en junio de 2025 en asociación público-privada.



⁵ Por lo menos hasta el tramo de La Oroya, o antes con el ramal minero hacia Cerro de Pasco y Goyllarisquizga. En el ramal de La Oroya y Huancayo no hay circulación de trenes de carga minera. Esporádicamente circula un tren turístico a precios muy elevados.

⁶ <https://es.linkedin.com/pulse/el-tren-macho-historia-identidad-y-cultura-jorge-medrano-canchaya-hdbve>

⁷ Resolución Jefatural N° 704-92-INC/J del 05/09/1992.

https://consultasenlinea.mincetur.gob.pe/fichaInventario/index.aspx?cod_Ficha=5107



Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.

El análisis que realizó el Mincul para esta comisión ratifica dicho diagnóstico, añadiendo que:

“es necesario señalar que en la Exposición de Motivos del PL, no se ha incluido información alguna sobre la edificación donde se ubicaría el futuro museo, si tiene condición cultural, las dimensiones u otra información relevante. No se ha indicado, si el museo se ubicaría en la Estación Ferroviaria de Huancayo, edificación que pertenece al Patrimonio Cultural de la Nación de acuerdo con la Resolución Jefatural N° 704-INC/J de fecha 15 de setiembre de 1992. Asimismo, cabe señalar que en la Exposición de Motivos, no se ha incluido ninguna información sobre si existe alguna colección de bienes culturales o de interés cultural que formen el acervo del futuro museo, como podrían ser locomotoras, vagones u otro bien cultural de carácter industrial”⁸.

Sobre la ubicación del museo, la fórmula legal del proyecto de ley indica a la provincia de Huancayo como su sede, descartando a Huancavelica. Si esto es así, quedarían las opciones de la antigua estación de Huancayo y la estación de Chilca, también en Huancayo, declaradas monumentos históricos. En el caso de la estación de Huancayo, actualmente su patio de maniobras ha sufrido una serie de recortes en su perímetro original para dar paso a centros comerciales, pistas y viviendas (por ejemplo, la venta de su terreno para la construcción del centro comercial Real Plaza en 2005). Como lo afirma una investigación sobre la puesta en valor del eje del ferrocarril central en Huancayo: **“la estación Huancayo ha ido perdiendo presencia en la ciudad, pues esta ha quedado cerrada entre rejas y muros medianeros y ha perdido área debido a la progresiva venta de su terreno debido a malas gestiones. La estación Chilca, por otro lado, conserva su uso de servicio de pasajeros en un turno tres veces a la semana y el resto del área del terreno se mantiene como un depósito de vagones de carga y de pasajeros que han quedado en desuso.”⁹**

Visto así, la estación de Huancayo hoy apenas logra dar cabida a algunas cuantas unidades y vagones, usándose muy esporádicamente cuando la empresa privada Ferrovías Central Andina habilita un tren de pasajeros. En cuanto a la Estación Ferroviaria de Chilca, esta no ha sufrido desmembramientos significativos de espacio, por lo que podría convertirse en sede del museo.

Empero, sea cual sea la sede futura, vale precisar que la antigüedad y significancia histórica regional de ambos ferrocarriles ameritan la conservación de locomotoras, coches, material gráfico, reliquias, piezas, estaciones y demás elementos propios del patrimonio que alguna vez facilitó la circulación de estas máquinas entre la costa, el valle del Mantaro y

⁸ Oficio 000717-2025-DM/MC, 23 de agosto de 2025, p. 3.

⁹ Fierro, F. (2021) *Infraestructura pública itinerante regeneración y puesta en valor del eje ferrocarril central en Huancayo*. Tesis para obtener el título profesional de arquitecta, Pontificia Universidad Católica del Perú. P. 13.



Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.

Huancavelica. Todos estos recursos pueden muy bien ser rescatados, reubicados, remozados y reunidos en un futuro Museo Nacional Ferroviario del Centro del Perú a modo de muestra representativa que testimonia la historia, el significado simbólico e identitario de estos ferrocarriles tanto para el Valle del Mantaro como para Huancavelica.

Esta Comisión estima su acuerdo con el propósito de poner en valor una de las dos estaciones ferroviarias referidas y los bienes culturales que estas albergan, dejando pendiente el señalamiento de la sede específica a las autoridades correspondientes.

5.2 ANÁLISIS NORMATIVO¹⁰

Un primer criterio normativo que apoya lo planteado en la propuesta legislativa proviene de la **Resolución Ministerial 0928-80-ED**, por la cual el por entonces Instituto Nacional de Cultura, antecesor del Mincul, declaró la Estación Ferroviaria Tacna-Arica como Patrimonio Monumental de la Nación. Lo que hace dicha resolución es plantear dicha declaración a un amplio conjunto de casas, edificios, templos, monumentos y ambientes urbanos, entre los cuales se incluye a la Estación Ferroviaria Tacna-Arica, por lo que no hay una sustentación o explicación específica particular respecto de dicho espacio ferrocarrilero. Lo anterior abona en favor del presente dictamen, pues la condición de la Estación Ferroviaria Tacna-Arica opera como un antecedente auspicioso del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú que se propone declarar de interés nacional. Vale recordar que el Museo Ferroviario Nacional de Tacna está bajo la administración del Gobierno Regional de Tacna y se encuentra inscrito en el Registro Nacional de Museos.

Otras normas relacionadas, aunque en un sentido más general, son la **Ley 29565**, Ley de creación del Ministerio de Cultura, cuyo artículo 7, literal b, sobre sus funciones exclusivas, señala "Realizar acciones de declaración, investigación, protección, conservación, puesta en valor, promoción y difusión del Patrimonio Cultural de la Nación". Y también la **Ley 28296**, Ley general de Patrimonio Cultural de la Nación, cuyo Artículo V indica que "El Estado promoverá la partición activa del sector privado en la conservación, restauración, exhibición y difusión de los bienes integrantes del Patrimonio Cultural de la Nación...".

También está el **Decreto ley 25790**, que crea el "Sistema Nacional de Museos del Estado", donde se indican las funciones del antecesor del Mincul, el Instituto Nacional de Cultura, respecto de los museos de las entidades públicas existentes en el territorio nacional mediante la aplicación de principios, normas, métodos y técnicas para garantizar la defensa, conservación, investigación y exhibición del patrimonio cultural peruano.

¹⁰ En este acápite se extraen algunas referencias dadas por el proyecto de ley que origina el presente dictamen, en cuanto al marco legal en el que se respalda esta propuesta legislativa.

Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.

VI. ANÁLISIS SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA LEGISLATIVA

En cuanto a la necesidad de la propuesta, con todos los antecedentes mencionados en los puntos anteriores, resulta clara la significancia turística y valor identitario del referido ferrocarril para la sierra central, así como presencia histórica, por lo que la iniciativa se perfila como necesaria, más aún cuando ya existe el precedente de otro museo ferroviario en Tacna, el cual sirve como precedente auspicioso.



La antigua estación de Huancayo.

Sobre la viabilidad del planteamiento, no se observan motivos para determinar su inviabilidad, pues éste reúne condiciones y antecedentes más que suficientes para sugerir al poder Ejecutivo que propicie las condiciones favorables a la ejecución de las acciones que permitan conocer el papel que el ferrocarril centra desempeñó en la historia de la región central.



Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.



Nótese el reducido espacio de la actual estación de Huancayo (en color), rodeado de centros comerciales y desarrollos urbanos desordenados.

Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.



Antigua locomotora a vapor del servicio Huancayo-Huancavelica en la Estación de Chilca, Huancayo.

Acerca de su oportunidad, si bien no hay un plazo perentorio, el material rodante y afines que formarán parte del museo corre el riesgo de deterioro y de pérdida si es que la propuesta queda postergada. Por ello, el proyecto debería ser objeto del empuje legislativo necesario como para su aprobación como norma declarativa.

VII. ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO Y EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

Dada la naturaleza declarativa del proyecto bajo análisis, lo que busca el legislador es llamar la atención del Poder Ejecutivo a fin de que el Estado -en concreto los ministerios de Cultura y de Comercio Exterior y Turismo— puedan adoptar acciones encaminadas a implementar un museo que conserve, recupere y exhiba el patrimonio ferroviario de la región Junín, y por extensión, el de Huancavelica.

En virtud a dicha condición declarativa, proyectos de este tipo han concitado el interés de congresistas, expertos, funcionarios públicos y juristas, generando consultas, opiniones y posiciones respecto de tales iniciativas legislativas. Dejando constancia que existe un debate sobre los alcances y naturaleza de las propuestas legislativas declarativas, aquí solo se destacará la posición del Ministerio de Justicia, en su calidad de sector competente que



Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.

asesora legalmente a la Presidencia de la República, a partir de la Consulta Jurídica N° 024-2018- JUS/DGDNCR de fecha 12 de junio de 2018, de la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, el cual indica que:

“Las normas declarativas presentan una vinculación política, no jurídica, del Poder Legislativo hacia el Poder Ejecutivo; no generan impacto económico en el presupuesto estatal, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica ya que es competencia del Ejecutivo la presentación de iniciativas que generen gastos; como consecuencia de ello, su incumplimiento no tiene efectos jurídicos pues constitucionalmente es el Poder Ejecutivo el competente para su realización; y la inobservancia de estas leyes declarativas no genera, per se, ningún tipo de responsabilidad.”

En consonancia con ello, el experto en temas parlamentarios Gian Marco Paz, citado por un informe interno del Congreso de la República¹¹, estima que las normas declarativas, si bien son obligatorias, no tienen una vinculación jurídica que determine responsabilidad jurídica en caso de su no observancia. La vinculación de una norma declarativa es referencial, discrecional, porque el parlamento lo que hace con este tipo de normas es pronunciarse sobre una determinada política pública, por una situación que evalúa como anómala, por un problema público sobre el que demanda atención. Por tanto, su vinculación está en el ámbito político, no jurídico.

Por último, cabe decir que existe toda una línea de trabajo legislativa expresada en normas declarativas que, pese a supuestos riesgos advertidos, no han implicado vulneraciones ni agudos trastornos del orden normativo, ni impactos económicos en la caja fiscal, tal como han predicho sus críticos. En el caso concreto del proyecto 11056/2024-CR, este no está obligando a la demanda inmediata de recursos financieros adicionales, ni se está imponiendo plazos, cronogramas ni fechas de cumplimiento forzoso¹². Así, llamar la atención del poder Ejecutivo bajo los objetivos ya indicados sobre un museo ferroviario nacional en Junín no vulnerará el universo legislativo ni contravendrá los estándares legales y constitucionales que lo rigen.

VIII. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

Tratándose de una propuesta de naturaleza declarativa, que busca llamar la atención del poder Ejecutivo y de los gobiernos subnacionales de Junín implicados en la materia del

¹¹ Informe Temático N° 10/2012-2013 Estudio sobre normas que declaran de necesidad pública e interés nacional diversas materias, elaborado por Oscar Jiménez Gonzales, del Departamento de Investigación y Documentación Parlamentaria.

¹² En el presente acápite VII se está recogiendo parte del texto de otras propuestas dictaminadas por la Comisión de Cultura y Patrimonio, a razón de que, tratándose de proyectos declarativos, responden a una misma lógica argumentativa.



Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.

proyecto (implementación de un museo ferroviario en Junín), no se aprecia la generación de costos o utilización necesaria de fondos públicos inmediatos e imprevistos, que pudieran perturbar las competencias de las instancias gubernamentales respectivas y su cronograma presupuestal.

IX. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural, de conformidad con el inciso b) del artículo 70 del Reglamento de Congreso de la República, recomienda la aprobación del proyecto de ley **11056/2024-CR**, con el siguiente texto sustitutorio:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL LA CREACIÓN, CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO DEL CENTRO DEL PERÚ

Artículo único. Declaración de interés nacional

Se declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Nacional Ferroviario del Centro del Perú, con sede en la provincia de Huancayo del departamento de Junín. Para este fin, el Ministerio de Cultura coordina con el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, así como con el Gobierno Regional de Junín y la Municipalidad Provincial de Huancayo, las acciones correspondientes en el marco de sus respectivas competencias y funciones.

Dese cuenta

Sala de Comisiones

Lima, 1 de diciembre 2025



Firmado digitalmente por:
TACURI VALDIVIA German
Adolfo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/12/2025 18:18:22-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES PIQUE Susel Ana
Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/12/2025 13:16:59-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmary FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/12/2025 15:22:48-0500

SUSEL ANA MARÍA PAREDES PIQUÉ

Presidenta

Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/12/2025 17:28:46-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RAMIREZ Alex Randu
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/12/2025 18:02:24-0500



Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Dictamen del Proyecto de Ley N° 11056/2024-CR, con texto sustitutorio que declara de interés nacional la creación, construcción e implementación del Museo Ferroviario Nacional del Centro del Perú.



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmary FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 17/12/2025 17:06:06-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 22/12/2025 16:29:23-0500



Firmado digitalmente por:
ACUÑA PERALTA Segundo
Hector FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/12/2025 12:06:06-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Mery
Biana FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/12/2025 14:35:06-0500



Firmado digitalmente por:
CRUZ MAMANI Flavio FAU
20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/12/2025 17:48:10-0500



Firmado digitalmente por:
JIMENEZ HEREDIA David
Julio FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/12/2025 15:45:42-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES RUIZ Victor
Seferino FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 29/12/2025 16:05:39-0500



Firmado digitalmente por:
PADILLA ROMERO Javier
Rommel FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/01/2026 15:20:40-0500



Firmado digitalmente por:
ELIAS AVALOS JOSE LUIS
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/12/2025 00:55:50-0500



Firmado digitalmente por:
BAZAN NARRO Sigrid Tesoro
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05/01/2026 10:47:36-0500



Firmado digitalmente por:
JULON IRIGOIN Elva Edhit
FAU 20181749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 23/12/2025 15:36:02-0500