

cordillera que separa el pueblo de Andamarca de los de Comas y Uchubamba.

5a. Se agrega a la Provincia de Jaña la hacienda de Cochas perteneciente hoy a la de Tarma.

6a. De los pueblos de Lloellapampa, Parco, Chancayillo y Viscas, y de las haciendas de Yanama, Pachacayo, Pomapanca y Cochas, pertenecientes a la misma Provincia de Jaña, se formará un nuevo distrito, cuya capital será el pueblo de Lloellapampa.

7a. El distrito de Sicaya en la Provincia de Huancayo, se compondrá de los pueblos de Sicaya, Pillo, Huachac y Chabará, y de los caseríos o capillas que hay entre Sicaya y Urcunruz. Dicho distrito tendrá por límites, por una parte, el río de Chupaca, partiendo del lindero punto de Urcunruz hasta su confluencia con el río principal que atraviesa la Provincia; por la otra, el río principal que lo separa de Huancayo; y finalmente por la otra, los linderos con el pueblo de Orcotuna hasta el Morro de Rupayanchi, siguiendo de allí por la cima de la cadena de cerros que hay hasta Urcunruz.

Art. 3.º En el Departamento del Cuzco se hacen las modificaciones siguientes:

1a. Los límites de la Provincia de la Convención, serán en lo sucesivo: por el Sur, la línea de cordillera comprendida entre las abas de Panticalla, Salcantay y las que se hallan a las alturas de Vilcabamba; al Sudoeste, el valle de Lares; al Norte, las montañas de los Infiernos, y al Oeste, la cumbre de la cadena de cerros que separa las aguas que bajan al río Vilcanayo de las que afluyen al Apurímac.

2a. Dicha Provincia se dividirá en cinco distritos políticos, denominados Santa Ana, Mercedes, Vilcabamba, Echarate y Buenos Ayres. El primero comprenderá la capital de Santana y toda la margen izquierda del río, desde el encuentro de los ríos Vilcabamba y Vilcanayo, hasta la aguada que baja del cerro de Urasayhua; el 2.º se extenderá desde la abra de Panticalla hasta el punto de Pabayo; el 3.º desde el encuentro de los ríos Vilcabamba y Vilcanayo para arriba hasta la cordillera, y por la parte de la quebrada todas las fincas comprendidas y adyacentes a Mesacanca y Huadquina; el 4.º distrito se compondrá de las haciendas comprendidas entre Pabayo y la montaña de los Infiernos; y el 5.º de las fincas de Ocochamba, Buenos Ayres y sus comprendidas.

3a. Como por la precedente disposición queda separada de la Provincia de la Convención la parte del distrito de Vilcabamba cuyas aguas bajan al río Apurímac, se agrega esta porción de territorio, con la hacienda de Huarancallqui, al distrito de Chungui de la Provincia de Lamar en el Departamento de Ayacucho.

4a. Se agrega al distrito de Lares de la Provincia de Calca el pueblo de Amparaes, perteneciente al distrito del mismo nombre en la Provincia de Paucartambo. Al primer distrito de esta última Provincia, el pueblo de Challabamba perteneciente al citado distrito de Amparaes. Al distrito de Pisac de la Provincia de Calca, las parcellas de Cuyo-grande y Cuyo-chico, pertenecientes al distrito de Colquepata de la Provincia de Paucartambo.

5a. Agregase igualmente a la Provincia de Paucartambo, los distritos de Ocoagata y Marecapata pertenecientes a Quispicanchi.

6a. En compensación de esta pérdida de territorio, se agregan a la Provincia de Quispicanchi, en la cual formarán un distrito separado, los pueblos de Calcay y Huasac, pertenecientes a la Provincia de Calca; debiendo ser la capital el primero de dichos pueblos.

7a. Se agrega, en fin, a la Provincia de Uchubamba el distrito de Chincheros, perteneciente a la de Calca del mismo Departamento.

El Secretario de Estado en el despacho de Gobierno, Policía y Obras públicas, queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Dado en la casa del Supremo Gobierno en Lima, a veintinueve de Enero de mil ochocientos sesenta y siete.—*Mariano I. Prado*—*J. M. Quimper*.

• **MARIANO I. PRADO,**
PRESIDENTE PROVINCIAL DE LA REPÚBLICA.

* **CONSIDERANDO:**

Que realizada como ha sido, por tres vapores de la marina fluvial del Amazonas, la

navegación de los importantes ríos Ucayali, Pachitea y Palcazo, es menester dar el impulso necesario a este decubrimiento, que está llamado a ejercer una influencia poderosa en el porvenir de la República.

Que esto solo puede conseguirse dando una vida política más independiente a las poblaciones y parajes cercanos al Mairo, colocando al frente de ellos una autoridad caracterizada que se entienda directamente con el Gobierno y allane con más eficacia los obstáculos que se opongan al buen éxito de la navegación fluvial y al adelanto de esas regiones.

Que la ciudad de Huánuco, por sus abundantes recursos y por su inmediatez a los principales puertos fluviales, es la más a propósito para servir de punto de partida y de centro de los trabajos y nuevas exploraciones que se emprendan con el objeto de impulsar la navegación de los ríos.

DECRETOS

Art. 1.º Se erige en Provincia litoral la Provincia de Huánuco, separándola al efecto del Departamento de Junín a que pertenece.

Art. 2.º Esta Provincia, cuya jurisdicción se extenderá por ahora hasta la confluencia del río Pichis con el río formado por la reunión del Palcazo y del Pozuzo, se compondrá: de la ciudad de Huánuco, que será la capital, de los distritos de Santa María del Valle, de Huncar, Higuera, Chinchus, Panay y Tingo María, que antes le han pertenecido, del distrito de Monzon que pertenecía a la Provincia de Huamachucho, y de los distritos de Huancabamba y Pozuzo, pertenecientes a la Provincia del Cerro de Paseo.

Art. 3.º El distrito de Monzon constará de todos los pueblos, caseríos y haciendas situados desde el origen del río de Monzon y sus tributarios, hasta el pueblo de Chico-playa inclusive.

Art. 4.º El distrito de Tingo-Maria comprenderá todos los pueblos, caseríos y haciendas situadas en una y otra margen del río Monzon y sus tributarios que afluyen mas abajo del pueblo de Chico-playa hasta la desembocadura del río Monzon en el Hualaga.

Art. 5.º Queda agregado desde ahora a la nueva Provincia el distrito de Sarayacu, perteneciente a la Provincia del Bajo-Amazonas del Departamento de Loreto; pero mientras se facilita y se regulariza la comunicación a vapor con las poblaciones de Loreto, continuará dicho distrito sujeto a la jurisdicción del Bajo-Amazonas.

Art. 6.º La Provincia litoral de Huánuco será regida por una autoridad superior, con el título de Prefecto, y gozará además de todas las prerrogativas anexas a su nueva demarcación política.

El Secretario de Estado en el despacho de Gobierno, queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Dado en la Casa del Gobierno en Lima, a 29 de Enero de 1867.—*Mariano I. Prado*—*J. M. Quimper*.

Excmo. Sr.

El fiscal general dice: que en virtud de las resoluciones Legislativas de 9 de Octubre de 1850 y 28 de Enero de 1863, se expidió el Supremo decreto de 12 de Junio de mismo año de 63, concediendo a D. Patricio Gibbon y a D. José Pickering el derecho de construir y explorar, con privilegio exclusivo para 25 años y propiedad para 22, un ferro-carril entre Arequipa y otro cualquiera punto de la costa de Islay a Mejía.—El Gobierno garantizó, por las cláusulas 15 y 16 el interés del 7 p. g. anual en 15 años sobre el máximo capital de 10,170,639.86 18,138,491.82 etc. reservándose la facultad de retirar la garantía si hecho el trazo final, resultare mayor el presupuesto de gastos.

Por haber excedido aun del doble del presupuesto el trazo final, se decretó en 28 de Mayo de 1864 que se diese cuenta al Congreso; y este autorizó en 15 de Noviembre de ese año el aumento de la garantía hasta 15 millones de soles.

Con tal antecedente se expidió el nuevo decreto Supremo de 10 de Diciembre de 1864, concediendo a Gibbon y Pickering para 99 años con privilegio exclusivo en los 25 primeros, el expresado derecho de construir y explotar el ferro-carril entre Mejía y Arequipa, garantizándole la utilidad de 7 p. g. anual sobre 15 millones de soles, quedando obligados los empresarios a empezar el ferro-carril dentro de dos

años desde esa fecha, y a concluirlo 6 años después; garantizando esta obligación con 50,000 S. que sufrirán por multa, y teniendo por cancelado el contrato, si durante 4 meses no prestaran esa garantía (art. 31). Se declaró además que, cesarian completamente todos los derechos y privilegios concedidos si se suspendía el trabajo por mas de un año (art. 33.) y que en los 6 años señalados para la conclusión del ferro-carril debería acabarse también los *terminos*, talleres, almacenes y oficinas, pena de incurrir en la multa, sin perjuicio de obligar al cumplimiento de esos deberes [art. 35.] Este decreto sirvió de minuta a la escritura que se extendió a los dos días.

Si no se atendiese a que es un privilegio el concedido, ni a otras circunstancias correlativas se diría que los efectos de las estipulaciones indicadas se limitan a solo imponer multa a los empresarios en los casos de no principiar y de no concluir el camino dentro de los términos señalados, a obligarseles también a concluir las obras que hubieran dejado pendientes sin embargo de haber concluido el camino y a caducar de hecho el contrato, con todos sus derechos y privilegios, en los dos únicos casos de no otorgarse la garantía de 50 mil soles dentro de 4 meses, ó de suspenderse los trabajos del ferro-carril por mas de un año.

Mas si se considera:—1.º Que en materia de privilegios, es un principio fundado en propia naturaleza, que caducan las concesiones, sino se empiezan a usarlas en el plazo señalado, salvo estipulación contraria y 2.º Que el está concretado especialmente por el art. 35 la facultad de obligar a los empresarios, como que pueden ser eficazmente obligados al cumplimiento de sus deberes, sin perjuicio de pagar la multa, en solo el caso de haber concluido el camino, pero dejando pendientes algunas obras; se comprende con claridad que en el otro caso de no haberlo principiado, según el art. 31, se incurrir en la multa allí establecida y rige desde entonces la regla general de cesar el privilegio. Cabe la multa, para repararse el mal de haber impedido que otros empresarios acometiesen la obra durante el tiempo vencido, y para escarmantar a los que negocien con privilegios sin los medios, y aun sin la voluntad de construir las obras proyectadas. Y tiene juntamente lugar la caducidad de las concesiones, porque sería un absurdo suponer el imposible de poder ser obligado eficazmente un empresario a gastar 15 millones de soles en la construcción de un camino que no le conviene ó para cuyos gastos carece de fondos.

Por esta razón y visto que los concesionarios Gibbon y Pickering no han puesto mano a la construcción del ferro-carril durante los dos años que pasaron el 10 de Diciembre de 1866, es manifiesto que han incurrido en la multa de 50,000 S. que garantizaron los comerciantes relacionados en la contrata que la Tesorería ha pasado a esta fiscalía y que han cesado los derechos y privilegios concedidos, por el lapso del tiempo en que debió principiar a ejecutarse.

En esta situación aparece un escrito que con fecha 5 de Noviembre de 1866 han dirigido desde Londres unos caballeros que se dicen directores de la Compañía de ferro-carriles del Perú solicitando de V. E. la prórroga de un año sobre los términos concedidos para la construcción del ferro-carril de Arequipa, y para la del otro entre Pisco e Ica. Alegan por fundamento que la condición política interna del Perú, y mas la condición externa para con España junto con el pánico del mercado monetario de Londres, los han puesto en la imposibilidad de realizar todas las acciones de la Compañía que establecieron desde Mayo 1865.

Respecto del ferro-carril entre Pisco e Ica, ya expuso lo conveniente este Ministerio con fecha 9 del que rije en vista de un recurso semejante que elevó D. José Boza, único a quien se concedió esa obra por decreto supremo de 27 de Mayo de 1864.

Cualquiera que hayan sido los convenios celebrados entre el concesionario Boza y los que se llaman directores en Londres ninguna acción ni personería tienen estos ante el Gobierno; tanto por que no se han presentado a V. E. ni V. E. ha reconocido esos convenios, suponiendo que en ellos se le hubiese transmitido el dominio, cuanto porque el mismo concesionario Boza afirmaba en persona vigente en haberse reservado por esos convenios su representación exclusiva ante el Gobierno.

Contrayéndose ahora este Ministerio a

la acción de dichos directores, acerca del ferro-carril de Arequipa no halla las mejores razones que le favorezcan e sonaría ni en intenciones.

Por el artículo 2.º del supremo d. de 19 de Diciembre de 1864 se declararon los concesionarios D. Patricio Gibbon y José Pickering tenían derecho a 4 dentro ó fuera del país una sociedad con el título de "Compañía de ferro-carril de Arequipa". Por el artículo declaró igualmente que los expresos Patricio Gibbon y D. José Pickering dían transmitir, vender, ó hipotecar todo ó en parte sus derechos, dando a Gobierno de cualquiera enagenación vában para que por parte del Estado pudiera usar del derecho de prefe que se le reservaba. Por el artículo bían los concesionarios Gibbon y Pickering poner en conocimiento del Gobierno organización del de la Compañía de ferro-carril de Arequipa, tan luego como estableciesen y el Gobierno nombrar de entonces un representante con dere asistencia a todas las juntas que celebrasen los directores, y sin cuyo conocimiento podria hacerse compras, ni contrat afecten el capital de la empresa.

No contando que se haya dado al Gobierno ningún aviso de la organización sociedad, ni que se haya establecido rectorio con el representante nacido que los únicos concesionarios Gibbon y Pickering hayan transmitido ó comprado sus derechos a esos que se llaman Directores, sin exhibir ninguna credencial los legítimos representantes de D. Pickering y de D. Patricio Gibbon.

Sin embargo, el Fiscal General examinar las razones que se aducen por prórroga. Mas no se entiende que es acto se reconoce acción alguna en los lados Directores; se entra en el solo para que se vea que con al abstracción de las personas, se tom consideración todas las razones, de de quiera que venga para proced enteramente justicia.

Del éxito feliz ó desgraciado que podido tener el medio que quisieran tarmente emplear Pickering y Gibbon para adquirir fondos dentro ó fuera por medio de una sociedad que el Gobierno no les impuso, no resulta ninguno en los concesionarios para que ren las bases con que se les otorgó privilegio.

La condición de la política interna Perú no podía obstar a que se principi los trabajos del ferro-carril, ni dar e a desconfianzas, supuesto que el Go de la Restauración había declarado su inauguración en Arequipa, que ban subsistentes conforme a las ley dos los actos del Gobierno de Lima riores al 7 de Marzo de 1865, lo cu portaba ratificar y poner a cubierto das las eventualidades, la concesión del ferro-carril de Arequipa se hizo en Diciembre de 1864.

Menos puede alegarse como cas tingente impeditivo, la condición política externa para con España. Contrataban Gibbon y Pickering, h meses que la República estaba su hostilidades; y cabalmente entonces r da y mas amenazante la escuadra et en las aguas de la República, hacías días de haberse declarado por una le serían traidores a la patria los que tiran la guerra de recursos a los inv No ha sido pues una novedad super te para los concesionarios, la condic terna del Perú.

Por último y en cuanto a los hec torio es que el comercio ha ejercido mente su acción trayendo y llevando to ha convenido al país.

Si por lo expuesto es evidente la justicia con que V. E. puede mande se haga efectiva la multa, y declar han cesado todos los derechos y priv concedidos en 10 de Diciembre de Gibbon y Pickering; esta convicción efecto derecho con que puede el Go proceder no impide que en consi a la importancia del ferro-carril de pa, se ejercite la equidad del Go concediendo la prórroga de un año concesionarios D. Patricio Gibbon José Pickering, equidad tanto mas cuanto es sabido que este último ti