

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

5a. Se agrega á la Provincia de Janja la hacienda de Cochas perteneciente hoy á la de Tarma:

6a. De los pueblos de Lloclapampa, Parco, Chancaylo y Viscas, y de las haciendas de Yanana, Pachacayo, Pomapanca y Cochas, pertenecientes á la misma Provincia de Janja, se formará un nuevo distrito, cuya capital será el pueblo de Lloclapampa;

7a. El distrito de Sicaya en la Provincia de Huancayo, se compondrá de los pueblos de Sicaya, Pillo, Huachac y Chambarrá, y de los encierros ó capillas que hay entre Sicaya y Urcuñeruz. Dicho distrito tendrá por límites, por una parte, el río de Chupaca, partiendo del indiando punto de Urcuñeruz 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 límites con el pueblo de Oretuna hasta el Morro de Rupaycanchi, siguiendo de allí por la cima de la cadena de cerros que hay hasta Urcuñeruz.

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 linea de cordillera comprendida entre las abras de Panticalla, Salsantay y las que se hallan á las alturas de Vilcabamba; al Sudoeste, el valle de Lares; al Norte, las montañas de los infieles, y al Oeste, la cumbre de la cadena de cerros que separa las aguas que bajan al río Vilcanayo de las que afluyen al Apurimac;

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 márgen izquierda del río, desde el encuentro de los ríos Vilcabamba y Vilcamayo, hasta la aguada que baja del cerro de Ursayhuña; el 2.^o se extenderá desde la abra de Panticalla hasta el punto de Pabay; el 3.^o desde el encuentro de los ríos Vilcabamba y Vilcamayo para arriba hasta la cordillera, y por la parte de la quebrada todas las fincas comprendidas y adyacentes á Mesacancha y Huadquiña; el 4.^o distrito se compondrá de las haciendas comprendidas entre Pabay y la montaña de los infieles; y el 5.^o de las fincas de Ocobamba, Buenos Ayres y sus comisiones:

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 Apurimac, se agrega esta porción de territorio, con la hacienda de Huarcancalqui, al distrito de Chungui de la Provincia de Lamar en el Departamento de Ayacuchó;

4a. Se agrega al distrito de Lares de la Provincia de Calca el pueblo de Amparae, 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 Amparae. Al distrito de Pisac de la Provincia de Calca, las parcialidades de Cuyo-grande y Cuyo-chico, pertenecientes al distrito de Colquepata de la Provincia de Paucartambo;

5a. Agregase igualmente á la Provincia de Paucartambo, los distritos de Oeongate y Marcapata pertenecientes á Quispicanchi;

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

7a. Se agrega, en fin, á la Provincia de Urubamba el distrito de Chincheros, perteniente á 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, á veintinueve de Enero de mil ochocientos sesenta y siete.—Mariano I. Prado.—J. M. Quimper.

MARIANO I. PRADO,
PRESIDENTE PROVVISORIO 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 Palcaso, es menester dar el impulso necesario á este descubrimiento, que está llamado á ejercer una influencia poderosa en el porvenir de la República:

Que esto sólo puede conseguirse dando una vida política más independiente á 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 inmediación á los principales puertos fluviales, es la más á 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.

DECRETO:

Art. 1.^o Se erige en Provincia litoral la Provincia de Huánuco, separándola al efecto del Departamento de Junín á 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 Pozoso, se compondrá de la ciudad de Huánuco, que será la capital de los distritos de Santa María del Valle, de Huacar, Higueras, Chincha, Panao y Tingo María, que antes le han pertenecido, del distrito de Monzon que pertenece á la Provincia de Huamalies, y de los distritos de Huancabamba y Pozoso, pertenecientes á la Provincia del Cerro del Pasco.

Art. 3.^o El distrito de Monzon constará de todos los pueblos, caseríos y haciendas situadas 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 márgen del río Monzon y sus tributarios que afluyen mas abajo del pueblo de Chico-playa hasta la desembocadura del río Monzon en el Huallaga.

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

Art. 6.^o La Provincia litoral de Huánuco será reajusta por una autoridad superior, con el título de Prefecto, y gozará además de todas las prerrogativas anexas á 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, á 29 de Enero de 1867.—Mariano I. Prado.—J. M. Quimper.

Exmo. 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 á D. Patricio Gibson y á 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 cualquier punto de la costa de Islay á Mejia.—El Gobierno garantizó, por las cláusulas 15 y 16 el interés del 7 p g. anual en 15 años sobre el máximo capital de 10,170,639.8 \$ 18,138,491.8 20 cts. 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 á Gibson y Pickering para 99 años con privilegio exclusivo en los 25 primeros, el expresado derecho de construir y explotar el ferro-carril entre Mejia y Arequipa, garantizándoles la utilidad de 7 p g. anual sobre 15 millones de soles, quedando obligados los empresarios á empezar el ferro-carril dentro de dos

años desde esa fecha, y á concluirlo 6 años después; garantizando esta obligación con 50,900 S. que sufrirán por multa, y teniéndose por cancelado el contrato, si durante 4 meses no prestaran esa garantía (art. 31) Se declaró además que, cesarían completamente todos los derechos y privilegios concedidos si se suspendía el trabajo por más de un año (art. 33.) y que en los 6 años señalados para la conclusión del ferro-carril deberán acabar también los términos, talleres, almacenes y oficinas, pena de incumplir en la multa, sin perjuicio de obligarles al cumplimiento de esos deberes (art. 35.) Este decreto sirvió de minuta á la escritura que se extendió á los dos días.

Si no se atendiese á que es un privilegio concedido, ni á otras circunstancias contrarias; se diría que los efectos de las estipulaciones indicadas se limitan á solo imponer multa á los empresarios en los casos de no principiar y de no concluir el camino dentro de los términos señalados, á obligárselos también á concluir las obras que hubieran dejado pendientes sin embargo de haber concluido el camino, y á caudar 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 suspender los trabajos del ferro-carril por más de un año.

Mas si se considera:—1^o Que en materia de privilegios, es un principio fundado en propia naturaleza, que caduquen las concesiones, sino se empiezan á usarlas en el plazo señalado, salvo estipulación contraria y 2^o Que el estípite mencionado especialmente por el art. 35 la facultad de obligar á 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 incurre en la multa allí establecida y rige desde entonces la regla general de cesar el privilegio. Cabe la multa, para reparar el mal de haber impedido que otros empresarios acometiesen la obra durante el tiempo venido, y para escarmientar á los que negocien con privilegios sin los medios, y aun sin la voluntad de construir las obras proyectadas. Y tiene justamente lugar la caducidad de las concesiones, porque sería un absurdo suponer el imposible de poder ser obligado eficazmente un empresario á 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 Gibson y Pickering no han puesto mano á 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 á esta fiscalía y que han cesado los derechos y privilegios concedidos, por el lapso del tiempo en que debió principiar á ejecutarlos.

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 ferrocarriles 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 Ministro con fecha 9 del que rige en vista de un recurso semejante que elevó D. José Boza, único á quien se concedió esa obra por decreto supremo de 27 de Mayo de 1864.

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

Contrayéndose ahora este Ministerio á

la acción de dichos directores, acerca del ferrocarril de Arequipa no halta tan buenas razones que le favorezcan e sonería ni en intención.

Por el artículo 2.^o del supremo de 10 de Diciembre de 1864 se declaró los concesionarios D. Patricio Gibson y José Pickering tenían derecho á dentro ó fuera del país una sociedad con el título de "Compañía de ferrocarril de Arequipa". Por el artículo declaró igualmente que los expresados Patricio Gibson y D. José Pickering daban trasmitir, vender, ó hipotecar todo ó en parte sus derechos, dando a Gobierno de cualquiera enagraciación vám para que por parte del Estado pudiera usar del derecho de prefe que se le reservaba. Por el artículo iban los concesionarios Gibson y Pickering poner en conocimiento del Gobierno la organización del de la Compañía de ferrocarril de Arequipa, tan luego estableciese y el Gobierno nombrar de entonces un representante con dirección á los directores, y sin cuyo conocimiento podría hacerse compras, ni contratar 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 Gibson y Pickering hayan trasmisido ó compuesto sus derechos á esos que se llaman Directores ni que éstos se hallen reconocidos por el Gobierno; es coheredante que sean éstos los pactos que existían particular entre ellos y los concesionarios, no siendo posible ahora admitir que tales títulos, sin exhibir ninguna credencia los legítimos representantes de D. Patricio Gibson.

Sin embargo, el Fiscal General examinará las razones que se aduzcan por prórroga. Mas no se entiende que es acto se reconoce acción alguna en los directores: se entra en el caso para que se vea que con al abstracción de las personas, se tom consideración todas las razones, de donde quiera que venga para proceder enteramente justicia.

Del éxito feliz ó desgraciado que podrá tener el medio que quisieran tarifariamente emplear Pickering y Gibson 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 se les otorguen las bases con que se les otorgó el vigo.

La condición de la política interior del Perú no podía obstar á que se principiase los trabajos del ferro-carril, ni dar causa de desconfianzas, supuesto que el Gobierno de la Restauración había declarado su inauguración en Arequipa, que iban subsistiendo conforme á las leyes dos los actos del Gobierno de Lima, el 7 de Marzo de 1863, lo cual portaba ratificar y poner á cubierto las eventualidades, la concesión del ferro-carril de Arequipa se hizo el Diciembre de 1864.

Menos puede alegarse como causa contingente impeditivo, la condición de política externa para con España. Contrataban Gibson y Pickering, hace meses que la República estaba sujeta a hostilidades; y cabalmente entonces dada la amenaza de la escuadra española en las aguas de la República, hacia días de haberse declarado por una ley serían traidores á la patria los que no fueran la guerra de recursos á los invasores. No ha sido pues una novedad superponible para los concesionarios, la cordialidad del Perú.

Por último y en cuanto á los hechos de V.E. se que el comercio ha ejercido su acción trayendo y llevando lo convenido al país.

Si por lo expuesto es evidente la justicia con que V.E. puede mandar se haga efectiva la multa, y declarar han cesado todos los derechos y privilegios concedidos en 10 de Diciembre de 1864 Gibson y Pickering; esta convicción efecto derecho con que puede el Gobierno proceder no impide que en consideración á la importancia del ferro-carril de Arequipa, se ejercente la prórroga de un año concediendo a Gibson y Pickering, equidad tanto mas cuanto es sabido que este último ti-