

EL PERUANO.

PUBLICACION OFICIAL



Sem. segundo
Número 34

Tom. 47.

Lima, Sábado 19 de Noviembre de 1864.

Año 22.

SUMARIO.

MINISTERIO DE GOBIERNO, POLICIA Y OBRAS PUBLICAS

Ley que divide en dos la provincia de Jauja, denominando "Provincia de Huancayo" á la de nueva creación y dejando á la otra su antiguo nombre.
Ley que autoriza al Ejecutivo para garantizar el interés de siete por ciento sobre el capital que se invierta en la construcción de un ferro-carril entre la caleta de Mejía y la ciudad de Arequipa.

Contrato celebrado sobre el ferro-carril de Iquique á la Noria.

MINISTERIO DE JUSTICIA, INSTRUCCION PUBLICA, BENEFICENCIA Y CULTO.

Resoluciones supremas de los tres primeros ramos.
Nombramiento de jueces de paz de esta capital y de la provincia de Cañete.

Sección del culto.

Presentación de obispos para las diócesis de Chachapoyas, Junín, Cuzco, Puno y Ayacucho.

SECCION EDITORIAL.

Ministerio de gobierno, policia y obras públicas.

CONGRESO PERUANO.

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA

PERUANA.

CONSIDERANDO:

Que la provincia de Jauja por su extensión territorial y por el número á que asciende su población, tiene no solo dos juzgados de 1a. instancia establecidos el uno en la capital y el otro en la ciudad de Huancayo, sino también tres municipalidades independientes entre sí; y atendiendo á que su régimen administrativo debe ponerse en armonía con el judicial y municipal, para que los pueblos que la componen, gocen de todos los beneficios consiguientes á la inmediata vigilancia de las autoridades;

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º La provincia de Jauja se divide en dos provincias: la primera conservará la denominación de provincia de Jauja, y la segunda tendrá el nombre de provincia de Huancayo; la provincia de Jauja se compondrá de los distritos de Jauja, Huaripampa, Apata, Concepción, Comas, Mito, Sincos y Orcotuna, que antes eran las parroquias que formaban los antiguos distritos de Jauja, Concepción y Mito y que pasan á ser distritos en mérito de esta ley, la provincia de Huancayo se compondrá de los distritos de Huancayo, Zapallanga, Pariahuanca, Chupaca, Sicaya, Chongos, Colca y San Gerónimo, que antes eran las parroquias que formaban los distritos de Huancayo, Chupaca y parte del de Concepción, y que pasan también á ser distritos en mérito de la presente ley; las capitales de las provincias de Jauja y Huancayo, serán las ciudades de estos nombres; y las de sus respectivos distritos, los serán los que dan nombre al distrito, ciudades, villas ó pueblos.

Art. 2º La hacienda de Pachacayo que hoy corresponde en parte á la provincia de Jauja y en parte á la de Tarma, corresponderá íntegramente en adelante, á la provincia de Jauja; y los límites entre esta y la de Tarma, los constituirán los líndes que separan á la mencionada hacienda del pueblo de Chacapalpa. La hacienda de Pachacayo formará parte del distrito de Huaripampa.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la casa del Congreso en Lima, á quince de Noviembre de mil ochocientos sesenta y cuatro.—*Ramón Castilla*, Presidente del Senado.—*José Rufino Echenique*, Presidente de la cámara de Diputados.—*Francisco Chávez*, Senador Secretario.—*Pablo A. Arnao*, Diputado Secretario. Al Presidente de la República.

Lima á 16 de Noviembre de 1864.

Cúmplese, comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Gómez Sánchez*.

JUAN ANTONIO PEZET,

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA PERUANA.

Considerando:

Que aunque el Poder Ejecutivo ya ha sido autorizado para contratar la construcción de un ferrocarril entre la capital y la costa del departamento de Arequipa, no se ha dado aún principio á una obra de tanta importancia para los pueblos del Sur, por haber excedido el último presupuesto á la suma designada en las anteriores autorizaciones:

Dá la ley siguiente.

Se autoriza al Poder Ejecutivo para garantir el interés de siete por ciento sobre el capital que se invierta en la construcción de un ferro-carril entre la caleta de Mejía y la ciudad de Arequipa, no pudiendo estenderse esta garantía sino hasta la cantidad de quince millones de soles.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en Lima á 15 de Noviembre de mil ochocientos sesenta y cuatro.—*Ramón Castilla*, Presidente del Senado.—*Francisco Chávez*, Senador Secretario.—*José Rufino Echenique*, Presidente de la Cámara de Diputados.—*Pablo A. Arnao*, Diputado Secretario.

Por tanto mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dada en la casa de Gobierno en Lima, á diez y ocho de Noviembre de mil ochocientos sesenta y cuatro.—*Juan Antonio Pezet*—*Evaristo Gómez Sánchez*.

FERRO-CARRIL DE IQUIQUE A LA NORIA.

Lima, Noviembre 8 de 1864.

Teniendo en consideración, que por supremo decreto de 27 de Mayo último aceptó el Gobierno la propuesta hecha por D. José Pickering y D. M. Avelino Orihuela, para la construcción de un ferrocarril del puerto de Iquique á las salitreras de la Noria, por haber caducado la concesión otorgada anteriormente á D. José María Costas y D. Federico Pezet, para la plantificación de dicha línea ferrea, en virtud de haber transcurrido con exceso el plazo que se les señaló, por decreto de 1º de Noviembre de 1860, para principiar los trabajos; que por resolución legislativa de 22 de Octubre último, á solicitud de los nuevos empresarios, se ha señalado para esta obra el capital de dos millones cuatrocientos mil soles, facultándose al Gobierno para garantizar dicho capital con el siete por ciento de interés anual; que facilitándose de este modo la realización de esta empresa, solo resta formalizar el contrato, conforme á lo prevenido en dicha resolución legislativa; se accede á la solicitud que por sí y en representación de D. J. Pickering hace D. M. Avelino Orihuela, para proceder al arreglo de dicho contrato, que se acepta desde luego, por el Gobierno bajo, los términos y condiciones siguientes:

Art. 1º El Gobierno concede á D. José Pickering y D. M. Avelino Orihuela el derecho de construir y explotar un camino de fierro con máquinas de vapor, desde el puerto de Iquique á las salitreras de la Noria, en la provincia de Tarapacá, sobre el cual gozarán de privilegio exclusivo por el término de 25 años. Pasado este término, la empresa, conservará la propiedad de dicho camino por 74 años más, sin privilegio.

Art. 2º D. José Pickering y D. Manuel A. Orihuela, para llevar á cabo esta empresa tendrán, de derecho de formar en el país, ó en el extranjero, una sociedad que tomará el título de Compañía del ferrocarril de Iquique á la Noria, la cual gozará de todos los derechos que corresponden ahora y se otorguen en adelante, á esta clase de asociaciones.

Art. 3º Se ofrecerán al público, en el Perú, durante seis meses, cinco mil acciones de á cien soles cada una, publicándose la convocatoria por dichos seis meses en los diarios de esta capital, y en los periódicos de las capitales de departamento.

Art. 4º Durante el término del privilegio no se permitirá establecer otro ferrocarril por vapor, entre el puerto de Iquique y la salitrera de la pro-

vincia de Tarapacá. Vencido el término de la concesión, es decir cumplidos los 99 años, pasará el camino á ser del dominio del Estado, debiendo entregarse en buenas condiciones de servicio, con sus términos, carrajes y demás útiles. El término principia á contarse desde la fecha en que se otorgue la respectiva escritura.

Art. 5º El camino será de una sola vía, teniendo los cambios convenientes en las estaciones principales, y en las que fuese preciso establecer en todo el largo de la línea, pero cuando menos tendrá dos cambios ó apartaderos, en los dos puntos intermedios de ambos términos. El ancho de la vía será el que el Gobierno ha señalado como regla general, es decir el de un metro setenta centímetros, contados dentro de los bordes interiores de los rieles.

Art. 6º Será construido el camino con toda la solidez que re quiere su objeto, debiendo pesar los rieles cuando menos setenta libras por yarda lineal: los dormientes serán de madera sólida y durable y tendrán á lo menos pies 2:15 largo, ó 20 ancho, ó 12 grueso. Los cepos, remaches y demás piezas, tendrán la fuerza y solidez correspondiente, y las máquinas, coches, carr os, y demás material rodante, serán según el presupuesto que presente el ingeniero D. Federico Blume con el trazo final de esta línea.

Art. 7º La empresa que representa D. José Pickering y D. Manuel A. Orihuela, podrá extender ramificaciones desde cualquier punto de la línea principal, hasta los lugares que crea convenientes, debiendo observarse respecto de estas ramificaciones, las mismas disposiciones dictadas para la línea principal. El capital que se emplee en estas ramificaciones, no entra ni se calcula en el que garantiza el Gobierno. Dichas ramificaciones no podrán hacerse, hasta después de terminada la línea principal.

Art. 8º El Gobierno concede gratuitamente á la empresa los terrenos del Estado que sean necesarios para el ferro-carril y el tránsito de sus trenes, estaciones, casas, almacenes y demás dependencias. Si la empresa necesita algunos terrenos municipales, ó de particulares, para términos, estaciones ó cualquiera otro objeto, el Gobierno le facilitará su adquisición por los medios que determinan las leyes, para los casos de expropiación forzosa, si los dueños de tales terrenos se negasen á enajenarlos.

Art. 9º Los cercos, puentes, canales y caminos que atraviesan la línea, serán restablecidos por la empresa de modo que no sufran daño los propietarios ó el público, pero su costo se incluye en el capital garantizado.

Art. 10. Los carrajes, máquinas, rieles, herramientas, fierro, carbon, pintura y demás útiles necesarios para construir, reparar y conservar el camino, quedan exceptuados de todo derecho fiscal y municipal, durante el tiempo del privilegio; y los víveres que se introduzcan del extranjero para la manutención de los trabajadores, gozarán de la misma exención por solo el tiempo que dure la construcción del camino. Se entiende por víveres, la carne fresca, seca ó salada, papas, arros, frijoles, manteca, garbanzos, pescado seco, galleta y harina. La cantidad se calculará en proporción del número de trabajadores, tomando por norma una ración de armada.

Art. 11. Si los jefes de la aduana, ó el interventor del ferro-carril creyeren que es excesivo el número de los artículos que se piden, libres de derecho, para la explotación y conservación de la línea después que esté concluida, el Gobierno nombrará una junta de ingenieros, para que oyendo antes á la junta directiva del ferro-carril, resuelva el caso.

Art. 12. La empresa podrá introducir peones del extranjero, para el trabajo de la línea, y los contratos que con ellos celebre, se harán cumplir estrictamente, con tal que no se opongan á las leyes del país, y que hayan sido visados por el Cónsul peruano, en el lugar de donde proceden los peones. Las autoridades de la provincia, prestarán á la empresa el apoyo necesario, para conservar el orden entre los trabajadores y hacerles cumplir su deber.

Art. 13. Los trabajadores y empleados en el ferro-carril, quedarán exceptuados del servicio militar, salvo en el caso de guerra nacional, en que