

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

5a. Se agrega á la Provincia de Jaña la hacienda de Cochab perteneciente hoy á la de Tarma;

6a. De los pueblos de Llocllapampa, Parco, Chancayillo y Viscas, y de las haciendas de Yanama, Pachacayo, Pomapampa y Cochab, pertenecientes á la misma Provincia de Jaña, se formará un nuevo distrito, cuya capital será el pueblo de Llocllapampa;

7a. El distrito de Sicaya en la Provincia de Huancayo, se compondrá de los pueblos de Sicaya, Pillo, Huachac y Chabará, y de los caceros ó capillas que hay entre Sicaya y Urcunruz. Dicho distrito tendrá por límites, por una parte, el río de Chupaca, partiendo del indicado 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 Ruyacanchi, 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 abras de Pantialla, Salcantay 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 Vilcamayo 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 margen izquierda del río, desde el encuentro de los ríos Vilcabamba y Vilcamayo, hasta la aguada que baja del cerro de Urusayhuay; el 2.º se extenderá desde la abra de Pantialla hasta el punto de Payabo; 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 Huadquina; el 4.º distrito se compondrá de las haciendas comprendidas entre Payabo y la montaña de los infieles; y el 5.º de las fincas de Ocolbamba, 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 Apurimac, se agrega esta porción de territorio, con la hacienda de Huaranalqui, 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 á la Provincia de Paucartambo, los distritos de Ocongate 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 Huasac, pertenecientes á la Provincia de Calca; debiendo ser la capital el primero de dichos pueblos;

7a. Se agrega, en fin, á la Provincia de Uchubamba el distrito de Chincheros, perteneciente 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 PROVISORIO 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 solo puede conseguirse dando una vida política mas independiente á las poblaciones y parajes cercanos al Maíro, colocando al frente de ellos una autoridad caracterizada que se entienda directamente con el Gobierno y allane con mas eficacia los obstáculos que se opongan al buen éxito de la navegación fluvial y al adelanto de esas rejiones;

Que la ciudad de Huánuco, por sus abundantes recursos y por su inmediación á los principales puertos fluviales, es la mas á propósito para servir de punto de partida y de centro de los trabajos y nuevas explotaciones 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 Palcaso y del Pozuso, se compondrá: de la ciudad de Huánuco, que será la capital, de los distritos de Santa María del Valle, de Huacar, Higuera, Chinchas, Pano y Tingo María, que antes le han pertenecido, del distrito de Monzon que pertenecía á la Provincia de Huamán, y de los distritos de Huancabamba y Pozuso, pertenecientes á la Provincia del Cerro de Pasco.

Art. 3.º El distrito de Monzon constará de todos los pueblos, caseros 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-María comprenderá todos los pueblos, caseros 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 á la nueva Provincia el distrito de Sarayacu, perteneciente á la Provincia del Bajo-Amazones 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-Amazones.

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 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*.

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 á D. Patricio Gibbon 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 cualquiera punto de la costa de Islay á Mejía.—El Gobierno garantizó, por las cláusulas 15 y 16 el interes del 7 p.º anual en 15 años sobre el máximo capital de 10,170,639. \$ ó 18,138,491. \$ 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 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, garantizándoles la utilidad de 7 p.º 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 50,000 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, cesarian completamente todos los derechos y privilegios concedidos si se suspendía el trabajo por mas de un año [art. 33.º] y que en los 6 años señalados para la conclusión del ferro-carril debería acabarse tambien los terminus, talleres, almacenes y oficinas, pena de incurrir en la multa, sin perjuicio de obligarles al cumplimiento de esos deberes [art. 35.º] Este decreto sirvió de minuta á la escritura que se extendió á los dos dias.

Si no se atendiese á que es un privilegio el concedido, ni á otras circunstancias correlativas; se diría que los efectos de las estipulaciones indicadas se limitan á solo imponer multa á los empresarios en los casos de no p.º incipir y de no concluir el camino dentro de los términos señalados, á obligarse tambien á concluir las obras que hubieran dejado pendientes sin embargo de haber concluido el camino y á 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 á usarlas en el plazo señalado, salvo estipulación contraria y 2.º Que el está concretado 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 entónces 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 venecido, y para escarmantar á 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, por que 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 razon y visto que los concesionarios Gibbon 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 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 é Ica. Alegan por fundamento que la condicion política interna del Perú, y mas la condicion 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 é 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 á quien se concedió esa obra por decreto supremo de 27 de Mayo de 1864.

Cualesquiera que hayan sido los convenios celebrados entre el concesionario Boza y los que se llaman directores en Londres ninguna accion ni personería 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 transmitido el dominio, cuanto porque el mismo concesionario Boza afirmaba en personería vijente en haberse reservado por esos convenios su representación exclusiva ante el Gobierno.

Contrayéndose ahora este Ministerio á

la accion de dichos directores, acerca del ferro-carril de Arequipa no halla tampoco mejores razones que le favorezcan en personería ni en intencion.

Por el artículo 2.º del supremo decreto de 10 de Diciembre de 1864 se declaró: que los concesionarios D. Patricio Gibbon y José Pickering tenían derecho á formar dentro ó fuera del país una sociedad nacional con el título de "Compañía de ferro-carril de Arequipa". Por el artículo 21 se declaró igualmente que los expresados D. Patricio Gibbon y D. José Pickering podian transmitir, vender, ó hipotecar en el todo ó en parte sus derechos, dando aviso al Gobierno de cualquiera enagenacion ó gravámen para que por parte del Estado se pudiera usar del derecho de preferencia que se le reservaba. Por el artículo 22 debian los concesionarios Gibbon y Pickering poner en conocimiento del Gobierno la organizacion del de la Compañía del ferro-carril de Arequipa, tan luego como la estableciesen y el Gobierno nombraria des. de entónces un representante con derecho de asistencia á todas las juntas que celebraren los directores, y sin cuyo conocimiento no podria hacerse compras, ni contratas que afecten el capital de la empresa.

No contando que se haya dado al Gobierno ningun aviso de la organizacion de esa sociedad, ni que se haya establecido el Directorio con el representante nacional, ni que los únicos concesionarios Gibbon y Pickering hayan transmitido ó compartido sus derechos á esos que se llaman Directores, ni que éstos se hallen reconocidos por el Gobierno; es concluyente que sean cuales fueren los pactos que existian particularmente entre ellos y los concesionarios, no se debe ni se puede ahora admitir que tales Directores, sin exhibir ninguna credencial sean los legítimos representantes de D. José Pickering y de D. Patricio Gibbon.

Sin embargo, el Fiscal General pasa á examinar las razones que se aducen para la prórroga. Mas no se entiende que con esto acto se reconozca accion alguna en los titulados Directores: se entra en el examen, solo para que se vea que con absoluta abstraccion de las personas, se toman en consideracion todas las razones, de donde quiera que venga para proceder con entera justicia.

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

La condicion de la política interna del Perú no podia obstar á que se principiasen los trabajos del ferro-carril, ni dar ocasion á desconfianzas, supuesto que el Gobierno de la Restauracion habia declarado desde su inauguracion en Arequipa, que quedaban subsistentes conforme á las leyes, todos los actos del Gobierno de Lima anteriores al 7 de Marzo de 1865, lo cual importaba ratificar y poner á cubierto de todas las eventualidades, la concesion que el ferro-carril de Arequipa se hizo en 10 de Diciembre de 1864.

Menos puede alegarse como caso contingente impeditivo, la condicion de la política externa para con España. Cuando contrataban Gibbon y Pickering, hacia 8 meses que la República estaba sufriendo hostilidades; y cabalmente entónces reforzada y mas amenazante la escuadra enemiga en las aguas de la República, hacia cuatro dias de haberse declarado por una ley, que serian traidores á la patria los que no hicieran la guerra de recursos á los invasores. No ha sido pues una novedad superviniente para los concesionarios, la condicion externa del Perú.

Por último y en cuanto á los hechos, notorio es que el comercio ha ejercido libremente su accion trayendo y llevando cuanto ha convenido al país.

Si por lo expuesto es evidente la plena justicia con que V. E. puede mandar que se haga efectiva la multa, y declarar que han cesado todos los derechos y privilegios concedidos en 10 de Diciembre de 1864 á Gibbon y Pickering; esta conviccion del perfecto derecho con que puede el Gobierno proceder no impide que en consideracion á la importancia del ferro-carril de Arequipa, se ejercite la equidad del Gobierno, concediendo la prórroga de un año á los concesionarios D. Patricio Gibbon y D. José Pickering, equidad tanto mas grave cuanto es sabido que este último tiene en