

LA REFORMA.



ÓRGANO DE LOS INTERESES NACIONALES.

PROPIETARIO Y EDITOR, CÉSAR SEVILLA.

Se admiten suscripciones en la oficina de su publicacion.—Publica los comunicados que lleven garantia y no ataquen la vida privada de los ciudadanos.—Avisos a precios módicos.

SEÑOR DIRECTOR DE "LA REFORMA."

Tenga U. la bondad de eliminar mi nombre de la Redaccion de su periódico. Me asisten motivos especiales para rehusar el título de Redactor, que solo sirve para conquisarme etiquetas desagradables, y nada significa para el fin que me propongo de contribuir al bien del país con el pequeño contingente de mis ideas.

Estas quedarán siempre al servicio de mi patria y su ilustrado Gobierno, cuyos solidarios intereses quiero servir, debo servir y he de servir con la mas absoluta independencia de ciudadano; para lo cual me basta concurrir al periodismo en calidad de colaborador, que se aviene mejor con la humildad de mi jenio esencialmente democrata.

En todo me gusta ocupar un lugar ordinario, como cualquier hijo de vecino, y ni mis artículos en un periódico quiero que tengan lugar preferente.

Por lo demás, cuente U. siempre para sus columnas con mi cooperacion en materias industriales, económicas y de Instruccion pública, de que le daré abundantes artículos, para cuando tenga U. campo disponible en su acreditado periódico.

Soi de U., Sr. Director, servidor mui atento— Medinaceli.

CORREO DEL EXTERIOR.

PERÚ.

DECRETO

Espedido por el Supremo Gobierno del Perú referente al Ferrocarril de Taena a la frontera de Bolivia.

REPÚBLICA PERUANA.

Diputado por la provincia de Taena. Lima, Diciembre 28 de 1871.

Al Sr. Alcalde Municipal de la ciudad de Taena.

Señor Alcalde.

Tengo el honor de pasar a manos de U. el número 1,050 del "Heraldo" en el cual hallará U. impreso el decreto Supremo, fecha 13 del corriente, referente al Ferrocarril de Taena a la frontera de Bolivia.

Tan importante resolucion de parte del Ejecutivo, y que tantos y tan grandes beneficios producirá a esa parte de la República, es una prueba mas, si ella fuese necesaria de anhelo e interés con que S. E. el Sr. Coronel Balta y todo su actual Ministerio han mirado y miran el progreso y bienestar de esos pueblos.

Ruego a U., se digne dar al citado decreto toda la publicidad posible. Dios guarde a U. Modesto Basadre.

Damos en seguida, íntegro, el decreto referente al ferrocarril de Taena a la frontera de Bolivia, por el que el gobierno toma una parte de las acciones de dicho ferrocarril. Hasta hoy no nos habia sido posible conseguirlo, y por este motivo nuestros lectores nos dispensarán de no haberlo dado desde el día 14 como lo ofrecimos el 13.

Lima, Diciembre 13 de 1871.

Vista la solicitud del representante de los empresarios del ferrocarril de Taena a la frontera de Bolivia, por la que solicita que el gobierno, tome doce mil acciones de esa empresa de a cien libras esterlinas, y teniendo en consideracion que aun no se han comenzado los trabajos de esa obra a causa de no haberse cubierto todas las acciones por la crisis comercial que la guerra ha producido en Europa; que el gobierno cree conveniente adoptar las medidas que están en la esfera de sus atribuciones para obtener que se realice esa obra llamada a dar un poderoso impulso al comercio y a la industria del Departamento de Moquegua y a estrechar las relaciones de amistad que ligan al Perú con la vecina República de Bolivia; que las acciones que el gobierno tome en esa empresa deberán rendir al Estado beneficios que constituyan una renta permanente con que atender en parte a las necesidades públicas, con el voto unánime del Consejo de Ministros; accedidos a dicha solicitud, y en su consecuencia el gobierno tomará en la empresa del ferrocarril de Taena a la frontera de Bolivia, acciones por valor de un millón de libras esterlinas bajo las condiciones siguientes:

1.ª La compañía mixta del ferrocarril de Taena a la frontera de Bolivia, se organizará en Londres, con un capital efectivo de tres millones seiscientos mil libras esterlinas dividida en acciones de cien libras esterlinas o sea treinta y seis mil acciones.

2.ª El Supremo Gobierno del Perú tomará por su cuenta la tercera parte del Capital expresado de tres millones seiscientos mil libras esterlinas, constituyéndose accionistas de dicha empresa por la suma efectiva de un millón de libras esterlinas, representadas por dos mil acciones.

3.ª La compañía ofrecerá en venta en el Perú tres mil acciones y las restantes se colocarán en Londres o en otros mercados. Si despues de seis meses de puestas a disposicion del público las acciones destinadas al Perú, quedaren algunas sobrantes, la compañía podrá colocarlas donde tuviere por conveniente.

4.ª El Gobierno constituirá en Londres un agente especial para que represente sus derechos en la compañía y comencará a la formacion de los estatutos de ella. Dicho agente será miembro del Directorio y representará en él la tercera parte del número total de votos.

5.ª Desde ahora se establece como base para la organizacion de la Compañía, que el pago de las acciones se hará por dividendos de cinco por ciento, que el Gobierno abonará sin premio ni comision alguna, al mismo tiempo que los demás accionistas que representan las otras dos terceras partes de la compañía, a medida que se prosecucion de los trabajos lo demanden y cuando el directorio les pida, debiendo abonar todos los accionistas el primer dividendo al tiempo de inscribirse. En consecuencia el Gobierno luego que tenga aviso oficial de estar abierta la suscripcion, jirará por la suma de sesenta mil libras, valor de la primera armada a favor de los contratistas, debiendo depositarse esa cantidad en el banco de la empresa, a disposicion del Directorio. Los demás dividendos se abonarán por el agente financiero de la República en Londres; cuando el Directorio los pida, siendo entendido que el retardo de cualquier accionista en el pago de sus dividendos, se pagará de la manera que determinen los estatutos.

6.ª La compañía del ferrocarril de Taena a la frontera de Bolivia, se encargará de la construccion de la via, almacenes, depósitos, maestranzas y demás dependencias con el equipo y material rodante necesario para el tráfico, todo por la suma de tres millones seiscientos mil libras esterlinas a que asciende el capital de la sociedad, siendo entendido que si el costo de la obra fuere mayor, la compañía no tendrá derecho para exigir al Gobierno del Perú, ninguna erogacion suplementaria sobre los un millón de libras esterlinas valor de las acciones que este tomará por su cuenta, y que siempre tendrá derecho el Gobierno a la tercera parte de las utilidades como accionista de la tercera parte del capital de la empresa.

7.ª Los gastos de construccion se considerarán definitivamente concluidos a los dos años de explotarse la via en toda su extension con su equipo y dependencias. Durante estos dos años los gastos de reparacion del camino y del material rodante que demande el desarrollo del tráfico correrán de cuenta de la compañía constructora y no se cargará parte alguna de dicho gasto al Gobierno, ni a los productos de la línea vencidos los dos años y estando el camino en perfecto estado de servicio a satisfaccion del Ingeniero Inspector que el Gobierno tenga a bien nombrar y con el equipo suficiente para las exigencias del tráfico que entonces exista, cesará la responsabilidad de la compañía en cuanto a la construccion, y todos los gastos que posteriormente se hagan en reparaciones, aumento de equipo, etc., se cargarán a los productos de la línea.

8.ª El Gobierno nombrará un agente que represente sus derechos en la parte administrativa de la explotacion del camino el que tendrá la facultad de inspeccionar los libros y todas las operaciones que se practiquen en las oficinas y en todas las dependencias de la línea.

9.ª Se concede a la empresa privilejio exclusivo por el término de 25 años para toda comunicacion por ferrocarril entre Taena y la frontera de Bolivia.

10.ª El material rodante que la compañía pondrá en ejercicio para la explotacion del camino constará por lo menos del número de locomotoras, coches y carros señalados para esta via en el decreto de convocatoria de 8 de Junio de 1870, adoptadas al anho de tres pies seis pulgadas inglesas. Los rieles serán de acero de 24 libras la yarda lineal.

11.ª Los trabajos de la línea se principián a los 60 dias de firmada la escritura.

12.ª La distribucion de las utilidades

líquidas de la empresa entre el Gobierno y los demás accionistas, se hará en los términos que establezcan los estatutos de la compañía.

13.ª Quedan vijentes los siguientes artículos del contrato celebrado en virtud de la concesion de 22 de Julio de 1870:

1.ª El Gobierno faculta a Hainsworth y C.ª y a Eslinger y C.ª para que organicen una sociedad anónima que se proponga construir el ferrocarril, que partiendo de Taena termine en las fronteras de Bolivia en el punto mas conveniente a los intereses de la empresa siempre que esto no se halle a mas de tres leguas al Norte del pueblo de Charaña.

2.ª La empresa se denominará ferrocarril de Taena a la frontera de Bolivia, y las obligaciones de ella en cuanto a la construccion del camino recaerán sobre los proponentes Hainsworth y C.ª y Eslinger y C.ª a quienes el gobierno exigirá su cumplimiento, pudiendo ellos organizar la sociedad en el tiempo y forma que creyeren conveniente.

3.ª La propiedad absoluta y perpetuo dominio de la línea pertenecerá a la sociedad que se organice.

4.ª El camino será construido con la solidez y perfeccion necesarias para la comodidad y seguridad de los pasajeros y conduccion de la carga, empleándose los materiales que jeneralmente se acostumbra en los ferrocarriles de Inglaterra y Estados Unidos.

5.ª El Gobierno hará reconocer el camino o cada seccion de él, ántes de que se entregue al tráfico público por los ingenieros del Estado que al efecto comisiona, a fin de asegurarse de que la línea está construida con toda la solidez precisa y con arreglo a los últimos adelantos, sin cuyo requisito no podrá entregarse al tráfico público.

6.ª El Gobierno concede gratuitamente a la empresa los terrenos de propiedad nacional que necesitare para la plantificacion de la línea, sus estaciones, depósitos, almacenes y demás dependencias, y en cuanto a los terrenos de Municipalidades, de Beneficencia, de particulares o de cualquier corporacion que necesitare la empresa y sus dependencias, el gobierno le facilitará su adquisicion por la expropiacion de ellos conforme a las leyes.

7.ª Se importarán libres de todo derecho fiscal, municipal, de puerto o de muelle durante los seis años que debe tardar la construccion de la línea: 1.ª los locomotoras, coches, carros de todas clases, ruedas y demás útiles y materiales que se empleen para su construccion y reparacion; 2.ª rieles, planchas de ligadura, pernos, durmientes y en jeneral todo lo relativo a la subestructura del camino; 3.ª materiales para la construccion y conservacion de las estaciones, almacenes, depósitos, estanques y cañerías, como son fierro de todas clases y formas, maderas, etc.; 4.ª las máquinas que se necesiten para la formacion y sostenimiento de las maestranzas y talleres, inclusa las herramientas y útiles que en ellos se empleen; 5.ª combustible de todas clases, forraje, aceite, para las máquinas y locomotoras.

8.ª Sobre todos los artículos que se importen libres de derechos, el gobierno se reserva la facultad de dictar las providencias que estime convenientes para asegurar de la aplicacion de esos objetos.

9.ª El Gobierno proporcionará a la empresa al precio corriente en plaza la pólvora de mina que necesitare y si no se le pudiese proporcionar permitirá su introduccion del extranjero libre de derechos con las precauciones que tenga a bien dictar.

10.ª La empresa podrá introducir trabajadores del extranjero para la construccion de la línea, y el gobierno hará cumplir los contratos que con ellos celebre conforme a las leyes del país.

11.ª Los empleados, trabajadores y operarios de la línea estarán exentos del servicio militar excepto los peruanos en caso de guerra nacional y extranjera.

12.ª La empresa podrá servirse de sus propios empleados y trabajadores para el desembarque en Arica de los materiales destinados a la construccion de la línea y sus dependencias sujetándose a los reglamentos de puerto y aduana.

13.ª No se exigirá a la empresa durante el término de noventa y nueve años ninguna otra contribucion que las que las leyes impongan en jeneral a los ferrocarriles de propiedad privada y las escrituras que se otorguen, tanto por la presente concesion como por la formacion de la sociedad anónima, están libres del derecho de timbres.

14.ª El ancho de la vía será cuando menos de tres pies seis pulgadas inglesas, pudiendo aumentarse hasta cuatro pies ocho y media pulgadas, si la empresa lo estima conveniente, consultando en todo caso a la comodidad y seguridad de los pasajeros y del servicio público en jeneral.

15.ª La empresa no está obligada a adoptar la línea y trazo que resulte de los estudios practicados por mandato del Gobierno, sino que puede adoptar estos o los que sus propios estudios demuestran ser mas ventajosos; pudiendo si lo estima conveniente, ascender la cordillera por la ruta de Sama, Coruca, Tarata, Pálea, Yungaboli o las inmediaciones de cualquiera de estos puntos.

16.ª La empresa conducirá gratis la balleja del correo y la correspondencia del Estado; y por la mitad de los precios de tarifa, los tropas, jefes, oficiales y empleados de dicho correo, en sus viajes de ida y vuelta.

17.ª Los efectos o artículos pertenecientes al Estado, los conducirá tambien por la mitad de los precios que señala la tarifa.

18.ª La empresa fijará la tarifa de fletes y pasajes, arreglándola en centavos de sol por milla y sometiéndola a la aprobacion del Gobierno.

19.ª El Gobierno podrá comprar en cualquier tiempo la propiedad del camino y de todas sus dependencias, está o no concluido, solo por el costo de construccion y sin tenerse en cuenta el producto de la línea.

20.ª En caso de guerra interior o exterior, el gobierno tendrá el derecho de tomar respecto del camino todas las medidas que estime convenientes, sin que la empresa tenga derecho de exigir indemnizacion alguna a causa de ellas.

21.ª La empresa se considerará siempre nacional y cualquiera cuestion relativa a ella será resuelta definitivamente por los tribunales de la República, conforme a las leyes del país y sin ninguna intervencion diplomática.

22.ª La empresa queda sujeta en todo a las leyes y reglamentos de policía y seguridades que se dicten respecto de los ferrocarriles.

23.ª Si fuese necesario construir otra línea que atravesase la que por el presente se concede, la empresa no podrá impedir que sus rieles a sean cortados por los de la nueva vía.

24.ª Los cercos, puentes, caminos, o cauces públicos o privados que atravesase la línea, serán restablecidos por la empresa, de manera que los caminos queden expeditos, que no se entorpezca el tráfico ni sufran daño alguno los propietarios.

Pase al ministro de Hacienda para que previa aceptacion del representante de la empresa, se otorgue la respectiva escritura.—Comuníquese y Regístrese.—Rábbrica de S. E.

Todo esto habria parecido mui natural, y poco de censurable se hubiera encontrado en las insinuaciones del presidente, que, aun ahora mismo, no dudamos fueron hechas con las mas sanas intenciones; pero los sucesos no se desenvolvieron de una manera tan natural como dejamos apuntados, y llegó el caso en que los rieles que ese documento creara, se tomarán en sistemada resistencia.

Ya no era posible, entonces, esperar el triunfo del candidato oficial, cuya causa habia comenzado a desprestijiar el imprudente celo de algunas autoridades subalternas, sin que las graves faltas de que se acusaba a éstas fueran juzgadas por el gobierno. Se necesitaba, por lo ménos, que el jefe del Estado protestara contra la participacion que se le atribuia en los actos de sus subordinados. Pero no ha sucedido así, y la desconfianza, en vez de desaparecer, ha ido cada día en aumento.

La prensa hostil al nuevo candidato, que tenia el suyo de los ántes que éste se exhibiera y que no creyó que debía seguir las inspiraciones del presidente, pedía, justamente alarmada, que se dejara oír la palabra oficial, garantizando una vez mas que el gobierno no pretendia imponer un mandatario al país. No fueron satisfechas sus justas exigencias, y aumentó naturalmente el malestar de los partidos, que sin esperar nada del gobierno, lo temian todo de la oficialidad de sus subalternos. El Nacional y otros diarios se creyeron obligados a manifestar el descontento de los partidos por cuya causa abogan, e impugnaron la política del gobierno. Quizás las palabras de alguno de ellos fueron demasiado acerbas, sus apreciaciones exajeradas; pero no debia nunca desconocerse que estaba usando de un derecho que las leyes reconocen, y cuyo abuso las mismas leyes se encargan de corregir.

Esto no se tuvo en cuenta, sin embargo. No contento el gobierno con la vigorosa defensa que hacian de su política otros órganos del periodismo, que miraban las cosas de mui distinta manera que aquellos, se dejó, desgraciadamente, influenciar por malos consejeros, y emprendió la persecucion del diario que mas enérgicamente habia hablado, comenzando a privar de su cor en la imprenta la censura previa, para concluir mas tarde por cerrarla, reduciendo tambien a prision a su director.

Aquí termina la recapitulacion que hemos creído conveniente hacer de los últimos sucesos políticos, antes de ocuparnos directamente del asunto que nos mueve a escribir este artículo. Nos resta solo aventurar algunas reflexiones sobre el particular.

Otro de los periódicos que combaten por la misma causa que "El Nacional", ha dicho, comentando de las medidas dictadas contra éste, que el gobierno "no tiene derecho para hacer lo que hace, y si lo hace es porque quiere y tiene la fuerza para hacerlo."

Apenas queda que agregar a tan amargo reproche. Pero nada ménos podía decirse tampoco, cuando vemos cerrado un establecimiento que nadie tiene derecho para cerrar, y encarcelados a sus redactores por faltas que se les imputan, pero que, aun probadas, la lei designa el tribunal que debe castigarlas.

Y hai mas aun: del director de "El Nacional" no es un simple ciudadano; su libertad no solo se halla resguardada por la Constitucion, en el título que se ocupa de las garantías individuales, sino que la tiene asegurada de una manera absoluta, por los artículos 54 y 55 de la misma Constitucion, en su calidad de representante. El señor doctor don Francisco Flores Chinarro, director de "El Nacional", es diputado a Congreso y miembro, además, de la Comision Permanente, que en la actualidad se ocupa de una de las mas altas cuestiones políticas: la calificacion de las actas electorales. Solo infraganti delito pudo ser tomado, y aun así debió ser puesto inmediatamente a disposicion del honorable cuerpo de que forma parte.

Si el presidente de la república se detuviera a considerar que para vengar ofensas ajenas, pues no contra él sino contra sus malos consejeros ha clamado por el jeneral el diario suprimido, se le impela a dictar medidas injustificables, que solo contribuirán a atenuar las faltas que se pretenden corregir, estamos ciertos que volvería sobre sus pasos.

Cuando se nos niega la libertad de expresar nuestros sentimientos por la prensa, solo se consigue degradar la prensa, convirtiéndola en fabrica de inmundos artefactos, de taller que era ántes de las mas nobles obras del saber y del jenio humanos.

El jefe de Estado debe convencerse ya de que su nueva política encuentra una tenaz resistencia. Modifíquela, siquiera, si es que se halla, firmemente decidido a no cambiarla; límitese a continuar recomendando al ciudadano que a su juicio es el mas digno para sucederle, ya que por desgracia creyó que debía recomendar a alguno; pero no consista en que se abuse de sus buenas intenciones, dando derecho a que se dude de ellas. Tenga en cuenta el presidente que se trata de algo, que confiamos le sea mas caro que su propia felicidad y le inspire mayor interés que el buen nombre de su gobierno; se trata de la felicidad y del buen nombre de su patria.

Revolucion en el Paraguay. El TELÉGRAFO MARÍTIMO de Montevideo publica la noticia siguiente: "Tomamos de una carta de un argentino residente en la Asuncion estos párrafos: "El ministro de hacienda, señor Gill, fué nombrado jeneral en jefe de las fuerzas del gobierno (que no pasan de 200 hombres). Ha habido un encuentro en el Tacuaral en el que han habido 15 muertos de ámbas partes entre ellos dos jefes. El triunfo ha sido de los revolucionarios, aunque el gobierno se lo atribuye. Se cree sea exacta esta noticia, pues que hoy salen cien hombres mas mandados por Gill. Los del gobierno han tomado 8 prisioneros, que han sido tratados horrorosamente y entregados a jentes de cuyos sentimientos humanitarios hai poco que esperar."

La cosecha en Santa Fé. Un colega del Rosario dá estos liasonjeros datos sobre la cosecha de este año en la provincia de Santa Fé: "La cosecha de este año en Santa Fé es la mas fecunda que se ha conocido hasta ahora en toda la república. En todas las colonias las sementeras de trigo son abundantisimas, y tienen las espigas mas hermosas y los granos mas gordos. La sola cosecha de Santa Fé se calcula en dos millones de duros, fuera del producto del maíz y tabaco. Todas las noticias que nos llegan son halagadoras. El mas pobre agricultor, el que ménos ha sembrado, se halla tan contento, tan satisfecho, que cuando se habla de la cosecha, brilla en su rostro el brillo de su alma al zoz coronados por el fruto mas liasonjero. Es un año de promision, en que todos los que han sembrado trigos van a ver cuánto mas vale la agricultura que la ganadería. Los trigos de este departamento están tan hermosos y en tal abundancia, que es imposible, calcular los millones de fanegas que van a recogerse. Jamás se ha visto un año mejor. En la próxima semana empezau las trillas. Las últimas aguas han completado el engorde de los trigos y hoy se hallan en estado de recogerlos."

Tempestad en Córdoba. En el norte de la provincia de Córdoba ha habido recientemente una fuerte tempestad que ha causado grandes perjuicios. Un despacho dirigido al PROGRESO de dicha ciudad desde el Chañar, dá la noticia así: "Anoche hemos tenido una horrosa tempestad de piedra, tempestad aterradora. Anoche ha caido una manga de piedras del tamaño de un huevo de gallina, y las piedras mas chicas pesan cuatro onzas mas o ménos. Hai aquí espantosa miseria por la seca que destruye todo. Ha llovido poco anoche. Marcho pronto para Santiago y sírvase despedirme con los amigos por medio de su diario. Como se vé, la primera lluvia que cae en el norte despues de una seca tan larga, es para perjudicar mas bien todo el norte de Córdoba y frontera de Santiago."

Telégrafo trasandino. En Corrientes se habia inaugurado ya dicho telégrafo.

Telégrafo a Cobija. Se trata de realizar un importante proyecto: tal es la construccion de una línea telegráfica desde Caldera a Cobija, pasando por los puentes o caletas de Flamenco, Chañaral, Paposo, etc., estableciendo un ramal entre Antofagasta y Caracoles.

Para el efecto se vá a formar una compañía de 140 acciones de a 1,000 \$ cada una, de las cuales han tomado ya algunas varios comerciantes acreditados de Valparaíso, apenas se ha iniciado el proyecto. La línea, que será doble, se construirá del mejor material y estará concluida en un año.

Si ántes de descubrirse los minerales de Caracoles era necesaria esa línea para los valiosos intereses que

archivohistorico.lapaz.bo





