

Ferrocarril al Ucayali

Lima, 25 de octubre de 1907.

Excmo. señor:

El Congreso, en mérito de las declaraciones hechas por el señor Ministro de Fomento á nombre del Supremo Gobierno, ha resuelto autorizar el contrato celebrado entre dicho señor Ministro y don Alfredo Mac-Cune en 11 de abril del presente año y aprobado por el Presidente de la República, por decreto del día 12 del mismo mes, conforme á las siguientes cláusulas.

1.^a.—El concesionario construirá una línea de un ancho igual al que tiene la existente entre la Oroya y el Cerro de Pasco, la cual, partiendo de este ferrocarril, irá á terminar en un punto del río Ucayali que sea navegable en toda época del año, por embarcaciones á vapor que tengan cuando menos cinco pies de calado.

2.^a.—Construirá también otra línea, de igual ancho de la anterior, que, arrancando del mismo punto de partida de la línea al Ucayali, descienda á la costa, hasta terminar en un punto de ésta situado entre las bahías de Ancón y Végueta, comprendidas ambas.

3.^a.—Edificará malecones y muelles para el cómodo embarque y desembarque en los puntos terminales de las dos líneas, ó sea: en la costa del Pacífico y en el ex-

tremo del ferrocarril en la margen izquierda del Ucayali, los que no gozarán de exclusiva y deberán siempre conservarse en perfecto estado de servicio. Las tarifas que se cobren se fijarán de común acuerdo entre el Gobierno y el concesionario.

4.^a.—Implantaré líneas telegráficas, telefónicas é inalámbricas, las primeras al lado de los ferrocarriles antes expresados, y todas serán dotadas del material más perfecto que hoy se conoce, siendo entendido que solo se podrán usar para el servicio privado de los ferrocarriles y el del Estado.

5.^a.—El Gobierno del Perú subvencionará la construcción de las dos indicadas líneas férreas en la forma siguiente: para la que se construya hacia el río Ucayali, entregará al concesionario dos millones de libras esterlinas en bonos, por su valor nominal, en armadas semestrales, y en proporción al número de kilómetros concluídos en el respectivo semestre y en condición de entregarse al tráfico público, bastando para que así se considere el pedido que haga el concesionario al Gobierno solicitando su entrega al tráfico, acompañado del informe que presente el ingeniero inspector designado por el Gobierno. El pago de la última armada se hará cuando el ferrocarril llegue al Ucayali.

Para la línea férrea que se dirija á la costa, el Gobierno del Perú entregará al concesionario, también en bonos, valor nominal, mil quinientas libras por cada kilómetro, y esa entrega se hará también en armadas semestrales y en proporción al total de kilómetros concluídos. Esta segunda subvención se daría hasta la cantidad de cuatrocientas setenta y cinco mil libras, porque ella en ningún caso sobrepasaría de esta suma.

6.^a.—Las dos líneas á que este contrato se refiere las explotará el concesionario durante el término de veinticinco años, sin sujetarse á ningún gravamen. Vencido este plazo, ambas líneas pasarán á ser propiedad del Gobierno del Perú. Pero si el concesionario reembolsara al Gobierno los dos millones de libras y las demás cantidades recibidas como subvención, dentro de dicho plazo de veinticinco años contados desde la fecha en que se haga el depósito de que trata la cláusula siguiente, dicho concesionario hará suyas las dos líneas, que por ese medio puede adquirir para sí, pasan-

do á ser de su propiedad desde el momento en que reembolse las indicadas sumas y se le otorgue por el Gobierno la escritura de adjudicación y cancelación respectiva.

7.^a.—En garantía del cumplimiento del contrato, el concesionario se compromete á hacer un depósito de veinte mil libras de oro sellado ó su equivalente en bonos de la deuda interna del Perú, el cual le será devuelto cuando estén terminadas y en explotación las dos líneas á que este contrato se refiere. Dicho depósito deberá constituirse antes del 25 de julio próximo.

8.^a. Dentro de un año, que principiará á contarse desde el 25 de julio de 1907, el concesionario presentará al Gobierno los estudios preliminares de la línea del Ucayali, en los que constará la extensión total en kilómetros, la gradiente máxima y el punto terminal en el Ucayali, que habrá de reunir las condiciones fijadas en la cláusula primera; y dentro del plazo señalado para la construcción de la misma línea irá presentando, por secciones, los planos definitivos, debiendo el Gobierno hacer dentro de los treinta días siguientes á la presentación de los planos las observaciones que tuviere por conveniente. Estos se considerarán aprobados si trascurriera el término indicado sin que aquellas se hubiesen formulado.

Los estudios preliminares de la línea á la costa se presentarán dentro de los tres últimos años estipulados para la construcción de la línea al Ucayali, y los planos definitivos, dentro del plazo fijado para su terminación, observándose las mismas condiciones establecidas para los de la otra línea.

La línea al Ucayali quedará concluida antes del mes de agosto de 1913, debiendo los trabajos comenzar en el mes de agosto de 1908, cuando mas tarde. La otra línea, á la costa, quedará terminada antes del mes de agosto de 1916.

9.^a. Si de los planos preliminares presentados quedara comprobada la practicabilidad de la línea hasta agnas navegables del Ucayali, por una ruta que no sea la del Perené, el concesionario se obliga, en este caso, y en el término de un año contado desde la fecha en que esté concluida la línea al Ucayali, á construir un camino carretero de tráfico libre que una un punto de esta línea con el de la confluencia de los ríos Paucartambo y Chanchamayo.

10.^a En el caso de no terminarse cualquiera de las dos líneas en los plazos indicados para cada una y pasado el término de seis meses, el Gobierno del Perú, podrá á su elección, ó tomar en propiedad la parte hecha de la línea inconclusa ó exigir la devolución de las cantidades entregadas para su construcción, mas los intereses pagados por dichas cantidades, y en ambos casos perdería el concesionario la suma depositada.

Si el concesionario, despues de haber conchiuido la línea al Ucayali, no terminara en su plazo la línea á la costa, entonces el Gobierno podrá ejercer, solo respecto á dicha línea á la costa, cualquiera de los dos derechos antes indicados. En este caso el concesionario perdería el depósito constituido; pero conservaría la línea terminada hasta el Ucayali, y el contrato quedaría vigente en todas sus demás estipulaciones respecto de la misma.

11.^a Los plazos fijados en la cláusula octava no correrán en los casos de guerra ó fuerza mayor y se entenderán prorrogados por todo el tiempo que dure la causa que impide la ejecución de los trabajos.

12.^a La línea será construida con un ancho de un metro cuarenta y cuatro centímetros; su gradiente máxima no excederá de cuatro por ciento; los rieles serán de un peso no menor de sesenta libras por yarda; los durmientes serán de la mejor madera, de 6' por 7" por 6" y en número de dos mil seiscientos, por milla, cuando menos; el material rodante será de primera clase y comprenderá carros de primera, de segunda y carros dormitorios para pasajeros, carros techados para el ganado y la carga que pueda sufrir daños hallándose á la intemperie, y abiertos para los demás artículos.

13.^a El servicio de pasajeros se hará al principio en trenes mixtos, corriendo uno semanal, por lo menos, entre los puntos extremos y aumentándose en proporción á las necesidades del tráfico. Este no podrá suspenderse, salvo casos de fuerza mayor, y, si se suspendiera totalmente por voluntad del concesionario, el Gobierno obligará á éste á que lo restablezca, sin perjuicio de las penas que tenga por conveniente imponerle.

14.^a El servicio de carga y pasajeros se hará con sujeción á la siguiente tarifa:

Pasajeros

1. ^a clase,		
por kilómetro.....	Lp. 0.006	
Pasajeros		
2. ^a clase,		
por kilómetro.....	" 0.003	
Carga 1. ^a		
clase, por		
kilómetro	" 0.015	por cada mil kilos
Carga 2. ^a		
clase, por		
kilómetro	" 0.010	por cada mil kilos
Carga 3. ^a		
clase, por		
kilómetro	" 0.008	por cada mil kilos
Carga 4. ^a		
clase por		
kilómetro	" 0.006	por cada mil kilos.
Carga 5. ^a		
clase, por		
kilómetro	" 0.004	por cada mil kilos.

La clasificación de la carga, los fletes específicos, especiales y convencionales y la tarifa de equipajes será acordada entre el Supremo Gobierno y el concesionario, tomándose por base la siguiente:

Se tendrá por carga de primera clase todos los artículos de importación extranjera; de segunda los artículos de la industria nacional que se trasporten á las regiones que atraviesen los ferrocarriles de que trata este contrato; de tercera las gomas, las matas de cobre y los minerales de alta ley de cualquier clase que sean; de cuarta los minerales en bruto de baja ley y toda clase de maquinaria, siempre que no esté en piezas de mas de cuatrocientos sesenta kilos; y, finalmente, entrarán en la quinta clase todo el material de ferrocarriles, el material de guerra, siempre que no se halle en el mismo caso de exceder las piezas del peso de cuatrocientos sesenta kilos, el carbón, petróleo y todos los productos de la agricultura y ganadería que se produzcan en las regiones que recorran los ferrocarriles. La ley alta ó baja de los minerales se determinará de conformidad con las disposiciones que dicte el Ministerio de Fomento.

Las tarifas se revisarán cada cinco años y se modificarán de común acuerdo entre el Gobierno y el concesionario.

15.^a En caso de que el concesionario adquiera las líneas materia de este contrato, queda desde ahora convenido que no podrá después cobrar tarifas mas altas de las que estén en vigencia en la

época en que devuelva al gobierno las cantidades de que se habla en la cláusula 6.^a. Queda asimismo pactado que el concesionario gestionará de la "Cerro de Pasco Railway Company" que ella cobre un flete igual al aquí estipulado por toda la carga que pase por su línea y que provenga de cualquiera línea del Gobierno del Perú, de las que tiene en explotación la "Peruvian Corporation", y de las dos á que se refiere este contrato.

16.^a El concesionario se compromete á conducir toda la carga que se quiera llevar por sus líneas con la debida prontitud y á cumplir con las disposiciones que de un modo general dicte el Gobierno al respecto. Para este efecto y todo lo demás que se relacionen con este contrato, el concesionario tendrá siempre en Lima un representante debidamente autorizado para que esté en condición de tratar con el Gobierno en los casos necesarios.

17.^a El concesionario se obliga á consentir que el gobierno coloque cuatro conductores sobre los postes de sus líneas telegráficas, sin que ellos estorben el uso natural de dichas líneas; siendo entendido que la colocación y renovación de los referidos conductores será por cuenta del Gobierno y la conservación de cuenta del concesionario.

18.^a En las líneas férreas á que este contrato se refiere y en los ramales de ellas que construya el concesionario tendrán una rebaja de 50 por ciento sobre las tarifas que cobre al público: los empleados públicos que viajen en comisión del servicio debidamente acreditados, y las tropas, caballada y material de guerra y demás carga del Estado. Dicha rebaja nunca podrá ser tal que represente pérdida para el concesionario cuando ella rija para tarifas menores que las pactadas en este contrato.

Tendrán pase libre el Presidente de la República, los Ministros de Estado, el Director de Obras Públicas, los Ingenieros Inspectores de las líneas, los Prefectos y Subprefectos de las circunscripciones territoriales que recorra la línea, los agentes de policía uniformados que viajen en comisión del servicio con la constancia de la respectiva autoridad política, los empleados del correo y telégrafo en servicio, las valijas de correspondencias, así como las herramientas y materiales para la reparación de las líneas telegráficas y telefónicas del Estado.

En todo caso el servicio de la carga

del Estado y el transporte de tropas es preferente á todo otro tráfico.

19.^a El Gobierno proporcionará gratuitamente al concesionario todos los terrenos fiscales y municipales que se necesiten para la construcción de los dos ferrocarriles y de sus dependencias; tomará á su cargo por cuenta del concesionario el efectuar las expropiaciones de los terrenos necesarios; y garantizará la construcción de dichos ferrocarriles sin interrupciones provenientes de esta causa.

20.^a El concesionario gozará durante el plazo de veinticinco años de la exención de todo derecho fiscal ó municipal por los materiales que introduzca para la construcción, equipo é instalación y conservación de las líneas férreas; del que importe para la explotación de ellas ó sea del material fijo y rodante y sus repuestos; el destinado á las instalaciones inalámbricas, telegráficas y telefónicas; los puentes y muelles metálicos y los aparatos y materiales absolutamente indispensables que se internen por los puertos de la República para la indicada construcción, explotación y conservación de las líneas férreas, telegráficas y telefónicas. Esta concesión se extenderá no solo á lo que dispone la ley especial de 9 de noviembre de 1893, sino también á los beneficios que leyes posteriores pudieran acordar sobre lo que hoy existe.

21.^a El concesionario gozará igualmente, durante el tiempo de la construcción de las líneas, de los privilegios y rebajas que por las leyes ó contratos con las empresas de ferrocarriles, vapores y muelles, correspondan al Estado.

22.^a Gozará, asimismo, de la facultad de adquirir las aguas libres en la cantidad que necesite para destinarlas al uso de los ferrocarriles, ó para aprovecharlas como fuerza motriz, ó para emplearlas en cualquier otro servicio ó industria, referente al expresado uso.

23.^a El concesionario podrá tomar de los bosques toda la madera que necesite para la construcción de los ferrocarriles, pudiendo también emplearla para la construcción de puentes, que serán reemplazados con otros de acero que satisfagan las necesidades del tráfico dos años después de vencidos los plazos que se fijan para la terminación de los ferrocarriles.

24.^a El concesionario gozará de privilegio durante el período de veinticinco

años para que en este tiempo no se pueda construir otra línea dentro de una zona de setenta y cinco kilómetros de ancho á cada lado de la línea en la región montañosa, y de veinticinco kilómetros en la región de la costa.

25.^a El concesionario tendrá derecho de preferencia para construir ramales que se deriven de las dos líneas á que este contrato se refiere; pero si una tercera persona quisiera construirlos, hará uso de dicha preferencia de acuerdo con lo estipulado en la citada ley de 1893, y en esos ramales ó prolongaciones regirán las mismas tarifas fijadas en la cláusula décima cuarta.

Así mismo tendrá facultad y derecho preferente para construir una línea que, partiendo del punto terminal en la costa del Pacífico, siempre que éste no sea el puerto de Huacho ú otro situado á menos de diez kilómetros de éste, una dicho punto terminal con la ciudad de Lima. Esta línea gozará de las mismas franquicias indicadas anteriormente, excepto la subvención, porque ella sería construída por el concesionario con sus fondos propios.

26.^a El Supremo Gobierno cederá al concesionario la propiedad de doscientos metros de terreno de libre disposición á cada lado de las líneas que construya y además tres mil hectáreas de terreno de montaña que también sea de libre disposición por cada kilómetro que construya en la línea del Ucuyali. El concesionario señalará las márgenes de los ríos, ó los lugares comprendidos en la región que dicho ferrocarril atraviase, ó cualesquiera otros terrenos de montaña, que igualmente sean de libre disposición y que desee que se le concedan, los que se dividirán en lotes de diez mil hectáreas cada uno, separados por distancias no menores de cinco kilómetros. La entrega de los terrenos designados se efectuará cuando el ferrocarril al Ucayali llegue á su término; pero la designación de ellos la hará el concesionario cuando lo juzgue oportuno, y estará obligado á ponerlos en explotación dentro del plazo de veinticinco años de que habla la cláusula sexta, procurando, en cuanto fuera posible, el establecimiento de colonias en esos terrenos, con sujeción á las leyes respectivas.

27.^a El concesionario tendrá facultad de hacer el comercio de importación y exportación y el servicio de cabotaje en buques propios en los puertos y ríos pe-

ruanos de la hoya del Amazonas y de sus afluentes.

28.^a Por cada vapor de quinientas toneladas que el concesionario ponga en servicio permanente y sujeto á itinerarios fijos, se le concederá dos mil hectáreas de terrenos de montaña, y este número se aumentará proporcionalmente si los vapores fueran de un mayor tonelaje. Esta concesión sólo podrá aprovecharse por el concesionario durante los diez primeros años de ella á partir de la fecha en que se otorgue, y dichos vapores, en cualquier tiempo, en caso de guerra, estarán á disposición del Gobierno, que podrá tomarlos á su servicio pagando el flete correspondiente.

29.^a El pago de la subvención en bonos, á que se refiere la cláusula quinta, lo hará el Gobierno del Perú emitiendo dichos bonos de un tipo ó valor igual, que nunca será menor de libras doscientas (£p. 200.) hasta completar el importe de las referidas subvenciones. Los bonos cuyo texto se acordará entre el Supremo Gobierno y el concesionario, estarán redactados en inglés y en castellano para que puedan ser fácilmente colocados en los diversos mercados extranjeros.

30.^a Dichos bonos ganarán el seis por ciento de interés anual, y tendrán un servicio de amortización de uno por ciento al año, devengarán intereses desde el día de su entrega al concesionario; y el servicio de esos intereses se hará semestralmente en 1.º de enero y 1.º de julio de cada año.

La primera amortización se hará á los tres años de la primera entrega semestral de bonos y ella comprenderá el total de estos entregados hasta el día en que tenga lugar. Las posteriores amortizaciones comprenderán todos los bonos existentes. Esa amortización se efectuará por sorteo y á la par, dentro de los tres primeros meses de cada año, contados de 1.º de enero á 1.º de julio, según que una ú otra fecha haya sido la de la primera amortización, haciéndose el pago de los bonos sorteados al vencimiento del cupón más próximo, que será pagado al mismo tiempo.

31.^a Los bonos los recibirá el concesionario á la par y el servicio de intereses y amortización se garantizará, conforme á la ley de 16 de noviembre de 1906, con la renta del tabaco que administrará á elección del concesionario, ó una compañía nacional, especial, constituida en es-

ta ciudad, que se formará con tal objeto sobre bases no menos favorables que las que rigen actualmente en la Compañía Nacional de Recaudación, conforme á lo dispuesto en dicha ley, ó esta misma compañía, que conservaría la recaudación hasta que se indique, con seis meses de anticipación, que va á formarse la Compañía especial. En cualquiera de los dos casos el concesionario, ó los tenedores de los bonos, si la mayor parte de éstos se hubieran colocado, tendrán dos personas que formarán parte integrante del directorio de la compañía que administre la renta del tabaco, sea la Compañía Nacional de Recaudación ó la especial que se forme, con los derechos propios de todos los directores y los especiales de que todo lo que se refiera á la administración y recaudación de la renta de tabacos deberá hacerse con su intervención.

32ª.—La compañía encargada de la administración de dicha renta entregará á la institución de crédito que indique el concesionario, y con dos meses de anticipación, las sumas necesarias para hacer puntualmente los servicios de intereses y amortización; y si los fondos que administrara fueran insuficientes por cualquiera circunstancia para hacer íntegramente dicho servicio, el déficit que hubiera se llenará con los demás fondos fiscales.

33ª.—Mientras los bonos que se emitan no hayan sido amortizados, se conservará el impuesto que grava al consumo de tabacos, con tarifas no inferiores á las actuales.

34ª.—En cualquier tiempo antes de estar concluida la línea al Ucayali tendrá derecho el Gobierno del Perú para recoger los bonos que emita para la construcción de las dos líneas antes mencionadas, entregando en efectivo el valor nominal y los intereses devengados hasta el día del pago.

35ª.—Además de la garantía especial de la renta del tabaco, los bonos que se emitan para pagar las subvenciones, como obligaciones del Estado, tendrán la garantía general de todas las rentas de la República, salvo las que por ley expresa se encontraran afectadas á determinados servicios, y tendrán, asimismo, la hipoteca especial de los dos ferrocarriles que construya el concesionario.

36ª.—Los bonos, sus intereses y amortizaciones, como también este contrato, serán libres de toda clase de impuestos

y contribuciones existentes ó por crearse en el Perú.

37ª.—Este contrato sustituye á la concesión que se otorgó al concesionario por escritura de 4 de setiembre de 1903; y el depósito que para garantizarla constituyó en la Caja Fiscal en 14 de agosto de dicho año se tendrá como parte del que debe hacer según la cláusula 7.ª, comprendiéndose en esta concesión los derechos que adquirió en el inciso A. de la cláusula 1ª de la citada de 4 de setiembre de 1903.

38ª.—El concesionario tiene la facultad de transferir los derechos y obligaciones derivados de la presente concesión á otra ú otras personas ó á una sociedad ó compañía, y se tendrán á éstas por sustituidas en dichas obligaciones y derechos desde que el Gobierno del Perú preste su aprobación á la transferencia que se trate de realizar, quedando establecido que dicha aceptación no podrá ser nunca causa de alteración ó modificación en las estipulaciones del contrato.

39ª.—Para facilitar los efectos de lo que se establece respecto á estudios y planos y construcción de las líneas en la cláusula 5ª y 8ª, el Supremo Gobierno, si lo tiene á bien, podrá designar uno ó más ingenieros que acompañen á las comisiones de ingenieros del concesionario, durante todo el tiempo que duren los trabajos.

40ª.—Si el Supremo Gobierno resolviera construir líneas ó ramales que puedan empalmar con las líneas del concesionario, éste estará obligado á poner en explotación dichas prolongaciones, si el Gobierno lo solicitara, con la obligación de suministrar el material rodante necesario, de conformidad con las disposiciones administrativas que rigen sobre el particular, y se celebrará el contrato respectivo para la explotación de la prolongación ó ramal, en el cual se señalará la participación de los provechos que correspondan al Gobierno.

41ª.—Esta concesión está sujeta á las leyes y resoluciones vigentes en materia de ferrocarriles y á las que se dicten en lo futuro por el Poder Legislativo ó la administración, siempre que sean de carácter general.

42ª.—Las divergencias que resulten en la interpretación de este contrato ó en su cumplimiento, serán resueltas por las leyes y tribunales del Perú, y el concesionario renuncia en forma expresa, defini-

tiva é irrevocable á toda gestión oficial ú oficiosa que representantes diplomáticos ó consulares extranjeros intentasen á su favor.

43^a.—El Supremo Gobierno, para dar cumplimiento á las obligaciones que contrae con el concesionario, solicitará de la próxima Legislatura la autorización necesaria para comprender este contrato dentro de las leyes de 9 de noviembre de 1893 y 30 de marzo de 1904, relativas á la construcción de ferrocarriles.

Lo comunicamos á V. E. para su conocimiento y demás fines.

Dios guarde á V. E.—M. C. BARRIOS, Presidente del Senado.—JUAN PARDO, Diputado Presidente.—D. Matto, Secretario del Senado.—Mario Sosa, Diputado Secretario.

Al Excmo. Sr. Presidente de la República.

Lima, 26 de diciembre de 1907.

Cúmplase, regístrese y publíquese.—
Rúbrica de S. E.—*Vidalón*