

J. A. DIEZ CANSECO.

Para la Historia Patria

El Ferrocarril de Arequipa y el
Gral. Don Pedro Diez Canseco

Con motivo del Cincuentenario de la Inauguración de la Línea, del 1er. Congreso de Ferrocarriles del Perú y del Centenario de la Independencia Nacional.

AREQUIPA

Enero 1o. de 1921

Tib. S. Gutierrez-Moral 219-226

INSTITUTO P. VA. GÓNGORA
BIBLIOTECA

15 JUN. 2016

00050720



Homenaje

Jesús A. Diez Canseco, al escribir este folleto, ha cumplido un deber de hijo y de ciudadano: ha presentado, severamente documentada, una página de la vida pública de su ilustre padre el Sr. Gral. Dn. Pedro Diez Canseco.

El autor, produciendo una comprobación fehaciente, relata la historia del ferrocarril de Arequipa, y concluye publicando, esmeradamente fotografiadas, cartas que revelan la alta honorabilidad y el proceder caballeresco de dos hombres que figuraron en aquella época.

Con el relato sucinto y documentado, quedan desvanecidos errores y prejuicios de los que hablan de hechos que no conocen, y con la publicación de las cartas se pone de relieve la personalidad de dos hombres que, en la cumbre del poder, dieron alto ejemplo de austeridad política, de patriotismo y de honradez sin tacha.

Triunfante la revolución de 1867, llegaron esos dos hombres a ocupar las más importantes magistraturas de la República, y—caso único en la historia del Perú—sólo ejercieron el poder por el breve tiempo necesario para convocar a elecciones, retirando en absoluto su nombre, y aprovechando, al mismo tiempo, la oportunidad de realizar obra de progreso contratando la construcción del ferrocarril de Arequipa. Pudieron esos dos hombres, con la lógica de la revolución triunfante, permanecer en el gobierno, y prefirieron retirarse a la vida privada: vieron correr el oro a sus pies, y no se inclinaron para recogerlo.

Pasó el tiempo, y ya, haciendo vida de hogar, esos dos hombres realizaron el acto de desprendimiento excepcional y caballeresco que constatan las cartas insertas en estas páginas.

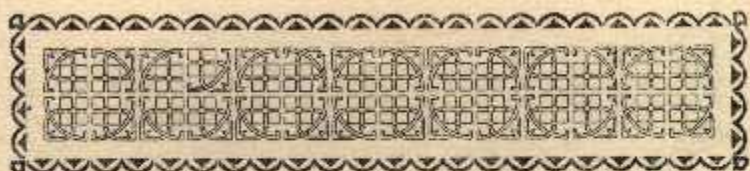
La calumnia, como ocurre siempre con todo el que figura en el país, pretendió abrirse paso, más ellos, serenos, con la serenidad imperturbable de los hombres de bien, dejaron correr la frase maligna, y de vuelta al hogar tranquilo, sin fortuna, sin ambición y sin rencores, vimos, en sus últimos años, el ocaso luminoso y bello de los grandes ciudadanos, de los hombres sin mancha.

Ha pasado mucho tiempo. El mundo ha visto ya, con la prueba irrefutable de los hechos, que esos dos hijos de Arequipa, que tanto hicieron por la tierra natal y por su patria, vivieron en la modestia, dejaron a los suyos sin fortuna, pero legándoles, en cambio, el ejemplo de sus altas virtudes ciudadanas y privadas, el nombre limpio y el recuerdo de su moral austera.

Bien ha hecho el autor de este folleto en usar lenguaje sobrio y desapasionado; bien hace también el que estas líneas escribe en no dejar traslucir la emoción que le sugiere el recuerdo de los hombres a quienes estas líneas se refieren. Esta publicación es sólo un homenaje de justicia histórica, pues vínculos de sangre, cuando se escribe para el público, detienen en los labios, por natural decoro, la frase de elogio ardiente, saturada de verdad y de justicia.

Queden para el hogar la viva satisfacción del nombre limpio que significa bien y pureza de conciencia, la expansión del noble orgullo por el antepasado ilustre, la memoria venerable que es amparo y guía, y la muda oración del recuerdo.

Jorge Polar.



Introducción

Al cumplirse 50 años de la inauguración de la línea férrea entre Arequipa y la costa, he creído que sería conveniente para la historia nacional, y, especialmente, la de Arequipa, narrar los hechos que precedieron a la construcción de ese camino de fierro, recordar el estado de la opinión pública respecto a la necesidad de esa vía, manifestar la poderosa influencia que ha tenido para el pueblo arequipeño y todos los demás del sur del Perú en el sentido del progreso, tratar del origen del puerto de Mollendo, y de los cambios que se verificaron en el trazo de la línea, en la parte del camino próxima a la ciudad.

Y, al ocuparme de tan importante tema, no he podido prescindir—ni podría tampoco—de la personalidad del señor general don Pedro Diez Canseco en el notable y trascendental acto de su gobierno provisorio de 1868, al decretar y contratar la construcción de la vía, en cumplimiento de varias leyes de los congresos nacionales, para que los hombres honorables y bien intencionados, y las generaciones futuras, le juzguen tal como fué, animado de un patriotismo puro y sincero, y que su figura pase a la posteridad rodeada por la aureola de sus virtudes cívicas, y sin las som-

bras con que, errados juicios o la maledicencia, tratan de opacar la de los ciudadanos que han ejercido el poder.

Con este propósito, debo hacer que se conozcan, pues así lo exige el culto por la verdad y la justicia, que todo hombre debe tener, hechos y documentos que han permanecido ignorados por tan largo tiempo, y que aquél no quiso dar a la publicidad por la extrema modestia de su carácter. Había procurado la prosperidad y engrandecimiento de su patria, persuadido de que este es el primordial deber de todo buen gobierno, sin esperar alabanzas, y no se preocupó nunca de la opinión favorable o adversa de los hombres.

No puede ser más oportuno el momento actual para este trabajo, pues se verifica el cincuentenario de la inauguración de la línea, y se va a instalar el 1er. Congreso de Ferrocarriles del Perú, para solemnizar el Centenario de la Independencia Nacional.

Trátase, pues, de un importante hecho de nuestra historia, de la acción que ha tenido en el orden económico, social y político, de su alcance y resultados en el porvenir, y del empeño que, desde la independencia, se tuvo por su realización. (1)

Jesús Antonio Díez Canseco.



Cuando el general Canseco, impulsado por un sentimiento patriótico, decretó y principió la construcción de la línea férrea de Arequipa a la costa, no tuvo en mira sino el bienestar de su suelo natal, cuyo progreso fué la constante aspiración de su vida luego que se inició en la carrera pública. Quiso, también, satisfacer los deseos, los grandes anhelos de su pueblo, y de los demás del sur del Perú, manifestados apenas quedó consumada la independencia.

En efecto, desde los comienzos de la República se pensó en la construcción de nuevos caminos entre las ciudades de Arequipa, Puno y Cuzco, con el objeto de fomentar el comercio de importación y exportación de los departamentos del sur. Fué el primero, el Libertador Bolívar, quien, con la clara visión del porvenir que tiene el genio, conociendo esta gran necesidad, y penetrado del deseo de los habitantes de aquellos pueblos, expidió, en 20 de julio de 1825, un decreto supremo disponiendo que se abriesen *caminos de ruedas en lugar de los de herradura, que comunicasen las ciudades de Arequipa, Puno y Cuzco, por cuenta del esta-*

do, declarando, en los considerandos, que el comercio de Arequipa necesita un camino de carros para introducir sus mercaderías en el Cuzco y el Alto Perú: que el departamento del Cuzco sufre los mayores atrasos por no tener expedita una salida para sus producciones; y que el departamento de Puno debe venir a ser el centro del comercio entre Arequipa y el Alto Perú por medio de la laguna de Chucuito, (el lago Titicaca). Se comisionó, para hacer los estudios y formar el presupuesto, al general Althaus, militar europeo, casado con arequipeña, que vino a prestar sus servicios en la guerra de la emancipación política.

Al propio tiempo que Bolívar disponía, en el Perú, la construcción de caminos de ruedas, se implantaba el primer ferrocarril del mundo, en Inglaterra. Si antes se hubiera conocido el importante y útil invento de la aplicación del vapor a la locomoción en las vías terrestres, Bolívar, que soñaba con el engrandecimiento de la América, también habría decretado la construcción de ferrocarriles en el continente.

Completando aquella disposición se dió, por el Congreso Nacional, la ley de 27 de agosto de 1853 para que se abriesen caminos de ruedas entre esas ciudades y la de Tacna, y entre Islay y Arequipa, reemplazando las vías de herradura.

Las primeras iniciativas para la construcción de una vía férrea entre Arequipa y la costa datan del año 1855. Por entonces muchos hombres, interesados en el progreso nacional, comprendiendo la importancia de aquella obra, que se consideraba gigantesca, y *de las más atrevidas de su clase, poco común, notable y extraordinaria*, como dijeron Blume y Echegaray, pues, en esa época ningún fe-

rocarril del mundo había alcanzado la altura, en tan corto trayecto, de más de dos mil metros que tiene Arequipa sobre el nivel del mar, tanto que, el ingeniero Bernard, que había servido en la línea de Valparaiso a Santiago, estimaba el valor de la obra, después de recorrer la ruta, en cincuenta millones de soles; muchos hombres, peruanos y extranjeros, animosos y progresistas, hacían investigaciones, practicaban estudios, solicitando de los poderes públicos protección y garantías, persuadidos de que el adelanto y desarrollo de los intereses industriales, y aún el progreso social de los departamentos del sur, dependían, teniendo como base la línea férrea entre la costa y la ciudad de Arequipa, de la construcción de esa vía. Barros, Evans, Blume, Elías y Morritz von Hippel se preocupaban de tan grande empresa, habiendo, este último, practicado varios reconocimientos de las diferentes rutas entre Arequipa y la costa.

Los señores Carlos Basadre y doctor Mariano Avelino Orihucla, natural de Tacna el primero, y del Cuzco el segundo, gestionaban, con entusiasmo y actividad, en las cámaras legislativas, la promulgación de una ley por la que se autorizase al gobierno con el objeto de que pudiese contratar la construcción de vías férreas, empleando el sistema de protección por medio de la garantía de un máximun de interés. Y era natural ese deseo de ver realizadas las muchas líneas férreas que el país reclamaba, pues, dice el economista Chevalier, oportunamente citado por el constructor del ferrocarril de Arequipa, al hacer la entrega, al gobierno, de este camino: «Si se buscan las causas primordiales que han hecho fracasar, tan desgraciadamente, los esfuerzos de libertad hechos por las que fue-

ron colonias españolas, entre las más trascendentales es indispensable contar la profunda indiferencia de sus gobiernos por las vías de comunicación».

El notable publicista señor doctor don Toribio Pacheco, convencido de la urgente necesidad del ferrocarril de Arequipa a la costa, ejerció todo su ascendiente, haciendo valer su poderoso arraigo cerca del gobierno y el congreso, para que se decidiesen a llevar a cabo tan importante proyecto. Impulsado por su carácter entusiasta y patriótico, escribió, con gran calor, varios artículos, en la «Revista de Lima», probando la necesidad de esta vía férrea, la que, en su concepto, debía construirse sin más tardanza.

La idea del ferrocarril de Arequipa preocupaba y agitaba todos los ánimos.

El gobierno del mariscal Castilla, en virtud de la ley del año de 1860, autorizando al ejecutivo para la construcción, *a la mayor brevedad posible*, del ferrocarril de Arequipa, nombró a los distinguidos ingenieros señores Federico Blume y Manuel Mariano Echegaray, para que hiciesen los estudios y trazo, levantando planos y formando presupuestos con el respectivo informe.

Los ingenieros comisionados se constituyeron en Arequipa a principios del año de 1861, estando de prefecto, entonces, el señor general don Manuel Diez Canseco, quien se interesó, con empeño, para que el gobierno acudiese a la comisión con los auxilios necesarios, dando a ésta todas las facilidades que reclamaban tan importantes trabajos. Los comisionados, a quienes se agregaron los señores León Goetschy, ingeniero y matemático, y César Zereceda auxiliar y comisario, después de recorrer

los caminos entre esta ciudad e Islay, y de examinar todos los puntos de la costa para fijarse en el que más ventajas ofrecía como lugar de partida de la línea, venciendo no pocas dificultades, soportando fatigas, andando, unas veces a caballo, y otras a pie, a fin de estudiar las diferentes secciones de todos los senderos, volvieron a Arequipa al cabo de tres meses de asiduo trabajo, encontrando de prefecto al señor general don Juan Buendía, que se entusiasmó muchísimo con la casi seguridad que los ingenieros le daban de la practicabilidad del ferrocarril, en el que nadie creía, por su enorme costo, y porque las dificultades del terreno, parecía, no podrían vencerse. Buendía ofreció a la comisión todas las habitaciones principales de la casa prefectural, quedándose reducido al dormitorio, para que sirviesen de oficinas; vigilaba personalmente los trabajos, llamando a las personas más caracterizadas de la ciudad para que se impusiesen de ellos; y cuando estuvieron terminados convocó a los notables de Arequipa con el objeto de que los examinasen, desenvolviendo los planos en una iglesia, pues, por su tamaño, no cabían en las oficinas. Entonces se encontraba en Arequipa, de paso para Lima, el mariscal San Román, elegido presidente de la República, y en el banquete con que se le obsequió los brindis tuvieron por tema la necesidad del camino de fierro a la costa. (2)

Tales hechos demuestran que la preocupación de las gentes de Arequipa no era otra que la del ferrocarril, y el deseo más vehemente verlo realizado muy pronto.

Preciso es reproducir, textualmente, los notables juicios con que Blume y Echegaray terminan su informe al gobierno, pues, por ellos se manifiesta

la importancia del ferrocarril de Arequipa, y porque anuncian acontecimientos cuya realización estamos contemplando. Dicen de este modo: «*Por primera vez, aunque tarde, va a ejecutarse, en el Perú, una obra verdaderamente digna de su fama, y de un alcance inmenso en sus resultados. No se trata de menos que allanar la barrera que oponen las cordilleras a la civilización moderna, y de abrir, al tráfico del mundo, extensas regiones trasandinas del Perú y de Bolivia, al lado de las que desaparece toda la costa aún con sus islas de guano. Pero si esta obra grandiosa no llegase a efectuarse, no nos sería ya posible alcanzar el siglo diez y nueve, y nuestra inmovilidad, en medio de la impetuosa corriente que lleva el progreso, equivaldría a un atraso positivo.*» El presupuesto del costo de la obra se calculó, por estos ingenieros, según su informe de 1861, en ocho millones ciento treinta y seis mil quinientos once soles. (3.)

El Sr. Dr. Dn. Mariano Felipe Paz Soldán, en su informe, de fecha 20 de abril de 1863, hablando de la importancia del ferrocarril, dice: «Sólo falta que V. E., modificando las cláusulas del contrato, según lo tuviere por conveniente, en su alta sabiduría, dé término al contrato para que, desde ese momento, principie la felicidad de los desventurados departamentos del sur, que no tienen más esperanza, para su futuro engrandecimiento, que esta obra.»

Y al considerar las iniciativas, los proyectos, los esfuerzos, tanto de particulares como de los gobiernos, que manifiestan la aspiración de los pueblos para conseguir se diese un impulso al país en la senda del progreso, por medio de la implantación de esta vía férrea y de las demás

que se le siguieron, es de todo punto indispensable recordar ahora la parte del conceptuoso discurso pronunciado por el competente ingeniero señor don Enrique Silgado, en la reunión preliminar verificada por la Sociedad de Ingenieros de Lima, el día 5 de abril de 1920, para la formación del comité que debe organizar el primer congreso de ferrocarriles del Perú, con ocasión del centenario de la independencia. Las ideas expresadas por aquél, en tan importante discurso, prueban que los hombres de hoy han sabido apreciar el mérito de los que, venciendo dificultades, y sin sentir nunca el desaliento, llevaron a cabo la construcción de la línea de Arequipa, y de las demás del Perú, reconociendo todos que estas obras eran reclamadas por la urgente necesidad de fomentar el progreso nacional, preparando el brillante porvenir de la patria. Dice el Sr. Silgado: «Sea mi primera palabra de agradecimiento al selecto concurso que, deferente a nuestra invitación, nos rodea en este instante para iniciar la organización del primer congreso nacional de ferrocarriles, proyectado para el próximo año en que celebramos el centenario de la independencia nacional, preparando así nuestra concurrencia a la reunión del que se verificará, en 1922, en la ciudad de Río de Janeiro, sede designada para el segundo congreso sudamericano de ferrocarriles.—Muy halagador es para el patriotismo recordar que, en igual fecha, del año 1851, fué, en nuestro suelo, donde circuló, por vez primera, en América, un convoy de ferrocarril en servicio de los intereses comerciales de la capital de la república, satisfaciendo los anhelos del gobierno peruano que, desde 1826, buscaba la implantación, en nuestro país, de este moderno y poderoso me-

dio de transporte, cuando apenas habían trascurrido cinco años que, en Inglaterra, se entregara, al tráfico público, el primer ferrocarril entre Stockton y Darlington.—Los perfeccionamientos introducidos por Stephenson posteriormente, las fallas naturales en toda industria naciente, así como las tramitaciones morosas de la antigua administración pública, retardaron bastante la ejecución de las obras que al fin dieron el éxito apetecido, *por lo cual nos es gratamente satisfactorio rendir cumplido homenaje a los hombres que las iniciaron, y triunfaron sobre las dificultades de la época.*—El incremento dado a este primer impulso fué pequeño en los primeros años, *hasta 1868 en que se emprendió, con gran energía,* la construcción de las grandes líneas de penetración a través de los terrenos abruptos y montañosos en los territorios del sur, centro y norte de la república, para asegurar la comunicación con la costa del Pacífico, al mismo tiempo que el interés particular acometía la ejecución de diversas líneas de interés local en los centros agrícolas y mineros.»

Con fecha 26 de febrero de 1862 el gobierno del mariscal Castilla expidió un decreto para contratar, dentro o fuera del país, la construcción del ferrocarril entre Islay y Arequipa, habilitando la caleta de Mejía para el desembarque de todo el material destinado al camino, invitando a las personas que quisiesen tomar acciones en la empresa. La convocatoria no tuvo efecto ninguno.

En el trazo y presupuesto definitivos, hechos por el ingeniero Younghusband, de fecha 20 de abril de 1864, con intervención del ingeniero del estado Sr. Echegaray, y aprobación de una junta de ingenieros, se calcula el costo del ferrocarril, entre Me-

ja y Arequipa, en la cantidad de diez y siete millones novecientos veinte y nueve mil novecientos veinte y cuatro soles treinta y dos centavos.

El año 1864 se dió, con fecha 15 de noviembre, una ley autorizando, por segunda vez, al gobierno para garantizar el siete por ciento sobre el capital que se invirtiese en la construcción del ferrocarril entre la caleta de Mejía y la ciudad de Arequipa; no pudiendo extenderse la garantía sino hasta la cantidad de quince millones de soles.

Antes de esta fecha, y por la de 12 de junio de 1863, el gobierno del general Canseco aceptó la propuesta de los señores don Patricio Gibson y don José Pickering para la construcción de un ferrocarril que uniese la ciudad de Arequipa con el punto de la costa que fuese más conveniente.

Esa resolución se confirmó por la de 10 de diciembre de 1864, concediendo, nuevamente, a los mismos, la facultad para construir la línea. Este decreto fué expedido por el gobierno del general Pezet.

La concesión de 10 de diciembre de 1864 fué anulada por decreto supremo expedido por el gobierno del coronel Prado, con fecha 18 de enero de 1867, por no haber cumplido, los concesionarios, con las condiciones de su propuesta, y no haber principiado la obra, no obstante de que el tiempo señalado, para darle comienzo, había transcurrido con exceso.

El 10 de julio de 1867 el congreso dió una ley, por la que autorizaba la formación de una compañía, con la garantía de un siete por ciento, para que construyera el ferrocarril; compañía que no llegó a formarse.

En 30 de marzo de 1868, la Comisión Central de Ingenieros calificó de *vaga* y de *no ofrecer la ga-*

ranía apetecible para la pronta y segura realización del ferrocarril, las tres propuestas de los señores D. R. H. Beddy, D. B. Bates y D. E. Harmsen.

A pesar de todas las leyes concediendo, los congresos a los gobiernos, autorizaciones para contratar la construcción del ferrocarril; no obstante de las varias propuestas que se presentaban, que se anulaba una, y otras no eran convenientes; no habiéndose podido formar ninguna compañía con tal objeto; la obra, tan urgentemente reclamada por la opinión, no se hacía, creyéndose ya que quedaría en proyecto para siempre.

El Fiscal de la Exma. Corte Suprema, Sr. Dr. Dn. José Gregorio Paz Soldán, en su dictamen sobre este asunto, de fecha 9 de abril de 1868, dice: «Por grandes y crecidas que parezcan las sumas que la Nación invierta en caminos, sean de fierro o de herradura, sus resultados nunca serán infructíferos ni perdidos para el desarrollo y progreso de la industria y del comercio en todos sus ramos.— La mayor dificultad que podía presentarse para plantificar el camino proyectado, sería la carencia de facultad para celebrarlo, comprometiendo el Tesoro nacional; pero esta dificultad está salvada por varias leyes.....Bajo todos aspectos es preferible que la empresa se haga por cuenta y costo del Gobierno, a su ejecución por medio de compañías anónimas y de difícil organización. Ciertó es que para ello se requiere un gran esfuerzo; pero en tres o cuatro años la carga es fácil, y se pueden suspender otras obras públicas. Causa espanto, para algunos, ver gastar millones productivos, y que son capitales colocados de una manera permanente en beneficio de la Nación, y no les asusta ni sorprende ver invertirlos en buques, pólvora y elementos de destrucción

en guerra fratricida. Estas cesan desde que los pueblos divisan alguna esperanza de obtener el bienestar que ansiosos buscan.»

El 4 de mayo de 1868, el gobierno del señor general Canseco contrató la construcción de la línea férrea entre Islay o Mejía y la ciudad de Arequipa, con el ciudadano norteamericano señor don Enrique Meiggs, que había sido empresario de obras públicas y constructor de ferrocarriles en Estados Unidos y Chile, con sujeción al trazo de los ingenieros Blume y Echegaray y en conformidad con el decreto supremo de 20 de abril del mismo año, mandando que interviniesen, en la formalización del contrato, la Comisión Central de Ingenieros, para que formulase las bases, el Fiscal de la Corte Suprema, y, además, una comisión de personas honorables y competentes, compuesta de los señores don Ramón Montero, don Francisco Ruiz y doctor don Manuel de la Encarnación Chacaltana. La obra se contrató en doce millones de soles. (4.)

*
* *

Al verificar el contrato, sobre la construcción de esta vía férrea, el general Canseco procedió, como se manifiesta anteriormente, con la escrupulosidad que es necesaria cuando se trata de la inversión de los caudales públicos.

Después de dejar el gobierno, el contratista creyó que debía agraciar al general Canseco y a su ministro en la revolución de 1867 y en la administración transitoria de 1868 Sr. Dr. Dn. Juan Manuel Polar, que tan entusiasta se manifestó

siempre por el progreso de Arequipa, ofreciéndoles, de una manera espontánea, para cada uno, un *vale* de cien mil pesos, por conducto del Sr. Cnel. Dn. Diego Masías; vales que fueron devueltos por ambos cuando se impusieron del obsequio, encargando, el general, al Sr. Masías directamente, y por medio del Dr. Polar, que devolviese al Sr. Meiggs esos documentos. El Sr. Masías escribió al general diciéndole, que los había entregado al Sr. Meiggs, extrañándole que éste no le hubiera dado aviso de haberlos recibido. Pasaron algunos meses sin que el general hubiese tenido aviso del Sr. Meiggs de haber recibido, de manos del Sr. Masías, esos documentos, y no satisfecho con el aviso del coronel Masías, escribió a dicho Sr. Meiggs una carta manifestándole que no le era posible aceptar el obsequio, y que había encargado al Sr. Masías lo devolviese; a cuya carta, que fué entregada por el mismo hijo del general, contestó el Sr. Meiggs diciéndole, que tenía los vales en su poder, entregados por el Sr. Masías.

A tal hecho, que sorprenderá el ánimo de los que no creen, por su pesimismo, que hayan habido, en nuestro país, hombres públicos honorables, se refieren las cartas que se insertan a continuación; cartas que constituyen un timbre de honor para aquellos de quienes se ocupan, y honra, también, para la patria, pues era notable y digno de observarse que, en la época de los grandes negociados y de la opulencia de la nación, hubiesen ciudadanos con tan rara energía de carácter, fruto de una conciencia honrada, que resistiesen a las tentaciones del oro seductor, porque para ellos valía más una frente limpia y una reputación sin mancha, que los esplendores de la fortuna. No, es, pues, el Perú

un país tan desmoralizado, como, por desgracia, lo han dicho, muchas veces, sus propios hijos, causándole el desprestigio, que no pueda ostentar, en su historia, los nombres de políticos patriotas y honrados que enaltecerían a cualquiera nación.

He aquí las cartas, cuyos originales, en reproducción fotográfica, se acompañan a este folleto.

Sor. Gral. D. Pedro D. Canceso.

Lima Abril 4 de 1870.

Querido Gral. y amigo:

En el acto que llegué a esta Capital entregué á ese Señor los dos documentos como me lo encargó el Dor Polar por cuyo motivo dije a U en mi anterior que había cumplido en el encargo del Dor Polar sin mentar a U.

No se como ese Señor no ha tenido la política de dar aviso a U y al Dor Polar, de haber cumplido con lo q. se me encargó, pues siendo un asunto tan delicado no podía yo demorarlo un momento (se refiere a Meiggs.)

El Gobierno dispone elementos de Guerra para hacer la Guerra a Bolivia, van a salir cuadros de Batallones á todas partes, se arreglan cincuenta piezas de artillería. Falta saber quien lo manda ese ejército. (5.)

Salude U á su amable familia a mi nombre, y U ocupe a su affmo amigo

Diego Masías.

Sor Gral Don Pedro Diez Canseco.

Arequipa.

Lima, Octubre 27 de 1870

Muy estimado Gral y amigo:

Su hijo Don Juan Manuel me ha entregado su apreciable carta de 25 del mes pasado, en la que se sirve U. decirme, que el coronel Don Diego Macias puso en su conocimiento que habia recibido de mí, para que en calidad de obsequio entregase á U. un *vale* por la suma de *cien mil pesos*, y que U. escribió á dicho Coronel, diciéndole, que no siéndole posible aceptarlo, me lo devolviera, y que al mismo tiempo encargó á los S. S. Gral Alvizuri y Dr. Polar que me dijeran lo mismo. Que habiendo pasado algunos meses sin tener una noticia definitiva de este asunto, desea Ud. que se la dé en contestación.

Al hacerlo, me cabe la satisfacción de decirle, que es positivo que yo, deseando hacer á U. un obsequio *que no afectaba en lo menor su decoro y reconocida honradez*, dí al Sr. Don Diego Macias el *vale* referido, para que lo pusiera en manos de U. y otro de igual valor para el Sr. Dr. Dn. Juan Manuel Polar.

El Sr. Macias me devolvió dichos vales, diciéndome que así se lo habían encargado tanto U. como el Dr. Polar, y me agregó, que U. le habia dicho que me diera las mas espresivas gracias y me manifestara á la vez, que no le era dado aceptar el obsequio, porque, aunque es evidente que al contratar como hombre público conmigo la construcción

del ferro-carril de Arequipa, no habia tenido ni podido tener jamas ningun interes personal ni mezquino, sino el de la prosperidad del pais, y aunque conocia que ese obsequio era una espontánea manifestacion de aprecio de mi parte, era, sinembargo, necesario alejar todo motivo de sospecha que de alguna manera pudiera dañar su reputacion.

Yo, respetando la escrupulosidad y acrisolada justificación de U. y del Dr. Polar, he recojido de poder del mencionado Sr. Coronel Macias los expresados vales no pudiendo ménos que admirar tan estremado desprendimiento, para rehusar un obsequio, que si en algo hubiera podido menoscabar tan buenas reputaciones, me habría abstenido de hacerlo.

Esto mismo comuniqué hace como tres meses al Dr. Polar, cuya carta, me dice el jóven hijo de U., no ha sido recibida.

Deseo que su salud se conserve en el mejor estado, su affmo. amigo y S. S.

Enrique Meiggs.

Lima, Diciembre 25 1870.

Al Sor General

Don Pedro Diez Canseco

Arequipa.

Mi muy distinguido señor y amigo.

Aunque no dudo que el Sor de la Jara habrá.

dirijido á U la invitacion respectiva para el baile, que pienso celebrar en esa ciudad con motivo de la inauguracion oficial del ferro-carril, he creido que es para mí un deber invitar á U. directamente y rogarle que no deje de honrar con su asistencia la espresada reunion.

Permítame U., Sor. General, darle en mi título de amigo y con toda la sincéridad de mi corazon, el parabien por el favor que nos ha dispensado la Providencia de ver felizmente terminada la obra del ferro-carril decretado por U.

Mas tarde cosechará el pais los beneficiosos frutos de esa importante línea; y entónces harán la merecida justicia al *verdadero patriota y al íntegro magistrado*, que, como U., supo aprovecharse del poder que en sus manos depositó la Nacion para dejar implantada la semilla de la prosperidad y del bienestar de la República.

Tengo la honra de suscribirme de U. con la mas profunda consideracion y respeto, su muy verdadero amigo y atento servidor.

Enrique Meiggs.

Y en este hecho, como en todos los de su vida pública, desde el día que se consagró al servicio de la patria, cuidó, siempre, de conformar sus actos a los dictados del honor, cual correspondía a su carácter, educacion y tradiciones de familia.

El general Canseco no dejó el poder para salir al extranjero, con su familia, en viaje de recreo; no vivió en Lima vida de príncipe entre las comodidades, el boato y el brillo de la riqueza; respetuoso a las

leyes, dejó las riendas del gobierno para tomar el arado; abandonó los halagos que le brindara la capital, en cuya sociedad era respetado y querido, para vivir tranquilamente, con la tranquilidad del que ha cumplido su deber republicano, en su suelo natal, al que tantas pruebas dió de cariño y en el que quiso morir, para que sus cenizas reposasen en modesta tumba. (6.)

*
* *

La construcción del camino de fierro fué causa del cambio de puerto; hecho que ha sido tema, muchas veces, para largas discusiones por la prensa, en las que se han alegado diversas razones, unas en favor de Mollendo, y otras de Islay, sin que, en ninguna, se haya hecho mérito, ni recuerdo siquiera, de tantos documentos como los que existen al respecto.

Durante la época virreinal sirvieron de puertos Islay y Quilca, y, algunas veces, también Mollendo. Se han encontrado, en éste, anclas y argollas clavadas en las rocas, lo que demuestra que, en aquel tiempo, se verificaban embarques y desembarques por él. Por la tradición se sabe de los viajes de personas visibles de Arequipa que se embarcaban y desembarcaban por ese puerto. En los días de la guerra de la independencia fueron puertos Quilca e Islay. Establecida la República quedó, definitivamente, como puerto, este último, hasta el año 1871 que se trasladó a Mollendo.

El general Canseco decretó y contrató el ferrocarril, no de Mollendo, sino de Islay o Mejía a

Arequipa. Así consta de los términos del decreto y el contrato. Si se puso de Mejía fué porque los tres ingenieros que intervinieron en los estudios e hicieron los trazos de la vía férrea, señalaron, como el mejor sitio para el puerto, la rada de Mejía. Y no sólo los ingenieros, sino el director general de obras públicas fué de la misma opinión, y todos, después de pronunciarse en favor de Mejía, opinaron por el abandono de Islay. Por esto es que, en la propuesta de Gibson y Pikeriug, del año 1863, para construir el ferrocarril, se dice:— *que una la ciudad de Arequipa con el punto de la costa que sea más conveniente*, pues ya antes se había manifestado, por los ingenieros, la inconveniencia de Islay como puerto; y en la ley del año 1864 se dice:—la construcción del ferrocarril *entre la caleta de Mejía y la ciudad de Arequipa*.

En efecto, dada la ley de 2 de octubre de 1860, por la que se autorizó al poder ejecutivo a fin de que celebrara, a la mayor brevedad posible, la contrata para el ferrocarril entre Islay y Arequipa, el presidente mariscal Castilla nombró a los competentes ingenieros señores Federico Blume y Manuel Mariano Echegaray para que hiciesen los estudios, reconociendo los terrenos entre Islay y Arequipa, del ferrocarril que se proyectaba, presentando el trazo, planos y presupuesto del costo de la obra, y de su explotación, junto con un informe detallado.

Con fecha 25 de enero de 1862 los comisionados presentaron su informe. En el extenso y luminoso documento de los ingenieros Blume y Echegaray, después de demostrar éstos, con razones fundamentales, la conveniencia de Mejía como punto de partida de la línea férrea, en el capítulo

titulado—«*Conveniencia de sustituir al puerto de Islay uno en Mejía*», dicen, al concluir su informe, lo siguiente: «No se crea, por un momento, que aconsejamos el traslado del puerto de Arequipa á Punta Mejía. Nuestro objeto ha sido considerar, imparcialmente, las objeciones y ventajas de la traslación. Sabemos, muy bien, que, en semejantes cuestiones, influyen mucho el egoísmo, la mala fe, las pretenciones y la ignorancia, y que, los partidarios del atraso han de moverse, con actividad, *para conseguir su inmovilidad en un nido sucio, feo é incapaz de perfección, de comodidad ni belleza, indigno, bajo todos aspectos, de ser el primer puerto del sur del Perú.* (se refieren a Islay). Por otra parte, las dudas acerca de la practicabilidad de un puerto en Punta Mejía, se disipan por la experiencia mejor que por razonamientos y demostraciones científicas. Por lo tanto, lo que aconsejamos es, que se dé principio á la obra en Punta Mejía, y, por nuestra parte, nos comprometemos á desembarcar por ahí todos los materiales para el ferrocarril sin riesgo alguno. Si á los cuatro años, tiempo que se necesita para que la línea quede expedita hasta Arequipa, se ha demostrado, por los hechos, que pueden llegar, estarse y salir embarcaciones, y que se puede efectuar el desembarque con ayuda de un muelle provisorio, y que, por otra parte, no hay tercianas, ni mosquitos que maten; *no hay razón para seguir hasta Islay, ni para prenderle fuego á su vez.*»

En el mismo informe dicen: «Pero como las numerosas quebradas, anchas y profundas, aún á inmediación del mar, y en tanto mayor grado cuanto más distantes de él, interrumpen la continuidad de esa especie de meseta, hay que surcarla

en profundas excavaciones para hallarse bastante cerca del fondo de las quebradas al cruzarlas, y evitar así viaductos ó terraplenes caros. Esas excavaciones son de roca granítica; y tanto por esto, como por las quebradas, el trecho de Islay hasta Mollendo será costoso. Habría sido muy aceptable una línea que principiase su ascenso desde Islay, con el objeto de alcanzar la pampa, ó algún otro paraje elevado, y convenientemente situado para la prosecución del trazo. Semejante línea evitaría el rodeo que la nuestra da por Punta Mejía, hasta donde nada se gana en ascenso. Pero ya se ha explicado la impracticabilidad de cruzar las inmensas quebradas de la gran pendiente de la costa, y la necesidad de atenerse hasta Punta Mejía, á poca distancia del mar, donde las ondulaciones del terreno llegan á su mínimo, hasta encontrar oportunidad de principiar el ascenso. Es, además, impracticable el trecho entre Islay y Quilca, á causa del gran número de quebradas profundas que se encuentran en unas doce leguas de costa. A los que sólo observasen la posición de Islay, de Arequipa y del país vecino sobre los mapas, podría ocurrírseles la posibilidad de una línea que se dirigiese desde Islay hacia el norte, hasta llegar á Quilca, en la desembocadura del río Chili, cuyo valle se remontaría hasta llegar á Arequipa. Pero semejante línea no es posible, porque el río corre en el fondo de una quebrada profunda, cuyas paredes parecen cortadas á pique, y forman, en muchos parajes, estrechuras que apenas dejan paso á las aguas en tiempo de avenidas. Algunos han propuesto mudar el puerto á Aranta, á cuatro leguas al sur de Quilca, y creen practicable un ferrocarril entre ese punto y Arequipa. Pero, además de ser Aranta una miserable caleta de pescadores, se tropezaría

con pendientes impracticables si se tratase de ascender desde ahí, sea cual fuese el rumbo que se eligiese.»

En la relación que, de sus viajes de reconocimiento, hacen los ingenieros, dicen esto: «No se necesitaba ser ingeniero para comprender que la quebrada de Guerreros, que es el camino ordinario, *era impracticable.*»

El señor doctor don Mariano Felipe Paz Soldán, director general de obras públicas, cuya competencia e ilustración eran notorias, en su informe pasado al ministerio del ramo, con fecha 8 de febrero de 1862, se pronuncia, también, en favor de la rada de Mejía, basándose, para apoyar su opinión, en el trazo de la línea, así como en el informe hecho por los ingenieros Blume y Echegaray.

En su informe dice el Sr. Paz Soldán, al respecto, lo siguiente: «Muy importante y digna de consideración es la parte del informe (de los ingenieros) que trata de la *conveniencia de sustituir el puerto de Islay con otro que se establecerá en Mejía.* Las razones que aducen los ingenieros son sólidas, muy fundadas, y lo aconseja la economía de tiempo y plata en la construcción, y la prontitud para ir de la costa hasta Arequipa. Son tan fundados todos los argumentos en que se apoya este *cambio de puerto*, que perderían su fuerza si tratara de manifestarlos.» En otro lugar del informe dice, el Sr. Paz Soldán, lo que sigue: «El sitio de Mejía es sano, puede tener la cantidad de agua que se quiera, con muy poco costo, y hay facilidades para formar una población de primer orden: el valle de Tambo, dos ó tres leguas distante, proveerá lo necesario para la subsistencia. En cuanto á la bahía, su fondeadero *es menos ma-*

lo, ó, al menos, no es peor que el de Islay. Es cierto que la bahía no está bien abrigada, pero sucede lo mismo con otras del Perú, y la de Valparaíso, con la notable ventaja, en favor de Mejía, que la costa del Perú no está expuesta á los recios temporales del norte que sufren las costas de Chile. En otro informe, expedido con fecha 20 de abril de 1863, dice, el Sr. Paz Soldán, después de demostrar con números, las economías de dinero en la construcción del ferrocarril, y de tiempo en los viajes, y, por consiguiente, en los fletes y pasajes, lo que sigue: «En cuanto á la ventaja del puerto de Mejía, la mejor contestación será la práctica que den los cuatro años de construcción del camino, en los cuales hay que desembarcar, por Mejía, todos los artículos para el camino, porque será imposible desembarcar, por el puerto de Islay, las pesadas moles de locomotoras y demás maquinaria. Además, no hay duda de que, gastando en mejorar el puerto de Mejía la mitad de lo que costaría el ferrocarril en esos dos puntos, se hará un puerto mejor que el de Islay, y la población será extensa, con otras ventajas ya manifestadas en el informe claro y luminoso de los ingenieros.»

En el mismo sentido, y dando por fácil la construcción de un puerto en Mejía, el ingeniero civil señor don Osvaldo Younghusband, que intervino, también, en los estudios del ferrocarril, en su informe presentado el año de 1864, acompañando el trazo y presupuesto definitivos, con intervención del ingeniero del estado señor Echegaray, y aprobado por una comisión de ingenieros, dice lo que sigue: «No haremos observaciones algunas sobre las ventajas de cambiar el puerto de Islay á Mejía, por no tener argumentos nuevos que adu-

cir. La cuestión ha sido discutida ampliamente, y ventilada en el informe anterior; expresamos, solamente, la opinión decidida en favor de Mejía, que, aunque es rada abierta, lo que no es conveniente en esta costa, *como puerto es infinitamente superior á Islay*. La sonda nos ha dado un resultado muy favorable: la construcción, nada difícil, de un muelle daría una comunicación muy cómoda con tierra: hay un sitio muy conveniente para formar la nueva población, que, plantificada, con regularidad, puede ser hermosa y atractiva, punto el más importante de la costa del sur del Perú. Por otra parte, *Islay tiene inconvenientes graves*, que con sacrificio inmenso de dinero y trabajo se podrán modificar, pero nunca hacer completamente desaparecer.»

La ley de 15 de noviembre de 1864, autorizando, otra vez, al gobierno para hacer el camino de fierro, dice, textualmente: «la construcción de un ferrocarril *entre la caleta de Mejía y la ciudad de Arequipa*.»

En 1868, el gobierno del general Canseco mandó practicar la obra de construcción de la vía férrea *entre Arequipa e Islay o Mejía* (palabras textuales del decreto y el contrato), y en conformidad con los planos y trazo de los ingenieros Blume y Echegaray, que pasaron por el estudio de muchos funcionarios competentes en el espacio de siete años; debiendo el contratista construir un muelle en Mejía, según su compromiso.

Dejó, el general Canseco, el gobierno a su sucesor el señor coronel Balta cuando recién comenzaba a construirse el ferrocarril, en el mes de agosto de ese año.

Estando los trabajos en su principio, el con-

tratista abandonó Mejía, tendió un ramal a Mollendo, y estableció un muelle, con el objeto de desembarcar los materiales que debían llegar de Estados Unidos, no obstante de que, por decreto supremo de 26 de febrero de 1862, se habilitó la caleta de Mejía para el desembarque de todo el material destinado al camino. El gobierno del señor Balta consintió en este hecho, sin hacer observación alguna.

Poco tiempo después, el señor Piérola, como ministro de hacienda del gobierno de Balta, en su Memoria, presentada al congreso de 1870, dice: «El término, en la costa, del ferrocarril de Arequipa, debía ser Mejía, punto que, sin duda, se consideró aparente para puerto, al contratarse la construcción de aquél. La simple observación y la experiencia han demostrado, sin embargo, que este era un evidente error. En tal supuesto, sólo quedaba que elegir entre Mollendo, *puerto empleado por el constructor de la línea férrea para el servicio de la construcción* é Islay, actual asiento de la aduana. Más, este puerto, conforme á los estudios practicados, *no es preferible al anterior*, y exigiría una considerable proyección del ferrocarril, con un costo de construcción de cuatro millones de soles, y el enorme gasto permanente de tal aumento en el tráfico de la vía, y su conservación. *Hay, pues, necesidad de clausurar Islay, trasladando la aduana y puerto á Mollendo*, si bien en éste será igualmente necesario practicar obras de abrigo para el desembarco, y aumentar su dotación de agua potable; considerables mejoras que el gobierno ha previsto, y que será forzoso llevar á cabo.»

Cuando la línea férrea estaba concluída, y en

los días de su inauguración, el mismo gobierno del señor Balta expidió dos decretos, en Arequipa, clausurando el puerto de Islay, y sustituyéndolo con el de Mollendo, para la importación de mercaderías, con cuyo objeto debían dirigirse a éste y no a aquél los buques que las conducían.

Estos decretos motivaron un pedido del síndico de la municipalidad de Islay, solicitando, del gobierno, la concesión de terrenos en Mollendo para los habitantes de aquel puerto.

Esta es la historia del puerto de Mollendo, que ha sido causa de tantas críticas, por los inconvenientes que tiene, al que, creyeron, lo había señalado como tal. Por ella se verá cual fué el origen de su establecimiento, y quien lo estableció. En materia de obras públicas, y, en especial, de ferrocarriles y puertos, los gobiernos no pueden hacer indicaciones a los técnicos, pues semejante proceder sería insensato; tienen que sujetarse a lo que éstos hagan, según su ciencia; se dijo, por los profesores, que el sitio para puerto era la rada de Mejía, que debía abandonarse Islay, y aún *prenderle fuego!!*, y tuvo que seguirse ese dictamen, al contratar la obra del camino de fierro a Arequipa. Sin embargo, el gobierno del general Canseco no abandonó tampoco Islay, pues en el decreto y contrato se considera siempre este puerto. (7.)



Al verificarse la construcción de la vía férrea se introdujo una modificación en el trazo, en la parte próxima a la entrada de la ciudad.

Según ese trazo, de Blume y Echegaray, la línea férrea, al acercarse a Arequipa, tenía esta dirección: de Uchumayo, atravesando la pampa, pasaba por el pueblo de Tio, cortaba el callejón de «Loreto», para terminar atrás de la alameda de la otra banda del río, en donde se haría la estación principal. Así está en aquel trazo, que fué estudiado por el lapso de siete años, pasando por el examen de los funcionarios llamados a informar..

Estaban los trabajos muy avanzados, cuando los ingenieros encargados de la ejecución de la obra, al servicio del contratista, introdujeron una modificación en esa parte de la línea. La modificación fué esta: de Uchumayo a Congata, y de este punto, pasando por el cerro denominado «La Laja», al Posterrío, Tingo Grande y Tingo Chico, para terminar en el sitio que queda atrás del destruído templo de San Camilo y que se cambió con el de la estación actual. Entre otras razones, alegaban, los ingenieros, la de haber menos gradiente por esta parte que por la pampa de Huaranguillo.

El gobierno del señor coronel Balta nombró una comisión para que inspeccionase los trabajos, dando cuenta al ministerio del ramo. La comisión dijo que los trabajos estaban hechos con sujeción al contrato, y, en cuanto a la modificación en el trazo, la aceptó por creerla conveniente.

Con este motivo, dicho gobierno del señor Balta, aprobó los procedimientos, tanto de los ingenieros, como de la comisión, expidiendo, en Chorrillos, un decreto supremo, con fecha 23 de abril de 1870, por el que se dispone que el ferrocarril, al entrar a la ciudad, pase por Congata, La Laja, Tingo Grande y Tingo Chico.

Si la vía férrea no pasa por el centro mismo

del distrito de Tiabaya, es porque así lo dispusieron los ingenieros que hicieron el trazo del ferrocarril, los ingenieros encargados de la ejecución de la obra, la comisión nombrada para inspeccionar los trabajos, y el citado gobierno que aprobó los procedimientos de todos, mandando que la línea pasase por los sitios indicados. (8.)

* * *

Pasaron algunos años de la inauguración del ferrocarril, y se creyó, al observarse la decadencia de la agricultura, que la línea férrea había sido perjudicial para Arequipa, pues acabada la arriería, tuvo, en concepto de algunos, que ser la supresión de esta industria la causa de tal decadencia.

De la inauguración del ferrocarril a la guerra nacional con Chile transcurrieron nueve años, durante los cuales la agricultura, sin arriería, no estaba en mala situación, a pesar de la aguda crisis económica y monetaria de entonces.

Después de los primeros años que siguieron al tratado de paz, y terminada la guerra civil que siguió a la nacional, se notó que esa industria se levantaba, aunque lentamente, habiendo tenido épocas de hallarse en muy buenas condiciones, no obstante de que ya no hay arriería. Bien se comprende que fué la fatídica contienda internacional la causa de la decadencia de la agricultura, como lo fué de todas las industrias, y del malestar general del país en todo orden.

El ferrocarril suprimió la arriería; pero, en cambio, ha dado ocupación a centenares de brazos.

El presupuesto sólo de la maestranza y oficinas de la estación principal de Arequipa hace circular, mensualmente, una cantidad que, tal vez, sea mayor que la que dejaba la arriería. Lo que se perdió por un lado se ganó por otro.

Precisamente, la construcción de líneas férreas es uno de los medios más poderosos y eficaces para impulsar la agricultura. Hoy mismo nuestra región de la costa no sería, en el consumo del trigo y de la harina, tributaria de California, Chile y Australia, si pudiera llevarse a ella este cereal, que, en abundancia prodigiosa, puede producirse en la de la sierra, porque la falta de buenos caminos, y lo elevado de los fletes, por esa misma causa, hacen difícil el transporte de este producto al litoral. Cuando los ferrocarriles de penetración extiendan sus ramales a los valles interandinos, a los centros agrícolas, que existen entre las cadenas de los Andes, entonces será una realidad el proyecto que, actualmente, preocupa a los gobiernos y a los industriales en este orden, llevando a la costa el trigo de la sierra; lo que influirá en el desarrollo de la agricultura en las provincias del interior.

Al presente se observa que, cuando las cosechas son malas en la sierra, se llevan los productos de la agricultura de Arequipa a aquella región, lo que influye en el alza del precio de esos productos, mejorando la industria agrícola de nuestra provincia. Esto no sucedería sino tuviéramos líneas férreas que facilitan la exportación de los artículos que se consumen en el interior.

Si por no acabar con las arrierías no han de construirse caminos de fierro, debemos, entonces, renunciar al progreso y quedar estacionarios. Con

semejante modo de pensar, la humanidad no habría dado un paso en la senda de su engrandecimiento, e inútiles hubieran sido los esfuerzos de sus grandes sabios para hacer aquellos maravillosos descubrimientos que hoy nos asombran, especialmente en los medios de comunicación entre los hombres.

Lejos, pues, de haber perjudicado a Arequipa la línea férrea, le ha dado notable importancia en el Perú y en el continente americano. Las muchas mejoras locales que se han hecho desde la implantación de la línea; las nuevas empresas que se han formado; el establecimiento, en la ciudad, de todas las comodidades y adelantos modernos; y, en el orden social, el desarrollo de las ideas, y la cultura en las costumbres, le han dado un puesto de consideración, haciéndola conocer, por esto, y por la facilidad con que es visitada, aún más de lo que era antes, no obstante el prestigio que sus hombres ilustres le dieron. Sin la vía férrea, Arequipa sería un rincón del mundo rezagado en la corriente del progreso que arrastra a todos los pueblos. Con los escombros del cataclismo del 68, levantados por jornaleros que se trajeron de los que se ocupaban en la construcción del ferrocarril, se hallaría, todavía, en lamentable estado de atraso.

Y ese adelanto que hoy se advierte en la ciudad, se extiende a los departamentos del sur, y a la vecina república. El aumento considerable del tráfico entre los pueblos; el incremento del comercio, y la explotación de las riquezas que el Perú guarda en sus montañas meridionales, que hoy se nota, y que irá en aumento, teniendo estos hechos como base el establecimiento de la línea férrea de Arequipa, hacen pensar en la realidad de los pronó-

ticos de Bolívar cuando decretaba la construcción de caminos de ruedas.

El camino de fierro de Arequipa fué el principio de los ferrocarriles de penetración a la cordillera y montaña que ya se han hecho y siguen construyéndose, y que serán de gran trascendencia para el porvenir de la República, en el orden económico, social, político y militar, produciendo, en el Perú, una notable evolución por el acercamiento de los pueblos, la fácil exportación de las riquezas que encierra el territorio, la conexión con el gran ferrocarril panamericano, y la rápida movilización de los ejércitos en caso de guerra.

La implantación del ferrocarril, como consecuencia de la revolución de 1867, marca una época en la historia de Arequipa, pues tal acontecimiento abrió una nueva era en su existencia, y en su marcha hacia el progreso.

Se ha dicho siempre que del ferrocarril de Arequipa, y de las demás líneas férreas, no obtiene el estado ninguna utilidad, y que el país tampoco aprovecha nada, no obstante de que es visible la influencia que tienen esos caminos en el adelanto de los pueblos. El dinero que queda en circulación por los sueldos y jornales de empleados y obreros, es poco en comparación de las fuertes sumas que, por utilidades, se remiten al directorio de la Peruvian Corporation a Londres; pero debe tenerse en consideración que si esto sucede, no es porque dichos caminos de fierro sean inútiles e improductivos, sino por el contrato sobre cancelación de la deuda externa, en virtud del que se pagó a los acreedores que tenía la nación con el usufructo de los ferrocarriles, por los intereses de los empréstitos de 1869, 70, y 72, para la construc-

ción de los mismos, que se dejaron de pagar. Si los gobiernos hubieran podido ser puntuales en atender al servicio de estos compromisos, hoy estaría el estado percibiendo las ganancias de esas vías férreas. A este respecto hay que advertir, ahora, que, para el ferrocarril de la costa a Arequipa, no se contrató empréstito comprometiendo el crédito de la nación. Dicha línea produjo un regular interés sobre el capital invertido.

Pero esos ferrocarriles volverán a su dueño, porque esa es la aspiración de los gobiernos y los pueblos, y en ese sentido trabajarán, eficazmente, los inteligentes y distinguidos ingenieros que forman el Congreso de Ferrocarriles del Perú, que se instalará próximamente para solemnizar el Centenario de la Independencia Nacional.

Entonces, y dado el incremento que adquirirán las industrias más tarde, y el desarrollo de los elementos de vida y prosperidad que tiene el país, esos caminos le producirán mayores sumas que las que se invirtieron en construirlos. Se ha trabajado no sólo para el presente sino también para el porvenir.

NOTAS

(1.) En otros países se han recordado fechas iguales a las que motiva este folleto, por lo que ellas significan, por el esfuerzo hecho en los pueblos al poner en práctica los modernos y asombrosos descubrimientos que han influido en el adelanto y bienestar social, y por los resultados en el porvenir.

En Inglaterra se ha celebrado el centenario de la implantación, en el mundo, del primer ferrocarril.

En Francia se solemnizó el cincuentenario, en 1907, de la fundación de la compañía ferroviaria—«París-Lyón-Mediterráneo».

Azorín (*), ameno escritor español, en un artículo titulado—«Andanzas y lecturas—Maneras de viajar», después de hablar, detenidamente, del modo como viajaban los hombres en los tiempos pasados, y de las diferentes clases de vehículos que usaban, dice: «Los ferrocarriles nos esperan; y lo malo es que ya no disponemos de espacio para hablar de ellos. En 1907 se cumplió el cincuentenario de la fundación de la importantísima compañía ferroviaria—«París-Lyón-Mediterráneo.» Con tal motivo, el consejo de administración de dicha compañía, decidió publicar un libro en que se celebrasen los fastos y vicisitudes de ese gran ferrocarril. Tenemos, también, sobre la mesa, un ejemplar de ese libro; libro que es una preciosa joya de las artes gráficas.»

«Se reproducen en él litografías, estampas, caricaturas, retratos, todo, en fin, lo que se relaciona con

(*) Martínez Ruiz.

la indicada compañía. Se titula—«Hommes et choses du P. L. M.»

«En ese libro se encuentra cuanto se pueda desear sobre el génesis y desenvolvimiento de uno de los más trascendentales inventos modernos. El autor de estas líneas ha escrito bastante sobre tal tema.»

«En su libro «Castilla» hay un capítulo dedicado a los ferrocarriles. Los ferrocarriles pueden ser considerados como la piedra de toque de la credulidad y la incredulidad humana. En el parlamento inglés, cuando Stephenson propuso la construcción del ferrocarril de Manchester a Liverpool, hubo un empeñadísimo debate que duró tres meses.»

«El argumento capital que se hacía al nuevo invento era el de que las ruedas no podrían avanzar sobre los rieles, porque resbalarían. En Francia, hombres de la altura de Thiers, consideraban como un juguete los ferrocarriles, y decían que era imposible el que se propagasen, porque era una locura pensar en el hierro que habría de necesitarse para construir los rieles.»

(2.) «Historia del Ferrocarril de Arequipa.»—Páginas 6, 10, 11, 13, 14 y 15.

(3.) El Excmo. Sr. Dr. Dn. Juan de la Cruz Benavente, Ministro Plenipotenciario de Bolivia, Decano del Cuerpo Diplomático y padrino del ferrocarril, en su importante discurso pronunciado el día 28 de diciembre de 1870, en Mollendo, con motivo de la ceremonia de la bendición de las locomotoras, al comenzar en este puerto, las fiestas de la inauguración de la línea, dijo: «.....El honorable señor General D. Pedro Diez Canseco, Presidente decidido y patriota, contrató la obra, y otro Presidente, el Excmo. señor Coronel D. José Balta, lleno de fe y constancia, y que viene hoy á alcanzar la gloria de colocar el último riel, la protegió con eficacia, teniendo ambos la fortuna de haber encontrado, para realizarla, al empresario más generoso y audaz que ha pisado la América del Sur. Con

él la obra está concluída antes de tres años, y la línea quedará expedita desde el 1.º de Enero para el tráfico público!»

«El caballero Enrique Meiggs, ese coloso de la fortuna y del crédito, ese empresario *sin miedo*, ese obrero que *no conoce imposible*, es el nuevo Atlante que ha puesto á Arequipa cerca de las orillas del mar, como puso ayer á Santiago cerca de Valparaíso, como pondrá mañana á Puno, al Cuzco, á la Oroya, y quizás hasta Potosí y mi querida Sucre, cerca de las rompientes del Pacífico.»

«Cahuintala inmortaliza su nombre, señores. La vía por sobre esos cerros de peña que vais á recorrer, con rapidez y comodidad, es el trabajo más valiente entre todos los ferrocarriles del mundo. Baste decir que la pólvora que se gastó para penetrar en su seno de granito, vale *cuatrocientos mil soles*, y que la línea, en esta parte que sólo mide *tres y media millas*, cuesta *tres millones de fuertes*. La sección de Huasamayo es otra valiente obra que no cuesta menos. Puedo consagrar ambas á la atención de la posteridad!»

«Honor y gratitud, señores, para los magistrados que han sabido utilizar en la empresa los recursos de este país opulento! Honor y gratitud para el valeroso empresario que la ha realizado, y para sus hábiles ingenieros!»

«Después de este homenaje de merecida justicia, que la historia perpetuará en sus páginas, cuando mencione la oportunidad de esta línea férrea, que anuncia el progreso del ilustre pueblo del Misti, hagamos votos, señores, porque sus desgracias se olviden para siempre, y porque la bendición de Dios, que abre el ferrocarril de Mollendo, descienda siempre, en el Perú, sobre cada empresa y sobre cada hombre, para que así la noble patria de los incas se levante hasta la altura de sus destinos!» (*)

En la descripción del camino de fierro, y narración del viaje que hicieron, de Mollendo a Arequipa, el día 29 de diciembre de 1870, el Presidente de la República

(*) "Historia del Ferrocarril de Arequipa".—Páginas 187, 188 y 189.

y su familia, los Ministros de Estado, el Cuerpo Diplomático, los Obispos de Arequipa y Puno, muchos particulares y varias familias que vinieron de Lima para asistir a la inauguración de la línea, se leen estos interesantes acápites que dan una idea de la magnitud de la obra.

«..... Bien valía la pena sufrir las incomodidades del carbón lanzado de la chimenea, del viento y á ocasiones del polvo mismo, para admirar de cerca los esfuerzos colosales de la ingeniería, con el objeto de sobreponerse á la continuada dificultad que, por todas partes, le presenta el ascenso; siendo entendido que, para encontrar el paso á la ruta, conservando el nivel, y sin abrir ni un solo socabón, se han practicado cortes de primera magnitud, banqueos extraordinarios, rellenos y otros trabajos, cuya sola vista demuestra con cuánta conciencia se ha procedido para llevar á cabo una obra que puede calificarse de romanos, por usar la frase común, aún cuando la realidad de hoy deje muy atrás el recuerdo que tal frase evoca en capítulo de trabajos monumentales.

«Verse envuelto—escribía á «El Nacional» su correspondiente—en una serie de montañas, á donde se ascendía más y más con prodigiosa rapidez. Ver cortado el granito de esos cerros en distancias incalculables para dar paso á la locomotora. Ver interrumpido el silencio y la soledad de aquellas alturas por el poderoso ruido del silbato y los ¡hurras! que se levantaban de mil gargantas. Ver bajo nuestras plantas las vírgenes pendientes de los cerros que la atrevida mano del hombre había destrozado. Todo esto conmovía, entusiasmaba, arrebatava. Indescriptible es lo que se ha visto. La lengua humana no tiene palabras con que revelar las emociones que se han experimentado.»

.....

«En el sitio llamado Posco no encuentra uno palabras para pintar el laberinto de curvas que, encimándose una tras otra por las faldas de las montañas, puede decirse que llevan el camino de torre en torre ó de atalaya en atalaya, cambiando de esta base á la otra, buscando rodeos extensos, brincando que-

bradas cuyos rellenos suceden á cortes atrevidos, pegándose á los estribos más empinados, raspando el terreno lateral, robándole el paso á los cerros, disputando sin cesar con los obstáculos, allanando aquí una colina para formar, un poco más allá, el terraplén, horadando túneles pequeños por donde arrojar el material sobrante, y valiéndose de cuantos recursos y arbitrios se conocen, á fin de conseguir el paso que las montañas han disputado palmo á palmo, atrincherándose más lejos cada y cuando el genio del hombre vencía los semi-imposibles con que más cerca se había querido paralizar su marcha hacia adelante. Nada ha detenido á la ciencia »

«Las barrancas, abiertas á fuerza de pólvora y cortadas á pico en la roca granítica, se suceden sin interrupción, formando gargantas y desfiladeros, cuyo número, solamente con el plano de los trabajos á la vista, pudiera computarse exactamente, y dejando, por consiguiente, el piso más adecuado que pudiera desearse en cuanto á la solidez y duración del camino, que subsistirá por siglos, mientras los hombres tengan el cuidado de renovar los rieles y durmientes que se gastan con el uso.»

«Es, por otra parte, digno de admiración—dice el Sr. Larrabure y Unanue—el trabajo que se ha hecho en las lomas de Cahuintala, particularmente el de los cortes de piedra, algunos de los cuales tienen hasta ochenta pies de altura próximamente. Respecto á las quebradas, no habiendo fuertes lluvias, no ha sido necesario construir viaductos de fierro y madera, como se hizo en el ferrocarril de Valparaiso á Santiago, y como se hará, probablemente, en los de Puno y la Oroya, sino que se han formado grandes terraplenes con las piedras de los mismos cortes. En esta parte del camino, que tiene tres y media millas, se ha gastado cerca de tres millones de pesos; principiaron los trabajos el 5 de abril de 1869 y terminaron en el mismo mes del presente año; pero todavía hay constantemente operarios rectificando la línea. En los cortes se han empleado 19.000 barriles de pólvora: á una sola mina, que fué encendida el 19 de mayo de 1869, se introdujeron

ciento doce quintales de pólvora, ó sea, 11.200 libras. ¡Cálculése el efecto que produciría la explosión!»

«Sea como fuere, los que han llevado á cabo una obra semejante, venciendo á la naturaleza en unos lugares que no ofrecen recurso alguno, y donde muchas veces falta hasta el agua, son dignos del aprecio general.»

«El Superintendente del camino Mr. Joseph B. Hill, que, por obsequio al Presidente, dirigía personalmente el convoy, y que con la mejor voluntad daba cuantos informes se le pedían, dijo que en todo el camino se gastaron 110.000 barriles ó 2'750.000 libras de pólvora, cuyo importe fué de 440.000 soles. La mina más grande que se voló llevaba un relleno de 200 barriles ó sean 50.000 libras. Una montaña entera caía desgajada al efecto de la explosión, que se producía en una cámara transversal sobre la base, en la que se penetraba por un pozo vertical.»

«Seis mil hombres trabajaban á un mismo tiempo, y el Sr. Meiggs hizo venir hasta diez mil emigrados chilenos y bolivianos.»

«¡Cuánta ciencia de administración y talento de gobierno se necesita para manejar ese ejército de hombres y hacerlos trabajar en orden, con provecho y sin necesidad de coacción!»

«¡Cuánto apoyo era preciso de parte del Gobierno, cuánto incesante afán para que, por ningún motivo, se paralizase obra tan colosal!»

«Mr. Hill dice que los trabajos se empezaron el 27 de mayo de 1868. Concluidos estaban el 24 de diciembre de 1870.»

«Porque, en verdad, puede decirse que ni en los Estados Unidos, ni en Europa, hay caminos que puedan compararse con el que vamos pasando, y que tuvieron sobrada razón los ingenieros Blume y Echegaray cuando, desde su primer reconocimiento del terreno, y al solo contemplar, en su imaginación, la obra colosal cuyo estudio se les recomendaba, no vacilaron en colocar el proyecto entre los «más atrevidos de su clase», porque como también afirman, «el aspecto general del país no puede menos de arredrar á los que sólo han transitado por las rutas conocidas.» En otro lugar di-

cen, aquellos ingenieros, que el ferrocarril sería (como lo es) «poco común, notable y extraordinario.»

«Puedo asegurar, con las palabras del mismo Meiggs, que no hay, hasta el día, ningún camino comparable con el que nos llena de asombro.»

«Sin embargo, está hecho. Los ingenieros citados dijeron, en 1862, que procedían «con el entusiasmo que inspira *el presentimiento de una gran verdad.*»

«El presentimiento se ha realizado, y ¡cuán brillantemente realizado!»

«Pero no olvidemos el camino mismo por las reflexiones que inspira. De trecho en trecho se encuentran paredes de piedra seca, que, por su sola apariencia, se diría que han servido de cercado para animales. Animales han sido, pero racionales y meritisimos.»

«El presbítero D. Agustín Clemente Uría, capellán de la empresa y locamente entusiasta por ella, la conoce en todos sus más pequeños detalles, y nos explica lo que no sabemos.»

«Aquellos como corrales ó cercados son los pueblos desiertos hoy, pero que han servido para los trabajadores, á cuyo esfuerzo material debe tanto la obra. Allí estaba el caserío, más allá el hospital, en aquella cima se ve el cementerio. Grande fué el tributo (2.000 hombres) que pagó á la muerte aquella población nómada, que avanzaba lentamente, allanando el alto muro para franquear el paso á la locomotora. Véanse las veredas por donde transitaba la gente para ir y venir del trabajo, buscar agua, acopiar leña y llenar las necesidades de la vida. Restos de carretillas, mangos de azadones, retazos de ropa, pedazos de papel, alguna caja, cuyo sello, aún intacto, dice que sirvió para transportar el dinero de la paga semanal; un sombrero sin copa, un caldero enmohecido, mil señales de que en aquellos sitios, desiertos ahora, habitó, no ha mucho, una población numerosa, cuentan la historia de esa peregrinación fructuosísima, cuyos lances no pasarán jamás olvidados en los públicos anales.....

.....

«Las 45 millas de pampa se hallan, para el viaje-ro, divididas por la parada que se hace en la estación

con el objeto de proveer de agua y carbón á la máquina. Ambos elementos de vida, para el *caballo de hierro*, son hasta allí trasportados en carros especiales que tienen tanques expresamente hechos para llevar el agua, y sin cuyo auxilio no se comprende cómo pudiera haberse abastecido á los trabajadores del camino. Días hubo, y muchos, en que el agua costó á la empresa cien soles, porque no había todavía medios de llevarla que costasen poco, y es un hecho que aquella pobre gente pasó hasta dos meses sin lavarse la cara, mientras no se pudo acarrear más agua que la necesaria para beber y cocinar.....

.....

«Al salir de la estación Mr. Hill recordó y señaló el sitio en que accidentalmente volaron 250 barriles de pólvora, despedazando un tren, y matando á dos trabajadores que se hallaban cerca. Este fué el desastre de mayor consideración ocurrido en la obra, si bien no el menos sensible, pues todavía se lamenta la triste suerte del ingeniero Sothers, quien se desbarrancó por un precipicio de mil pies de altura cerca de Corralones. Su tumba, rodeada de una sencilla cerca, llama sobremanera la atención al pasar por el desierto.».....

.....

«En efecto, desde que, abandonando la arenosa ruta de la pampa, se mete el convoy por las ásperas breñas que Blume y Echegaray quisieron horadar con un túnel para llegar á la orilla del río Chili y salvarlo con un puente, empieza uno á ver el efecto de los esfuerzos de la ingeniería para vencer obstáculos que, por todas partes, le presenta el granito, base de las montañas. Sobre sus estribos va el camino buscando paso por cortes abiertos en piedra viva, y enlazados entre sí á favor de terraplenes considerables, para los que ha servido la piedra descuajada de los cortes. La comisión inspectora dice que hay terraplenes de ochenta y cuatro pies de altura, y sino son muchos, los menos altos abundan bastante para hacer ver que esta parte del camino es la que mayores empeños ha requerido.

Mr. Hill se contentó con decir, sencillamente, que aquí el trabajo había sido *más duro*.....

«Al atravesar la montaña no se tiene ocasión de ver sino la grandeza á que pueden alcanzar las fuerzas humanas, encaminadas por la mano de la ciencia, cuando se enseñorea para dominar la creación bruta, sin darle tregua ni respiro, inexorable y omnipotente hasta donde es dado á la pequeñez comparativa de la humana inteligencia

«Extática se queda ante el espectáculo producido por su afán en una sucesión, al parecer sin término, de curvas labradas en el peñazco, que se vuelven y forman herraduras de «mplísimo radio, ora hacen retroceder el camino desandando largas distancias para encontrar el paso, ora circunvalando la alta y extensa colina, cuya horadación habría costado demasiado; ya pasando á la orilla de la profunda barranca, cortada á pico, y á cuyo fondo se ve correr el río Chili como un arroyo de comedia, como delgada cinta de plata, perdida en el cajón que forman sus dos márgenes perpendiculares. Los *quiscos* ó cactus asoman, de cuando en cuando, la cabeza por entre peñones, acaso para hacer promesas de futura vegetación á los siglos venideros, puesto que al presente le ha tocado la peña estéril que forma la espina dorsal de la tierra, y cuya impenetrabilidad ha puesto á prueba, no diré dura, que sería poco, á prueba inquebrantable la maestría del hombre, que le ha arrancado jirones y los ha empatado unos á otros, para echar por encima los rieles conductores, en que el tráfico material é inmaterial desarrollará esplendorosa la dicha de los pueblos.»

«Si Cahuintala absorbe la imaginación, Huasamayo la anonada, por más que el Superintendente de la obra se limite á decir, tan sólo, que el último ha sido *más duro*. (*)

(*) "Historia del Ferrocarril de Arequipa".—Páginas 201 202-205 206-207-208-210 217-212 y 223.

(4.) El ingeniero Bernard estimó el costo del ferrocarril en 50'000.000 de soles. El ingeniero Youngusband en 17'929.924 soles 32 centavos. Los ingenieros Blume y Echegaray en 8'136.511 soles. Pero debe advertirse que tal cálculo se hizo en 1861, siete años antes del contrato para la ejecución de la obra, tiempo en el que aumentaría, sin duda, el precio de los artículos de la industria metalúrgica, tanto más cuanto que, la guerra civil de los Estados Unidos debió influir en ese aumento. Además, el presupuesto definitivo de Youngusband tiene la fecha de 1864, hecho después del de Blume y Echegaray, y sobre la base del trazo de éstos, y con intervención del mismo Echegaray, y aprobación de los ingenieros, y esa suma es mucho mayor que aquella por la que se contrató el camino de fierro.

(5) Por cuestiones con los indios de Huancané, el general Antezana invadió la provincia, siendo dictador de Bolivia el general Melgarejo. Se temió un conflicto armado; pero los reclamos diplomáticos fueron atendidos, y las cuestiones arregladas satisfactoriamente, dando el gobierno boliviano las más amplias reparaciones.

Entonces los países vecinos y Chile respetaban al Perú, porque mantenía el poder naval que le dieron los tan criticados gobiernos militares, al seguir la sabia política del egregio mariscal Castilla, quien, entre los muchos hechos notables de su vida, tiene el de haber protegido y aumentado la marina de guerra, dando al Perú la supremacía en el Pacífico, poder y respetabilidad en el exterior.

(6.) Retirado a la vida privada se dedicó, en Arequipa, a los trabajos agrícolas hasta el día de su muerte. Sólo el 79, cuando el clarín de la guerra resonó en todos los ámbitos del territorio, dejó su retiro para ofrecer presuroso, y con instancia, sus servicios a la patria, sobreponiéndose al intenso dolor que le causara el fallecimiento de su esposa, la respetable matrona

señora Francisca Vargas, acaecido en aquellos días. No es del caso, explicar, ahora, porqué no tuvo en el ejército el puesto que le correspondía, pues la política influyó en ello. No obstante, permaneció en la capital, asistiendo, como simple soldado, a las batallas del 13 y 15 de Enero de 1881, cuando el ejército chileno se presentó en las puertas de Lima.

En 1863 entrega el mando al primer vicepresidente general Pezet, reconociendo el derecho de éste. (1.)

En 1865 rehusa la dictadura, por respeto a las instituciones y temor de la responsabilidad, después de haber hecho triunfar la causa restauradora del honor nacional, con motivo del tratado Vivanco-Pareja, a consecuencia de la toma de las islas de Chíncha por la escuadra de Isabel II; hecho que no puede atribuirse a la noble nación española, sino a los políticos que formaban los consejos de la reina. Durante la revolución contra el gobierno que firmó aquel tratado, que las voluntades, acaba con los gérmenes de la anarquía que ya se presentaban, da unidad al movimiento revolucionario, conduce el ejército a la costa, y asalta la capital por medio de una hábil y atrevida maniobra que dejó burlado al ejército contrario. (2.)

En 1868 no quiere aceptar el plebiscito, del que ya se hablaba, para que continuase en el mando, y convoca a elecciones de presidente, vicepresidentes y representantes a congreso, dejando libres a los pueblos, de tal modo que fué práctico, entonces, la única vez, el gran principio democrático de la libertad del sufragio. (3.)

Un caudillo que, en dos revoluciones, no quiere aprovechar del éxito alcanzado, para imponerse y gobernar por mucho tiempo, y que deja el poder a raíz de los triunfos populares, disgustando a amigos y partidarios, es un hecho que, tal vez, no tenga precedente en la historia nacional.

(1.) **Primer Gobierno de Canseco.**—Cuando acaeció la muerte de San Román, el primer Vice-presidente se hallaba en Europa, y el segundo en Arequipa. Este último era el General D. Pedro Diez Canseco, el cual vino á Lima á encargarse del mando supremo el 10 de Abril de 1863. Su administración no duró sino cuatro

meses mientras vino el General Pezet de Europa; pero en este corto tiempo procuró conservar la paz en el exterior y desenvolver en el interior todos los intereses, estimulando el progreso material. El 2 de Agosto llegó el General Pezet, y pocos días después se hizo cargo del Poder Ejecutivo.

Agustín de la Rosa Toro ("Historia del Perú".)

En "El Liberal", periódico que se editaba en la capital, número correspondiente al día 6 de Julio de 1867, se lee lo siguiente: "Corto fué el período de su mando transitorio el año 63, pero de muy grata memoria para los pueblos, pues durante él fué positivo y real el respeto á la ley, á las garantías de los ciudadanos, y la pura y económica administración de los caudales públicos. El puso el cumplimiento á la ley del Presupuesto, y se guardó con tanta escrupulosidad que para la aplicación del más pequeño gasto á la partida de extraordinarios, se reunía Consejo de Ministros y se votaba á mayoría.....Por último, cuando el que debía encargarse del mando supremo estaba fuera del territorio de la República, no conspiró contra él ni preparó el campo para manojos posteriores, ni le tendió redes seduciendo al ejército, ni obró deslealmente antes ni después con el designado por la Constitución.

(2) Los jefes del ejército, después de la toma de Lima, suscribieron 25 actas invitando al general Canseco para que asumiese el poder dictatorial, y, en caso de negativa de éste, recayese en el coronel Prado; pero tal ofrecimiento no fué aceptado, pues el general Canseco, al asumir el poder discrecional y omnímodo, hubiera traicionado su conciencia, y la confianza que en él fué depositada por los pueblos, cuando lo llamaron, como designado por la constitución, con motivo de que se había declarado vacante la presidencia, separando del poder al que la ejercía, por el tratado Vivanco-Paroja, que afectaba el honor nacional; manifestando, dichos pueblos, su deseo de que continuase el régimen legal. Así consta del acta de Arequipa y demás ciudades de la República.

En el párrafo noveno de la proclama que lanzó el coronel Mariano I. Prado, al asumir el mando el 28 de Noviembre de 1865, dice: "En las actas del ejército se ha invocado al general Canseco para que acepte los poderes omnímodos que se confieren al nuevo gobierno, y en caso de no prestarse a ello, he sido designado yo para realizar la voluntad nacional. La excusa del general Canseco me ha puesto en la necesidad de asumir el mando." [Copia tomada de "El Comercio" del año 1865, el día martes 28 de noviembre.]

(1) En el archivo que dejó el general Canseco existen numerosas cartas que le dirigieron de las ciudades y pueblos del centro, sur y norte de la República, así como las que le escribieron los principales personajes del movimiento político del año 1865, que manifiestan el unánime llamamiento que le hizo la nación para que se encargase del gobierno, poniéndose a la cabeza de la revolución, como el designado por la ley, siguiendo los principios proclamados en las actas populares; la satisfacción general que produjo la noticia de que había asumido, en Ayacucho, el ejercicio de la autoridad suprema, y la dirección de la campaña; y el júbilo por haber triunfado la justa causa de los pueblos con la ocupación de la capital el

6 de Noviembre de 1865; hecho por el que fué ardientemente felicitado, como consta de esos documentos históricos, en los que se le dice que, por su valioso concurso y prestigio, y por la fuerza de la legalidad se había conseguido el más brillante éxito.▲

Como no es posible insertar las quinientas cartas que se ocupan, en este sentido, de tales sucesos, ni siquiera algunas de las principales de los actores en la revolución, entre las que hay varias del señor general Prado, pues habría que incluirlas todas, por ser importantes, resultando esta nota en extremo larga; habrá que citar, al menos, lo que dice un gran escritor, honra y gloria de la literatura castellana, precisamente un español.

"La revolución que estaba en manos torpes ha pasado a las del General Canseco, Vicepresidente de la República....."

"No tiene explicación la conducta de Pezet, que, dueño de excelentes posiciones, primero en Lurin, después en Bella Vista, dió media vuelta á la izquierda, y acudió á embarcarse en una corbeta inglesa. En tanto, Canseco daba media vuelta á la derecha y caía sobre Lima, donde hubo de luchar con dos militares tercios que sabían su obligación: era uno el Ministro Gómez Sánchez, y otro el Coronel Sevilla. Pero al fin, la fuerza y el número imperaron. Que dó Canseco dueño de Lima con el nombre de libertador, entre el delirio y espasmos patrióticos de la muchedumbre....."

B. Pérez Galdós ["La vuelta al Mundo en la Numancia"]

Iniciada la revolución en Arequipa, el día 28 de Febrero de 1865, y estando después el coronel Prado en Puno, expide un decreto, con fecha 25 de abril de ese año, asumiendo el mando supremo de la República; decreto que motivó la protesta de aquel departamento, por medio del prefecto, en la nota que se le dirigió al general Canseco felicitándole por haber dado a la revolución un impulso con su presencia en Ayacucho, y concluyendo por reconocer la autoridad del Vicepresidente. La protesta se reservó por no complicar y hacer más comprometida y grave la situación, y no dar un triunfo al gobierno de Lima.

Cuando en el norte se tuvo conocimiento del decreto aludido, se formó una Junta Superior de Gobierno, el día 10 de mayo de 1865, compuesta de los caudillos de esos departamentos, señores Balta, Noya, Echeandía y Bicytes, para regir los destinos de esa parte de la República, mientras se organizaba el gobierno de la revolución, es decir, el del 29 Vicepresidente, quedando, de este modo, completamente desconocida la autoridad suprema que asumió el coronel Prado. El coronel Balta dice, en su manifiesto, publicado después en Chile, que nunca obedeció ninguna orden del coronel Prado.

En Arequipa, el señor coronel Domingo Gamio, uno de los principales actores del movimiento político, se mantenía en expectativa, observando una NEUTRALIDAD ARMADA.

Todos estos hechos prueban que los síntomas alarmantes del desconcierto amenazaban de muerte la revolución apenas iniciada, hasta que el general Canseco se hizo cargo del mando, en Ayacucho, el 24 de junio del citado año. Entonces terminó la junta de gobierno del norte; el coronel Prado, dando una prueba de sensatez, reconoció la autoridad del general Canseco, diciéndole, en nota de la

misma fecha, **QUE CUMPLIESE, CON RELIGIOSO RESPETO, LA CONSTITUCIÓN DEL ESTADO;** las fuerzas y los pueblos del sur siguieron el rumbo dado a la revolución en las actas populares; desaparecieron los temores, los recelos, las desconfianzas, y todas las voluntades se encadenaron.

Si el general Canseco no hubiera acudido, entusiasta, en apoyo de la revolución, respondiendo al llamamiento que le hicieron los pueblos, la causa nacional habría sucumbido en medio de los horrores de la más espantosa anarquía, la patria llevaría, sobre la frente, el baldón por el ultraje que recibió el 14 de abril de 1864, con la ocupación de las islas de Chincha, y la pluma de la historia no hubiera podido escribir, en una de sus más hermosas páginas, la fecha del 2 de mayo de 1866. [*]

Durante la campaña revolucionaria, el general Canseco se preocupó, también, de la restauración del honor nacional. Al efecto, y antes de la toma de la capital, y del derrocamiento del general Pezet, envió de Pisco a Estados Unidos al Sr. Dr. Dn. Mariano Alvarez, con instrucciones reservadas y eficaces, para que adquiriese buques y demás elementos bélicos. Después de la entrada triunfante del ejército restaurador en Lima, ordenó, al prefecto del Callao, la colocación de la artillería de grueso calibre, y que se principiase, también, sin pérdida de tiempo, todos los trabajos de fortificación del puerto, para cuya dirección se mandó al ingeniero de estado Sr. Dn. Ernesto Malinowsky. Igualmente dispuso, que en ninguno de los depósitos del litoral de la República se suministrase carbón de piedra a buque o agente alguno español. Por último, la actitud de su gobierno se dejó conocer claramente por la exclusión que hizo del ministro español residente en Lima, cuando se dirigió la circular al cuerpo diplomático comunicándole el triunfo de la revolución, y el establecimiento del gobierno.

No es, pues, exacta la aseveración del deán Valdivia, en su libro "Las revoluciones de Arequipa", que escribió según su parecer, sin tener en cuenta los hechos, cuando afirma que el general Canseco fué depuesto por el ejército. No se depone a un funcionario o magistrado cuando se le ofrece un poder mucho mayor, amplio y discrecional, como lo hizo, entonces, ese ejército, por medio de las actas citadas.

(3.) En el libro titulado—"La Expedición del Talismán", que se publicó en 1875, se dice lo siguiente:

"Pacificado el país con el triunfo completo de la revolución (*), uno de los primeros actos del General Canseco fué convocar á elecciones para Presidente de la República, y, mal que les pese a los enemigos de aquel Gobierno, **PRECISO ES CONFESAR QUE JAMÁS HA**

[*] Perseguido el general Canseco, por el gobierno de Pezet, se asiló en la legación de los Estados Unidos, en la que permaneció desde fines del mes de marzo hasta el 26 de mayo de 1865, para salir, ese día, y desembarcar el 29 en Chala con dirección a Ayacucho.

[*] La revolución de 1867 contra la dictadura que principió en noviembre de 1865.

HABIDO, EN EL PAÍS, MÁS LIBERTAD EN LAS ELECCIONES. Iniciada la candidatura del Coronel Balta por la Junta Directiva electoral de Lima, secundada ésta por la de los departamentos, sostenida arduosamente por la prensa, que le prestó su espontáneo apoyo; APARTADO EL GOBIERNO DE TODA INGERENCIA EN LAS ELECCIONES, y combatida apenas por el diminuto número de ciudadanos que apoyaban la candidatura del Dr. Manuel Toribio Ureta, fácil fué prever el triunfo casi unánime que obtuvo.”
Justiniano Zubiña (colombiano).

En el corto período de siete meses que duró el gobierno transitorio del general Canseco, en 1868, decretó, para Arequipa, las siguientes obras públicas: la compra de la “Quinta de Vargas”, que entonces se efectuó, para la Municipalidad; la construcción del puente, en ese sitio, principiado en aquella época, y que se paralizó por el cataclismo del 13 de Agosto; la alameda entre los dos puentes; la traslación del mercado de la plaza mayor a la de Sto. Domingo (hoy Parque Bolognesi); la destrucción de las tiendas pequeñas que, con el nombre de “cajoncitos”, existían en el atrio de la Catedral, y principio del parque de esa plaza, paralizado, también, en ese entonces; la nueva cárcel, en el “Tambo de Santiago” (hoy cuartel del ejército), plazuela de Sta. Marta; la compra de la casa que hoy ocupan el Tribunal Superior y los juzgados, adquirida con ese objeto, y para evitar que éstos estuviesen sujetos a la voluntad de los dueños de casas que se arrendaban; la compra del teatro, para entregarlo a la Municipalidad; y otras varias. Si el general Canseco hubiera permanecido más tiempo en el poder, todas esas obras se habrían realizado, ganando, la ciudad, en ornato y belleza.

Gobierno transitorio de Canseco.—El General Canseco, poco después de su llegada á Lima, convocó un Congreso, y decretó la elección de Presidente de la República. Su administración fué apenas de siete meses, y en ellos se hicieron grandes reformas materiales. Se contrató y comenzó el ferrocarril de Mollendo á Arequipa, se protegió la empresa telegráfica, se construyó un Lazareto para los epidemios de fiebre amarilla, que desgraciadamente grassó entonces, y se organizó un Palseio de Justicia para las Cortes y Juzgados. (*)
Agustín de la Rosa Toro. (“Historia del Perú.”)

(7.) Arequipa, enero 6 de 1871. Teniendo en consideración: 1°. Que es de necesidad hacer estudios detenidos, y examinar maduramente las condiciones de los puertos de Islay, Mollendo y Mejía, para decidir cuál de éstos deba ser el término del ferrocarril de esta ciudad á la costa: 2°. Que siendo, Mollendo, el tér-

[*] También se decretó y principió la construcción del “Hospital 2 de Mayo.”

mino actual de la línea férrea, es urgente dotarle de los edificios necesarios para el depósito de mercaderías, y mejor servicio del ferrocarril; *se resuelve*: 1°. Practíquense, por el Ministerio de Hacienda y Gobierno, los estudios convenientes para conocer cuál de los puertos de Islay, Mollendo y Mejía, deba ser, en definitiva, el término del ferrocarril de Arequipa á la costa: 2°. Declárase el puerto de Mollendo como término provisional del expresado ferrocarril; y 3°. Autorízase al empresario constructor, Dn. Enrique Meiggs, para que, en el expresado puerto de Mollendo, por medio de un ingeniero de su confianza, designe los locales, haga los trazos respectivos, y proceda á la colocación de las estaciones, ramadas y demás depósitos que, por su contrata, está obligado á proporcionar. Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Píerola.

Arequipa, enero 6 de 1871. Teniendo en consideración: 1°. Que declarado, por decreto de la fecha, el puerto de Mollendo término provisional del ferrocarril de Arequipa á la costa, es necesario dictar las órdenes convenientes para proporcionar las mayores facilidades al comercio, y garantías á los intereses fiscales: 2°. Que, careciendo, en la actualidad, Mollendo, de las comodidades y elementos necesarios para el depósito, custodia y despacho de mercaderías, es indispensable acordar las medidas que tiendan á salvar estos inconvenientes; *se resuelve*: 1°. Concédese el plazo improrrogable de cuatro meses, á contar desde el 15 de febrero próximo, en que estará abierta al tráfico la línea férrea de Mollendo á esta ciudad, para el despacho de todas las mercaderías actualmente existentes en los almacenes de la aduana de Islay; abonándose, por los interesados, el valor de los derechos que causare el despacho: 2°. Queda clausurado el puerto de Islay para la importación de mercaderías; debiendo, por consiguiente, arribar los buques al puerto de Mollendo: 3°. Las mercaderías que se importen, de la fecha en adelante, por el puerto de Mollendo, serán conducidas directamente, con las precauciones convenientes, á esta ciudad, en donde se practicará su despacho de conformidad con los reglamentos vigentes, por los empleados que, para este efecto, se nombraren. Desígnase, como

local, para la aduana de esta ciudad, el edificio conocido por «Los Ejercicios»: 4°. Tan luego como se hubiese verificado el despacho de todas las mercaderías existentes en los almacenes de Islay, se constituirá el personal de la aduana expresada en esta ciudad, previa orden del Ministerio de Hacienda, debiendo, en el día, trasladarse el Resguardo al puerto de Mollendo, con sólo la permanencia en Islay de un teniente y dos inspectores para la vigilancia de esa costa; y 5°. Las medidas acordadas, por la presente resolución, tienen el carácter de provisionales, hasta tanto se acuerde la fijación definitiva del término del ferrocarril. Comuníquese, publíquese y regístrese.—Rúbrica de S. E.—Piérola.

(8.) La comisión, compuesta de los honorables y distinguidos ciudadanos señores capitán de navío Ramón Azcárate, Eduardo Ponsignón, Enrique de Romaña y Belisario Sánchez Dávila, en su informe, de fecha 7 de marzo de 1870, dice lo siguiente:

«Del puente (*) siguen su línea en ascenso con gradientes de más de cuatro por ciento, sobre una rampa larga de cinco mil ochocientos metros, y sobre pampas sinuosas, en algunos trechos, y áridas, puede decirse, en su totalidad, hasta llegar á tocar con la otra banda de Arequipa. A diferencia de esta línea, sigue la empresa la suya, una vez en la quebrada del Chili, faldeando por la parte superior de esos cerros, que tienen pendientes más suaves que las de la región por donde se indicó la línea preliminar, y continúa por los pueblos de Uchumayo, Congata y Tingo Grande, ceja de los grandes sembríos de Huasacache, y al último por el pueblo de Tingo, lugar de baños muy concurrido, sin atravesar el río hasta llegar á la ciudad de Arequipa. Para convencerse de la comparación explicativa que se acaba de hacer, acompaña la comisión

[*] En la sección de la "Quebradilla" a Uchumayo debía construirse un puente para salvar el río y pasar a las pampas, según el trazo de Blume y Echeagaray.

un plano, en el que se fijan las dos líneas trazadas con distintos colores, y bajo una escala igual á la del levantado por los ingenieros Blume y Echegaray.»

«Todas estas modificaciones las ha realizado el empresario de acuerdo y con consentimiento del ingeniero inspector de esta obra, nombrado por el gobierno, don Gerrit S. Bakus, quien ha dicho á la comisión haber dado parte de ellas en el Ministerio de Gobierno. Funda esta determinación: primero, en que no podía aceptar el camino de la otra banda, por tener allí gradientes superiores á las que tolera el convenio; y segundo, porque, por el lado opuesto, viene el ferrocarril favoreciendo á los pueblos indicados, y gran parte de la campiña de Arequipa, sin perjudicar á ningún otro pueblo.»

«La comisión acepta la opinión del Sr. Bakus, y agrega que, siendo el pueblo y la rica campiña de Tiabaya dignos de ser atendidos, pueden ponerse en comunicación por medio de un puente de poco costo, con la nueva línea que pasa á tres cuartos de milla de distancia, cuando la preliminar se separa, de aquel pueblo, más de dos millas y media.....»

«En cuanto á estaciones, cree la comisión que sería muy conveniente establecer dos pequeñas, y de muy poco costo: una en Tingo, y otra cerca de Tingo Grande, en el punto más aparente para poner á la línea en comunicación con el pueblo de Tiabaya.»

Chorrillos, abril 23 de 1870.

Visto el expediente, con el informe y planos presentados, por la comisión nombrada con el objeto de examinar los trabajos que se ejecutan en la construcción del ferrocarril de Mejía á Arequipa, y fijar los sitios donde deben establecerse las estaciones principales y secundarias; y considerando: 1º. que del prolijo examen verificado por la comisión en las noventa y nueve millas de camino que ha recorrido desde Mejía á Arequipa, las primeras diez y siete millas están bien enrielladas, así como el resto de las sesenta hasta Mollabaya en estado de recibir rieles, hallándose, todos los trabajos, conformes con las bases y condiciones estipu-

ladas por el contratista en el decreto de 30 de abril de 1868: 2º. que la diferencia de cambio, que ha notado la comisión, en la vía, es desde el punto denominado «Quebradilla», antes de entrar á Huasamayo, y siguiendo la margen derecha del río Chili, atraviesa los pueblos de Uchumayo, Congata, Tingo Grande, parte de Huasacache y Tingo Chico, pasando por un viaducto hasta terminar en la ciudad de Arequipa: 3º. que es más preferible esta vía, por la naturaleza del terreno donde va á establecerse, seguridad en su ejecución y suavidad en las pendientes, mientras que la determinada en el primitivo trazo, hecho por los ingenieros Blume y Echegaray, que sirvió de base al contrato, ofrece graves inconvenientes para su construcción, por tener una gradiente mayor del cuatro por ciento que la designada en la citada contrata, y atravesar terrenos sin uso y áridos: 4º. que los citados ingenieros, en la especificación del trazo, aconsejaron dicha variación, la misma que el ingeniero inspector del Gobierno, en vista del estudio práctico del terreno, y de acuerdo con el ingeniero de la empresa, la aceptó, ratificándola, al presente, la comisión encargada de informar sobre estos puntos, por encontrarla conforme á las reglas establecidas para la construcción de ferrocarriles, y satisfacer, á la vez, los deseos é intereses de los vecinos de Arequipa, relativos á que la vía atravesase los mencionados pueblos, facilitándoles los medios de exportar sus productos: 5º. que al aceptarse la indicada variación no se aumenta el presupuesto de la obra, por haber el empresario, de acuerdo con el ingeniero inspector, preterido la construcción de esa vía, en compensación de la primitiva acordada en el citado contrato de 30 de abril de 1868: *se resuelve*: que quedan aprobados los procedimientos de la comisión, ya respecto á la variación de la vía, que debe tocar en los pueblos mencionados, observándose, en su construcción, las mismas bases que en las designadas para la vía general, ya con relación al *términus* para la estación principal de Arequipa, que deberá situarse á espaldas del templo de San Camilo, y las secundarias: la una cerca de la ceja del valle de Tambo, en «Parada de Tambo», y la otra en el punto más inmediato á la ceja del valle de Vitor;

debiendo la Prefectura de ese departamento, conforme á los decretos de 8 y 22 del mes próximo pasado, facilitar al empresario la adquisición de los terrenos que, de propiedad particular, tenga que atravesar la línea; en cuyo caso el referido contratista abonará el valor de ellos, como se halla expresamente estipulado en la condición novena del contrato, debiendo hacer los desvíos de la línea en los lugares ó sitios por donde haya necesidad de realizarlos; reservándose, por ahora el Gobierno, señalar el puerto que debe servir de punto de partida para la estación del ferrocarril, hasta que la comisión, que se ha nombrado al efecto, emita su respectivo informe, para resolver, en consecuencia, lo conveniente, así como respecto al establecimiento de otras estaciones, si fuese necesario. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—Secada.

INSTITUTO RIVA-AGÜERO
BIBLIOTECA

W.
Fall 20 JUN 2016

385.1985

D71

MCS

Don Juan P. Pedro de Larrea
Lima, Abril 1. de 1870

Mi querido Sr. J. y amigo

En el acto que seguí
a esta Capital entregue á V. de
parte de los dos documentos como
me lo encargó el Sr. Polar por
cuyo motivo dije a V. en mi
último que había cumplido
con el encargo del Sr. Polar
sin mentarle a V.
No se curso en Lima ni tra-
teando la posibilidad de dar aviso
a V. y al Sr. Polar, de haber
cumplido en lo que me en-
cargó, pues siendo un asunto
tan delicado no podía yo de-
clararlo sin momento.
El Gobierno dispone de él en

tos de guerra para hacer la
ofensiva de Polonia, van a salir
contra de Matellon, a lo cual
habrá de haberse convenido
poco de artillería, falta
saber quien lo manda en ejer-
cicio.

Saludo V. a un amable pa-
rentino con respeto, y V.
cumplo a un apuro amigo.
F. de S. Llanos

Grat
Don Pedro Díaz Larrea
Arequipa.

Lima, Octubre 27 de 1870.

Muy estimado Gral y amigo.

Señor hijo don Juan Manuel me ha entregado su apreciable carta de 25 del mes pasado, en la que se sirve Ud decirme, que el Coronel Don Diego Masias fue en un conocimiento que había recibido de mí, para que en calidad de obsequio entregara a Ud. un vale por la suma de cien mil pesos, y que le escribió a dicho Coronel, diciéndole, que no sería posible aceptarlo, me lo desahucara, y que al mismo tiempo encargó a los S. S. Gral. Ancochea y Sr. Polar que me dijeran lo mismo. Fue bastante pasado algunos meses sin tener una noticia definitiva de este asunto, de lo que se le da en contestación.

Al hacerlo, me cabe la satisfacción de saber que es positivo que yo, desahucando hacia a Ud. un obsequio que no afectaba en lo menor su decoro y reconocida honradez, se al Sr. Don Diego Masias el vale referido para que lo firmara en manos de Ud. o de otro de igual valor para el Sr. Dr. Don Juan Manuel Polar.

El Sr. Masias me devolvió dichos vales, diciéndome que así se lo habían encargado tanto Ud. como el Sr. Polar, y no agregó, que le había dicho que me diera las más expresivas gracias, y me manifestara a la vez, que no le era dado aceptar

el obsequio, porque, aunque es evidente que al con-
tarse como hombre público encargado la cons-
trucción del ferrocarril de Neguipá, no ha-
bría tenido ni podido tener jamás ni en
toda su vida ni en ninguno, caso el de la prospi-
eridad del país, y aunque conocía que ese obse-
quio era una espontánea manifestación de a-
precio de mi parte, era, sin embargo, necesario
alejar todo motivo de sospecha que de alguna
manera pudiera dañar su reputación.

Yo, respetando la escrupulosidad y acrisolada
justificación de U. y del Dr. Polas, he recibido de poder
del mencionado Sr. Coronel Macías los espuesados
valores (~~cheques~~) no pudiendo menos que admirar
tan extremado desprendimiento para rechazar
un obsequio, que si en algo hubiera podido menos-
cubar tan buenas reputaciones, me habría abste-
nido de hacerlo.

Esto mismo comunico hace como tres me-
ses al Dr. Polas, cuya carta, me dice el joven hijo
de U., no ha sido recibida.

Deseo que su salud se conserve en el mejor
estado, su affino amigo

Y S. S.
p
Enrique Ullery

Lima, Diciembre 25/870.

A. S. General
Don Pedro Diez Canseco.
Arequipa.

Mi muy distinguido señor y amigo
Aunque no dudo que el S. de la
Sara habia dirigido a U. la invitacion res-
pectiva para el baile, que pienso celebrar
en esa ciudad con motivo de la inaugu-
racion oficial del ferro-carriil, he creido
que es para mi un deber invitar a U. di-
rectamente y rogárle que no deje de hon-
rar con su asistencia la expresada reunion.
Permitame U., S. General, darle en
mi título de amigo y con toda la sinceridad
de mi corazon, el parabien por el favor que
nos ha dispensado la Providencia de ver fe-
lizmente terminada la obra del ferro-ca-
rriil decretada por U.

Mas tarde cosechará el pais los bene-
ficios fructos de esa importante obra; y
entonces parará la merecida justicia al
verdadero patriota y al integro magistrado,
que, como U. supio aprovecharse del poder
que en sus manos depositó la Nacion, pu-
ra dejar implantada la semilla de la pros-

peridad y del bienestar de la República.

Perigo la honra de suscribirse de
U. con la mas profunda consideracion y
respeto, su muy verdadero amigo
y atento servidor.

Enrique Urdaz