

do en su alta imparcialidad, yo, por un sentimiento de delicadeza, que V. E. se servirá apreciar, me dirijo á V. E. suplicándole la insercion en los diarios de esta nota, destinada á hacer desaparecer cualquier equivocacion sensible, sobre una cuestion pendiente todavía.

En cuanto á la publicacion referida, hecha sin que previamente se me haya informado, me veo obligado á hacer las mas amplias reservas.

Aprovecho entretanto esta ocasion para renovar á V. E. las seguridades de mi mas alta y distinguida consideracion:

(Firmado)—*Migliorati.*

A S. E. el Dr. D. Toribio Pacheco Secretario de Relaciones Exteriores & c. & c.

Lima, Abril 3 de 1866.

En la tarde del Sábado tuve la honra de recibir el estimable oficio de V. E. fecha 30 del pasado, cuyo objeto es consignar algunas apreciaciones de V. E. relativamente á la publicacion de los documentos concernientes á la barca "Domitila."

V. E. no se ha engañado al suponer que la publicacion se ha hecho con el fin de ilustrar al público acerca del verdadero estado de la cuestion, y tambien, agregando por mi parte, con el de presentar los hechos, tales como habian pasado, y el giro que habian tomado las negociaciones y el término á que habian llegado. Se hacia esto tanto mas indispensable, cuanto que los periódicos, así del Perú como de Chile, habian dado versiones muy inexactas y emitido juicios erróneos, en que, si bien se dirigian á algunos cargos de poca gravedad al Gobierno peruano, se hacian fuertes inculpaciones á V. E. mismo y á los SS. Ministros de Bolivia y Chile.

Después de la conferencia de 26 de Febrero, el único punto que quedó pendiente, fué la informacion que, por indicacion del H. Sr. Martinez, aceptada explícitamente por V. E., debía levantarse en el Consulado Chileno, en el Callao, acerca de lo ocurrido en alta mar, con la antigua tripulacion de la "Domitila." Anunciándose el Sr. Martinez la terminacion de ese incidente, debía el Gobierno considerar, como considera actualmente, concluida del todo la cuestion suscitada por el asalto del buque. Si V. E. tiene motivos particulares para no convenir en que se dé por terminada dicha cuestion, no era de la competencia del Gobierno examinarlos, ni se hallaba en el caso de suponer siquiera que tales motivos existieran, desde que ni en los protocolos de las conferencias, ni en las notas de V. E. habia una sola expresion que equivalese á una reserva. El lenguaje de V. E. ha sido claro, explícito y terminante, como lo ha sido tambien el empleado por mí al hablar á nombre del Gobierno. Para éste la cuestion principal feneció con el protocolo del 26 de Febrero, y si tuve que ocuparme después del incidente promovido en la nota de V. E. de la misma fecha, este incidente quedó zanjado con mi contestacion de 1.º de Marzo, ya que V. E. no hizo á ella observacion alguna, ni hasta el 14 de este mes, en que recibí la nota del H. Sr. Martinez, ni hasta el 27 en que se publicaron los documentos.

V. E. parece extrañar que la publicacion se haya hecho, sin que previamente se le hubiera informado de ella. En verdad, que no creí necesaria semejante formalidad, y ahora mismo que V. E. se sirve llamarme la atencion sobre ella, no encuentro razones que pudiesen justificar la introduccion de semejante precedente. Y si quisiera aducir algun hecho en apoyo de mi conducta, el mismo Gobierno á quien V. E. representa, me suministraria uno por demas concluyente. El General La Marmora acaba de hacer publicar el 9 de Febrero en la *Gaceta oficial del Reino de Italia*, un despacho que, con fecha 5, dirijia al Ministro de Italia en Madrid, antes, por consiguiente, de que el despacho llegara al conocimiento del Ministro y del Gobierno español. Y si esto se hacia con un despacho, que iniciaba, por decirlo así, una nueva cuestion, parece que no hay motivo para que no se publiquen los documentos relativos á asunto que, con buen derecho, puede y debe juzgarse como definitivamente concluido. Y se desprende tambien de ese hecho, que cada Gobierno es juez para decidir de la oportunidad de dar á luz los documentos de su cancilleria.

En cuanto á las reservas que V. E. hace

sobre la misma publicacion, mi Gobierno no puede ciertamente conatar las opiniones de V. E., pero tampoco puede admitir esas reservas desde que no existen las circunstancias en que serian admisibles; esto es, si en la publicacion se hubiesen alterado los hechos, ó en si en ella se hubiesen omitido algunos documentos esenciales.

Accediendo á los deseos de V. E., doy orden para que se publique en el periódico oficial la nota de V. E. con esta contestacion, que me proporciona la oportunidad de reiterar á V. E. las seguridades de mi alta consideracion y aprecio.

(Firmado)—*T. Pacheco.*

AVISO OFICIAL.

Con fecha 2 del presente mes se ha servido S. E. nombrar á Don Manuel Candamo Secretario de 1.ª clase de la Legacion de la República en Chile.

Con la misma fecha se ha servido igualmente nombrar Oficial 1.º de la Seccion Consular de la Secretaria de Relaciones Exteriores al Dr. D. José Aviles.

Secretaria de Gobierno, Policia y Obras Publicas.

MARIANO IGNACIO PRADO, JEFE SUPLENTE PROVISORIO DE LA REPUBLICA.

DECRETO:

Art. 1.º Se extiende los limites de la provincia de Lima por la quebrada del Rimac hasta la confluencia del rio de Santa Eulalia, y por la de Lurin, hasta el pueblo de Sisicaya inclusive.

Art. 2.º Se agrega á la provincia de Cañete los pueblos de Pocoto y Santa Cruz de la provincia de Yauyos.

Art. 3.º Los pueblos de Ayaviri, Huanpará, Quinchis y Huafac, de la provincia de Yauyos, pertenecerán en adelante á la provincia de Huarochiri; siendo por esa parte los limites entre ambas provincias, la cadena de cerros que dividen las aguas que bajan por la quebrada de Mala, de las que se dirigen á la quebrada de Omas y á las quebradas cabeceras del rio de Cañete.

Art. 4.º En la provincia de Yauyos se hacen las modificaciones siguientes:

1.ª El distrito de Yauyos se formará de los pueblos de Yauyos, Huantan, Aquicha y Quisque.

2.ª El distrito de Pampas se divide en dos: el uno compuesto de los pueblos de Pampas, Cusi, Auco y Putinza; y el otro, llamado de Catahuasi, que ademas del pueblo de este nombre, comprenderá los de Tupe, Cachui y Capillucas.

3.ª Queda agregado al distrito de Tauripampa el pueblo de Aucampi.

4.ª El distrito de Larao queda dividido en dos: comprenderá el primero, los pueblos de Larao, Carania, Piños y Huacús; y el segundo, que se llamará de Tomas, el pueblo de este nombre y los de Alis, Vitis, Huancaya y Vilca.

El Secretario de Estado en el despacho de Gobierno, queda encargado del cumplimiento de este decreto. Dado en la casa del Gobierno en Lima, á 28 de Marzo de 1866.—*Mariano I. Prado.*—*J. M. Quimper.*

Callao, Marzo 26 de 1866.

Señor Secretario de Estado en el despacho de Gobierno.

S. S.

Habiendo reconocido el ingeniero del Estado D. Gerrit S. Backus la vía férrea, máquinas, coches y demás útiles que los empresarios del ferro-carril tienen á su disposicion para el servicio del público, á cuenta de su comision por medio de un circunstanciado informe que adjunto á la presente, para que US., en vista de dicho documento, se sirva resolver lo que crea mas conveniente.

Dios guarde á U. S.—S. S.—*Ramon Vargas Machuca.*

Lima, á 31 de Marzo de 1866.

Publiquese con el informe á que se refiere este oficio, y contéstese al Prefecto del Callao, previniéndole que el ingeniero Backus debe continuar ejerciendo, respecto al ferro-carril del Callao, las atribuciones que se le encomendaron en la nota de 17 del corriente, y exijir que la empresa establezca lo mas pronto posible el medio de comunicacion que se propone en el infor-

me, entre los conductores de los trenes y los maquinistas, mientras el Gobierno dicta el Reglamento á que deben sujetarse todos los caminos de hierro de la República.—*Quimper.*

Lima, Marzo 25 de 1866.

Señor General Prefecto de la Provincia Constitucional del Callao.

Conforme con la orden de US., de 20 del que rije, procedí á examinar el ferro-carril entre Lima y el Callao. Tambien examiné la Factoria, hasta donde prácticamente se puede hacer, con respecto á las máquinas que actualmente están en uso. Ademas, me he puesto en contacto con los maquinistas y he visto sus cartas de recomendacion, y con todo el respeto debido expongo lo siguiente:

EL FERRO-CARRIL.

He pasado por la línea en un carro de mano, examinando cada coyuntura, es decir, á donde se junta un nivel con otro, y teniendo una buena vista de la línea conforme á su derechura y superficie, la he encontrado en un estado mejor de lo que esperaba. La línea está en buena condicion hasta que entra al Callao. Allí está un poco desnivelada y, aunque frecuentemente la componen, sin embargo continua sin igualdad; debiéndose atribuir eso á las personas que viven cerca de la línea por tener la costumbre de botar siempre sus aguas sucias allí, es decir, entre los rieles; dando lugar con esto á que los durmientes falseen cuando el tren pasa sobre ellos y el camino se ablande en algunas partes y en otras nó.

Esto es un grave mal para la empresa, y la Municipalidad debe intervenir en el asunto, porque mientras la gente continúa en aquella costumbre, sin embargo de ser corta la línea, es completamente imposible de tener un buen servicio, aunque se empleen 30 trabajadores diarios en la composicion del camino.

LA FACTORIA.

He examinado la factoria de la Compañía y aunque no es por cierto de grandes proporciones, encontré en ella un gran número de operarios. Tomando en consideracion el número de máquinas que están actualmente en servicio, la nombrada "Surco", la mas poderosa y fuerte de todas, estaba casi concluida y despues ha tomado su lugar correspondiente en la línea. Esta máquina tiene un repuesto de tubos de bronce y se puede considerar como enteramente nueva. La otra máquina que se está componiendo es la "Oyague". A esta máquina le están poniendo un fogon de cobre nuevo, y un repuesto completo de tubos de bronce, como igualmente nuevos conductores, y dentro de dos semanas saldrá de la factoria como una máquina nueva. He notado mucha actividad en la factoria y fui informado por el encargado, que se trabaja en ella dia y noche, componiendo máquinas y carros, y que por el siguiente vapor de Inglaterra esperaban los empresarios unos diez y seis mecánicos, herreros &c.

MAQUINISTAS.

Hay actualmente en la línea 4 maquinistas de primera clase, á juzgar por sus cartas de recomendacion y su experiencia anterior. He pasado el camino en varias y diferentes máquinas con dos de ellos, y he visto que cuidan sus máquinas, teniendo al mismo tiempo cuidado por la seguridad del tren y de los pasajeros. Son todos formales, sobrios, é industrioses y sus nombres son John Nijley, E. I. Cole, A. Lomenille y W. Mun. Respecto al otro maquinista San que es el que se halla preso, lo he conocido desde hace cinco años, y he tenido mucha confianza en él, por ser muy formal y al mismo tiempo muy cuidadoso.

MÁQUINAS.

Son ocho nominalmente, pero en realidad solo hay seis en el camino para hacer el tráfico, pues las otras dos están siempre en la factoria componiéndose. Sus nombres son los siguientes—

"Surco" 1.ª clase, en buen estado.

"Chorrillos" máquina vieja que ha sido mandada á la factoria á recibir un cambio de tubos.

"Lima" buena máquina y en buen estado.

"Callao" pequeña y en buen estado.

"Castilla" pequeña y necesita composura.

"Miraflores" buena y regular.

"Ornato" chica y regular.

"Oyague" en la factoria, y á mas la compañía está esperando tres ó cuatro máquinas nuevas que fueron mandadas traer hace algunos meses.

Advierto que son del mismo tamaño de la "Surco" y entónces tendrán las suficientes máquinas para cumplir con regularidad sus compromisos.

Sé que muchas de las personas que viajan á pié ó á burro en la direccion del ferro-carril, acostumbran andar siempre dentro de los rieles. Durante mi viaje en la carretela de manos, hice salir del camino mas de cuarenta personas que invadian la línea á pié y á burro. Por este motivo soy de opinion que para consultar la seguridad de los viajeros y con el objeto de economizar gastos á la Empresa, se imponga una multa de 20 soles, á toda persona que se encuentre andando, á pié ó montada, entre los rieles de la línea del ferro-carril, aplicándose la mitad á la policia y la otra mitad al denunciante; á cuyo efecto se debería poner los respectivos avisos en partes notables del camino.

Los empleados de la compañía se quejan de que por las últimas órdenes expedidas por el Gobierno en virtud de las cuales no se les permite colocar carros con cargas en el tren de pasajeros, sufren mucho perjuicio, y no solo ellos sino los comerciantes y viajeros en general. Naturalmente la Empresa trata de satisfacer al público y á los equipajes (con tantos trenes que tiene) no van al mismo tiempo que los pasajeros, estos se quejarán con justicia, principalmente en los dias de vapor en que hay mas carga de la que se puede recibir. La única medida para remediar este mal, seria suprimir, siendo tan corto el tiempo que media entre la llegada y salida de los trenes, dos ó tres trenes de pasajeros y poner en su lugar trenes con carga.

Esta medida me parece muy conveniente cuando US. tome en consideracion los poderes mecánicos de que puede disponer la compañía en el momento; pero como el suprimir, algunos ó cualquiera de los trenes de pasajeros, ocasionaria actualmente muchos inconvenientes al público; creo que se podría hacer un arreglo, permitiendo que el primer tren de la mañana del Callao (cuando vá poca gente) lleve carga, permitiendo así á la Empresa el salvar sus compromisos respecto á la carga. Cuando la compañía acabe su línea para pasajeros por la vía de Magdalena (y estoy informado que están listos á principiarla de una vez) se concluirán todos estos tropiezos.

Durante esta investigacion he sido tratado con toda politica y respeto por el director de la línea el señor Oswal Joughnstand, quien me permitió libremente ver sus apuntes de artículos mandados traer á Inglaterra, para el uso del camino y cuyas órdenes han recibido mi mejor aprobacion, pues, si ellas se llevan al cabo, las líneas férreas serán tan seguras como es posible.

La idea de comunicacion entre el conductor y el ingeniero ó maquinistas, debe tambien adoptarse por medio de un cordel y campana que estarán siempre á la orden del ingeniero ó del conductor para detener el tren, por cualquiera de los dos, cuando fuese preciso.

Tambien los empleados del ferro-carril me han facilitado en cuanto han podido, los informes que yo deseaba. Ademas diré á US. que la empresa acaba de recibir un aparato completo de telegrafo para su propio uso, que estará en operacion prontamente, evitando así que las demoras por algun accidente sean de larga duracion.

En cuanto á poner carros de igual tamaño ó nivel, no lo creo una cosa de gran consideracion; porque esta es la primera vez durante mi residencia de 5 años en el Perú que una desgracia semejante ha sucedido—Sin embargo, considero que es mejor que los enganches de los carros estén nivelados y esto creo se remediará tan luego que lleguen los coches americanos que se han mandado comprar. Mientras tanto se pueden poner todos los coches ingleses en la línea de Chorrillos ó vice-versa para que todos sean iguales.

El coche del Presidente es tambien necesario reformarlo, para que la conexcion sea mas arriba de lo que se acostumbra, lo cual seria un poco peligroso porque entonces la fuerza del jalon, al partir el tren, tendria que sufrir el carro, en lugar de la fundacion ó fondo del coche.