

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

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

Aprovecho entretanto esta ocasión para renovar á V. E. las seguridades de mi más alta y distinguida consideración:

(Firmado)—Migliorati.

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

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 aclaraciones de V. E. relativamente á la publicación de los documentos concernientes á la barca "Domitila".

V. E. no se ha engañado al suponer que la publicación se ha hecho con el fin de ilustrar al público acerca del verdadero estado de la cuestión, y también, agregará por mi parte, con el de presentar los hechos, tales como habían pasado, y el giro que habían tomado las negociaciones y el término á que habían llegado. Se hacia esto tanto mas indispensable, cuanto que los periódicos, así del Perú como de Chile, habían dado versiones muy inexactas y emitido juicios erróneos, en que, si bien se dirigían algunos cargos de poca gravedad al Gobierno peruano, se hacían fuertes imputaciones 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 información que, por indicación del H. Sr. Martínez, aceptada explícitamente por V. E., debía levantarse en el Consulado Chileno, en el Callao, acerca de lo ocurrido en alta mar, con la antigua tripulación de la "Domitila". Anunciándome el Sr. Martínez la terminación de ese incidente, debía el Gobierno considerar, como considera actualmente, concluida del todo la cuestión suscitada por el asalto del buque. Si V. E. tiene motivos particulares para no convenir en que se dé por terminada dicha cuestión, no ero 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. había una sola expresión que equivaliese á una reserva. El engaño de V. E. ha sido claro, explícito y terminante, como lo ha sido también el empleado por mí al hablar á nombre del Gobierno. Para éste la cuestión 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 contestación de 1.º de Marzo, ya que V. E. no hizo á ella observación alguna, ni hasta el 14 de este mes, en que recibí la nota del H. Sr. Martínez, ni hasta el 27 en que se publicaron los documentos.

V. E. parece estrañar que la publicación 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 llamarne la atención sobre ella, no encuentro razones que pudiesen justificar la introducción de semejante precedente. Y si quisiera aducir algún hecho en apoyo de mi conducta, el mismo Gobierno á quien V. E. representa, me suministraría uno por demás concluyente. El General La Marmora acaba de hacer público el 9 de Febrero en la *Gaceta Oficial del Reyno de Italia*, un despacho que, con fecha 5, dirigía 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 cuestión, parece que no hay motivo para que no se publicuen los documentos relativos á asunto que, con buen derecho, puede y debe juzgarse como definitivamente concluido. Y se desprende también de ese hecho, que cada Gobierno es juez para decidir de la oportunidad de dar á luz los documentos de su cancellería.

En cuanto á las reservas que V. E. hace

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

Accediendo á los deseos de V. E., doy órden para que se publique en el periódico oficial la nota de V. E. con esta contestación, que me proporciona la oportunidad de reiterar á V. E. las seguridades de mi alta consideración 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 la clase de la Legación de la República en Chile.

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

Secretaría de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

MARIANO IGNACIO PRADO, JEFE SUPREMO PROVISORIO DE LA REPÚBLICA.

DECRETO:

Art. 1.º Se extiende los límites de la provincia de Lima por la quebrada del Rímac hasta la confluencia del río de Santa Eulalia, y por la de Lurín, hasta el pueblo de Sisicaya inclusivo.

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, Huampar, Quinches y Huafiec, de la provincia de Yauyos, pertenecerán en adelante á la provincia de Huarochirí; siendo por esa parte los límites 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 río de Cañete.

Art. 4.º En la provincia de Yauyos se hacen las modificaciones siguientes:
1a. El distrito de Yauyos se formará de los pueblos de Yauyos, Huantán, Aquicha y Quisque;

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

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

4a. El distrito de Laraos queda dividido en dos: comprendrá el primero, los pueblos de Laraos, Caranía, Piños y Huaiquies; y el segundo, que se llamará de Tonas, 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. Quijper.

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 disposición para el servicio del público, dí cuenta de su comisión 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 más conveniente.

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

Lima, á 31 de Marzo de 1866.

Publíquese con el informe á que se refiere este oficio, y contéstese al Prefecto del Callao, previéndole 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 exigir que la empresa establezca lo mas pronto posible el medio de comunicación 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.—Quíper.

Lima, Marzo 25 de 1866.

Señor General Prefecto de la Provincia Constitucional del Callao.

Conforme con la órden de US., de 20 del que rige, procedí a examinar el ferrocarril entre Lima y el Callao. También examiné la Factoría, hasta donde prácticamente se puede hacer, con respecto á las máquinas que actualmente están en uso. Además, me he puesto en contacto con los maquinistas y he visto sus cartas de recomendación, y con todo el respeto debido expongo lo siguiente:

EL FERRO-CARRIL.

He pasado por la línea en un carro de mano, examinando cada cuyuntura, es decir, á donde se junta un nivel con otro, y teniendo una buena vista de la línea conforme á su derechos y superficie, la he encontrado en un estado mejor de lo que esperaba. La línea está en buena condición hasta que entra al Callao. Allí está un punto desnivelada y, aunque frecuentemente la componen, sin embargo continúa sin igualdad; debiéndose atribuirlo á las personas que viven cerca de la linea por tener la costumbre de botar siempre sus aguas súas allí, es decir, entre los rieles; dando lugar con esto á que los durmientes falsoen cuando el tren pasa sobre ellos y el camino se ablanda en algunas partes y en otras no.

Este 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 linea, es completamente imposible de tener un buen servicio, aunque se empleen 30 trabajadores diarios en la composición del camino.

LA FACTORIA.

He examinado la factoría de la Compañía y aunque no es por cierto de grandes proporciones, encontré en ella un gran número de operarios. Tomando en consideración el número de máquinas que están actualmente en servicio, la nombrada "Sarco", la mas poderosa y fuerte de todas, estaba casi concluida y después ha tomado su lugar correspondiente en la linea. Esta máquina tiene un repuesto de tubos de bronce, como igualmente nuevos conductos y, dentro de dos semanas saldrá de la factoría como una máquina nueva. He notado mucha actividad en la factoría y fui informado por el encargado, que se trabaja en ella dia y noche, componiendo máquinas y carros, y que por el siguiente valor de Inglaterra esperaban los empresarios unos diez y seis mecánicos, herreros &c.

MAQUINISTAS.

Hay actualmente en la linea 4 maquinistas de primera clase, á juzgar por sus cartas de recomendación 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, sóbrios, é industriales y sus nombres son John Nijley, E. I. Cole, A. Lomenille y W. Mum. Respecto al otro maquinista Sam que es el que se halla presente, 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 echo nominalmente, pero en realidad solo hay seis en el camino para hacer el tránsito, pues las otras dos están siempre en la factoría componiéndose. Sus nombres son los siguientes—

"Sarco" 1.º clase, en buen estado.

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

"Lima" buena máquina y en buen estado.

"Callao" pequeña y en buen estado.

"Castilla" pequeña y necesita composición.

"Miraflores" buena y regular.

"Ormano" chica y regular.

"Oyague" en la factoría, 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 "Sarco" y entonces tendrán las suficientes máquinas para cumplir con regularidad sus compromisos.

Se que muchas de las personas que viajan á pie ó a burro en la dirección del ferrocarril, acostumbran andar siempre denudados de los rieles. Durante mi viaje en la carretilla de manos, hice salir del camino mas de cuarenta personas que invadían la linea á pie y á burro. Por este motivo soy de opinión 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 pie ó montada, entre los rieles de la linea del ferro-carril, aplicándose la mitad á la policía y la otra mitad al denunciante; á cuyo efecto se deberá 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 si los equipajes (con tantos trenes que tiene) no van al mismo tiempo que los pasajeros, estos se quejarán con justicia, principalmente en los días de vapor en que hay mas carga de la que se puede recibir. La única medida para remediar este mal, sería 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 consideración los poderes mecánicos de que puede disponer la compañía en el momento; pero como el suprimir, algunos ó cualquiera de los trenes de pasajeros, ocasionaría actualmente muchos inconvenientes al público; creo que se podría hacer un arreglo, permitiendo que el primer tren de la mañana del Callao (cuando va poca gente) lleve carga, permitiendo así á la Empresa el salvar sus compromisos respecto á la carga. Cuando la compañía acabe su linea para pasajeros por la vía de Magdalena (estoy informado que están listos á principiaria de una vez) se concluirán todos estos tropiezos.

Durante este investigación he sido tratado con toda politica y respeto por el director de la linea, el señor Oswal Jonghrus, 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 aprobación, pues, si ellos se llevan al cabo, las líneas terrestres serán tan seguras como es posible.

La idea de comunicación entre el conductor y el ingeniero ó maquinistas, debe también 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 telégrafo para su propio uso, que estará en operación pronto, evitando así que las demoras por algún accidente sean de larga duración.

En cuanto á poner carros de igual tamaño ó nivel, no lo creo una cosa de gran consideración; 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 linea de Chorrillos ó vice-versa para que todos sean iguales.

El coche del Presidente es tambien necesario reformarlo, para que la conexión sea mas arriba de lo que se acostumbra, lo cual sería un poco peligroso porque entonces la fuerza del jalon, al partir el tren, tendría que sufrirla el carro, en lugar de la fundación ó fondo del coche.