

# EL REGISTRO OFICIAL

DEL

## Departamento de Moquegua

Tomo XV.

Tacna, Lunes 24 de Abril de 1871.

Núm. 24.

SECCIÓN ADMINISTRATIVA.

### MINISTERIO DE GOBIERNO, POLICIA Y OBRAS PÚBLICAS.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Policía y Obras Públicas.

S. M.

En contestación a su honorable oficio de 13 de Enero próximo pasado; tengo el honor de comunicarle el resultado del exámen que hice del material fijo y rodante, así como de los detalles de administración del ferrocarril de Lima á Chancay; y aunque muchos elementos me faltan todavía, sin embargo, creo me es posible suministrarle á US. datos suficientes y exactos sobre el estado de esa línea.

#### 1.º Del trazo y de la vía.

En el trazo actual los estudios no han sido hechos con todo el cuidado que hubiera de desearse; los terraplenes y la colocación de rieles no se han trabajado con la detención precisa; además, se ha inclinado en la ejecución á una economía exagerada así se encuentran algunas curvas y contra curvas que no tienen razón de ser, y cambios de pendientes demasiado bruscos y frecuentes.

La vía de la sección del ferrocarril entre Ancon y Pasamayo, está establecida por cuatro quintos de su longitud, sobre la falda de cerros arenosos que ántes del corte que se hizo para colocar el camino, poseían el talud natural de las arenas desde su cima hasta la orilla del mar.

Para establecer la vía de dicha falda, se ha cortado el terreno como para entrar al interior del cerro, echando el material por el lado del mar, á fin de ganar el ancho normal de la vía; pero no se ha cortado bastante ni se ha rellenado bastante para conservar el talud natural; por consiguiente, las arenas buscando su inclinación propia, de un lado se derrumban sobre el riel que está contiguo al cerro, y por otro lado huyen debajo del riel que está hacia el mar. Estos movimientos de arenas, de ordinario son lentos, por que las estratificaciones del terreno son horizontales, y que además en una gran estación el terreno es consolidado naturalmente por mezcla de sales que aglutinan los granos de la arena. Apesar de eso, la administración del ferrocarril emplea setenta peones, para entretener constantemente la vía limpia y libre, sin poder alcanzar siempre tal resultado. Es fácil prever que ese trabajo de limpieza del camino, continuara hasta que la arena haya encontrado su talud natural, como ha sucedido en el temblor del

5 de Enero próximo pasado, que en algunos puntos provocó un derrumbe general, de tal modo que la arena, cubriendo casi todo el ancho de la vía, ha presentado después una inclinación regular y única, desde la cima hasta el pié del cerro.

La vía, en lo que se refiere á la colocación de rieles, sobre todo en las curvas, deja mucho que desear. En los proyectos primitivos se fijó el radio minimum de las curvas á 109 m. 50 centímetros, pero en el curso de la construcción se ha reducido el radio minimum á 85 metros. Las alineaciones rectas que reúnen dos curvas en sentido contrario, en muchos puntos miden solamente 7 m. 5, y hasta 3 metros, circunstancia que hace imposible guardar la nivelación conveniente del riel exterior. En consecuencia de las depresiones de los terraplenes, producidas por el tráfico de los trenes, la surelevación del riel exterior de las curvas, se nota disminuida de 1 y 2 centímetros. En muchos puntos tambien el ancho de la vía es diferente de 1 á 2 centímetros del ancho normal que debería tener.

#### 2.º Del material rodante.

El material rodante que hace actualmente el servicio, no está completamente adaptable á la vía, es decir, que ha sido mandado construir para un ferrocarril que tenga curvas de un radio minimum de 20 metros, mientras que encontramos en la línea de Lima á Chancay, curvas con radio de 85 metros, y muy á menudo: eso causa muchísimo el material rodante y los rieles; los bordes de las ruedas se gastan pronto: así era preciso cambiar las ruedas de la locomotora Ancon, después de recorridos 40,000 kilómetros.

Los coches y carros son de construcción algo inferiores: los resortes, los frenos y las placas de guardia, son demasiado débiles, así es que los dos descarrilamientos del 26 y 30 de Diciembre, y los accidentes de 31 de Enero y 10 de Febrero, provienen de las malas condiciones de dicho material. Ultimamente se ha reducido la velocidad de los trenes, única precaución posible entonces y que disminuye las probabilidades de desgracias.

#### 3.º Administración.

Tengo el sentimiento de decir que hace poco todavía se notaba un desorden completo en la administración: habia empleados, y de los superiores, sin atribuciones ú obligaciones bien determinadas; los empleados inferiores no sabian á quien obedecer, ó mas bien obedecian á todos, y tal desorden, mas que otra razón, ha causado el estado actual poco satisfactorio, de la línea del ferrocarril de Lima á Chancay.

Hará como mes y medio que el Directorio fijó las bases de la nueva organización del servicio; por eso la situación comienza á mejorarse, y es permitido esperar que dentro de algunos meses, si el personal es competente, y dotado de la suficiente energía, se llegará á obtener una seguridad mas completa en la circulación de los trenes.

Dígnese US., señor Ministro, aceptar las seguridades de mi alta consideración.

A. Mieznikowski,  
Ingeniero.

Lima, Febrero 24 de 1871.

Teniendo en consideración que del informe del ingeniero de Estado don Alejandro Mieznikowski, comisionado por el Gobierno para examinar el ferrocarril de Lima á Chancay, aparece que esa vía adolece de graves imperfecciones, especialmente en la sección comprendida entre Ancon y Pasamayo, en la que el tráfico es en extremo peligroso por los derrumbes de arena que constantemente amenazan: que ninguna vía férrea puede entregarse al tráfico público sin que reúna todas las condiciones que garanticen la seguridad de los pasajeros que viajan por ellas: que es un deber del Gobierno prevenir las desgracias que con frecuencia pueden ocurrir en la cuesta de Pasamayo, por los graves defectos de que en ese lugar adolece el camino, se resuelve: que se suspenda el tráfico entre Ancon y Chancay, hasta que desaparezcan los inconvenientes observados por el referido ingeniero, y se de á esa sección del camino toda la solidez y seguridad necesarias; y por cuanto es indispensable reparar los defectos que tambien se notan en la sección comprendida entre Lima y Ancon, se dispone: que la empresa proceda en el día á ensanchar el radio de las curvas, á hacer ménos frecuentes y bruscos los cambios de vías, y hacer desaparecer las demas imperfecciones observadas por el ingeniero comisionado; todo lo que se ejecutará bajo la dirección y vigilancia de éste.—Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Santa María.*

### MINISTERIO DE JUSTICIA, CULTO, INSTRUCCION Y BENEFICENCIA.

Excmo. Señor:

Cuando S. E. depositando en mi su elevada confianza tuvo la bondad de encargarme del despacho de la cartera de Justicia, Culto, Instrucción y Beneficencia, manifesté á V.

E. que era urgente hacer algunas reformas en la legislación civil y mercantil y sobre todo en la penal; por que eran muchos, muy graves los defectos de ese código, y muchos y muy notables los vacíos que tenia.

En la exposición que verbalmente hice á S. E. y al Consejo de Ministros, expresé, anotando alguna de las disposiciones del código referido, que habia delitos como el de falsificación de documentos de crédito; á los que estaba señalada la infima pena de arresto por cinco meses, que la falta de pena suficiente para tan enorme delito, en nuestras actuales circunstancias en que merced á la paz, á la decisiva protección que el Gobierno presta á la industria y al comercio y sus acertadas medidas, se han plantificado y desarrollado tantas y tanto las instituciones del crédito, era un poderoso aliciente para la comisión de ese delito, que ofrecia algunas facilidades y la esperanza de un buen lucro; que esto era una amenaza permanente para esas instituciones y para la sociedad: que era preciso acudir al Congreso para que adoptase el remedio legal contra tamaños males. Expuse igualmente á V. E. que habia delitos especialmente los que de un modo muy variado, pudieron cometer los gerentes de las sociedades anónimas, que no estaban previstos ni castigados por el código penal; que en general sus disposiciones, siempre que se tratase de un delito cometido con la circunstancia agravante de abuso de confianza, eran obscuras, dudosas vagas y contradictorias; que respecto á la tramitación no tenían los juicios criminales la rapidez apetecible; que por mucho tiempo se demoraba con escándalo de la sociedad y con daño de la moral pública, la represión del delito: que se habia suprimido el recurso de nulidad en los casos de adulterio y en todos los delitos de honestidad; que esta supresión era muy dañosa principalmente cuando se comprometía para siempre la honra de la mujer, de la familia y muchas veces la libertad del acusado; que era tanto mas grave esa supresión cuanto que esa clase de delitos, no se tenia ordinariamente pruebas claras, sino indicios y conjeturas que mal apreciadas, podrian conducir á dejar impune al criminal ó á castigar al inocente, abriendo tambien ancho campo á la mas vil de las especulaciones indignas, á que podrian entregarse ciertas mujeres que quisieran alcanzar dinero con suposiciones y calumnias, como de ello nos ofrecia abundantes ejemplos la crónica de los tribunales del mundo.

Indiqué del mismo modo á S. E. que ese código era defectuoso, por que no enseñaba claramente en que

consistía el cuerpo del delito; porque no precisaba bien las pruebas, punto muy delicado en materia de juicio criminal, especialmente respecto á la testimonial que es la que mas figura en esa clase de juicios, y que se presta por mil motivos á la corruptela y á la falsedad.

Apreciando V. E. y el Consejo de Ministros la verdad y exactitud de estas consideraciones, me autorizaron para presentar al Congreso, próximo á reunirse, el respectivo proyecto de ley, á fin de que fuera nombrada la comision que trabajase la reforma del código penal. Efectivamente, en la memoria que lei arte el Congreso expuso ligeramente los defectos de que adolecia ese código, en seguida presente el referido proyecto en los primeros dias de la Legislatura.

Pero como sabe V. E., el proyecto no fué siquiera discutido.

Si se espera á la Legislatura de 1872, resultará que se pierde año y medio: que luego despues de nombrada la comision, no podrá presentar sus trabajos sino en 1874; y que entonces como hay necesidad de buscar la luz y el acierto, oyendo á los Tribunales y al Colegio de Abogados, pasará tambien la Legislatura de ese año, y creciendo como es de esperarse, las instituciones del código, y desarrollándose mas y mas el comercio y la industria, los males serán mas y mas sensibles, trascurriendo cuando ménos seis años en vigencia y sin reforma el Código Penal, en cuyo tiempo se harán daños irreparables.

Parece, pues, conveniente Excmo. Señor, para remediarlos en parte, nombrar desde luego la comision, la que si como es de creerse, presenta sus trabajos ántes de la instalacion del Congreso, se podrá oír á los Tribunales y al Colegio de Abogados, aceptar las indicaciones ilustradas que se hagan por la prensa; y en la memoria que se pase al Congreso, hacer una exposicion detallada y dar esplicaciones convenientes.

Así el trabajo de la reforma quedará no solo debidamente preparado sino que será severamente discutido y sancionado oportunamente por las Cámaras.

Es verdad que por ahora no se podrá dar sueldos á los comisionados; pero su abnegacion, su patriotismo, la esperanza de la gloria, serán estímulos mas que suficientes para que nuestros magistrados y abogados que hartas pruebas han dado de su rectitud, desprendimiento y saber, se presten á llenar cumplidamente la honrosa mision que V. E. les confie, sin desatender por eso sus labores ordinarias.

No obstante se pedirá al Congreso la remuneracion debida, quien sin duda, la acordará á la altura é importancia del servicio.

Para que se combinen todos los conocimientos indispensables que requiere la formacion de un buen Código, la comision debiera componerse de magistrados, abogados y un profesor de medicina legal, y estará asistida de un secretario, dotado de un pequeño sueldo, de uno de los taquígrafos de las Cámaras que prestará sus servicios, durante el receso de estas, á fin de que lleve la palabra en las discusiones, y de dos amanuenses, pudiendo servir de tales,

los mismos de la Secretaria del Congreso.

Todas estas consideraciones me han decidido á elevar á V. E. para su aprobacion.

*J. Aranibar.*

JOSE BALTA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA.

Considerando:

Que es conveniente preparar la reforma del Código penal y del de Enjuiciamientos en la misma materia: vista la exposicion que precede;

Decreto:

Art. 1.º Nómbrase una comision compuesta de los Doctores Don Antonio Arenas, D. Manuel Benjamín Cisneros, Vocal del Tribunal Supremo; D. Teodoro La-Rosa, D. Manuel de la E. Chacaltana, Vocales del Tribunal Superior de este Departamento, de los abogados doctores don Francisco Flores Chinarro y D. Lorenzo Garcia, y del profesor de Medicina legal Dr. D. Mariano Arosemena Quezada, para que en el menor tiempo posible presente al Gobierno el proyecto de reforma de Código Penal y del de Enjuiciamientos penal.

2.º Los comisionados desempeñarán este cargo sin retribucion ni sueldo alguno, por ahora, y sin desatender las labores ordinarias de sus empleos.

3.º Nómbrase Secretario de la Comision al Dr. D. Alfredo Gastón, á quien se le pagará el sueldo de 80 soles mensuales, con cargo á la partida de extraordinarios del ramo de Justicia.

4.º Se pone á disposicion de la Comision á los amanuenses del Congreso D. Federico Sotomayor y Don José Maria Velasquez, para que presten sus servicios en ella.

5.º El Ministro de Gobierno pondrá á disposicion de la Comision, á uno de los taquígrafos de las Cámaras Legislativas.

6.º La Comision elejirá de entre sus miembros la persona que deba presidir y dirigir sus trabajos.

7.º La Comision presentará todos sus trabajos al Gobierno, quien los oír, si le pareciese conveniente, á los Tribunales y al Colegio de Abogados.

8.º El Gobierno pedirá á la próxima Legislatura, la remuneracion debida á los comisionados, por los importantes y delicados servicios que presten.

El Ministro de Estado en el Despacho de Justicia, queda encargado del cumplimiento del decreto anterior y de mandarlo publicar y circular.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima á 17 de Marzo de 1871.

JOSE BALTA.

*José Aranibar.*

MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO.

JOSE BALTA,

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

*El Congreso de la República Peruana.*

Considerando:

1.º Que es conveniente conservar abundante numerario en circulacion;

2.º Que la extraccion libre de la plata en pasta ó amonedada podría causar perjuicios al comercio y menoscabo en las entradas fiscales;

3.º Que es necesario arbitrar los medios, que á la vez que salven tales inconvenientes, redundan en beneficio de la industria minera.

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1.º Se establece un impuesto de 3 por 100, que se pagará por el valor de la moneda nacional y pastas de plata que se exporten fuera de la República.

El mismo impuesto se pagará por el oro nacional sellado, en pasta, ó en polvo que igualmente se exporte.

Art. 2.º La internacion y extraccion de la moneda extranjera de oro ó plata, es libre de todo derecho fiscal.

Art. 2.º A dichas monedas extranjeras no podrá dárseles valor oficial: su valor será el que se le asigne en el comercio.

Art. 4.º Habrá en la casa de moneda de esta capital, un fondo permanente que no bajará de *doscientos mil soles* para la inmediata compra ó rescate de las pastas que produzca la República.

El rescate se verificará dando en plata sellada igual cantidad en la ley ó peso á la pasta que se entregue.

Art. 5.º Se exonera á la industria minera de las contribuciones industrial y predial y del impuesto de nominado callana.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dado en la sala de sesiones del Congreso en Lima, á 10 de Enero de 1871.

*José Rufino Echenique*, Presidente del Senado.

*Francisco Chavez*, Senador Secretario.

*Manuel B. Cisneros*, Presidente de la Cámara de Diputados.

*P. Bernales*, Diputado Secretario.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule, y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la Casa de Gobierno á los 16 dias del mes de Enero de mil ochocientos setenta y uno.

JOSE BALTA.

*Nicolás de Piérola.*

JOSE BALTA,

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA.

Considerando:

Que es necesario fijar las reglas para la admision de amanuenses meritorios en las oficinas del Estado, y para el abono en sus hojas de servicios del tiempo que permanezcan en esta condicion, conforme á la ley de 23 de Octubre de 1862.

Decreto:

Art. 1.º El número de amanuenses á mérito que puede recibirse en las oficinas del Estado, es de uno por cada seccion, ó de uno por cada tres amanuenses de dotacion, en las

oficinas que no estén divididas en secciones.

2.º Para la admision de amanuenses á mérito, se observarán las reglas siguientes:

1a. El jóven que pretenda obtener una de estas plazas, presentará un memorial al jefe de la oficina en que vá á servir, acompañado de certificados que acrediten que ha dado exámen de Gramática Castellana, Geografía general y particular del Perú, Historia del Perú, Aritmética y ademas Teneduría de libros por partida doble en el caso de que pretenda servir en una oficina de Hacienda.

2a. El jefe de la oficina nombrará uno ó mas empleados, para que examinen al aspirante, é informen si está versado, en las enunciadas materias y si tiene buena letra y ortografía, expresando si puede ser admitido, conforme á las reglas de este decreto.

Art. 3.º Para ser admitido en clase de meritorio, se necesita tener mas de quince y ménos de veintidos años de edad y tener asegurada la subsistencia, lo que comprobará con documentos.

Art. 4.º El tiempo de servicio del amanuense meritorio, se comprará únicamente con su nombramiento y con los certificados que dará su inmediato jefe, visados por el Jefe de la oficina, en los que se expresará si observa buena conducta y si ha servido sin interrupcion durante el período de seis meses, permaneciendo en su puesto las horas de reglamento.

Art. 5.º Los meritorios que están en actual servicio, obtendrán un certificado general en la misma forma, para acreditar que han servido sin interrupcion desde la fecha de sus respectivos nombramientos.

Art. 6.º Los que estén sirviendo sin nombramiento, lo obtendrán sujetándose á las reglas de este decreto.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, á los 26 dias del mes de Enero de 1871.

JOSE BALTA.

*Nicolás de Piérola.*

Lima, Marzo 1.º de 1871.

Habiéndose omitido expresar en el supremo decreto de 24 de Febrero último, por el que se manda convocar postores para la construccion de una aduana en Arica, que los 5.000 soles importe de los planos de dicha aduana, debe pagarlos el que obtenga el remate, y que el plazo para construccion de dicha obra es de dos años, contados desde que principien los trabajos; se declara, que el que obtenga el remate está obligado á entregar al Gobierno los 5.000 soles valor de los planos; que el término para la conclusion de la obra es de dos años contados desde la fecha en que principien los trabajos, y que en consecuencia, el pago se hará en 24 emisiones de bonos, en lugar de 12 que se señalaron en el decreto de 24 de Febrero. Modifíquese las bases de la convocatoria, con arreglo á este decreto.

Regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Piérola.*

## DEPARTAMENTAL.

República Peruana—Capitanía del Puerto—Arica, Marzo de 1871.

Señor Coronel Prefecto del Departamento.

S. C. P.

Tengo el honor de adjuntar á US. los estados de entradas y salida de Buques Nacionales y Extranjeros; que ha habido en éste de mi cargo, para que US. tenga conocimiento, en todo el presente mes.

Dios guarde á US.—S. C. P.

Miguel G. Ríos.

Estado que manifiesta el número de Buques Nacionales y Extranjeros que han entrado en el puerto de Arica en el mes de la fecha,

Día 1.º Vapor Inglés Pacífico del porte de 2000 toneladas, carga general, del último puerto Ilo, en 10 horas, con 76 hombres de mar, su capitán Hall, pasajeros de primera 9 y de segunda 10.

2. Vapor Chileno Limarí de 600 toneladas, carga general, del último puerto Pisagua en 6 horas, 33 hombres de mar, su capitán Burke, pasajeros de primera 2 y de segunda 14.

4. Vapor Inglés Panamá del porte de 2000 toneladas, carga general del último puerto donde salió Pisagua, en 8 horas de navegación, con 78 hombres de mar, su capitán Grierson, pasajeros de primera 7 y de segunda 15.

5. Vapor Inglés Colon de 200 toneladas, carga en lastre, último puerto donde salió Pisagua, 10 horas de navegación, con 15 hombres de mar su capitán Taylor, pasajeros de primera 2 de segunda 10.

6. Id id Magallanes del porte de 2791 toneladas, carga general, último puerto donde salió Islay, en 12 horas de navegación, con 103 de tripulación, su capitán Hammill, pasajeros de segunda 2.

7. Id id Paita de 1800 toneladas carga general último puerto donde salió Ilo, en 7 horas de navegación, con 78 hombres de mar, su capitán King, pasajeros de primera ocho de segunda 10.

9. Id id Limeña de 2000 toneladas, carga general, último puerto donde salió Pisagua, 7 horas de navegación, con 78 hombres de mar su capitán Bloomfield pasajeros de primera 8 y de segunda 10.

10. Id id Copiapó de 887 toneladas, carga general, último puerto donde salió Pisagua en 7 horas de navegación, con 44 hombres de mar su capitán Cray, pasajeros de primera 4 de segunda 14.

11. Id id Copiapó, del porte de 887 toneladas, carga general, último puerto donde salió Ilo, 10 horas de navegación, con 44 hombres de mar su capitán Cray, pasajeros de segunda 2.

12. Id id Colon, del porte de 200 toneladas, en lastre, último puerto donde salió Pisagua con 15 hombres de mar, su capitán Taylor, pasajeros de primera 3 de segunda 17.

12. Fragata Nacional Providencia, del porte de 1377 toneladas carga guano, último puerto donde salió Islay, en 8 horas de navegación, con

19 hombres de mar, su capitán Muñátegui.

15. Barca Inglesa L' Alegre, del porte de 594 toneladas, carga salitre último puerto donde salió Pisagua, en 51 horas de navegación, con 13 hombres de mar, su capitán Cartmer pasajeros de primera 1.

15. Vapor Inglés Panamá del porte de 2000 toneladas, carga general, último puerto donde salió Ilo, 9 horas de navegación, con 78 hombres de mar, su capitán Grierson, pasajeros de primera 5 de segunda 2.

16. Id id Pacífico, del porte de 2000 toneladas carga general, último puerto donde salió Pisagua en 7 horas de navegación, con 76 hombres de mar, su capitán Hall, pasajeros de primera 15, de segunda 20.

18. Barca Inglesa Inca del porte 440 toneladas, carga salitre, último puerto donde salió Pisagua, con 76 hombres de mar, su capitán Splatt.

19. Vapor Inglés, Colon de 200 toneladas, en lastre, último puerto donde salió Pisagua en 10 horas de navegación, con 15 hombres de mar, su capitán Taylor, pasajeros de primera 3 de segunda 23.

19. Fragata Salvadoreña Remigio Andrade, del porte de 607 toneladas, carga maderas, último puerto donde salió Ancud, en 14 días de navegación, con 15 hombres de mar, su capitán Echeverría.

19. Barca Chilena Zoraida del porte de 146 toneladas, carga general, último puerto donde salió Valparaíso, en 8 días de navegación, con 9 hombres de mar, su capitán Olavarría.

20. Id id Matilde Andrade de 321 toneladas, carga maderas, último puerto donde salió Ancud, en 15 días de navegación, con 12 hombres de mar, su capitán Jurgent.

20. Fragata Salvadoreña Enriqueta Wilber, del porte de 476 toneladas, carga maderas, del último puerto donde salió Ancud, en 15 días de navegación, con 13 hombres de mar su capitán Hill.

23. Vapor Chileno Limarí, del porte de 600 toneladas, carga general, último puerto donde salió Pisagua, en 9 horas de navegación, con 39 hombres de mar, su capitán Burke, pasajeros de primera 4 de segunda 30.

23. Id Inglés Paita del porte de 1800 toneladas, carga general, último puerto donde salió Pisagua, en 8 horas de navegación, con 73 hombres de mar, su capitán King, pasajeros de primera 1 de segunda 4.

24. Id id Limeña, del porte de 2000 toneladas, carga general, último puerto donde salió Mollendo, en 13 horas de navegación, con 78 hombres de mar, su capitán Bloomfield, pasajeros de primera clase 18 de segunda 35.

26. Id id Colon, del porte de 200 toneladas, en lastre, último puerto donde salió Pisagua, en 10 horas de navegación, con 15 hombres de mar, su capitán Taylor, pasajeros de primera 1 de segunda 21.

27. Id id Germani, del porte de 2507 toneladas, carga general, último puerto donde salió Valparaíso, en 4 días de navegación, 97 hombres de mar, su capitán Thomas, pasajeros de primera 3 de segundo 1.

29. Id id Pacífico, del porte de 2000 toneladas, carga general, último puerto donde salió Ilo, en 10 ho-

ras de navegación, con 77 hombres de mar, su capitán Hall, pasajeros de primera 4 de segunda 15.

Nota—Quedan á la descarga la Fragata Nacional Providencia, idem la Salvadoreña Enriqueta Wilber, la Barca Chilena Zoraida y la inglesa Inca.

Arica Marzo 31 de 1871.

Miguel G. Ríos.

Estado que manifiesta la salida de Buques Nacionales y Extranjeros en el puerto de Arica en el mes de la fecha.

Día 1.º Vapor Inglés Pacífico, entró el 1.º de Marzo, con 76 hombres de mar, salió con destino á Pisagua, del porte de 2000 toneladas, carga general, su capitán Hall, pasajeros de primera clase 7 y de segunda 27.

1.º Id id Colon, entró el 27 de Febrero, con 15 hombres de mar, zarpó con destino á Pisagua, del porte de 200 toneladas, en lastre, su capitán Taylor, pasajeros de primera 2 de segunda 14.

3. Id id Chileno Limarí, entró 3 de marzo, con 38 hombres de mar zarpó con destino á Pisagua, del porte de 600 toneladas, carga general su capitán Burke, pasajeros de primera 2 de segunda 14.

4. Id id Panamá, entró el 4 de marzo, 78 hombres de mar, zarpó con destino á Ilo, del porte de 2000 toneladas, carga general, su capitán Grierson, pasajeros de primera 12 de segunda 41.

4. Id id Magallanes, entró el 4 de Marzo, con 103 hombres de mar zarpó con destino á Pisagua, del porte de 2791 toneladas, carga general, su capitán Hammill, pasajeros de primera 7.

7. Id id Paita, entró el 7 de marzo, con 72 hombres de mar, zarpó con destino á Pisagua, del porte de 1800 toneladas, carga general, su capitán King, pasajeros de primera 4 de segunda 7.

8. Id id Colon, entró el 5 de Marzo, con 15 hombres de mar, zarpó con destino á Pisagua, del porte de 200 toneladas, carga frutos país, su capitán Taylor, pasajeros de primera 2 de segunda 18.

9. Id id Limeña, entró el 9 de marzo, con 78 hombres de mar, zarpó con destino á Mollendo, del porte de 2000 toneladas, carga general su capitán Bloomfield, pasajeros de primera 10 de segunda 13.

10. Id id Copiapó, entró el 10 de marzo, con 44 hombres de mar, zarpó con destino á Ilo, del porte de 887 toneladas, carga general, su capitán Cray, pasajeros de segunda 2.

11. Id id id, entró el 11 de marzo con 44 hombres de mar, zarpó con destino á Pisagua, del porte de 887 toneladas, carga general, su capitán Cray, pasajeros de primera 4 de segunda 13.

14. Barca Salvadoreña Matías Salvius, entró el 16 de febrero, con 11 hombres de mar, zarpó con destino á Coronel, del porte de 134 toneladas, en lastre, su capitán Beggia.

15. Vapor Inglés Colon, entró el 12 de marzo con 15 hombres de mar zarpó con destino á Pisagua, del porte de 200 toneladas, carga frutos del país, su capitán Taylor, pasajeros de segunda 25.

15. Id id Panamá, entró el 15 de marzo con 78 hombres de mar, zarpó con destino á Pisagua, del porte de 2600 toneladas, carga general su capitán Grierson, pasajeros de primera 9 de segunda 18.

16. Id id Pacífico, entró el 16 de marzo, con 76 hombres de mar, zarpó con destino á Ilo, del porte de 2000 toneladas, carga general, su capitán Hall, pasajeros de primera 5 y de segunda 15.

20. Fragata Salvadoreña, Remigio Andrade, entró el 19 de marzo con 15 hombres de mar, zarpó para Ilo, del porte de 607 toneladas, carga maderas, su capitán Echeverría.

22. Id id Colon entró el 19 de marzo, con 15 hombres de mar, zarpó con destino á Pisagua, del porte de 200 toneladas, carga frutos del país, su capitán Taylor, pasajeros de primera 1 de segunda 32.

23. Id Chileno Limarí, entró el 23 de marzo, con 39 hombres de mar zarpó con destino á Pisagua, del porte de 600 toneladas, carga general su capitán Burke, pasajeros de primera 7 de segunda 24.

23. Id Inglés Paita, entró el 23 de marzo, con 73 hombres de mar, zarpó para Mollendo, del porte de 1800 toneladas, carga general, su capitán King, pasajeros de primera 3 y de segunda 76.

23. Id id Limeña, entró el 23 de marzo, con 78 hombres de mar, zarpó para Pisagua, del porte de 2000 toneladas, carga general, su capitán Bloomfield, pasajeros de primera 5 de segunda 3.

24. Id Nacional Tumbes, entró el 20 de febrero, con 83 hombres de mar, zarpó con destino á Iquique del porte de 2 cañones, su comandante Ferreyros.

26. Goleta Norte Alemana Río, entró el 4 de noviembre, con 6 hombres de mar, zarpó con destino á Valparaíso, del porte de 222 toneladas, en lastre, su capitán Rothbar.

27. Barca Inglesa L' Alegre, entró el 15 de marzo, con 15 hombres de mar, zarpó con destino á Liverpool del porte de 594 toneladas, carga salitre su capitán Cartmer.

27. Vapor id Germani, entró el 27 de marzo, con 97 hombres de mar zarpó con destino á Islay, del porte 2507 toneladas, carga general, su capitán Thomas.

28. Barca Chilena Matilde Andrade, entró el 20 de marzo, con doce hombres de mar, zarpó con destino á Mollendo, del porte de 321 toneladas, carga maderas, su capitán Jurgent.

29. Vapor Inglés Colon, entró el 26 de marzo, con 15 hombres de mar, zarpó con destino á Pisagua del porte de 200 toneladas, carga frutos del país, su capitán Taylor.

29. Id id Pacífico, entró el 29 de marzo, con 77 hombres de mar, zarpó con destino á Pisagua, del porte de 2000 toneladas, carga general su capitán Hall, pasajeros de primera clase 3 de segunda 22.

Arica, Marzo 31 de 1871.

Miguel G. Ríos.

Señor Coronel Prefecto.

Participo á US. de la entrada y salida de buques en el día de la fecha.

Vapor Inglés Panamá de 2000 toneladas procedente del Callao y del

último puerto Ilo, en 9 horas de navegación, ancló á las 8 horas 48 minutos a. m., su capitán Grierson y 76 hombres de mar, carga general, pasajeros de primera clase don Carlos Mackennie, Santiago Escobar, señora R. Liabole, R. Santamaría, M. A. Coritarte, M. R. Arancibia señoritas M. Santamaría, oficial Leonidas Cornejo y 20 personas de segunda y tercera de los puntos intermedios.

Fragata Salvadoreña Enriqueta Wilber de 476 toneladas zarpó hasta Chiló á las 2 horas p. m., su capitán Emilio Hill y 12 hombres de mar en lastre, pasajeros ninguno.

Fragata inglesa Dewonshire de 1327 toneladas, procedente de Iquique en 42 horas, ancló á las 2 horas 16 minutos p. m., capitán Atter, 20 hombres de mar, carga madera, con signada al señor Nugent, pasajeros ninguno.

Arica, Abril 15 de 1871.

Miguel G. Rios.

Señor Coronel Prefecto.

El capitán de puerto da parte á US. de la salida y entrada de los vapores en el día de la fecha.

Día 19.

Vapor Inglés Cordillera de 3000 toneladas, para Mollendo zarpó á las 3 horas p. m., capitán Conlan y 104 hombres de mar, carga general pasajeros ninguno.

Vapor id Colon de 200 toneladas para Pisagua zarpó á las 6 horas 30 minutos p. m., capitán Taylor y 16 hombres de mar, carga frutos del país pasajeros de primera don Manuel Arredondo y 16 personas de segunda clase.

Id id Copiapó de 887 toneladas procedente de Valparaiso y del último Pisagua en 8 horas, ancló á las 2 horas a. m., capitán Cray 52 hombres de mar, carga general pasajeros de primera clase Dr. Jimenes David Michel, M. Ossio y señora, y 18 personas de segunda.

Día 20.

Barca Inglesa Chañaral de 589 toneladas, procedente de Liverpool, en 154 días de navegación, ancló á las 11 horas 20 minutos a. m., capitán Ferjusion y 15 hombres de mar, carga general, pasajeros de primera D. Danald Sutherland.

Arica, Abril 20 de 1871.

Miguel G. Rios.

Señor Coronel Prefecto.

Participo á US. la salida y entrada de buques en los días de la fecha.

Día 15.

Fragata Salvadoreña Enriqueta Wilber de 476 toneladas para Chiló zarpó á las 2 horas p. m., su capitán Hill y 12 hombres de mar en lastre.

Vapor Inglés Panamá de 2000 toneladas para Pisagua hasta Valparaiso, zarpó á las 6 horas 30 minutos p. m., su capitán Grierson y 16 hombres de mar, carga general, pasajeros de primera clase don Pedro Carbajal y señora, Federico Tames y señora, Manuel Morris, un oficial de ejército y 25 personas de segunda para los puertos intermedios.

Día 16.

Vapor Inglés Pacífico de 2000 toneladas procedente de Valparaiso y

del último Pisagua en 8 horas de navegación, ancló á las 4 horas a. m., su capitán Hall y 72 hombres de mar, carga general, pasajeros de primera clase señores H. Shanks, Agustín Picard, M. Francis y niño, señor Eushier, M. Arrondo, y 16 personas de segunda para los intermedios.

Id id Colon de 200 toneladas procedente de Iquique y del último Pisagua en 10 horas de navegación, ancló á las 6 horas a. m., su capitán Taylor y 16 hombres de mar en lastre pasajeros de primera clase señor Gamallo y 5 personas de segunda.

Vapor de guerra Tumbes del porte de 2 cañones procedente Ilay y del último Ilo, en 12 horas de navegación ancló á las 7 horas 55 minutos a. m., su comandante el señor capitán de fragata don Carlos Ferreyros.

Vapor Inglés Pacífico de 2000 toneladas para Ilo hasta el Callao, zarpó á las 7 horas 22 minutos p. m., su capitán Hall y 72 hombres de mar, carga general, pasajeros de primera clase A. Tronquist señora niño y criado, S. Pizarro, A. Rodríguez, señor Shakes, sargento mayor Chocano, S. L. Arce, S. Esman, M. Arce, P. Collazos S. Balza, C. Basadre, teniente de ejército A. Rodríguez y 20 soldados que pasan al Callao, por haber sido relevados con nueva guarnición al vapor de guerra Tumbes, 3 personas de segunda y tercera para los puertos intermedios.

Arica, Abril 16 de 1871.

Miguel G. Rios.

No habiéndose admitido ninguna de las tres propuestas presentadas para el remate de la limpieza del camino de Palca con dirección á Bolivia y al departamento de Puno, Su Señoría la Junta de Almonedas, ha señalado para que tenga lugar dicho acto, por tercera y última vez, el 1.º de Mayo próximo entrante.

Las condiciones del remate son las siguientes:

1a. El Licitador limpiará las dos vías que parten de esta ciudad, la una de la Estación del Ferro carril psando por el río de Coramolle, Calana y Pachia; y la otra de la cabeceira de la población por el pago de Pocolay, Piedra Blanca, chacaras de don Manuel Bustos y don José Félix Solano; y Guaycuyo debiendo unirse las vías principales en el punto de San Francisco.

2a. Continuará la misma operación, desde este último punto hasta el Maure por la por la vía de la Paz, Cosapilla por la de Oruro &; y también limpiará el camino con dirección al Departamento de Puno, desde antes de llegar al punto denominado "Uchusuma" hasta el de Cacaota.

3a. Sacará toda la pedrería que se encuentra en el camino, desde el estrecho y mal paso de la cuesta de Luta en toda su estension hasta Tacora, poniendo calzas sólidas en todos los puntos donde sea necesario; y procurando que el camino tenga por lo menos dos metros y medio de ancho, desde San Francisco en adelante.

4a. Concluida que sea la obra, la H. Municipalidad nombrará una Comisión examinadora del trabajo del camino, y con el informe que esta espida, se acordará lo conveniente para recibir ó no dicho trabajo.

5a. El término dentro del cual se acabarán los trabajos, será cuando mas de tres meses, que comenzarán á contarse ocho días después de firma de la respectiva escritura.

6a. El avalúo del costo de dicho trabajo, asciende á la cantidad de 4,000 soles; y el remate se adjudicará á la persona que haga la limpia por esta suma, ó otra menor.

7a. No se admitirá propuesta alguna que no esté garantizada por persona de honradez y responsabilidad notorias.

8a. Las posturas se harán por medio de propuestas cerradas, que se entregarán en la Secretaría de la Prefectura hasta la una de la tarde del día 1.º de Mayo indicado.

9a. El pago se hará en una sola armada, después de entregada la limpia á la H. Municipalidad.

10a. Pagará el licitador una multa de 100 soles en beneficio de los fondos municipales, en el caso que no cumpla las condiciones del remate; sin perjuicio de repararse á su costa los defectos que se noten en la compostura del camino.

11a. El subastador no podrá hacer sustitución del remate en todo ó en parte sin el consentimiento expreso de la H. Municipalidad; y esta tampoco podrá responder de casos fortuitos.

La persona que quiera obtener el remate indicado, puede presentar sus propuestas cerradas en el local, y hasta el día señalado, en la forma antes mencionada.

Tacna, Abril 24 de 1871.

Bruno M. Maldonado.

Escribano de Estado y del Municipio.

## ADMINISTRACION DE CORREOS.

Por disposición de la Dirección General de Correos, queda prohibida la introducción de *Billettes de Banco* en la correspondencia que jira por las Estafetas de la República; y estos, por consiguiente, no admitirán ningún reclamo relativo á pérdida de cartas que contengan esa clase de valores.

Tacna, Marzo 30 de 1871.

Basadre.

## EDICTOS.

El Ciudadano Vicente Arce, Abogado de los Tribunales de Justicia de la República, y Con-Juez de la Instancia de esta Capital &.

Por este segundo edicto, cito, llamo y emplazo al reo prófugo Manuel Vizcarra, para que se presente en este Juzgado ó en la Cárcel pública de esta ciudad, á estar á derecho y defenderse de los cargos que contra él resultan, en la causa criminal que de oficio se sigue contra él, por el delito de estupro: que haciéndolo así será atendido en justicia y oídos sus justos reclamos.

Tacna, Marzo 25 de 1871.

Vicente Arce.

Ante mí—Dionisio Quelopana.

Escribano del Crimen.

El Doctor D. José Manuel Suarez, Abogado de los Tribunales de Justicia de la República y Juez de la Instancia de esta Capital &.

Habiendo dispuesto que se anun-

cie al público que el cinco de Abril próximo entrante empieza la visita de todas las Escribanías públicas y de Estado, Notaría y Juzgados de Paz de esta ciudad, con el objeto de examinar los libros, protocolos, registros, archivos y papeles, y saber si estos se llevan y conservan con la exactitud y regularidad correspondientes; como así mismo para averiguar prolijamente si cada uno de los funcionarios observa las obligaciones que les están prescritas por las leyes; he ordenado se publique el presente edicto convocando á los que tengan que proponer quejas contra los referidos funcionarios, para que concurren á expresarlas; y que el Escribano de Visita nombrado D. Miguel Benavides, cuya oficina sea visitada primeramente por el de igual clase Don Mariano Valcárcel, saque, en cumplimiento de lo preceptuado en el artículo trescientos doce del Reglamento de Tribunales, una copia de este edicto para que se fije en el lugar de costumbre y otra que se pasará al señor Coronel Prefecto del Departamento con el fin de que se inserte en el periódico oficial. Tacna, Marzo nueve de mil ochocientos setenta y uno.

José Manuel Suarez

Es copia conforme con su original.  
—Ante mí—Miguel Benavides.

## SUMARIO

### Seccion Administrativa.

Ministerio de Gobierno; Policia y Obras Publicas

Informe sobre el estado del ferrocarril de Lima á Chancaay.

Resolucion suspendiendo el trafico del ferrocarril entre Ancon y Chancaay.

Ministerio de Justicia, Culto, Instruccion Publica y Beneficencia.

Exposicion relativa á la necesidad de reformar la legislacion civil y mercantil.

Decreto nombrando una comision para que forme un proyecto de reforma del Código Penal y de Enjuiciamientos.

Ministerio de Hacienda y Comercio.

Decreto estableciendo un impuesto del 3 por 100 de la moneda nacional y pastas de plata que se exporten fuera de la República.

Otro fijando las reglas para la admision de amanuenses meritorios en las oficinas de Estado.

Resolucion declarando que el que obtenga la obra de la aduana de Arica está obligado á abonar el valor de los planos.

### DEPARTAMENTAL.

Oficio del capitán del Puerto de Arica al señor Prefecto, adjuntan do los cuadros de entradas y salidas de buques nacionales y extranjeros en dicho puerto.

Aviso de su señoría la Junta de Almonedas.

Id. de la administracion de Correos. Edictos.