

EL REGISTRO OFICIAL.

DEL DEPARTAMENTO MOQUEGUA.



TOMO XVII.]

TACNA, VIERNES 6 DE JUNIO DE 1873.

[NÚM. 24.]

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.

Lima, Mayo 15 de 1873.

Señor Prefecto del Departamento de Moquegua.

Por decreto Supremo de antes de ayer ha sido mandado reconocer como Cónsul del Imperio Alemán en Arica y Tacna, y en reemplazo del finado Mr. Eulert, el D. C. Brieger, por haberlo solicitado así el Ministro Imperial en esta ciudad a nombre del canciller de Alemania.

Lo que me es grato comunicar á US. para que se sirva hacer reconocer como tal al referido Cónsul.

Dios guarde á US.

J. de la Riva-Agüero.

Tacna, Mayo 23 de 1873.

Trascribese á la Ilma. Corte, á los Jueces de 1.ª Instancia de Tacna y Arica y á los Subprefectos de las mismas Provincias; acúsesse recibo y publíquese.—Zapata.

Lima, Mayo 15 de 1873.

Señor Prefecto del Departamento de Moquegua.

Con fecha 10 del actual, S. E. el Presidente ha tenido á bien expedir el siguiente decreto:

«En conformidad con lo solicitado en el presente oficio por el Cónsul General de Bélgica en esta Capital, reconócese á D. Eduardo Michtendahl como encargado del Consulado de ese Reyno en Tacna, durante la ausencia del Cónsul titular D. Simon Iriberry; quedando sin efecto el reconocimiento ordenado anteriormente en favor de Don Felipe S. Ott.»

Que trascribo á US. para su conocimiento y á fin de que las autoridades de ese Departamento reconozcan al mencionado Don Eduardo Michtendahl como encargado del Consulado de Bélgica en Tacna.

Dios guarde á US.

J. de la Riva-Agüero.

Tacna, Mayo 23 de 1873.

Trascribese á la Ilma. Corte, á los Jueces de 1.ª Instancia de esta Capital y al Subprefecto del Cercado; acúsesse recibo y publíquese.—Zapata.

MINISTERIO DE JUSTICIA, COLTO INSTRUCCION Y BENEFICENCIA

Dirección General de Justicia y Beneficencia.

Lima, á 10 de Mayo de 1872.

Señor Prefecto del Departamento de Moquegua.

S. E. el Presidente en acuerdo

de hoy, ha decretado lo que sigue:

«Nómbrese Vocal de la Corte Superior de Moquegua al Dr. D. Felipe Osorio, considerado en la propuesta hecha por la Corte Suprema de Justicia para proveer la vacante que existe por jubilación del Dr. Don Pedro Carbajal. Expídase el título respectivo, pidiéndose la propuesta respectiva para reemplazar al D. D. Carlos Zapata.»

Que trascribo á US. para su conocimiento y demás fines.

Dios guarde á US.

Juan Sánchez Silva.

Tacna, Mayo 19 de 1873.

Trascribese al Cajero Fiscal. Publíquese y archívese.—Zapata.

MINISTERIO DE HACIENDA Y COMERCIO.

Lima, Marzo 15 de 1873.

Visto este expediente, de conformidad con lo expuesto por la Sección de Aduanas, se adiciona el artículo 32 del Reglamento de Comercio, en los términos siguientes: «si dichos Capitanes no presentan el registro de la Aduana de donde proceden sus naves, sufrirá una multa proporcionada á la falta, que no será mayor de doscientos soles ni menor de cincuenta.»—Circúlese, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—Jara.

Lima, Marzo 23 de 1873.

Vista la presente solicitud de Dorea Ayulo y Ca. de este comercio, representantes de la Compañía Francesa de Vapores «Línea Germain Hermanos» y teniendo en consideración que el Gobierno se halla en el caso de fomentar la competencia de la industria para obtener por este medio en favor del público y del comercio las ventajas que ella ofrece, abaratando los precios de conducción y aumentando el tráfico: concédese á la indicada compañía la licencia que solicita para establecer una línea de vapores por toda la costa del Perú en los términos y condiciones que en seguida se expresan:

1a. La compañía se obliga á conducir en sus buques, según la capacidad de ellos lo permita, á los empleados, jefes y oficiales, tropa y mujeres que el Gobierno tenga á bien mandar en ellos, bien sea á los puertos del litoral ó á los de la costa, hasta donde estableciere sus viajes según los itinerarios que al efecto publique.

2a. Se obliga igualmente á conducir en sus vapores los caudales y carga que el Gobierno envíe,

exceptuándose póvora y otros artículos riesgosos que no sea permitido embarcar en vapores mercantes, entre los puertos de que trata el artículo anterior, debiendo el Gobierno dar aviso oportuno cuando la carga que tenga que remitir sea muy abundante.

3a. La compañía cobrará por pasajeros y fletes del Estado veinte y cinco por ciento menos de los precios detallados en las tarifas que rijan para particulares al tiempo del embarque; pero en el caso de que el número de individuos que se trasporte en un solo vapor sea de doscientos ó mas, la rebaja será de un cincuenta por ciento.

4a. La mesa para los empleados, jefes y oficiales será cual corresponde á los pasajeros de primera clase, costeada por la compañía, así como los camarotes que deben dárseles; los individuos de tropa y sus mujeres serán mantenidos durante el viaje de cuenta de la compañía, la que suministrará las correspondientes raciones como a pasajeros de cubierta.

5a. El Gobierno queda en libertad de ocupar los buques de la compañía «Línea, Germain Hermanos» así como cualquiera otra de las líneas establecidas ó que se establecieren en adelante para el transporte de sus empleados y tropas, y de los artículos que remita á cualquier punto del litoral ó la costa.

6a. La compañía no podrá disminuir el número de viajes que establezca, sino por el contrario procurará aumentarlos hasta donde le sea posible, y el Gobierno por su parte prestará á los buques de la compañía todas las franquicias de que disfruten los de las otras líneas en beneficio de la facilidad del tráfico y en cumplimiento de las resoluciones vijentes.

7a. La compañía no cobrará al Estado lanchonaje ni otros gastos cuando los particulares también deban pagarlos, debiendo en caso contrario hacerse la rebaja de veinte y cinco por ciento del precio de la tarifa que rija en la época del embarque.

8a. El Gobierno pagará el importe de las cuentas de la compañía en moneda corriente del Perú, esto es, en soles, sin premio ó cambio.

9a. La compañía documentará sus cuentas con la orden de pasaje dada por la autoridad y recibo de los interesados ó del jefe de la fuerza que se embarque.

10. De acuerdo con la Comandancia General de Marina y el Cajero fiscal del Callao, se formará por la compañía una tarifa de los fletes que haya de pagarse por el

transporte de los artículos que el Gobierno embarque, que no se hallen considerados en la que se dé para el público.

11. Los vapores de la expresada compañía podrán entrar libremente en todos los puertos de la República mayores y menores y las calas habilitadas y salir de los mismos á cualquier hora del día ó de la noche, según lo requiera el orden en que se establezca el itinerario de sus viajes.

12. Queda la compañía en posesión de todas las franquicias que por la ley se han concedido á los vapores de las líneas que están establecidas y á los buques nacionales.

13. La compañía transportará gratis en los viajes de cada uno de sus vapores las balijas de la correspondencia y al empleado conductor, considerándolo como pasajero de segunda clase, ó igualmente transportará gratis en calidad de pasajero de primera clase á los conductores de contingentes.

14. El embarque y desembarque de mercancías podrá verificarse en el Callao por el muelle destinado á la descarga del trigo, pero de manera que aquellas operaciones no alteren el curso regular de esta última.

15. El uso del expresado muelle solo se concede á la compañía por el tiempo que dure la conclusión de la Dársena ó por el que trascorra en la formal reparación que se haga en el principal que al presente se halle en malas condiciones.

16. La compañía designará en el Callao el terreno que juzgue apropiado para establecer sus oficinas y que sea del Estado, para que el Gobierno le haga de él la adjudicación que convenga, entendiéndose que esta solo tendrá lugar por renta ó arrendamiento en subasta pública y cuando el terreno designado no sea útil al servicio del Gobierno.

17. Queda obligada á construir á su costa de acuerdo con el Administrador de la Aduana del Callao, un local apropiado para oficina de despacho, y dos habitaciones para el Resguardo que deba establecerse.

18. Igualmente queda obligada á conducir en carrés de su propiedad, sin retribución alguna y bajo las responsabilidades que señala el Reglamento de Comercio, del muelle á la Aduana, la carga afecta á derechos y de forzoso depósito en los almacenes de ésta, y á llevar al primero, la que se ha de reembarcar, como lo verifica actualmente la compañía Inglesa; dejando únicamente en playa la de libre despacho, y la que, según el expresado Re-

glamento, pueda ser tambien des pachada en este lugar.

19. La compañía cumplirá todas las disposiciones del Reglamento de Comercio mencionado y las que en adelante se dicten en materias de aduanas.

20. El Gobierno queda facultado para hacer uso ó nó de las estipulaciones contenidas en los artículos de este decreto, pero si es obligatorio su cumplimiento para la compañía, la cual deberá tambien cumplir los que existen con las compañías Inglesa y Francesa Transatlántica, según los contratos celebrados con estas en 12 de Abril de 1868 y 16 de Febrero de 1872.

21. Todas las concesiones que se otorgan por el presente decreto á la compañía de vapores «Línea Germain Hermanos» se sujetarán á las modificaciones que se decreten en el servicio de las aduanas de la República.

22. Las cuestiones que se susciten entre las aduanas, los particulares y la compañía serán resueltas conforme á las leyes del país por los respectivos Tribunales del Perú, sin que se admitan en ningún tiempo, ni por motivo alguno reclamaciones diplomáticas con relacion á la compañía de vapores «Línea Germain Hermanos».

23. La casa de Dorca, Ayulo y Ca. presentará en el término de la distancia el documento que acredite el poder que acredite para representar y obligar á la compañía «Línea Germain Hermanos» al cumplimiento de las obligaciones que contrae por este contrato, el que será de ningún efecto ni valor sino cumple con este requisito.

Comuníquese, rejístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—Jara.

DIRECCION DE ADMINISTRACION.

Lima, Mayo 7 de 1873.

CIRCULAR N. 38.

Señor Prefecto del Departamento de Moquegua.

Para su cumplimiento y demás efectos tengo el honor de trascribir á US. la siguiente ley:

MANUEL PARDO,

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana,

Considerando:

Que la ley de 11 de Febrero de 1869, sobre timbres, requiere algunas disposiciones que faciliten su observancia.

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1.º No será admitido en juicio ni fuera de él, el documento que no lleve el timbre que le corresponde, según la ley de 11 de Febrero de 1869, salvo el caso de probarse que en el lugar en que se extendió, no había timbres, cuya circunstancia deberá expresarse en el mismo documento.

2.º Los timbres serán de las clases y valores siguientes:

1.ª de.....	S. 1000.
2.ª «	« 500.
3 «	« 100.
4 «	« 50.
5 «	« 20.
6.ª «	« 10.
7.ª «	« 5.
8 «	« 1.
9 «	« « 25 cts.
10 «	« « 10 id.

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

Dada en la sala de sesiones del Congreso en Lima á 27 de Abril de 1873.

Manuel F. Benavides, Presidente del Senado.

José Simón Tijera, Presidente de la Cámara de Diputados.

Félix Manzanares, Senador Secretario.

Bartolomé Ruiz, Diputado Secretario.

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

Que es dado en la casa de Gobierno en Lima á los 28 días del mes de Abril de 1873.

MANUEL PARDO.

José M. de la Jara.

Dios guarde á US.

J. R. de Izcue.

Tacna, Mayo 23 de 1873.

Trascribese á la Ilma. Corte, á los Jueces de 1.ª Instancia del Departamento, y á los Subprefectos, publíquese y archívese.—Zapata.

DEPARTAMENTAL.

República Peruana.—Superintendencia de la Obra del Canal de Uchusuma.—Tacna, Mayo 22 de 1873.

Sr. Prefecto del Departamento.

S. P.

Motivos de salud y otras circunstancias imprevistas me han impedido hasta ahora pasar á US. el informe sobre mi último viaje de inspección á la obra del Canal de Uchusuma.

El 17 del pasado Abril emprendí tal viaje, asociado de los SS. Vocales de la Comisión de deslindes D. Carlos Basadre y D. Cayetano Cornejo, y del Agrimensor y Secretario de ella, y de algunos vecinos notables, quienes, como los dos primeros, se resolvieron á acompañarme llevados de su espíritu público.

El 19 llegamos al punto del socabon, llamado «Huailillas de la Paz», en donde se encuentran instalados los trabajos á una altura de 14,427 pies ingleses ó 4,339,05 m. sobre el nivel del mar.

Examinados estos, encontramos que se continuaban con empeño, pero en la escala reducida que permite la capacidad del socabon, cuya altura es de 2 m., y en ancho de 1 m. 50 c.

La extracción de las aguas interiores se ejecuta por tres procedimientos: por el de bolsones de cuero ó cachos, que movidos por medio de un torno, sacan las aguas y desmontes por el pozo N.º 5; por el de bombas de válvu-

la; y por el de una máquina de mecanismo sencillo, colocada sobre dicho pozo, á la que sirven de motor las aguas potables de las vertientes termales, que han sido conducidas con tal fin, por una acequia especial de 10,000 y mas metros de longitud. Esta máquina renueva al mismo tiempo el aire por medio de tubos, para auxilio de los trabajadores. Para facilitar la salida de las aguas, aun no se le ha dado el gradiente de declinación de 4 en 1,000 q' deberá tener á su término.

Hasta el 19 del pasado, el túnel que mide 854 m. 35 c. tenía perforados, en la parte oriental, 551.30 y en la occidental 233 m. 51 c., quedando por consiguiente por perforarse 73 m. 54 c.

El 20 emprendimos el reconocimiento del Canal en toda su estension, que mide 46.600 metros, practicando dicha operación hasta la boca-toma sobre el borde exterior del Canal, (no sin arrostrar peligros) para poder apreciar de una manera perfecta los daños que hubiese podido sufrir por las lluvias y otras causas.

Dicho reconocimiento nos fué satisfactorio, pues contra todas las previsiones, encontramos: que las copiosas lluvias del año, no habían causado el menor desborde exterior, siendo suficiente para arajar el exeso de las aguas que pueden entrar en el Canal, las cinco compuertas y desagües construidos en las diversas secciones. Las lluvias mas bien han solidificado completamente el borde exterior, y los pequeños derrumbes sufridos en diversos puntos del Canal y en las calzadas y laderas del borde superior, puede mas bien atribuirse á la formación de los terrenos que atravieza, que és en extremo accidentada y pendiente, y al tráfico de los animales silvestres y rebaños de llamas que pascen en las alturas y descenden en busca de aguas al Canal, que al efecto de las lluvias. Sin embargo, tales daños inevitables, atendidas las circunstancias topográficas y geológicas de las accidentadas faldas que corta el Canal, son de fácil aunque palutina reparación, contribuyendo á ello eficazmente, el crecimiento de la champa, empleada con profusion en donde las condiciones deleznales del terreno lo han exigido. Sin error puede asegurarse, que la construcción del Canal habria sido poco menos que imposible ó de un costo muy subido, sin la providencial abundancia de tal vegetación en las ciénagas mas ó menos inmediatas al Canal. El empleo de este auxiliar, barato relativamente, ha demostrado por la experiencia, que es preferible en tales temperaturas al cimiento hidráulico y á todas las composiciones artificiales, siempre que esté bajo la acción constante del agua ó humedad, por cuyo medio va formando un solo cuerpo.

He notado sin embargo, que la solidificación del borde exterior del Canal ha deprimido y disminuido su altura en muchos puntos, lo que he hecho presente al

inteligente y contraído Ingeniero señor Boleslao Maieski, quien se ha comprometido á darles mayor elevación, al hacer la próxima limpia del Canal.

Dada una idea general del estado en que se encuentra esta obra, procederé á ocuparme de sus diversas sesiones, á pesar de que pudiera evitarlo en mucha parte, refiriéndome al detallado informe que elevé con fecha 6 de Diciembre de 1870, con motivo de mi primer viaje de inspección; pero como dicho informe, no podía abrazar la parte del Canal que estaba en construcción ó por construirse, pasará de preferencia á ocuparme de ella.

A fines de Noviembre del 70, dejé concluido el puente-acueducto del «Chusñuma», y principios solo los tajos en las faldas de «Punta de Airo y del «Tacora»: de aquella fecha al 71 fué concluida completamente esa difícil parte del Canal, la mas accidentada y costosa sin duda, tanto por la caprichosa formación geológica del terreno, que en unas partes se compone de inesperados montones de piedra, de Peña, ó de bolsos ó vetas de cascajo ó arena in sostenibles, cuando se les mueve la lijera costra vegetal que los cubre, como por la pendiente rápida de la ladera, quebradas y grietas profundas que cortan el terreno.

En los 13,000 y mas metros de ese rudo trabajo, que al principio sufrió con el curso de las aguas destrozados derrumbes, que están á la vista, se ha empleado según estoy informado, centenares de millares de champas, sin cuyo importante auxiliar habria sido imposible al empresario la terminación del Canal, pues en varios puntos se ha tenido que hacer muros artificiales de piedra y champa, y formar el Canal con esta última para obtener un lecho consistente. Felizmente para la obra y para el empresario, tales trabajos ejecutados con acierto por el laborioso y competente Ingeniero citado, han dado un resultado satisfactorio, pues en los últimos aluviones, no se ha fracturado el Canal en tan dilatado trayecto. Al tratar de este punto, creo cumplir con un acto de justicia, al asegurar á US. que estoy informado por el Ingeniero y Administradores, que el empresario señor Hugues, siempre ha estado pronto á proporcionar con largueza, cuantos elementos han sido necesarios, sin reparar en gastos para obtener la mayor solidez en la obra.

OBSERVACIONES

SOBRE EL CANAL.

El gradiente general de éste es de 1 en 1,000, excepto en algunos puntos en que el lecho de roca ha permitido amentarlo, y el mínimo de 6/10. Tal circunstancia, ha favorecido el crecimiento abundante de plantas acuáticas en su fondo, las que disminuyen notablemente la corriente de las aguas, y dan lugar á la formación de bancos de arena que obstruyen el curso de éstas; á lo que hay que agregar, que los derrumbes inevitables de que he hablado, hacen in

dispensable la limpia anual del Canal á penas cesen las lluvias, para evitar la formacion de los banos ó represas.

En la prolongacion dada al corte del Canal con motivo de haberse inutilizado el primer puente sobre el riachuelo de Azufre, de que me ocuparé en su lugar, he notado, que en la ciénega que se ha cortado á continuacion del nuevo puente-acueducto de dicho riachuelo, el borde interior de charpa se halla deprimido notablemente, necesitando solidificarse y elevarse á mi juicio de 40 á 50 c. mas; observando igualmente que el borde exterior formado en esa parte, de los desmontes de la ciénega, aun no se ha solidificado por lo esponjoso de las materias vegetales que entran en su composicion, cuyos puntos requieren un inmediato y sólido trabajo, que he hecho presente al Sr. Maieski.

RIESGOS DEL CANAL.

En mi informe de 13 de Mayo del 72, al ocuparme de los peligros que ofrecería á la agricultura las condiciones topograficas del Canal de Uchusuma, entre otras cosas decia: "los 46,000 y mas metros que falsea el Cagal en el corazon de la cordillera, (antes de que entren sus aguas en el socabon ó túnel de Huailillas) son tan accidentados y expuestos á derrumbes, que no solo pueden ocasionar las copiosas lluvias, nevadas ó desyelos en el invierno, sino lo que es de temerse constantemente, las perforaciones que pueden hacer los millares de conejos silvestres, llamados Sartenejos, que se encuentran en diversos puntos, á inmediaciones del Canal, y que socaban el terreno en proporciones estensas." Tal prevision se ha realizado en parte, pues he encontrado que dichos conejos han socabado varios puntos del borde exterior del Canal, principalmente en el trayecto que se encuentra entre el puente-acueducto de Ancochaullani y el de Quinuta; en dichos puntos habia peligro de transitar á bestia por el borde y á pesar de que el experimentado Sr. Maieski, me ha asegurado que tales perforaciones no las llevan sino hasta cierta distancia de las aguas, porque huyen de ellas, encuentro el mayor peligro de que puedan ocasionar derrumbes, sino se observa por medio de los guardianes un celo constante sobre tales proyectos.

PUNTES.

En el precitado informe del 70 refiriéndome al riachuelo de Azufre, decia: "que recién se habian principiado las escabaciones de sus cimientos etc.," y hoy puedo agregar, que ese hermoso puente-acueducto, el mayor en el Canal, fué concluido el año 71 y poco tiempo despues, por consecuencia de un terremoto, se cuarteó hasta sus cimientos, circunstancia que hizo que el Ingeniero abandonara ese trabajo, que habia costado mas de 10,000 soles, prolongando el Canal por 200 m, mas, con el fin de variar de sistema; lo cual

ha conseguido de una manera satisfactoria, pues en lugar de pasar las aguas de éste por un puente-acueducto, ha logrado invertir el órden anterior, y hacer que las diminutas del riachuelo de Azufre pasen sobre el Canal, con notable ventaja para la conservacion de este.

BOCA-TOMA DE UCHUSUMA.

Al ocuparme de esta parte de la obra tambien decia en mi indicado informe anterior: «Esta construcción adolece á mi juicio, del defecto de presentar al río en tiempo de creces, un muro horizontal de 70 m. de longitud, sobre 8 m. de vase y 1 m. 22 c. de espesor, en lugar de terminarse en un ángulo agudo, cuyo vértice no ofreciera resistencia á las aguas etc.» Mi prevision de entonces, se ha cumplido, pues los últimos aluviones han pasado sobre la represa sin poder contener sus aguas, amenazando destruirla, á la vez que á las compuertas laterales. Tal represa requiere una inmediata modificacion, pues de no verificarla, ocasionaria mas tarde el desvio de las aguas y gastos de consideracion. He insistido á este respecto con el señor Maieski, y me ha ofrecido proceder desde luego á practicar las modificaciones cuya necesidad reconoce.

EL PUENTE-ACUEDUCTO DE ANCOCHAULLANI.

Que se halla á 527 m. de la boca-toma, se encuentra en buenas condiciones, á pesar de los fuertes aluviones del año: mide 35 m. de largo, 2 m. 35 c. de ancho, y 8 m. 25 c. de alto sobre el nivel de la quebrada. Tiene un arco de 1 m. de ancho para el desagüe en caso de limpia, ó desborde.

EL PUENTE-ACUEDUCTO DE QUINUTA.

Se halla á 7,600 m. del anterior y en las mejores condiciones, pues han disminuido notablemente las filtraciones que noté en Noviembre del 70, á pesar de la porosidad de la piedra de que está formado; quedando reducidas en el día á la formacion de estalactitas de nieve: sus dimensiones son las siguientes: Acueducto 65 m. 75 c. longitud; 3 m. ancho; 1 m. profundidad; y 4 m. 50 c. sobre el nivel de la quebrada. Las proporciones de los 4 arcos de que consta, son de 1 m. 40 c. luz; 0 m. 35 c. clave, y 0 m. 70 c. flecha: el espesor de los pilares de 1 m. 04 c., y el largo de 5 m.

EL PUENTE-ACUEDUCTO DE LA LLOCLLA.

Se halla construido á 3,000 m. del anterior, y su formacion es sobre pilas de piedra seca con tres compuertas de desagüe en el fondo de la quebrada, siendo la parte superior de piedra labrada y cimient romano: sus dimensiones son, 65 m. de largo; 2 m. de ancho; 1 m. de profundidad: el gradiente empleado es de 0 m. 02 c., los parapetos de 1 m. de espesor, y la altura so-

bre la quebrada de 9 m. 10 c., ha resistido contra mi prevision perfectamente á las abundantes aguas del año.

EL PUENTE-ACUEDUCTO DE CHISNUMA.

Se halla á 13,300 m. del de la Lloclla, y recibe como los anteriores las aguas por una acequia accesoria para unir las á las del Canal; mide 41 m. de largo, 2 m. de ancho, 1 m. de profundidad, 1 m. 50 c. la abertura de su arco, y tiene 3 m. de altura sobre el fondo de la quebrada; se encuentra en perfectas condiciones.

Del puente anterior de Chisnuma al riachuelo de Azufre, hay 18,000 y mas metros ejecutados en la partemas difícil de la ladera del «Tacora», de que me he ocupado al dar una idea general de los trabajos.

EL NUEVO PUENTE DE AZUFRE.

Que sirve á la vez de acueducto á las aguas de ese riachuelo, pasa sobre el Canal por un puente horizontal de 5 m. 70 c. de largo, y 0,75 m. de ancho, construido de piedra y cimient sobre sólidas barras de fierro.

De este acueducto al tajo del Socabon, hay 4,500 y tantos metros: en esta parte del Canal atraviesa por terrenos, que aunque no tienen fuertes gradientes, son interrumpidos por frecuentes desigualdades y aun pantanos; circunstancia que ha obligado á practicar varios tajos y á ejecutar repetidas curvas, muchas de ellas en roca, hasta llegar á laderas de formacion favorable y de tierra vegetal, que conducen al desagüe jeneral de cimient y piedra, que se encuentran á la entrada oriental del tajo del Socabon.

TAJOS.—El que se encuentra á la entrada N. O. del Socabon, tiene de longitud 90, 80 m.: el ancho del fondo 3 m.: en la parte alta 10 m., y profundidad 8, 10 m.: todo él ejecutado en roca dura. El tajo de salida del Socabon al S. E. mide 36, 50 m. de longitud; 9 m. de ancho en la parte de arriba; 4 m. en el fondo y 8, 50 m. de profundidad, ejecutado igualmente en peña.

PUNTAS LLAMADAS DE LEONES Y TIGRES.

Los muros de mamposteria que forman el borde exterior de esta parte del Canal solo miden 0 m. 50 c. de espesor, reforzados por un muro de piedra seca con su respectivo relleno; tambien contra mis previsiones anteriores, he notado que á pesar del curso constante de las aguas, no hay en ellos filtracion alguna, y que corresponden perfectamente á su objeto.

CANTIDAD QUE MIDEN LAS AGUAS DEL CANAL.

Por las diversas medidas tomadas en distintas estaciones, se pueden fijar como término medio, las cantidades siguientes:

Rio de Uchusuma.....	1 m. 000 cúb.
Arroyos de Ancochaullani.....	0. 000
Idem de Quinuta.....	0. 000
Idem de Chisnuma.....	0. 000
Vertientes termales....	0. 000

Total 2 m. 220. ó sean 72 piés ingleses por segundo.

PROBABLE CANTIDAD DE LAS QUE LLEGARÁN AL VALLE DE TACNA.

En informes anteriores y principalmente en el de 13 de Mayo del 72, me he ocupado estensamente con los miembros de la Comision de deslindes, de este importante punto; pero reasumiendo lo que se dijo entonces, y añadiendo algo por consecuencia de mis últimas observaciones, puedo decir á US.: que prescindiendo de teorías que muchas veces son inaceptables, inexactas ó imaginarias, cuando no tienen por base detenidos estudios científicos de las circunstancias climáticas, geológicas, atmosféricas y topográficas que dominan en los terrenos que deben irrigarse; y tomando por comparacion hechos practicos de lo que sucede actualmente en el rio de Tacna, puedo opinar que de los 2,220 lit. de agua, al segundo, que miden las del Canal de Uchusuma, (término medio) solo podrán llegar próximamente 1,200 lit., y no los 3,000 piés cúbicos ingleses por minuto que está obligado á entregar en época normal el contratista Sr. D. Fernando Hugues, segun el Supremo decreto aclaratorio de 28 de Diciembre de 1868; pues si el rio de Tacna en mejores condiciones topográficas, solo ha medido 1,250 litros en Caliente, 5 leguas arriba de esta Ciudad, perdiendo en su curso hasta ella casi la mitad, como resultó de las medidas tomadas en Octubre del 71 por el Ingeniero Habich, no podrán menos de perder las del «Uchusuma» otro tanto, en 16 leguas de curso que hay desde la boca occidental del Canal, hasta la primera boca-toma situada al pié del Guayapar, debiendo sufrir aun disminucion gradual en su curso, hasta regar los lotes que se encuentran á 2 ó 3 leguas abajo de la Ciudad.

A tal resultado contribuirá el curso lento, de 1. en 1,000 que tienen las aguas del Canal, lo que ha obligado á que en varias secciones se le haya dado 3 m. 50 c. de ancho, ofreciendo por consecuencia en el verano, mayor superficie para la evaporacion é infiltracion, y en el invierno, facilidades para la congelacion de sus aguas, en una temperatura, que en la estacion de invierno baja rápidamente de 20°, al medio día, 8° y 9° bajo de cero, conservándose se el hielo por un mes, ó mas en los riachuelos.

POSIBLE AUMENTO DE LAS AGUAS DEL CANAL.

El arroyo de Ancochaullani que mide 300 litros por segundo, y se halla á 720 m. de la boca-toma, se presta admirablemente á ser represado, pues á poca distancia de su union al Canal se

estrecha la quebrada por donde desciende, á solo 100 m. mas ó menos de cerro á cerro, en un punto en donde pueden represarse las aguas ventajosamente y unirse á lagunillas ó cienegares de poca entidad q' hay inmediatas: tan favorable circunstancia que puede aprovecharse para formar un inmenso estanque, no solo contendría las aguas del riachuelo, sino las de las lluvias del año en la época en que son innecesarias. En los meses de escasez, es decir de Agosto á Diciembre, tal receptáculo podría dar por medio de compuertas, el cuádruplo de la cantidad de aguas que mide ordinariamente, aumentando así las del Canal en la época mas necesaria. El costo de tan importante obra construída con todas las condiciones de solidez que requiere, lo ha calculado el experimentado Ingeniero Señor Maieski en 10 á 12,000 S.

COMPRA DE AGUAS Y TERRENOS.

Desde la quebrada denominada «La Portada» por donde descenderán las aguas del Canal hasta la de Higuerani, hay pequeños cultivos de propiedad particular, siendo de notarse que desde ahora 2 años en que hice mi primer viaje de inspección, se han emprendido nuevos cultivos en lugares en que no los habia y aumentado los anteriores, estimulados por el creciente tráfico comercial que hay por esos lugares.

En mi prescrito informe de Diciembre de 70, manifesté la necesidad de que se midiesen y tasasen tales cultivos, para que se comprasen ó se ofreciese á los dueños su valor representativo en tierras y aguas en este valle. De no procederse así, con oportunidad, extenderán indefinidamente los trabajos que hoy tienen, con detrimento notable de las aguas del Canal. El valor de ellos es exiguo, y estoy seguro de q' los interesados, recibirán gustosos la ventajosa indemnización proporcional, que en tierras y aguas se les ofreciese.

LIMPIA DEL CANAL.

Por los datos que me ha dado el Ingeniero Sr. Maieski, resulta que en los dos años anteriores q' se ha hecho dicha limpia, se ha gastado en ella de dos mil á dos mil quinientos soles, cantidad q' creo excederá en la próxima limpia que vá á hacerse por consecuencia de los derrumbes ocasionados por los animales y otras causas de que se ha hecho mérito en otra parte. A dicha cantidad, debe agregarse á mi juicio la de mil y de tantos soles anuales que se gastan en los guardianes que recorren y trabajan todo el año en la conservación del Canal, en las diferentes secciones que los están encomendadas.

Me ocupo de este asunto, solo incidentalmente, como de un dato que creo oportuno suministrar, pues por el contrato que celebró el Supremo Gobierno en 11 de Setiembre de 1867 con el Señor Hugues, éste se obligó á responder por diez años de la conservación del Canal.

ACEQUIA PARA LAS AGUAS DE LA CIUDAD.

Para que la undécima parte del caudal de las aguas señaladas por el Supremo Gobierno, ó sean 114 piés para el uso de la Ciudad, tengan un curso permanente, del que carece hoy, hay necesidad de que el contratista proceda á la mayor brevedad á construir la acequia q' debe conducir las desde la primera compuerta á la boca-toma desde donde deberá principiarse á hacerse el regadío, hasta los estanques establecidos en el punto denominado «Alto de Lima», dejando en su curso un litro permanente para la pila mandada establecer por el Supremo Gobierno en el pueblo de Pocollay.

CANERÍA.

El Señor Hugues, anticipándose en esta parte, á las obligaciones que le imponía su contrata, emprendió en Noviembre del 69, la plantificación de los estanques, cañerías y pilas que hoy se hallan en uso y cuya necesidad se hacia sentir de una manera urgente en esta Capital. Debido á la terminación de ese apremiante trabajo, goza hoy esta Ciudad de la importante mejora de poseer una hermosa pila regularmente surtida en la plaza principal, y otra en la Recoba ó Mercado, (adquisiciones debidas á la protección del Gobierno Dictatorial que las obsequio,) logrando por medio de los estanques construídos en el «Alto de Lima» la clarificación de las aguas, y q' estas corran de una manera continuada. Con los desagües de la pila principal se han establecido hermosos baños Municipales con notable beneficio público.—Quédale solo por llenar la colocación de los pilones, y la construcción de la acequia que debe conducir las aguas á la Ciudad, de que tengo hecha referencia.

RESÚMEN.

Por los detalles dados, tanto del estado jeneral del Canal como de los diversos puentes, acueductos &c., se vendrá en conocimiento, de que hay muy pocas reparaciones de consideración que hacer en el Canal y de que, la conclusión de la obra no puede dilatarse por mas de 4 ó 5 meses, si algun caso fortuito no viene á impedirlo.

Con tal motivo creo indispensable, que el Supremo Gobierno dicte las órdenes convenientes, con el fin de que se construyan á la mayor brevedad, las acequias madres que han de servir para el regadío de las grandes secciones en que han de dividirse las aguas segun la resolución Suprema de 13 de Diciembre de 1872, á cuyo efecto se gravó el valor de las aguas en 60,000 S. para dar cumplido lleno á tales operaciones sin gravámen fiscal, y de cuya cantidad solo se han gastado hasta el presente mes, en sueldos de empleados, trabajos de medición, nivelación, sub-division de lotes de los terrenos que deben irrigarse, gastos de inspección del Canal &c. &c. la cantidad de 10,383 S.

Estudiosamente he omitido entrar en mayores detalles sobre esta obra, porque ellos no traerian mas que repeticiones innecesarias de lo que dije en mi minucioso informe de 6 de Diciembre del 70 como de otras diversas comunicaciones, y del pasado á la Prefectura por el Empresario D. Fernando Hugues en 23 de Enero del 72 que abraza todos los pormenores q' pudieran desearse.

Antes de terminar esta comunicación, pondré en conocimiento de US. que por los datos que he recibido últimamente del Ingeniero encargado de la obra Sr. Maieski, sé que se han perforado en el Socabon desde el 20 del pasado hasta el 17 del presente, 23,30 m., resultando por consecuencia que solo quedan por perforarse 49,74 m., habiendo mejorado la calidad de la roca que se halla horizontal al 5.º fronton.

Espero que US. apreciando debidamente cuanto llevo expuesto, se sirva elevar este informe al conocimiento Supremo, para que se imponga del estado en que se encuentran los trabajos de la obra del Canal de Uchusuma y de su mas ó ménos próxima terminación.

Dios guarde á US.—S. P.
José Joaquín Inclán.

República Peruana.—Ilustrísima Corte Superior de Justicia de Moquegua y Tarapacá.—Tacna, Mayo 28 de 1872.

Sr. Prefecto del Departamento.
S. P.

Habiendo sido nombrado por el Superior Tribunal, visitador de la Relatoria, Secretaria de Cámara, Juzgados de la Instancia y privativo de hacienda de esta Capital: tengo el honor de adjuntar á US. una copia del edicto; para que se sirva mandar se publique en el periódico oficial para los fines de ley.

Dios guarde á US.—S. P.
Felipe Osorio.

Tacna, Mayo 29 de 1873.

Acútese recibo, publíquese y archívese.—Zapata.

Felipe Osorio Vocal de la Ilustrísima Corte Superior de Justicia del Departamento de Moquegua.

Hago saber á todos que la visita de la Relatoria y Secretaria de Cámara y de los Juzgados de primera Instancia y privativo de Hacienda, principará el dia 7 del entrante Junio, como se ha ordenado por auto de veinte y tres del que rije, en cuyo tiempo pueden ocurrir los que tengan que proponer quejas contra los funcionarios que se visiten que á todos se oirá y atenderá en Justicia.

Tacna, Mayo 28 de mil ochocientos setenta y tres.
Felipe Osorio.
P. S. M.
Miguel Benavides.

AVISO DE LA CAJA FISCAL.

Estando ordenado por Suprema resolución de cuatro de Enero último que la recaudación de las contribuciones de predios é industria, se efectue por las cajas fiscales, por medio de comisionados especiales, nombrados á satisfacción de las mismas—se advierte á todos los contribuyentes de esta Provincia que el comisionado que debe hacer dicha recaudación es D. Manuel A. Bouillon, quien tiene los recibos respectivos, firmados por el que suscribe.

Tacna, Abril 21 de 1873.
Manuel Barreda.

ADMINISTRACION DE CORREOS

Habiendo recibido estampillas de cinco centavos el expendedor del ramo, quedará establecido desde esta fecha el franqueo entre Tacna y Arica y vice-versa, segun la siguiente tarifa:

Carta sencilla q' no llega á 1/2 onza.....	5 cts.
Id doble, que llega ó pasa de 1/2 onza....	10 "
Pliegos de mas peso, cada onza.....	10 "
En los la fracción que no llega á 1/2 onza.	5 "
Lo que llega ó pasa de 1/2 onza.....	10 "

Está expresamente prohibido por la ordenanza de Correos el usar estampillas divididas: las cartas que no tengan estampilla íntegra, aunque la dividida sea de mas valor, será multada con el porte doble.

Debe tenerse entendido que el franqueo de 5 centavos solo es entre Tacna y Arica; y que por consiguiente, toda carta destinada á cualquiera punto de la República debe pagar el porte señalado en la tarifa jeneral. En cuanto á la correspondencia para el extranjero, sea por los correos terrestres ó por los marítimos, no será encaminada la que no se encuentre franqueada segun la tarifa jeneral, es decir: con 10 centavos la sencilla, 20 centavos la doble y 20 centavos la onza en los paquetes gruesos.

Tacna, Abril 12 de 1873.
C. Basadre.

SUMARIO

- Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Oficio al Prefecto del Departamento de Moquegua.
- Ministerio de Hacienda y Comercio.
- Resolucion adicional al artículo 32 del Reglamento de Comercio.
- Otra concediendo permiso a Dorca y Ayulo, representantes de la Compañía Francesa de vapores "Línea Germain Hermanos" para establecer una línea de vapores en la costa del Perú.
- DEPARTAMENTAL.
- Informe de la Superintendencia de la Obra del Canal de Uchusuma.