

EL REPUBLICANO.

Este periódico saldrá á luz el Miércoles y Sábado de cada semana. En él no se admiten artículos comunicados que directa é indirectamente puedan ofender á alguna persona. La suscripción vale seis reales al mes. Cada número suelto se vende á real.

[TOM. XXIII.]

AREQUIPA SABADO 20 DE ENERO DE 1849.

[NUM. 5.]

ARTICULOS DE OFICIO.

MINISTERIO DE GOBIERNO, Instrucción pública y Beneficencia.

FERRO-CARRIL. Se declaran sin lugar varias propuestas hechas para la construcción del de Lima al Callao, y se manda poner nuevos avisos invitando a los que quieran dirijirlas al Gobierno. Se insertan en seguida las nuevas propuestas, que han sido aceptadas por el Gobierno.

Lima, á 26 de Mayo de 1848.

No habiendo ofrecido los individuos que han hecho propuestas para el ferro carril la fianza de veinticinco mil pesos en dinero, que se ha exigido para garantir el contrato por decretos de 17 de Abril de 1847 y 1.º del presente; se declaran sin lugar las propuestas de D. Manuel Argumanis, D. Edwin Carter, D. Teodoro Geoffroy y D. Antolin Rodolfo; y en su consecuencia, pónganse nuevos avisos en el periódico oficial para que eleven propuestas los que quieran hacerlas, bajo la condición de afianzar el cumplimiento del contrato que se hiciere con la expresada cantidad.—Rúbrica de S. E.—Dávila.

EXCMO. SEÑOR.

Don Pedro Gonzales de Candamo y D. José Vicente Oyague y Hermano, del comercio de ésta Capital, ante V. E. con profundo respeto exponen: Que a consecuencia de las repetidas invitaciones que se han hecho al público por el espacio de tres años en todos los periódicos de ésta Capital, a fin de que se presenten propuestas para la construcción de un camino de fierro entre Lima y el Callao, se han animado los que suscriben a acometer ésta empresa y llevarla al cabo, siempre que puedan merecer de V. E. la protección necesaria para la obra, y el privilegio consiguiente.

En todas partes se han reconocido las ventajas y beneficios de los ferro-carriles, y en ésta Capital y el Callao, no solo dará tales ventajas, sino que es una obra ya de absoluta necesidad, porque ambas poblaciones están llamadas a formar una sola. Por lo tanto, no nos detendremos en hablar sobre esto, porque el Supremo Gobierno se halla intimamente penetrado de su importancia. Pero tenemos que hacer presente: que aunque antes de ahora varias personas han hecho propuestas al Gobierno para la construcción del ferro-carril, ninguna ha contado con la seguridad de llevarla al cabo, como se comprueba con no haber presentado fianzas para hacer la obra, según lo ha exigido el Gobierno; por manera que es una cosa demostrada, que solo se han propuesto especular con el privilegio para venderlo ó traspasarlo a la persona ó compañía europea que quisiese tomarlo, y en caso de no proporcionarse, dejar sin efecto la obra, como la apertura del Istmo de Panamá, para la que tantas veces ha concedido privilegio el Gobierno Granadino, y ha quedado y quedará por muchos años sin efecto.

Persuadidos de llevar al cabo la obra

del ferro-carril, proponemos el contrato bajo los términos y condiciones siguientes.

Art. 1.º El Supremo Gobierno concederá a la empresa el privilegio exclusivo por el término de veinte y cinco años de establecer un camino ferro carril entre Lima y el Callao para el transporte de pasajeros y mercaderías, debiendo trazarse, desde el muelle ó inmediación del castillo del Callao, hasta ésta Capital, eligiendo los puntos mas fáciles y convenientes en ambos extremos. Este camino será de una vía, sin perjuicio de que el terreno sea bastante ancho para colocar otra, si acaso lo creemos conveniente; y el privilegio empezará a contarse desde el día que esté concluido el camino.

2.º El Gobierno cederá gratuitamente a la empresa todos los terrenos del dominio público por donde pase el camino, y facilitará a dicha empresa la venta de los terrenos de particulares por donde tenga que pasar, pagando ella su valor por los precios establecidos actualmente a tasación legal, y siendo de cuenta de la misma empresa cerrar y dejar en la misma forma en que se encontraron, los fundos que dividiere ó atravesare el camino; y ademas construir los puentes que sean necesarios para no obstruir el libre curso de las aguas. Si los tales terrenos ó propiedades fuesen de naturaleza que no puedan ser vendidos, la empresa se obligará a pagar al dueño directo el cánon establecido por las leyes. Podrá tomar del camino carretero la parte que fuese necesaria para el ferro carril, pero sin perjuicio de dejarlo libre proporcionalmente para el tráfico. La empresa quedará investida en ésta obra de todos los derechos y privilegios que las leyes conceden al Gobierno para la construcción de obras públicas.

3.º Ademas de todo lo estipulado en el artículo anterior, el Gobierno se obligará a proporcionar gratuitamente a la empresa el terreno ó sitio para el *terminus* del camino en ambos extremos, es decir, tanto en Lima como en el Callao, aun cuando para esto tenga el Gobierno que comprarlo de particulares y pagar su valor. Dicho terreno ó locales para estos extremos, serán de suficiente capacidad a juicio de la empresa para el depósito de los carros y útiles de ella, y ademas para el jiro de los trenes que entran y salen, y el momentáneo depósito de las especies y demas del movimiento diario.

4.º La empresa principiará la obra del camino a los doce meses de aprobado éste contrato, por ser necesario este tiempo para hacer venir de Europa el ingeniero que levante los planos, y tambien para trasportar los materiales necesarios. Se obliga tambien la empresa a concluir y poner expedito el camino en el término de tres años contados desde el día en que reciba nuestro agente en Inglaterra la noticia del supremo decreto aprobatorio de este contrato, con el cual irán las órdenes para la remesa de todos los materiales. Los plazos señalados se entiende salvando nosotros los casos fortuitos, de guerra, epidemia, ó fuerza mayor, igualmente que por imposibilidad, error, ó fallecimiento del ingeniero, naufragio del buque ó buques que traigan los materiales del camino, ó guerra de potencias marítimas & &.

5.º La empresa se compromete a que los pasajeros de primera clase no pagarán mas que cuatro reales, y los de segunda clase dos reales.

6.º La tarifa de trasportes no excederá los precios establecidos en el día, siendo siempre el interes de la empresa reducirlo lo mas posible por el aumento del tráfico.

7.º Inmediatamente que los empresarios hagan levantar los planos del camino, los someterán a la consideración del Supremo Gobierno para que facilite el terreno que le pertenezca y demas, según lo estipulado en los artículos 2.º y 3.º

8.º No obstante los precios designados para pasajeros en el artículo 5.º, la empresa es libre en tener carros de lujo para agregar a los trenes en servicio de las personas ó comitivas que quieran alquilarlos por separado, a un precio mayor, pero fijo, que designará la misma empresa.

9.º Estando resuelto por el Supremo Gobierno que se traslade a esta capital la Aduana principal del Callao, cuando llegue ese caso y se trate de hacer los almacenes para el depósito y oficinas de la renta, la empresa Ferro Carril será preferida por el tanto, para hacer toda la obra. Los bultos que de la Aduana principal de Lima regresen al puerto del Callao para reembarco, pagarán solamente la tercera parte del precio de tarifa.

10. La colocación de bultos del muelle del Callao a los carros del ferro carril, y su extracción de los carros hasta los almacenes de la Aduana en Lima, se harán de cuenta del Estado por las cuadrillas de peones de la Fielatura. La empresa sacará ramificaciones del ferro-carril desde el *terminus* en Lima hasta los almacenes de Aduana, cuando ésta se traslade a Lima, según lo estipulado en el artículo anterior. Entre tanto, se adoptará el modo que parezca mejor para facilitar las operaciones del camino, fijándose sin embargo desde ahora el principio adoptado en todos los ferro carriles, de que la empresa no admite otra obligación por los precios de su tarifa, que la de recibir y descargar las personas y cosas, en las estaciones ó *terminos* del camino.

11. Igualmente la empresa no tendrá responsabilidad alguna por la traslación ó motivo de viaje de ningún pasajero, según es de uso y costumbre en todo el mundo.

12. Las tropas que el Gobierno quisiese trasportar de un punto a otro de la línea de la empresa, serán conducidas por la mitad de los precios señalados a cada carruaje en el artículo 7.º, y la correspondencia oficial, igualmente por la mitad del precio de tarifa.

13. El Gobierno prestará a la empresa la mas amplia protección, y facilitará trescientos hombres de tropa si lo solicitare para emplearlos en los trabajos de construcción, a los cuales abonaremos dos reales diarios por plaza. En caso que fuese necesario el auxilio de la policía, lo franqueará cuando lo demandase la empresa.

14. Los materiales, carruajes, máquinas, combustibles, y en general todos los útiles necesarios para la construcción, mejora, aumento, conservación y uso del ferro carril, y el dinero que se envíe para la compra de ellos, serán libres de derechos a su importación y exportación.

15. El camino, los edificios que le pertenezcan, el capital y renta de la Compañía, estarán exentos de toda contribución ordinaria y extraordinaria.

16. Los empleados de la empresa, y los peones ocupados en el servicio del camino, tambien estarán exceptuados de todo servi-

cio y alistamiento militar.

17. En el caso inesperado de que se interrumpiese a la empresa en el curso de sus trabajos por parte del Gobierno, por ocurrencias políticas, la Nación será responsable de los daños y perjuicios; estipulándose desde ahora, que pagará al contado el Gobierno los desembolsos y gastos impendidos en la obra, con mas el interes de uno y medio por ciento mensual hasta el reembolso, todo en dinero efectivo; y la empresa quedará en libertad para seguir ó no la obra, segun convenga mejor a sus intereses, y el Gobierno obligado a mantener el contrato. Pero si elijese seguir la obra, continuará en posesion de dicho contrato, aumentándose el plazo que necesitase para reponer dicha obra al estado en que estuvo. Si tales accidentes inesperados ocurriesen despues de concluido el camino, el Gobierno es responsable a la indemnizacion en los términos expresados antes.

18. La empresa tendrá derecho a establecer ramificaciones de ferro-carril en la extension de su linea.

19. Las disputas que ocurriesen entre el Gobierno, corporaciones ó particulares y la empresa, se decidirán por los jueces establecidos por la lei.

20. Los empresarios darán fianzas por la cantidad de veinte mil pesos en esta forma: diez mil pesos en dinero efectivo, y otros diez mil pesos en créditos de cualquiera clase de la deuda interna o externa, cuyo total de ambas partidas pagarán en el caso de no verificar la obra en los plazos señalados.

21. El privilegio que se otorga deberá entenderse concedido a los recurrentes en representacion de la empresa del ferro-carril de Lima al Callao, igualmente que a sus representantes legales en todos los casos que hubiese lugar.

22. Si a pesar de los esfuerzos de los empresarios no fuese posible concluir enteramente el camino en el plazo señalado en el artículo 4º, el Gobierno viendo los progresos de la obra, y convencido de que el retardo en la conclusion cederá en perjuicio de los empresarios, prorrogará seis meses para que se concluya del todo.

23. Esta propuesta deberá admitirse ó desecharse dentro del término de quince dias, y pasados estos, si no se ha admitido, quedan en la libertad los recurrentes de obrar a su respecto segun mejor les convenga.

Lima, Noviembre 18 de 1848—Excmo. Sr.—Pedro Gonzales de Candámo—José Vicente Oyague y Hermano.

Lima, a 24 de Noviembre de 1848.

Agréguese al expediente en que existen todas las propuestas que se han hecho para la construccion de un camino de fierro entre Lima y el Callao, y la autorizacion dada por el Congreso para que el Ejecutivo la contrate, y a fin de que la presente propuesta de D. Pedro Gonzales de Candámo y D. José Vicente Oyague y Hermano, se modifique en términos que pueda aprobarla el Gobierno, se comisiona al Administrador de la Aduana principal del Callao D. Pedro Salmon, para que conferencie con los proponentes, y acuerde las modificaciones indicadas dentro del término de cuatro dias, con arreglo a las instrucciones que se le darán; vencido el término, dará cuenta al Gobierno del desempeño de su comision.—Rúbrica de S. E.—Dávila.

Señor Ministro.

Quedan agregados todos los antecedentes relativos al ferro carril de Lima al Callao en fojas 198 y con 5 planos.—Pedro Jeraldino.

En la Ciudad de Lima capital de la República del Perú, a los cuatro dias del mes de Diciembre de mil ochocientos cuarenta y ocho: reunido D. Pedro Salmon Administrador interino de la Aduana principal del Callao, autorizado competentemente por el Supremo Gobierno, con D. Pedro Gonzales Candámo y D. José Vicente Oyague y hermano, con el objeto de reformar, alterar ó

modificar las bases y condiciones de la propuesta hecha por los últimos para la construccion de un camino de fierro desde esta Capital al puerto del Callao; despues de las varias conferencias tenidas en el particular, han convenido en los artículos siguientes, que serán sometidos por el primero, al conocimiento del Supremo Gobierno, para que dentro de dos dias, les preste su aprobacion, si lo tuviese por conveniente.

Art. 1º El Supremo Gobierno concederá a la empresa el privilegio exclusivo por el término de veinticinco años, de establecer un camino ferro carril entre Lima y el Callao para el transporte de pasajeros y mercaderias, debiendo trasarse desde el muelle ó inmediacion del Castillo del Callao hasta esta capital, elijiendo los puntos mas faciles y convenientes en ambos extremos a juicio de la empresa, sin pasar por dentro del Castillo.—Este camino será de una vía, sin perjuicio de que el terreno sea bastante ancho para colocar otra si acaso la empresa lo cree conveniente; y el privilegio empezará a contarse desde el dia que esté concluido el camino.

2º La propiedad del camino ferro carril, durará para la empresa el término de noventa y nueve años, contados desde el dia en que esté concluido y empiece a servir al público; y cumplido dicho plazo, la empresa cede al Supremo Gobierno el expresado camino con todos sus trenes, carros, repuestos, edificios y demas que le pertenezcan en el estado en que se encuentren, y sin costo alguno.

3º El Gobierno cederá gratuitamente a la empresa todos los terrenos del dominio público por donde pase el camino y facilitará a la misma, la venta de los terrenos de particulares para el mismo objeto, pagando ella su valor por los precios establecidos actualmente a tasacion legal, siendo de cuenta de la misma empresa cerrar y dejar en la propia forma en que se encontraren, los fundos que dividiere ó atravesare el camino; y ademas construir los puentes que sean necesarios para no obstruir el libre curso de las aguas.—Si los tales terrenos ó propiedades fuesen de naturaleza que no puedan ser vendidos, la empresa se obligará a pagar al dueño directo el canon establecido por las leyes. Podrá tomarse del camino carretero toda la parte que fuese necesaria para el ferro carril; pero sin perjuicio de dejarlo libre, ó con la extension suficiente para el trafico.—La empresa quedará investida en esta obra de todos los derechos y privilegios que las leyes conceden al Gobierno para la construccion de obras públicas; entendiendose que dichos privilegios son relativos a las penas en que incurren los que dañaren ó perjudicaren la propiedad del camino.

4º Ademas de todo lo estipulado en el artículo anterior, el Gobierno se obligará a proporcionar gratuitamente a la empresa el terreno ó sitio para el *terminus* del camino en ambos extremos, es decir: en Lima gratuitamente, aun cuando tenga el Gobierno para esto que comprarlo de particulares y pagar su valor:—en el Callao tambien gratuitamente, siendo el *terminus* en el muelle ó en otro punto que pertenezca al Estado; pero si fuese de propiedad particular el terreno del Callao, la empresa lo comprará a justa tasacion.—Dichos terrenos para ambos extremos serán de suficiente capacidad, a juicio de la empresa, para las oficinas, depósitos de los carros, útiles, giro de los trenes que entran ó salen, almacenes para el depósito de las especies y demas del movimiento diario.

5º La empresa principiará la obra del camino a los doce meses de aprobado éste contrato, por ser necesario éste tiempo para hacer venir de Europa el ingeniero que levante los planos, y para trasportar los materiales necesarios.—Se obliga tambien la empresa a concluir y poner expedito el camino en el término de tres años contados desde el dia en que reciba nuestro agente en Inglaterra la noticia del supremo decreto aprobatorio de éste contrato, con el cual iran las órdenes para el acopio y remesa de los materiales.—Los plazos señalados se en-

tienden salvando nosotros los casos fortuitos de guerra, epidemia ó fuerza mayor, igualmente que por imposibilidad, error, ó fallecimiento del ingeniero, naufragio del buque ó buques que traigan los materiales del camino, ó guerra de potencias marítimas & &.

6º La empresa se compromete a que los pasajeros de primera clase no pagarán mas que cuatro reales, y los de segunda clase dos reales.

7º La tarifa de trasportes no excederá los precios establecidos en el dia, siendo siempre el interes de la empresa reducirlos lo mas posible por el aumento del tráfico.—Pero no obstante, para evitar toda interpretacion se estipula: que el *maximum* que podrá cobrarse por una tonelada de peso, calculada por ochenta arrobas, ó por una tonelada de medida de cuarenta pies cúbicos, será el de cuatro pesos cuatro reales.—Bajo éste concepto, los empresarios presentarán al Supremo Gobierno la tarifa general para su aprobacion, sin que puedan en ningun caso subir la base prefijada por toneladas sino únicamente en las mercaderias que requieren seguro ó responsabilidad por su transporte, como licores, dinero &, y que por consiguiente deberán pagar mayor precio que el de peso ó volumen, y teniendo en consideracion otras que, por el contrario, siendo de poco valor, como la leña, carbon, trigo & deben pagar menos; quedando todas sujetas en la tarifa, por punto general, a no subir de los precios que pagan en el dia.

8º Inmediatamente que los empresarios hagan levantar los planos del camino, los someterán a la aprobacion del Supremo Gobierno, para que facilite el terreno que le pertenezca y ordene la venta de los de particulares, conforme a lo estipulado en los artículos tercero y cuarto, obligándolos a verificarla con la brevedad que requiere la obra, no siendo de la responsabilidad de la empresa el retardo que se ocasiona por tal causa.

9º No obstante los precios designados para pasajeros en el artículo sexto, la empresa es libre en tener carros de lujo, para agregar a los trenes en servicio de las personas y comitivas que quieran alquilarlos por separado a un precio mayor, pero fijo, que designará la misma empresa.

10. Cuando el Supremo Gobierno resuelva que se traslade a esta Capital la Aduana principal del Callao, tomará las medidas convenientes para que se construya el edificio, y serán preferidos los empresarios del ferro-carril por el tanto que otro propusiere hacer la obra. Y teniendo efecto dicha traslacion, los bultos que hayan venido por el camino de fierro a los almacenes de la Aduana principal de Lima, y se despachen de ella para el consumo de la poblacion y bahia del Callao, como tambien los de reembarco, serán libres del flete de conduccion en su regreso al puerto.

11. La traslacion de bultos del muelle ó del lugar de la Aduana del Callao en que se despachen a los carros del ferro-carril, y su extraccion de los carros a los patios de la Aduana cuando venga ésta a Lima, se hará de cuenta de la empresa, la que deberá hacer ramificaciones desde el *terminus* en Lima hasta los almacenes de aduana, lo mismo que del *terminus* en el Callao hasta el punto en que se reciba allí la carga, si acaso ésta última ramificacion se cree conveniente. Entre tanto se adoptará el modo que parezca mejor para facilitar las operaciones del camino, fijándose sin embargo el principio adoptado en todos los ferro-carriles de que la empresa no admite otra obligacion por los precios de su tarifa que la de recibir y descargar las personas y cosas en las estaciones ó *terminus* del camino, con la única excepcion especificada de la carga que entregue y reciba de la aduana, la que será trasportada a casa de los interesados mientras se traslada la Aduana a ésta Capital, pues cuando se verifique, cesará su obligacion con hacer la entrega en dicha aduana, exceptuando el trigo, la sal, carbon, leña, azucar, arroz, jabon, y tabaco del pais, que continuarán trasportándose a casa de los interesados.

12. La empresa no tiene responsabilidad en los casos fortuitos, ni por las personas ni por las cosas; pero si por culpa de sus empleados fuese dañada alguna persona, será responsable del daño el empleado ó empleados que lo causen, conforme a las leyes.—Del mismo modo las pérdidas ó robos que puedan ocurrir en el camino de fierro ó estaciones por culpa de sus empleados, serán de cargo de la empresa.

13. Las tropas que el Gobierno quiere trasportar de un punto a otro de la línea de la empresa, serán conducidas *gratis*, del mismo modo que la correspondencia oficial; pero la carga del Estado pagará según tarifa la mitad del precio.

14. El Gobierno prestará a la empresa la mas amplia proteccion y mandará franquear el auxilio de la policia en los casos que aquella lo demandare, quedando obligado a indemnizacion en caso de que por falta de auxilios sufrieren los intereses de la empresa.

15. Del mismo modo queda comprometido el Gobierno a proporcionar a la empresa doscientos ó trescientos presidarios para emplearlos en los trabajos de construccion, a los que abonará dicha empresa tres reales diarios, y a la tropa que los custodie la gratificacion de un real diario por plaza.

16. Los materiales, carruajes, máquinas, combustibles y en general, todos los útiles necesarios para la construccion, mejora, aumento, conservacion y uso del ferro-carril, y el dinero que se envíe para la compra de ellos, serán libres de derechos a su importacion y exportacion durante la propiedad del camino.

17. El camino, los edificios que le pertenezcan, el capital y renta de la compañía, estarán exentos de toda contribucion ordinaria y extraordinaria.

18. Los empleados de la empresa y los peones ocupados en el servicio del camino, estarán tambien exceptuados de todo servicio y alistamiento militar.

19. En el caso inesperado de que se interrumpiese a la empresa el curso de sus trabajos, ó se le causasen daños, por ocurrencias políticas ú otras, que ataquen la propiedad del camino, será responsable el tesoro público, conforme a las leyes, a la indemnizacion de los daños y perjuicios que sufiere por esta causa la empresa, y el Gobierno a pagar al contado los desembolsos y gastos hechos en la obra, con mas el interes de uno por ciento mensual, todo en dinero hasta que se verifique el reintegro; y la empresa quedará en libertad para seguir ó no la obra del ferro-carril, aumentándose, en el primer caso, el plazo que necesitase para reponer dicha obra al estado en que estuvo. Si tales accidentes inesperados ocurriesen despues de concluido el camino, el Gobierno es responsable a la indemnizacion en los términos expresados antes; pero en uno y otro caso, probará la empresa con arreglo a derecho los perjuicios que hubiese sufrido.

20. En el caso de que por algun accidente, se suspendiese la marcha de los trenes del ferro-carril, entonces la empresa quedará obligada a conducir los bultos del Callao a esta capital ó vice-versa, en carros ó de otro modo hasta que, el camino se ponga expedito, cuya obligacion contrae la empresa con la aduana bajo la seguridad de que ésta entregará al ferro-carril toda la carga en los puntos designados en el art. undécimo, sin exigir la empresa en dicho caso mas precio que el señalado en el artículo 7.º

21. La empresa tendrá derecho a establecer ramificaciones de ferro-carril en la estension de su línea.

22. Las cuestiones que se suscitaren entre el Gobierno, corporaciones ó particulares y la empresa, se decidirán por los jueces establecidos por la ley.

23. Los empresarios darán fianzas por la cantidad de veinte mil pesos en dinero, cuya cantidad pagarán al Estado en caso de no verificar la obra en el plazo señalado.

24. El privilegio que se otorga deberá entenderse concedido a los recurrentes en representacion de la empresa del ferro-carril

de Lima al Callao, igualmente que a sus representantes legales, ó á las personas ó compañías a quienes sustituyan sus derechos en todos los casos que hubiese lugar y conforme con todas las cláusulas de éste contrato.

25. Los empresarios se comprometen a ofrecer al público acciones en el ferro-carril, para que todas las personas del país que juzguen lucrativo éste negocio puedan participar de sus ventajas; y señalar un plazo de sesenta dias, para que ocurran a suscribirse por acciones de a quinientos pesos cada una, siendo obligados los accionistas a abonar la comision de siete y medio por ciento sobre el producto del camino a los empresarios, en compensacion del trabajo y responsabilidades que toman a su cargo en éste negocio, y a sujetarse a los reglamentos que se establecerán y sancionarán por la mayoría de acciones; entendiéndose que la cantidad de quinientos pesos representa una accion, y que cada individuo tendrá tantos votos cuantas sean las acciones que tome. Igualmente los empresarios tendrán tantos votos cuantas sean las acciones que representen, de manera que si estos ponen el capital de cincuenta mil pesos tendrán cien votos. Cumplido el plazo de los sesenta dias, quedarán en libertad dichos empresarios para admitir ó no accionistas.

26. Si a pesar de los esfuerzos de los empresarios, no fuese posible concluir enteramente el camino en el plazo señalado en el artículo 5.º, el Gobierno viendo que la obra está en marcha, y estando con esto comprobado que el perjuicio de retardarse cede contra el interes de los empresarios, prorogará seis meses para que se concluya del todo.

27. Siendo conveniente precaver la venta en el Callao de terrenos de propiedad nacional que puedan necesitarse para el *terminus* y transito del ferro-carril, los empresarios señalarán desde ahora los que a su juicio deben reservarse; y para el caso de que dichos terrenos no resultasen útiles al ferro-carril, y que se haya negado la venta de ellos por la prevencion de los empresarios, se comprometen a comprarlos al precio a que actualmente se venden a cualquier particular, pagándolos como se practica hoy en billetes, evitando así el perjuicio de paralizar su venta.

28. Siendo necesario facilitar la colocacion de bultos del muelle a los carros del ferro-carril, por medio de las mismas cuadrillas destinadas actualmente a recibir la carga, se estipula, que en el caso de que el Gobierno tenga por conveniente sacar a remate el derecho de muelle y pescante, serán preferidos los empresarios en el remate por el tanto que otro ofrezca.

ADICION.

La ramificacion del *terminus* del camino de fierro en Lima hasta los almacenes de aduana, que se compromete la empresa a hacer, según el artículo undécimo, es bajo el concepto de que la aduana se sitúe en la portada, pues se tiene en mira situar esta renta inmediata a la estacion del ferro-carril.

Fecha ut supra.—Pedro Salmon—Pedro Gonzales de Candamo—José Vicente Oyague y Hermano.

Lima, á 4 de Diciembre de 1848.

Sr. Ministro de Estado en el departamento de Gobierno.

SEÑOR MINISTRO.

En desempeño de la comision que por supremo decreto de 24 del próximo pasado Noviembre se dignó conferirme S. E. el Presidente, y a que US. se refiere en su nota oficial de la misma fecha, procedí a reunirme con los SS. D. Pedro Gonzales Candamo y D. José Vicente Oyague y hermano, a efecto de acordar las modificaciones convenientes en la propuesta presentada por dichos SS. para la construccion de un camino de fierro desde esta capital al puerto del Callao. Despues de las repetidas conferencias tenidas en los dias trascurridos hasta hoy, y

en las que me he ceñido a las instrucciones que US. me comunicó, tengo el honor de acompañarle, juntamente con el expediente orijinal de la materia, el acuerdo celebrado y suscrito por todos, en el que constan las reformas y modificaciones de la indicada propuesta, según vera US. en los veintiocho artículos de que se compone dicho acuerdo.

Aunque el camino de fierro proyectado es una cosa enteramente nueva entre nosotros, sin embargo de estar conocida y probada su utilidad, no solo en toda la Europa y Estados Unidos, sino tambien en otras varias partes del continente americano, puede suceder muy bien, que el que se trata de plantificar aquí, se considere por unos como perjudicial y benéfico por otros. No obstante estas dudas que a solo el tiempo es dado desvanecer, creo que el ferro-carril entre Lima y el Callao, producirá ventajas positivas al Estado, al público y al comercio en general.

Bajo de tal concepto, ruego a US. se sirva presentar a S. E. el Presidente las modificaciones contenidas en el acuerdo de que dejo hecha mencion, para que, si las encuentra arregladas y conformes en todo con las instrucciones que se me comunicaron, expida la resolucion que estime conveniente; pudiendo persuadirse S. E. que en el desempeño de tan importante encargo, no he tenido otro interes, que el de corresponder dignamente a la confianza con que me ha honrado.

Dios guarde a US.—S. M.—Pedro Salmon.

Lima, á 5 de Diciembre de 1848.

Agréguese a sus antecedentes, y vista de preferencia al Sr. Fiscal de la Corte Suprema.—Dávila.

EXCMO. SEÑOR

El Vocal de la Corte Suprema que hace de fiscal dice: que el Congreso por decreto de 29 de Octubre de 1847 autorizó a V. E. para que en vista de las propuestas que se presenten para construir un camino de fierro de esta Capital al puerto del Callao, disponga que cuanto antes se verifique tan importante empresa, celebrando el contrato respectivo, con la precisa circunstancia de que el dicho ferro-carril se abra fuera del actual camino carretero para no perjudicar la industria del país. Son los términos en que está concebido el mencionado decreto que orijinal corre a fojas 164, y aunque V. E. en uso de sus atribuciones constitucionales, lo observó a la misma Legislatura, tambien es cierto que las cámaras se mostraron inflexibles sobre lo principal, reformando únicamente la calidad de dar cuenta del contrato al Congreso para su aprobacion. Así aparece de la nota orijinal de fojas 168, que V. E. ha mandado agregar a este expediente.

En su consecuencia se han hecho y recibido por V. E. diferentes propuestas, y despues de haber caducado la última de Carter, Argumanis, Geoffroy, y Rodolfo, por haberse negado a prestar la fianza de 25,000 ps. que se les exigió para formalizar el contrato, se ha arribado al fin a ajustarlo con D. Pedro Gonzales Candamo, y D. Vicente Oyague y hermano, en los términos que aparece de la minuta últimamente acordada entre ellos, y el Sr. D. Pedro Salmon Administrador de la Aduana del Callao, a quien V. E. mandó dar las instrucciones que corren a fojas, y con sujecion a ellas, se han pactado los 29 artículos, incluso el adicional, por los que se comprometen a plantificar la obra a los doce meses de aprobado éste contrato, y dejarla concluida dentro del término de tres años, con una proroga de seis meses a lo mas, debiendo contarse ambos plazos desde el dia en que reciba el agente de ésta compañía en Inglaterra, la noticia del supremo decreto aprobatorio, salvos los casos fortuitos de guerra, epidemia ó fuerza mayor, ó por fallecimiento del ingeniero: quedando desde luego pactada y convenida la multa de 20,000 pesos en dinero sonante,

en caso de faltar los empresarios a este com-
promiso.

El fiscal habiendo tenido el honor de asis-
tir a la junta de SS. Ministros, presidida por
V. E. el día de hoy para discutir éste con-
trato, y habiéndose examinado uno por uno
los 29 artículos que contiene; ha quedado
íntimamente persuadido de que V. E. ha con-
ciliado muy bien la utilidad pública con los
intereses del Estado y de la justicia: que se
han previsto todos los casos futuros que pue-
den servir de obstáculo a la perfecta plan-
tificación y permanencia de esta obra que
ya se hace de primera necesidad en el país,
atenta la actividad de su comercio, y el pro-
greso de la Capital en ilustración y gusto.
En su virtud, es de opinión que puede V.
E. aprobarlo en todas sus partes, ó resolver
lo que estime mas conforme al servicio pú-
blico—Lima, Diciembre 5 de 1848—*Maruri.*

Lima, á 6 de Diciembre de 1848.

Oido el consejo de Ministros y el fis-
cal de la Corte Suprema, se aprueban los
veintinueve artículos, incluso el adicional, que
contiene la minuta acordada en cuatro del
presente mes, para el contrato del ferro-car-
ril entre el administrador de la Aduana D.
Pedro Salmon, comisionado por el Gobierno
y los empresarios D. Pedro Gonzales Can-
damo y D. José Vicente Oyague y herma-
no. Pase al Ministro de Hacienda para
que disponga que por la tesorería departa-
mental se otorgue la correspondiente escritura
y se exijan en calidad de depósito los vein-
te mil pesos, con que, conforme al artícu-
lo 23 de la expresada minuta, se ha afianza-
do el contrato. Regístrese y publíquese.—
Rúbrica de S. E.—*Dávila.*

(El Peruano núm. 50.)

República Peruana—Gobierno Eclesiástico de
Arequipa. Palacio Episcopal en Sachaca
Enero 8 de 1849.

Al B. Sr. General Prefecto de este Depar-
tamento.

B. Señor General Prefecto.

Por fallecimiento del Presbítero D. To-
mas Guanca Pacheco acaecido en 4 de este
mes ha quedado vacante el curato de Copo-
raque en la provincia de Cailloma, y con es-
ta fecha, he proveído interinamente ese be-
neficio en el Presbítero D. Manuel Saturni-
no Málaga.

Tengo el honor de avisarlo a US. para
su inteligencia y fines consiguientes.

Dios guarde a US.—B. S. G. P.—*José Sebas-
tian, Obispo de Arequipa.*

AVISOS.

VACUNA.

Se administra en esta Intendencia el
Viernes 26 del corriente, a las doce de la
mañana, y se avisa al público para que
concurran todas las madres que tengan cria-
turas, previniéndose que están obligadas
a traerlas a los ocho días, despues de va-
cunadas, para su inspeccion por el Con-
servador del fluido.

Para el despacho de medicinas en la entran-
te semana se ha nombrado de guardia la
botica de D. Juan Miguel Gomez, calle de
Santo Domingo, y para sangrador al maes-
tro D. Santos Sanchez, calle del Chilcal.

Secretaria de la Intendencia de poli-
cia. Arequipa Enero 20 de 1849.—*Grego-
rio Cornejo*—Secretario.

RAZON de las cantidades amortizadas por esta Tesoreria en billetes y cédulas de reconocimiento público, conforme al Supremo decreto de 18 de Setiembre de 1846, con los ramos que se puntualizan, correspondiente al presente mes de Noviembre.—á saber.

DUEÑOS DIRECTOS.	Nombres de los que han amortizado.	N.º de la partida	N.º de la Foja del libro Auxiliar.	N.º de los billetes	de las cédulas.	Valores	Se hallan vijentes	Amortiza- ciones	Resto pendiente.	Ramos de la amortizacion	Destino de los billetes y cédulas.	
D. Eusebio Ortiz.	D. Ignacio Villafuerte.....	251	51		805	2299 2	1227 5 1/2	4 5 1/2	1223	Alcabala	Se devolvio anotada.	
Idem.....	Josefa Pacheco.....	253	52		805	2299 2	1203	59 7 1/2	1143	id.	.....Idem.....
Idem.....	José Herrera.....	254	52		805	2299 2	1143	8 1 1/2	1134 7	id.	.....Idem.....
Idem.....	Faustino Torrez.....	255	52		805	2299 2	1134	8 1 1/2	1125 6 1/2	id.	.....Idem.....
Idem.....	José Olazabal.....	256	52		805	2299 2	1125 6 1/2	8	1117 6	id.	.....Idem.....
Idem.....	Mariano Rivera.....	257	52		805	2299 2	1118 6	8 6	1110	id.	.....Idem.....
Idem.....	Manuel Lazarte.....	258	52		805	2299 2	1110	6 4	1103 4	id.	.....Idem.....
Idem.....	Antonio Cubero.....	259	53		805	2299 2	1103 4	105	998 4	id.	.....Idem.....
Idem.....	Benita y Leandra Viscarra.....	260	53		805	2299 2	998 4	280	718 4	id.	.....Idem.....
Idem.....	Mercedes y Juana R. Morales	261	53		805	2299 2	718 4	32 1 1/2	686 2 1/2	id.	.....Idem.....
Idem.....	Eusebio Rivera.....	262	53		805	2299 2	518	26 7	491 1	id.	.....Idem.....
Idem.....	Valentin Calle.....	263	53		805	2299 2	491 1	197 5	293 4	id.	.....Idem.....
Idem.....	Margarita Salas.....	264	54		805	2299 2	293 4	18 1 1/2	275 2 1/2	id.	.....Idem.....
Idem.....	Maria Trinidad Ortiz Sarate..	265	54		805	2299 2	275 2 1/2	7 7 1/2	267 3	id.	.....Idem.....
Idem.....	Micaela Salinas.....	266	54		805	2299 2	267 3	14 6	252 5	id.	.....Idem.....
Idem.....	Martina Flores.....	267	54		805	2299 2	252 5	7	245 5	id.	.....Idem.....
Idem.....	Julian Cervantes.....	268	54		805	2299 2	245 5	21 6	223 6 1/2	id.	.....Idem.....
Idem.....	Mariano y Hermenegil Mantilla	269	54		805	2299 2	223 6 1/2	11	212 6	id.	.....Idem.....
Idem.....	Juan Salazar.....	270	55		805	2299 2	223 6 1/2	68 5	31 2 1/2	id.	.....Idem.....
Idem.....	Mercedes Fuente de Reyes.....	271	55		965	100	100	222	31 2 1/2	id.	.....Idem.....
Idem.....	Idem.....	271	55		1452	222	222	165	3527 4	id.	Chancelada	
Idem.....	Idem.....	271	55		1451	165	165	103	3527 4	id.	.....Idem.....
Idem.....	Idem.....	271	55		1140	4285	3630 4	103	3527 4	id.	Se espidió certificado	
Idem.....	José Antonio Gonzales.....	272	55		965	100	31 2 1/2	9 6 1/2	21 4	id.	.....Idem.....
Idem.....	Juana Valdivia Sambraño.....	273	55		805	2299 2	212 6	31 4	181 2	id.	.....Idem.....
Idem.....	José Maria Osorio.....	274	55		805	2299 2	181 2	11	167 2	id.	.....Idem.....
Idem.....	Melchora Lopez.....	275	56		310	185 4	185 4	24 7 1/2	160 4 1/2	id.	Se devolvio anotada.	
									Total.....	18178 4	1165 5 1/2	16712 6 1/2

Tesoreria principal de Arequipa Noviembre 30 de 1848.—M. Basilio de la Fuente.

IMPRESA DEL GOBIERNO POR PEDRO BENAVIDES.