

MEMORIA

SOBRE

EL CAMINO DE CHANCHAMAYO

PRESENTADA A LA

DIRECCION DE OBRAS PUBLICAS

POR EL

INGENIERO INSPECTOR DEL CAMINO.



LIMA

IMPRENTA LIBERAL DE F. MASIAS Y CA.

Calle de la Unión (Baqúfjano) 317

1893.

MEMORIA

DEL

...



Col. F.  
106  
7

07-08-2009 meb

Sos 2.2/06/09

# MEMORIA

SOBRE

## EL CAMINO DE CHANCHAMAYO

PRESENTADA A LA

DIRECCION DE OBRAS PUBLICAS

POR EL

INGENIERO INSPECTOR DEL CAMINO.

-----  
ANTECEDENTES.

El camino de Chanchamayo fué una necesidad imperiosa desde que en esa región, comunicada con Tarma por caminos provisionales muy peligrosos, comenzaron á establecerse muchos pobladores, merced á los esfuerzos de los gobiernos que precedieron á la Administración inaugurada en 1872; y á los que hizo esta última, que no omitió medios para depositar en esos lugares gérmenes de vida más que suficientes para asegurar la existencia y progresivo adelanto de los centros de actividad allí creados. Esa necesidad, sin embargo, no debía ser atendida sino más tarde, y fué solamente por la ley de 29 de Enero de 1879 que se crearon rentas para la construcción del camino de Tarma á Chanchamayo. Esa ley fué debida en mucho á la iniciativa y empeño de los señores Antonio Araoz y Daniel Zapatel, de cuyos nombres no es posible prescindir cuando se trata del camino objeto de esta Memoria.

Desde la fecha de esa ley la idea de colonización cedió el paso á la de construcción de un buen camino entre Tarma y Chanchamayo; y al llevarse á la práctica esa idea hubo de tropezarse con una série de inconvenientes cuya historia á grandes rasgos puede dividirse en tres periodos que importa distinguir. El primer periodo comprende siete años largos contados desde el 29 de Enero de 1879, fecha de la ley,

hasta el 17 de Marzo de 1886, fecha en que el Excmo. Consejo de Ministros expidió el supremo decreto que organizó en Lima una Junta, encargada de la ejecución de los trabajos. El segundo periodo comprende cerca de tres años contados desde el mencionado decreto de 17 de Marzo de 1886 hasta el supremo decreto del 12 de Noviembre de 1888 por el que tomó directamente el Gobierno la dirección del camino, nombrando un personal de empleados dependientes de la Dirección de Obras Públicas. El tercer periodo, en el que estamos actualmente, y del que van corridos más de cuatro años, principia con el decreto de 12 de Noviembre de 1888, modificado ligeramente en cuanto al personal, por suprema resolución de 11 de Abril último.

*Primer periodo.* — Poco ó nada se conoce de ese periodo, durante el cual la guerra exterior y la civil consumieron en todo orden los elementos de progreso nacional. Las rentas del camino eran tomadas por el vencedor ó se aplicaban á los usos de la guerra, y en los cortos periodos en que eran percibidas por las Juntas de hacendados nombrados al efecto, y con atribuciones y deberes más ó menos bien estudiados y nunca llevados á la práctica, los gastos que se hacían en el camino se limitaban á reparaciones del momento, sin ningún estudio prévio, cuyo importe así como el producido anual del impuesto no podía ser conocido, interviniendo como intervinieron tantas manos en su manejo.

Calculando según referencias más ó menos autorizadas y en vista de los datos ciertos y documentación incompleta que queda de esa época, no creemos andar descaminados fijando en 20,000 soles al año el mínimun del monto del impuesto, con lo que resulta en los 7 años un ingreso de 140,000 soles plata, de cuya inversión en el camino sería difícil encontrar otro rastro que el saldo de once mil y tantos soles entregados á la Junta creada por supremo decreto de 17 de Marzo de 1886. El resto de los 140,000 soles debemos considerarlo en su mayor parte aplicado á los gastos de la guerra, salvo unos 20,000 ó 30,000 soles que prudencialmente podemos calcular se hayan invertido en conservación y mejoramiento del primitivo camino.

*Segundo periodo.* — En este periodo se dió un gran paso con establecer la Junta en Lima, tanto por tenerla así más lejos de los intereses de vecindad siempre funestos, cuanto para que el apoyo del Gobierno fuese más eficaz en favor de las medidas que dictara; y fué también un gran paso la imposición que contiene el decreto de Marzo del 86 de hacer estudios previos, para lo que fué creada la plaza de Ingeniero del camino.

El primer año de este periodo es algo conocido merced á una Memoria que publicó la nueva Junta en 1887, pero la deficiencia de este documento y la falta absoluta de él en los dos años siguientes, debida sin duda á los cambios que hubo en la composición y personal de dicha Junta, hace imposible darse idea exacta de este periodo.

En vista de los datos contenidos en la Memoria citada y en los libros de la contabilidad, hoy en el Tribunal de Cuentas, pero que no hemos podido consultar sino en parte, resulta que en el segundo pe-

riodo, cuya historia bosquejamos, se dispuso de 139,835 soles, descom-  
puestos en este orden:

1	Por saldo entregado por la Junta cesante del periodo anterior.....	S.	11312	67
2	Por lo recaudado el año vencido en 31 de Marzo de 1887.....		47572	13
3	Por los nueve restantes meses del año 1887.....		32277	74
4	Por los cuatro meses de Enero, Febrero, Marzo y Abril del 88 prudencialmente calculados á razón, como los nueve anteriores, de 3586 soles cada uno, por no haber podido tener los libros á la vista.....		14344	..
5	Por los meses de Mayo á Noviembre 19 de 1888....		34328	66
	Son.....	S.	<u>139835</u>	<u>20</u>

Resulta también de esa Memoria que se hicieron algunos trabajos sérios en el camino quedando en parte pagados, y en caja fondos más que suficientes para su cancelación. Examinados esos trabajos después de hecho el estudio del camino en el actual período, se pudo con la parte construída, formar lo que se llama hoy la sección II, obra por la cual se habían abonado 14700 soles y que fué cancelada con 7238 soles más en cumplimiento de la suprema resolución de 4 de Mayo de 1889.

Si consideramos esta sección II, el puente colgante de la Herrería y como un kilómetro y medio que comprenden varios trabajos hechos en San Félix, Puntayacu, etc., utilizables en parte en el camino definitivo y cuyo precio estimaremos prudencialmente por carecer de datos exactos, á causa de no haberse llevado de esos trabajos cuenta especial, resulta que las obras hechas, como construcción, en esa época han sido las siguientes:

1	Puente de la Herrería, su valor según Memoria citada.....	S.	7769	87
2	Sección II construída por don Juan Monie, comprendiendo 200 metros de corte en roca y cuatro puentes de cal y piedra, dos de ellos de 12 metros de luz y midiendo toda la sección 4595.60 metros con una pendiente longitudinal que alcanza al 10 por ciento en algunas partes, dominando el 5 por ciento ó menos, en casi todo el camino, su valor según los libros.....		21938	..
3	Por los trozos aislados de camino en San Félix, Puntayacu, etc. con una extensión de 1500 metros en todo, utilizables por mitad en el camino definitivo, calculado el precio prudencialmente y completado para redondear las cifras.....		6292	13

Total por construcción.....S. 3600 ..

Fondos entregados al Banco del Callao según el anexo D.....	27014 32
Suma.....	S. 63014 32
Saldo gastado, probablemente, en la Administración y conservación del camino y en los ensayos que se hicieron en la formación de un catastro, así como en subsidios para el camino de Vitoc.....	76820 88
Total.....	S. 139835 20

Con lo expuesto creemos haber consignado todos los antecedentes que ha sido posible adquirir, y cuyo conocimiento será muy útil para completar la historia del tercer periodo, objeto de la presente Memoria. Entremos en materia.

ESTUDIOS DEFINITIVOS.

*Chanchamayo.*—Establecida la nueva organización dada al camino por supremo decreto del 12 de Noviembre de 1888, expedida siendo Ministro del ramo el señor Aurelio Denegri, muy pronto se hicieron sentir las ventajas de la intervención directa del Gobierno, y el día 17 de Diciembre del propio año 1888 se dió principio en Palca al estudio general definitivo del camino, base sin la cual carecía de objeto todo trabajo de construcción que allí se hiciera. Los estudios en el terreno terminaron el 16 de Febrero de 1889 fijando en el Puente de San Ramón de Chanchamayo la estaca N.º 1,025 última colocada, de cuyo estudio resultó desde luego que el camino medía 44 kilómetros de extensión desde el primer puente de Palca. En el mes de Marzo fueron colocados los postes kilometricos para que sirvieran de puntos de referencia al trazo del camino; y á mérito de ordenes del Ministerio, se dió principio á los trabajos en la sección XI de Utcuyacu, situada ya por el estudio hecho. Los trabajos de cálculos y dibujos duraron hasta el 12 de Marzo de 1890, fecha en la cual fueron elevados á la Dirección de Obras Públicas con los libros é informes respectivos, quedando los planos originales en el camino para la ejecución de la obra. La Memoria y presupuesto relativos á esos estudios fué publicada en "El Peruano" del 22 de Marzo de 1890, N.º 35, semestre 1.º, y más tarde fué incluída en la Memoria del ramo, presentada en ese año á las Cámaras Legislativas. Aparece de esa Memoria que el camino fué dividido en diez y siete secciones, las mismas designadas en el cuadro que forma el anexo A relativo á la construcción del camino.

En el proyecto que desde entonces se viene fielmente llevando á la práctica, se fijaron las condiciones técnicas del camino como sigue: ancho de la vía tres metros y treinta centímetros más para una acequia corrida en toda su extensión del lado del cerro y servida cada cien metros por canales trasversales situados debajo de la calzada; pendiente máxima longitudinal de camino cinco por ciento y cuatro por ciento hacia elcerro ensentido trasversal, siendo la calzada las-

trada con cascajo sobre un espesor de treinta centímetros, y fijado en diez metros el mínimun del radio de sus curvas.

*Vitoc.*—Al mismo tiempo que se concluían los trabajos de oficina sobre el estudio del camino de Chanchamayo, en cumplimiento de la suprema resolución del 7 de Enero de 1890, se emprendía el estudio preliminar del de Vitoc, cuyos estudios se presentaron con la Memoria respectiva y un plano general de las quebradas de Chanchamayo y Vitoc en 5 de Marzo del mismo año, proponiendo la apertura de un camino provisional entre Chanchamayo y Vitoc todo lo cual fué aprobado, ordenándose la apertura del camino y la publicación del plano por suprema resolución del 2 de Junio del mismo año. Los documentos relativos á este estudio fueron registrados en “El Peruano” del 14 de Julio, N.º 4, semestre II, año 1890, y también aparecen en la Memoria del ramo á las Cámaras Legislativas.

En ese año se promulgó la ley del 27 de Noviembre de 1890 que puso término á la hasta entónces vigente del 29 de Enero de 1879, suprimiéndose en mérito de la nueva ley la parte de camino comprendida entre Tarma y Palca, y debiéndose en adelante contar no de Tarma á Chanchamayo, sino de Palca á Chanchamayo. En la nueva ley se ordena la construcción de los caminos de Vitoc y la prolongación del de Chanchamayo hasta el punto en que el Pichis fuese navegable.

En cumplimiento de la nueva ley se procedió á hacer el estudio definitivo de Palca á Vitoc, y resultó demostrado que la mejor vía se obtendría prolongando el camino de Chanchamayo hasta Vitoc. Esos estudios definitivos fueron presentados á la Dirección del ramo el 12 de Diciembre de 1890 comprendiendo la Memoria y presupuesto y plano respectivos, y fueron aprobados por suprema resolución del 16 del mismo mes y año. “El Peruano” del 19 de Diciembre, N.º 76, semestre II, año 1890 registra esos documentos, y conforme á ellos se trabaja actualmente la subsección V de ese camino, que forma la sección XVIII con las 17 del de Chanchamayo. Según ese proyecto, hoy en ejecución, las condiciones técnicas del camino serán las mismas que en el de Chanchamayo, teniendo todo el ramal una longitud de 14,228m.90 avaluado en 17,754 soles.

*El Pichis.*—A mérito de la misma citada ley, y en cumplimiento de supremas resoluciones, se procedió á hacer el estudio general definitivo del camino al Pichis, recientemente abierto entre San Luis y la confluencia del río Chivis con el Pichis, camino que mide 155 kilómetros 800 metros entre dichos puntos. El estudio se ha hecho en el presente año y actualmente se practican los trabajos de oficina que permitirán en breve dar cuenta de los resultados. Como sobre el camino del Pichis debemos presentar una Memoria especial, creemos suficiente con lo dicho aquí.

Tal ha sido la labor hecha en materia de estudios, habiéndose además fijado postes kilométricos en el camino de Vitoc á partir del puente de San Ramón; y en el del Pichis á partir del pueblo de San Luis de Shuaro.

TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN.

*Chanchamayo.*—Como aparece de los antecedentes consignados al principio de esta Memoria, el 12 de Noviembre de 1888 estaba construida la sección II del camino con 4,595.m 6 de longitud y por valor de 21,938 soles. Lo demás quedaba por hacer. Por el cuadro que forma el anexo A se puede ver que desde el 12 de Noviembre de 1888 hasta el día de hoy, se han construido de camino definitivo en Chanchamayo ocho secciones con 13741 metros de longitud, comprendiendo en ellos 3819 metros de corte en roca, dos túneles de 184 metros de largo el uno y 38 metros el otro, dos puentes de cal y piedra sobre el río Tarma, cuatro más sobre afluentes suyos y siete albañales, habiendo ocasionado estas obras un gasto de S. 83,795 33 en materiales y mano de obra; y en Vitoc se han construido 200 metros por valor de 500 soles.

Se ve también por ese cuadro que actualmente hay en trabajo, por contratistas, en dos secciones de Chanchamayo y una de Vitoc 4.441 metros de corte en roca, un puente de piedra y cal y cuatro albañales.

Finalmente, en el mismo cuadro aparece que se han contruido 90 kilómetros de camino de herradura provisionales: 14 en Vitoc y 76 en el Pichis; habiéndose invertido en estas obras S. 30,817 86, lo que da un precio de 33 centavos por metro lineal.

De esas labores corresponden especialmente al último año vencido en 1.º del presente Junio 2,511m. 80 de camino definitivo por valor de S. 16,170 20, comprendiéndose en ellos cinco puentes de cal y piedra y como un kilómetro de corte en roca. En camino provisional durante el año debemos considerar 56 de los kilómetros hechos en el Pichis.

La dirección técnica ha importado en todo el periodo S. 27,891 10 resultando hasta hoy que el valor del camino construido en los últimos cuatro años y medio, alcanza á la suma de S. 138,322 59, y comprende 13 kilómetros 741 de camino definitivo y 90 kilómetros de caminos provisionales de herradura. Vease anexo B sobre el Balance. Contando con la sección II, alcanza á 18 kilómetros y un tercio la parte definitivamente concluida.

En el cuadro A aparece también que falta por hacer de camino definitivo, entre Palca y San Ramón en nueve secciones 25,406 metros, comprendiéndose en ellos un túnel de 30 metros de longitud, 2 puentes de cal y piedra sobre el Tarma, 7 sobre sus afluentes y 6 albañales con 3,905 metros de corte en roca, importando según el proyecto todas estas obras S. 114,101 95, suma que habría que considerar aumentada en un 20 ó 30 por ciento, dada el alza de los jornales y el aumento de precio de ciertos materiales.

CONSERVACIÓN.

Los trabajos de conservación han sido objeto de una estadística muy minuciosa que aparece por los cuadros mensuales presentados á

la Dirección de Obras Públicas y los cuadros-resumen, pasados cada año á la misma Dirección.

En el anexo G se ve todo lo relativo á este servicio, desde el 12 de Noviembre de 1888 hasta el 1.º de Mayo del presente año, pudiendo allí encontrarse lo correspondiente al último vencido el 1.º de Mayo próximo pasado, y por consiguiente posterior al cuadro anual que presentó el año anterior.

Del anexo G resulta que los gastos hechos en la conservación del camino alcanzan á S. 31057,66 en el periodo de cuatro años y medio allí comprendidos. Esa conservación se ha traducido en el arreglo de 665 kilómetros, sea un recorrido de todo el camino como cuatro veces por año, habiéndose compuesto 425 derrumbes con largo de 5736 metros, rehecho 118 muros de sostenimiento con 1166 metros de longitud, y reparádose 52 puentes empleándose en todo 16762 tareas (nueve horas de trabajo de un operario). Con el valor de herramientas y útiles alcanzan los gastos de conservación á la suma de soles 35347-98, después de descontar en el anexo G la partida de 2200 correspondiente á Administración.

CUENTA GENERAL

El anexo B muestra el estado económico del camino y por él se vé que desde el 12 de Noviembre de 1888 hasta el 31 de Mayo del presente año, ha dispuesto la caja de la Administración de S. 193,449 11 los mismos que han sido distribuidos como sigue:

1 Gastos de Administración.....	S. 10933 49
2 Conservación del camino.....	35347 98
3 Construcción del camino.....	138322 59
4 Fondos.....	8845 05
	<hr/>
Suman.....	S. 193449 11

Se vé también por los anexos D. y E. que hoy no tiene el camino cantidad alguna en poder del Banco del Callao, poseyendo en cambio un crédito contra la Tesorería General por valor de soles 15054. 95 cts. reconocido por las resoluciones supremas del 19 Mayo de 1891 y del 16 de Mayo de 1893; comprendiéndose en este crédito el valor de un certificado cargado en la cuenta de Ingresos de nuestro balance por 1343 soles 79 cts. correspondiente á la sección V en construcción, mandado pagar y aún no cancelado por la Tesorería; y comprendiendo también la parte á que quedó reducida (2175 soles) la partida de 2627 soles cargada á fondos del camino y disminuida así en razón de haberse abonado á éste S. 452 por valor de las herramientas é instrumentos que le fueron entregados de la Expedición á Loreto en mayo de 1891, conforme á la suprema resolución del 16 del propio mes y año.

RENTAS.

Las rentas del camino creadas por la ley del 29 de Enero de 1879 y mantenidas en su integridad por la nueva ley del 27 de Noviembre

de 1890, provienen del impuesto sobre los aguardientes y del peaje que se recauda en las garitas de Chilpes y de Puntayacu.

El percibo de estas rentas era hecho directamente por la Administración del camino, y su producto, variable en cada año, dependía del estado próspero ó adverso de las haciendas de Chanchamayo y Vitoc. En el año comprendido del 1.º de Abril de 1886 al 1.º de Abril de 1887, produjo el impuesto S. 47,572 13 como aparece de la Memoria presentada por la Junta de ese año. En los meses siguientes hasta el 19 de Noviembre de 1888, ese producto disminuyó, y como hemos tenido ocasión de calcularlo mas arriba, se redujo á 3,586 soles mensuales, ó sean 43,032 soles al año. En el año 1889 el producto alcanzó solamente á S. 39,288 49; y en vista de la progresiva disminución que ofrecía, encontró conveniente el Supremo Gobierno sacar á remate esa renta por un período fijo de cinco años conforme á las bases propuestas por la Dirección de Obras Públicas el 12 de Setiembre de 1889 y aprobadas por Suprema resolución del 20 del mismo mes y año, cuyos documentos se registran en "El Peruano" número 39, semestre II, día 23 de Setiembre de 1889, pág. 310. Conforme á ellas tuvo lugar el remate en favor de D. Aristodemo Olivares, aprobándose el acta de licitación por suprema resolución del 2 de Diciembre del mismo año. El rematista entró en posesión de las garitas el 27 del mismo mes y quedó obligado á abonar al camino 3530 soles mensuales, sea 42360 soles por año, durante los cinco años que vencerán el 27 de Diciembre de 1894.

Este contrato se cumplió fielmente hasta el 23 de Marzo de 1892 en que por suprema resolución de esa fecha, á solicitud del contratista, y en mérito de los informes emitidos por el señor Prefecto del Departamento de Junín y los señores Alcaldes Municipales de Tarma, Chanchamayo y Vitoc, se redujo á 3,000 soles mensuales ó 36,000 al año la merced conductiva que estaba obligado á pagar dicho contratista.

El remate de las rentas del camino había tenido por objeto obtener mayor rendimiento que el que diera la administración directa; y el resultado ha sido la reduccion de esa renta en tres mil y tantos soles por año, en lugar de aumentarse en tal proporción, como se podía suponer por la mesualidad primitivamente estipulada. Los hechos se habían encargado de de nostrar una vez más, que el sistema de contratos no significa aumento en los rendimientos de una renta cuando ésta es de tan fácil percibo como la de Chanchamayo. El resultado final no significa tampoco felizmente pérdida alguna para el camino, puesto que si en dos y medio años debe percibir tres mil y tantos soles de ménos por año, se compensa casi esta pérdida con igual suma que había percibido de más en los dos y medio primeros años del contrato. Las cosas habían pasado como si no se hubiese modificado el sistema de recaudación ni hubiese habido en la producción de aguardiente aumento alguno desde el año 1889, cuya renta fué la última percibida directamente por la Administración del camino.

Si después del 27 de Diciembre de 1894 se hace el remate solamente por plazos de dos años y no por cinco como fué el actual, se habrá conseguido tal vez conciliar las ventajas de una renta segura

con los inconvenientes de la pérdida del mayor rendimiento, debido á un aumento de producción; quedando siempre en beneficio del camino la facilidad en el percibo de la renta y la consiguiente reducción en el personal de empleados.

Con lo expuesto creemos haber consignado en la presente Memoria, todo lo que conceptuamos necesario para la mejor inteligencia del servicio del camino de Chanchamayo desde la época en que se puso bajo la acción directa del Ministerio del ramo.

Lima, Mayo 31 de 1893.

**J. Capelo.**





CAMINO DE CHANCHAMAYO.

Cuadro general de las Secciones, su longitud, costo, &a.

Parte del camino completamente terminada.

DESIGNACION DE LAS SECCIONES TERMINADAS YA	Túneles	Puentes sobre el río Tarma	Puentes sobre sus afluentes	ALBUFERRAS	Longitud del corte en roca	Longitud tot. roca comprendida	COSTO TOTAL	DURACION DE LOS TRABAJOS	RESERVA ON S
1. Sección I: De Palca á Sixsha .....	2	1	1		0 <sup>m</sup> .	0 <sup>m</sup> .	S. 5730 ..	12- 4-92 al 30-11-92	El túnel mide 184m.00—Memoria 15 Mayo 91
2. Sección III: De la Cascada á Pulperiyoc .....	1				467.55	876.20	16061.98	20-11-89 al 28- 2-91	
3. Sección IV: De Pulperiyoc á Carpapata .....					1221.70	3558.80	9700 ..	6-11-89 al 1- 1-91	
4. Sección V: De Carpapata á Illicyacu .....		1			448.00	1923.80	9660.60	24- 5-92 al 31- 5-93	
5. Sección VIII: De Mala-Alma á Guacapistana .....			1		800.00	2432.00	13400 ..	2- 5-90 al 30- 4-92	
6. Sección IX: De Guacapistana á Yanango .....			1	5	813.00	2768.00	16100 ..	2- 5-90 al 19- 3-93	
7. Sección X: De Yanango á Utcuyacu .....					.....	280.00	1501 ..	24- 5-92 al 31- 5-93	
8. Sección XI: De Utcuyacu al Puente Saavedra .....	1	1			69.20	1902.80	11641.75	10- 1-89 al 28- 2-91	
Totales .....	2	2	4	7	3819.45	13741.60	83795.33		
Sección II: de Sixsha á la cascada hecha antes del 12 de Noviembre de 1888 .....	2	2			200 <sup>m</sup> .00	4595 <sup>m</sup> .60	S. 21938 ..	Este trabajo corresponde á la época de las Juntas Administradoras	

Parte del camino actualmente en trabajo.

1. Sección V: De Carpapata á Illicyacu .....					0 <sup>m</sup> .	500 <sup>m</sup> .00	S. 1000 ..	Contrato del 24 de Mayo de 1892.	
2. Sección X: De Yanango á Utcuyacu .....		1	4		714.00	3520.40	15999 ..	« « « «	
Totales .....		1	4		714.00	4020.40	16999 ..		

Parte del camino que falta por hacer.

1. Sección I: De Palca á Sixsha .....					300 <sup>m</sup> .00	4992 <sup>m</sup> .35	9136 ..		
2. Sección VI: De Illicyacu á Matichacra .....	1				1611.00	2400.00	23961.25		
3. Sección VII: De Matichacra á Mala-Alma .....		2	2		800.00	2200.00	21300 ..		
4. Sección XII: De Pan de Azúcar á San Félix .....	1	1			1094.00	2312.50	20594.80		
5. Sección XIII: De San Félix .....		1			.....	747.50	2000 ..		
6. Sección XIV: De San Félix á Puntayacu .....		1	2		100.00	2725.70	10177.10		
7. Sección XV: De Puntayacu á Chaluapugquio .....			1	2	.....	2867.90	13471.60		
8. Sección XVI: De Chaluapugquio al Carmen .....					.....	3200.80	6401.60		
9. Sección XVII: Del Carmen á San Ramón .....			2		.....	3959.60	6959.60		
Totales .....	1	2	7	6	3905.00	25406.35	114001.95		

Camino de Vitoc.

1. Subsección V de la sección XVIII—Parte terminada .....					0 <sup>m</sup> .00	200 <sup>m</sup> .00	S. 500 ..	24-5-92 se hizo el contrato	
Parte en trabajo .....					200.00	420.50	1520 ..		
Totales .....					200.00	620.50	2020 ..		
2. Subsecciones I, II, III, IV, VI, VII y VIII, no contratadas aún .....		9	7		917.00	13608.40	15734 ..		

Camino provisionales

	LONGITUD DEL CAMINO	COSTO DE SU EJECUCION	FECHA DEL DECRETO QUE LA ORDENÓ
1. Camino de Vitoc .....	14000 <sup>m</sup> .00	S. 2192.49	Junio 2 de 1890
2. Camino del Pichis .....	76000.00	28625.37	Abril 26 de 1892
Totales .....	90000.00	30817.86	

Parte del camino de Chanchamayo y Vitoc que ha sido construida del 1.º de Junio de 1892 al 31 de Mayo de 1893 y que ha sido considerada en los cuadros generales de arriba

1. Sección I: Los cuatro puentes .....		Su valor .....	S. 5730 ..
2. Sección V: En la extensión de .....	1423 <sup>m</sup> .80	« .....	6269.90
3. Sección IX: « « « .....	608.00	« .....	2170 ..
4. Sección X: « « « .....	280.00	« .....	1501 ..
Sumas .....	2311.80		15670.20
Subsección V de Vitoc .....	200.00	« .....	500 ..
Total construido en el último año .....	2511.80		S. 16170.20



## ANEXO—B.

**CAMINO DE CHANCHAMAYO.—BALANCE DE LA ADMINISTRACIÓN EN 31 DE MAYO DE 1893, DISTRIBUIDO EN CINCO CUENTAS PRINCIPALES.**

Partida  
del  
Balance.

### I. RENTAS DEL CAMINO.

2	Garita de Chilpes.....	4684 59
16	Garita de Puntayacu.....	40161 73
22	Ministerio de Gobierno.....	11360 79
32	Rematista Olivares.....	137242 00
		<hr/>
	Total rentas percibidas.....	193449 11
		<hr/> <hr/>

### II. ADMINISTRACIÓN.

4	Gariteros de Chilpes sus sueldos.....	675 00
3	Garitero de Puntayacu „ „ .....	675 00
5	Recaudador general „ „ .....	725 00
31	Contador y Pagador „ „ .....	2200 00
39	Comisionado Admor. „ „ .....	5450 00
1	Utiles de escritorio.....	122 79
13	Gastos extraordinarios.....	1085 70
		<hr/>
	Total gastado en administración....	10933 49
		<hr/> <hr/>

### III. CONSERVACIÓN DEL CAMINO

#### *Conducción de trabajos.*

38	Conductor de reparaciones sus sueldos...	3175 00
25	Sobrestante.....	1950 00
	Total por conducción de trabajos....	<hr/> 5125 00

#### *Ejecución de trabajos.*

9	Conservación del camino.....	2111 80
11	Puente del Naranjal.....	40 05
12	Puente de la Herrería.....	70 00
36	Reparaciones del camino. — Deducidos de los 44089.22 cargados en el balance, los 22578.41 invertidos en la construcción de las secciones III, IX XVIII.....	21510 79
	Total ejecución de trabajos....	<hr/> 23732 69

*Herramientas y útiles.*

20	Deduciendo de los 13368.13 cargados en el balance los 6877.81 invertidos en la construcción de las secciones III, XI, y XVIII.....	6490 32	
		<hr/>	6490 32
	Total gastado en la conservación del camino.		<hr/> <hr/> 35347 98

IV. CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS NUEVOS

*Dirección técnica.*

24	Ingeniero inspector, sueldos.....	11163 00	
37	Ingeniero residente. „ .....	12750 00	
26	Ayudante de los ingenieros sueldos.....	1900 00	
6	Estudios y trazo del camino de Chanchamayo .....	2078 10	
	Total por direccion tecnica....	<hr/>	27891 10

*Camino de Chanchamayo.*

27	Seccion I. valor de los tres puentes de cal y piedra... ..	5730 00	
7 y 8	Seccion II, importe de las dos partidas gastadas en el juicio.....	93 40	
	Sección III, su valor deducido de las partidas 36 y 20 del Balance, es segun la Memoria respectiva.....	16061 98	
15	Sección IV, de Carpapata.....	9700 00	
28	Sección V, de Ilayacu .....	6501 10	
23	Sección VIII, de Mala-Alma.....	13400 00	
21	Sección IX, de Yanango.....	13930 00	
34	Sección X, Pumahuiscana.....	1501 00	
19	Sección XI, de Utucuyacu, su valor deducido de las partidas 36 y 20 del Balance, es según la Memoria respectiva comprendiéndose los 440 valor del puente de Utucuyacu, partida 19 del Balance.....	11641 75	
14	Puente de Quimiri.....	554 40	
	Total camino de Chanchamayo.....	<hr/>	79113 63

*Camino de Vitoc.*

	Camino provisional, sección XVIII, su valor deducido de las partidas 36 y 20 del Balance es según la memoria respectiva.	2192 49
--	--	---------

33	Camino definitivo sub-sección V de la Sección XVIII.....	500 00	
	Total camino de Vitoc.....	<u>          </u>	2692 49

30 Camino del Pichis.

	Camino provisional saldo del año 1891....	4925 72	
	Gastado en su conservación y mejora así como en la prolongación del km. 100 hasta el km. 155.80, en los años de 1892 y 1893 .....	23699 65	
	Total camino del Pichis.....	<u>          </u>	28625 37

	Total gastado en construcción del camino..		<u>138322 59</u>
--	--	--	------------------

V. FONDOS

35	Existencia en dinero efectivo.....	200 67	
29	id. á cargo de la contaduría y Pagaduría .....	2378 66	
17	Existencias en valores por cobrar á cuenta de la administración.....	2638 72	
10	Existencia á cargo de la Tesorería General por el giro que hizo contra el camino con cargo de reintegro.....	2627 00	
18	Existencia á cargo de la Tesorería General por el giro que hizo contra el camino á favor del P. Sala.....	1000 00	
	Total valores de caja.....		<u>8845 05</u>

RESUMEN GENERAL

	SALIDAS.	ENTRADAS.
I. Rentas del camino.....		193449 11
II. Administración.....	10933 49	
III. Conservación del camino.....	35347 98	
IV. Construcción del camino .....	138322 59	
V. Fondos.....	8845 05	
Sumas conformes.....	<u>193449 11</u>	<u>193449 11</u>

Lima, Mayo 31 de 1893.

J. CAPELO.

Cuenta del inventario de la sección 7 de mayo de 1933  
Total canchales de 1933

138,322.00

Cuenta provisional sobre el año 1933  
Gastado en la conservación y mejoras así  
como en la propagación del cultivo  
en el año 1933 en las zonas de 1933  
Total canchales del año 1933

138,322.00

Total gastado en construcción del canchales

7. Fianza

- 35 Existencia en dinero efectivo
- 36 Id. a cargo de los canchales
- 37 Existencias en valores
- 38 de la administración
- 39 Existencia a cargo de
- 40 por el giro que
- 41 cargo de retener
- 42 Existencia a cargo de
- 43 por el giro que
- 44 favor del B. de



RESUMEN GENERAL

- I. Rentas del canchales
- II. Administración
- III. Conservación del canchales
- IV. Construcción del canchales
- V. Fianzas

Lima, Mayo 31 de 1933

J. Castro

## Anexo C.

### CONSERVACION DEL CAMINO DE CHANCHAMAYO.

**Cuadro auxiliar N.º 1 — Detalle de la partida “Varios” considerada en el cuadro siguiente N.º 2. Comprende desde el 12 de Noviembre de 1888 hasta el 1.º de Mayo de 1893.**

Periodos de tiempo comprendidos en este cuadro	Sueldos de Contador, Condutor y Subcondutor	Sueldos de herrero y carpintero	Sueldos de Capataces	Sumas de los tres anteriores	Pastos y herrajes	Fletes de carga y comisiones de transporte	Utiles de escritorio y estampillas	Aguardiente	Herramientas y útiles	Dinamita en cartuchos	Valor de la dinamita	Aceite	Kerosene	Carbón	Edificio de las Garitas	Puentes	Puentes, herrera y Ayarza	Puente Rio Colorado	Puentes Rio Seco y Agua Flor	Puentes Con-taipaccha y San Ramón	Puente Ayarza	Vitoc	El Huaro	Sumas totales sin tareas y comisiones de la columna
Año 1889 desde el 12 Nov. 88	1035 ...	4 46 19	163 ...	1644 19	.....	65 ...	.....	5 30 8	151 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1867 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3781 12
Año 1890 .....	1740 ...	.....	775 16	2515 16	29 85	12 ...	.....	66 31	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90 05	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	2717 37
Año 1891 .....	1800 ...	670 ...	1455 ...	3925 ...	408 15	175 50	24 90	176 34	93 15	1535 1/2	159 31	8 ...	10 ...	23 ...	558 35	9 90	45 ...	.....	.....	.....	.....	14 80	10 ...	5741 40
Año 1892 primer cuatrimestre	600 ...	160 ..	557 50	1317 50	160 ...	271 70	13 60	63 95	77 80	73	8 76	.....	.....	3 20	24 ...	32 60	319 35	.....	.....	.....	.....	204 40	.....	2601 76
Año 1892 2.º y 3.º id.....	1200 ...	520 ...	796 ...	2516 ...	40 ...	57 95	24 20	.....	13 ...	43	26 07	8 20	10 ...	.....	22 60	.....	134 10	6 30	51 50	14 ...	44 85	23 60	.....	2992 37
Año 1893 primer cuatrimestre	725 ...	70 60	87 50	883 10	61 ...	77 50	.....	.....	.....	8	... 80	.....	.....	.....	.....	194 ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1216 40
<b>Suma total.....</b>	<b>7100 ...</b>	<b>1866 79</b>	<b>3834 16</b>	<b>2800 95</b>	<b>699 ...</b>	<b>659 65</b>	<b>62 70</b>	<b>359 68</b>	<b>337 25</b>	<b>1659 1/2</b>	<b>194 94</b>	<b>16 20</b>	<b>20 ...</b>	<b>26 20</b>	<b>604 95</b>	<b>2194 10</b>	<b>498 45</b>	<b>6 30</b>	<b>51 50</b>	<b>14 ...</b>	<b>44 85</b>	<b>16 80</b>	<b>238 ...</b>	<b>19050 42</b>

**Cuadro general N.º 2 — Designación de tareas empleadas y trabajos hechos. Comprende desde el 12 de Noviembre de 1888 hasta el 1.º de Mayo de 1893.**

PERIODOS DE TIEMPO COMPREDIDOS EN ESTE CUADRO	Núm. de kilómetros arreglados	Núm. de derrumbes compuestos	Su largo total	Núm. de rejeles rehechos	Su largo total	Núm. de puentes reparados	Tareas em, leadas	Su importe	Varios	Extraordinarios	Total gastado en conservación
Año 1889, desde el 12 de Noviembre de 1888 .....	98 k	169	1854-00	36	327-00	12	5343-50	S. 2125 35	3781 12		
Año 1890 .....	74	120	1123-00	45	456-00	14	2902-00	1196 24	2717 37		
Año 1891 .....	170	106	2113-00	25	187-00	7	5167-00	2349 64	5741 40	1170 65	
Año 1892 primer cuatrimestre .....	90	20	552-00	6	126-00	3	1547-00	1145 40	2601 76		
Año 1892 2.º y 3.º.....	104	7	70-00	6	70-00	14	1398-50	718 75	2992 37		
Año 1893 primer cuatrimestre .....	129	3	24-00	.....	.....	2	404-00	199 ...	1216 40	2502 21	
<b>Suma total.....</b>	<b>665</b>	<b>425</b>	<b>5736-00</b>	<b>118</b>	<b>1166-00</b>	<b>52</b>	<b>16762-00</b>	<b>7734 38</b>	<b>19050 42</b>	<b>4272 86</b>	<b>S. 31057 66</b>

Nota 1.ª — Los 2200 soles que resultan en el cuadro como exceso de lo cargado en el Balance, proviene de los sueldos del Contador, cargados allí en la cuenta de Administración y no en la de Conservación.

Nota 2.ª — Las partidas por Extraordinarios corresponden á la reparación del camino de La Merced á San Luis y á los fletes pagados entre Chicla y Tarma y otros análogos.

Lima, Mayo 31 de 1893.

*J. Capelo.*

# Anexo D.

## EL BANCO DEL CALLAO CON EL CAMINO DE CHANCHAMAYO

DEBE

HABER

1888

Noviembre 19 -- Entregado al Banco por el Administrador cesante Sr. Basombrio.....S. 14692 99  
 Diciembre 18 -- Entregado al Banco el dinero enviado de Tarma por el Ingeniero Inspector ..... 9968 ...

1889

Febrero 16 -- Entregado al Banco por el Sr. Parra 500 ...  
 Junio 15 -- id. id. id. por el Sr. Basombrio 1200 ...

1890

Junio 30 -- Intereses abonados por el Banco..... 593 02  
 Diciembre 18 -- Recibidos por el Banco, del Crédito Público, por valor de los S. 98000 billetes mandados canjear por Decreto del 17 de Setiembre de 1890, lo que produjo..... 653 33

1891

Diciembre 17 -- Por diferencia entre los intereses abonados por el Banco y las comisiones que le fueron de abono, después de la liquidación del 30 de Junio de 1890 ..... 254 28

Suma total..... 27861 62

Lima, Mayo 31 de 1893.

1889

Mayo 13 -- Pagado por el Banco al Sr. Monie conforme al decreto del 4 de Mayo de 1889 en cancelación de lo que se le adeudaba por la sección II del camino.....S. 7238 ...  
 Julio 1.º -- Pagado por el Banco al Sr. Ingeniero D. Carlos Pérez para gastos de su comisión á Loreto con cargo de reintegro al camino de Chanchamayo..... 700 ...  
 Julio 10 -- idem idem..... 2740 ...

Total por ambas partidas..... 3440 ...

Julio 6 -- Pagado por el Banco á Busso Hnos. por cuenta de la sección VIII del camino de Chanchamayo..... 2000 ...  
 Julio 30 -- Comisiones percibidas por el Banco y pago de la contribución sobre la renta..... 73 62  
 Julio 30 -- Pagado por el Banco á Busso hermanos por cuenta de la Sección IX del camino de Chanchamayo..... 2000 ...

1891

Diciembre 17 -- Entregado á la Tesorería General el saldo del depósito existente en cumplimiento del oficio pasado en esa fecha..... 13110 ...

Suma total..... 27861 62

J. Capelo.



Universidad Nacional Mayor de San Marcos  
Universidad del Perú. Cuzco de América

ANEXO. E.

ADEUDOS AL CAMINO DE CHANCHAMAYO RECONOCIDOS  
POR EL SUPREMO GOBIERNO.

1	Por suprema resolución del 19 de Mayo de 1891 se reconoció el crédito á favor del camino proveniente de los dos giros hechos contra el Banco del Callao por 3440 soles que se abonaron al señor ingeniero D. Carlos Perez: y por el giro hecho contra la Administración del camino de Tarma por valor de 2627 soles, que se abonaron al mismo ingeniero. Se dispuso en esa resolución que el camino tomase los instrumentos y herramientas dejados en La Merced por la expedición á Loreto, avaluados en 452 soles y que por el saldo de 5615 soles se girase contra la Aduana de Iquitos á favor del camino—No habiéndose aún cubierto ese giro, subsiste la deuda de.....	5615 00
2	Por suprema resolución del 16 de Mayo de 1893 se reconoció la deuda á favor del camino proveniente de gastos hechos en el camino del Pichis con anterioridad á la suprema resolución del 26 de Abril de 1892, mandado pagar por cuenta de 9439.95 reconocidos, un certificado de trabajos de la sección V, valor de 1343.79, los mismos que, no habiéndose abonado aún, dejan en su integridad el crédito de.....	9439 95
	Total reconocido.....	<u>15054 95</u>

Lima, Mayo 31 de 1893.

J. CAPELO.

8909



Universidad Nacional Mayor de San Marcos  
Universidad del Perú, Casa de América