

MEMORIA
QUE EL MINISTRO DE ESTADO
En el Departamento
DE MARINA

PRESENTA
AL CONGRESO NACIONAL
DE

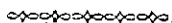
1849.



2922

SANTIAGO DE CHILE :

IMPRESA DE JULIO BELIN I COMPAÑIA.



El Departamento de Marina ha llamado la atención del Gobierno en el grado que demanda su importancia; pero siempre se ha visto contenido i trabado en sus esfuerzos por las muchas dificultades que se tocan cuando se trata de crear i adelantar con pocos recursos.

Voi a presentar al Congreso el cuadro mas completo posible del vasto Departamento de Marina en todos sus ramos. En la formacion de este cuadro tan variado i estenso, tengo por precision que tocar lijeramente sobre cuanto se ha hecho, se está haciendo i aun resta que hacer en el camino de progreso, organizacion i economía que ha sido el norte de la administracion, desde que se ha comprendido la importancia de la Marina, no solo en su parte militar i marinera, sino en todos sus detalles económicos i comerciales.

Para poder proceder no solo con método i acierto en este trabajo, sino tambien ayudar a su mejor intelijencia, me permitiré dividirlo en los diversos ramos que abraza, i tratar de cada uno separadamente, observando siempre sobre ellos la hilacion i lójica que deben guardar en su conjunto.

El mando del Departamento de Marina, que el Gobierno confia a un Comandante Jeneral, es a la vez político i militar, i comprende tanto toda nuestra costa i el mar que la baña, cuanto esos pedazos de nuestro territorio que se desprenden de

nuestros puertos, i con nuestra bandera arbolada llevan sobre los mares a estran-
jeros paises nuestros productos, trayéndonos en cambio los extranjeros. Las atri-
buciones i vijilancia de ese Comandante Jeneral, no se limitan, pues, a los buques
que armados llevan el gallardete de la República, sino a los que con patenté del
Presidente de Chile navegan con la bandera nacional lejos o cerca de nuestras cos-
tas. Brazo del Gobierno, ojo del Gobierno, en un campo estenso i variado, el
Comandante Jeneral de Marina es a la vez ejecutor en él de las órdenes su-
premas i vijia atento a su observancia transmitiendo cuanto vé i observa, tanto
sobre el modo como esas órdenes influyen en el buen servicio i mejor fomento
del pais, cuanto en las necesidades que existen, nazcan i deban atenderse en
provecho de nuestro poder, nuestra marina, el comercio i la riqueza que esa ma-
rina promueve i fortalece.

Principiaré mis observaciones por el

DEPARTAMENTO MARITIMO.

Dividido el territorio marítimo de la República en Gobernaciones Maritimas,
i nombrados los funcionarios que debian llenar estos destinos, se ha satisfecho
una gran necesidad pública. Pero esta medida aun permanece incompleta, por
la falta de una Ordenanza para el réjimen i buen gobierno del Departamento.
Se pidió al Congreso la autorizacion competente para dictarla, accedió el Se-
nado en otorgarla, pero el proyecto aun no ha sido aprobado por la Cámara de
Diputados, ante la cual está pendiente.

Por falta de esta ordenanza, los Gobernadores Marítimos no conocen, como
es debido, ni sus atribuciones ni sus deberes, ni tienen una regla fija i segura
que les guie en sus variadas funciones i dependencia de la autoridad local polí-
tica i la jeneral militar i marinera; i la misma Comandancia Jeneral se en-
cuentra a veces embarazada en su marcha sin otra guia que las ordenanzas espa-
ñolas, el primer código del mundo, pero que no siempre está en armonía con
nuestra nueva existencia política i nuestro nuevo modo de ser constitucional.

Sin embargo, de esta falta de una norma fija a que pudiesen arreglar sus actos los Gobernadores Marítimos, tomando por guía la ordenanza naval española i armonizándola con nuestras leyes, se les ha recomendado en la práctica i por ahora, la observancia de los artículos 4, 5, 6, 7, 8 i 10, título 7.º tratado 5.º de aquel código.

Segun ellos, el Gobernador Marítimo depende de las autoridades políticas de la Provincia en todo lo que tenga relacion con su Gobierno económico i político, i le debe en este punto la obediencia de un funcionario subalterno. En cuanto a las atribuciones mas peculiares de su empleo, en la parte militar marinera i fiel cumplimiento de las leyes de navegacion, obra como jefe particular subordinado al Comandante Jeneral de Marina.

En virtud de esta cómoda i natural division de jurisdicciones, los Gobernadores Marítimos deben estar subordinados a las órdenes que les diere la autoridad política de la Provincia sobre incomunicacion i custodia de buques embargados o en cuarentena, sobre situacion de amarraderos de buques mercantes cargados de pólvora, de buques de guerra extranjeros en todos tiempos : sobre contrabando i rentas fiscales, sobre clausura o apertura de puerto, i en jeneral, sobre todo lo que tenga relacion directa o indirecta con la responsabilidad de los Gobernadores o Intendentes, quienes por su parte deben prestar auxilios al Gobernador Marítimo toda vez que lo necesitare para el mejor desempeño de sus deberes.

Respecto a las atribuciones judiciales de los Gobernadores Marítimos hai mucha duda, vacilacion i cuestiones de competencia que solo puede remover la Ordenanza para el réjimen i buen gobierno del Departamento. Sin embargo, estos funcionarios asumen de hecho, consultado el mejor servicio, dentro de su jurisdicción, las atribuciones judiciales que tiene un Subdelegado en tierra, conociendo de aquellas causas de menor cuantía que no pueden tener lugar sino entre marineros, lancheros, pescadores i demas individuos que se ejercitan, por oficio o accidentalmente, en el tráfico de las bahías, ya sean ellas civiles o criminales : de las que nacen de hechos que perturben el órden i tranquilidad del puerto o quebranten sus reglamentos, &c. En las causas civiles o criminales, que por su gravedad exceden de las que puede conocer un Subdelegado, pasan los Gobernadores Marítimos las civiles al Consulado, i las criminales al Juez del Crímen territorial con remision del reo.

De este modo es como se ha procurado satisfacer una necesidad imperiosa en la ausencia de la ordenanza que debía formar el Ejecutivo, obtenida que fuese la autorizacion del Congreso.

En el mensaje presentado sobre este asunto por el Ejecutivo en 21 de octubre de 1847, se esplican con claridad, la naturaleza de aquella ordenanza i los objetos que debía abrazar. Se dijo entonces en aquel documento lo siguiente :

“Dividido el territorio marítimo de la República en Gobernaciones que comprenden partes determinadas de nuestro mar i costas, es de necesidad absoluta dictar una ordenanza para el réjimen i buen Gobierno de todo el Departamento i de los distritos marítimos que, sometidos a determinados funcionarios tomados del cuadro de nuestros oficiales de la armada, abraze los siguientes objetos : 1.º las atribuciones i los deberés del Comandante Jeneral de Marina, Jefe del Departamento o de todo el territorio marítimo : 2.º los del Mayor Jeneral del Departamento : 3.º los del Comandante de arsenales : 4.º los del Comisario del Departamento : 5.º los de los Gobernadores Marítimos dentro de sus respectivas Gobernaciones..

“El fin que me propongo en esta ordenanza, es abrazar en ella en lo posible, el código de administracion de una parte importante de la República, en donde no se conoce ni lei, ni autoridad que rija i que por esta causa resultan los abusos i dificultades a que este estado de acefalia i abandono da lugar.

“Por falta de este código, las únicas autoridades marítimas que bajo la denominacion de Capitanes de puerto conoce la República, se hallan sin una regla determinada de conducta que asegure los intereses públicos e imponga a cada cual la responsabilidad en que incurra por la omision de sus delicados deberes.

“Por último, en la formacion de esta ordenanza se tiene en vista nuestras leyes i forma de Gobierno, para determinar con arreglo a ellas las atribuciones i deberes de los empleados i funcionarios del Departamento de Marina i la sumision que hácia estas autoridades se exige de la jente de mar i pescadores nacionales, i en jeneral, de todos los que transiten, frecuenten o concurran a nuestras aguas i costas con fines de comercio o navegacion.”

El Gobierno deseando facilitar la esportacion i transporte de los productos de la Provincia de Colchagua, ha abierto al comercio el puerto de Llico, nombran-

do los empleados que deben llevar a efecto esta útil medida. El jefe nombrado para aquella Gobernacion Marítima, recibirá prontas órdenes para trasladarse a su destino.

Al hablar del Departamento de Marina, no puede dejar de hacerse mencion del establecimiento que sostenemos en el Estrecho de Magallanes. El Estrecho ha sido frecuentado en el año de 1848, i la parte que va corrida de 1849 mas que ninguna otra época; con motivo de los vapores i buques de vela que en gran número han pasado con destino a California. Pero nuestro establecimiento se halla sometido a un sistema mui defectuoso de gobierno i de administracion, i gravando al tesoro sin la utilidad que debíamos esperar de él. Este estado habria alcanzado a remediar en mucha parte la sancion del proyecto de lei presentado por el Ejecutivo a las Cámaras en 30 de agosto de 1848. Este proyecto modificado i desnaturalizado en el Senado, encuentra dificultades en la Cámara de Diputados; pero creo que convendria insistir por ahora, i hasta la resolucion del Congreso sobre el plan del Senado, en el primitivo proyecto de lei mencionado, que erijia simplemente al establecimiento de Magallanes en establecimiento militar marítimo, dependiente de la administracion de marina.

El establecimiento que manteniamos en el puerto Búlnes (antes San Felipe o del Hambre) ha sido trasladado en su mayor parte a Punta Arena, lugar pocas leguas distante de aquel punto. Los documentos que bajo los números 1 i 2 se acompañan justifican plenamente esta traslacion, i hácia ellos llamo la atencion del Congreso.

En Punta Arena se encuentran vastos campos suceptibles de cultivo i produccion, buena i permanente aguada, combustible abundante, seguro puerto i un clima mas clemente que el de puerto Búlnes, en cuyo punto carecian nuestros pobladores aun de lo mas indispensable para la vida.

Se acompañan tambien bajo el núm. 3 datos importantes estadísticos sobre nuestro establecimiento. Segun ellos, el número total de habitantes que allí habia, en 17 de marzo del presente año, era de 338 : de ellos, 180 pertenecian a la tropa de guarnicion; i 158 eran presidarios i sus familias. De los 180 de la guarnicion se cuentan 75 soldados, 43 mujeres i 62 niños de las familias de aquellos. De los 158 de la clase de presidarios, habia 176 hombres, 77 mujeres i

85 niños. Tomada la tropa i los presidiarios juntos habia 99 solteros i 77 casados ; las 77 mujeres eran todas casadas. Desde 1844 hasta marzo del presente año, habian ocurrido 15 matrimonios, 38 nacimientos i 23 muertes.

El Establecimiento de Magallanes es importante para Chile, i cada dia se conoce mas i mas esa importancia. Su estado actual no es satisfactorio, no tanto por falta de recursos, cuanto por la ausencia de un buen sistema de Gobierno i una completa inactividad en el establecimiento. Segun los datos que recien obtengo, la Colonia nada produce ni puede bastarse por ahora a sí misma ; pero esto proviene de que no hai trabajo, ni se entabla, fomenta o estimula. Allí ni se trabaja en comun ni individualmente : allí no se hace otra cosa que carbon : allí no se permite el trabajo libre, i ha sucedido el caso de no consentirse allí a un labrador que habia ido de Chiloé a establecerse en el Estrecho, sin otra razon que el de no ser presidiario. Si se permitiese a los presidiarios i jente de tiempo cumplido, trabajo libre con provecho personal, en ciertos dias en que no se requiriese un trabajo en comun en provecho jeneral ; si se pagase a la guarnicion allí, i se fomentase de este modo la circulacion de moneda, abierto aquel puerto oficialmente, que no lo está, talvez podria esperarse algun comercio. Tambien podria influir en el adelanto de aquel establecimiento la apertura de la navegacion de los Canales al tráfico universal por un número de años ; veinte años, por ejemplo, i declarar libre a todas las banderas la pesca de anfibios i otras industrias en los mismos Canales. El Gobierno en la parte que a él toca se ocupa en remediar estos males, i recabará del Congreso las medidas que dependan del poder lejislativo.

En el Estrecho abundan las maderas i el carbon mineral, de una i otra clase se han recibido muestras. La madera que se ha recibido, que lleva el nombre de roble de Valdivia, resulta útil para la arquitectura civil, pero inadecuada a la arquitectura naval. Sin embargo, el Estrecho abunda en muchas otras clases de maderas de buena calidad i jeneral utilidad : respecto del carbon, su calidad es buena i propia para los usos de la navegacion. El Gobierno se propone fomentar, por todos los medios que esten a su alcance, este ramo de produccion.

Abierto Magallanes al comercio, se hallaría talvez en el ramo de peletería ventajoso cambio, i un medio poderoso de atraccion lucrativa i pacífica para la concurrencia de los salvajes al progreso de aquel puesto.

También convendría hacer concesiones de terrenos en aquellas rejiones a los particulares, propendiendo por este medio a la defensa i adelanto de aquel territorio i a que con el trascurso del tiempo se eslabonasen los establecimientos particulares con nuestra frontera, llevando con el trabajo, la industria i la libertad, las bendiciones de la civilizacion a aquella parte de la República.

El pensamiento del Gobierno es mantener en el Estrecho un puesto avanzado, procurando ligar ese puesto con el archipiélago de Chiloé, por medio de establecimientos particulares intermedios, que puedan formarse a la sombra de una completa libertad, para que todo el mundo esploté cuanto aquellas rejiones i sus aguas ofrezcan al trabajo i la industria.

No debe omitirse el hablar en este lugar del completo abandono en que se encuentran nuestros puertos i las aguas de la República, i parece increíble que derivándose nuestra principal renta de la Aduana, toda nuestra costa, desde Copiapó hasta Chiloé, permanezca abandonada por la fuerza pública i abierta al contrabando, al latrocinio i a toda clase de abusos.

Cuatro buques, una corbeta i tres bergantines, son indispensables para la buena policia de nuestros puertos i mares, que relevándose mutuamente en nuestros puertos, surcasen continuamente nuestras aguas, i estuviese por este medio siempre presente en los diferentes puntos de nuestra costa, alguna fuerza pública que hiciese respetar nuestras autoridades por los estraños, que protejiese los intereses fiscales i la policia en nuestras aguas.

Se indican bergantines i no otros buques menores, teniendo presente, que no permitiendo nuestros recursos tener escuadra doméstica i estranjera a la vez, la corbeta i los bergantines podrian conciliar todas las condiciones de sutileza para el servicio interior o doméstico, i de fuerza para el caso en que tuviésemos que emplearlos en el servicio exterior o estranjero. La economía i la conveniencia están, pues, de parte del plan propuesto.

Ademas de estos buques, el establecimiento de Magallanes exige un trasporte que pueda proveerlo de lo necesario en el grado que hoi demanda el crecido número de sus habitantes, i un buque menor constantemente a su servicio en las aguas del Estrecho.

Al espresarme en estos términos, hago presente las necesidades actuales, sin pretender otra cosa que presentar el cuadro fiel del departamento de marina,

i con la mira de que el Congreso las conozca i se trate de irlas remediando segun lo permitan nuestros recursos i circunstancias.

MARINA DE GUERRA.

El material de la marina de guerra se halla hoi reducido a la fragata *Chile* bergantin goleta *Janequeo* bergantin transporte *Condor* fuera del vapor *Maule* i lanchas cañoneras.

Respecto de la primera, la "Chile," los documentos presentados a la Cámara en la sesion pasada, manifiestan de un modo patente su estado i las medidas que convenia entónces adoptar para su reparacion en un puerto de Europa.

Mucho se ha hablado, mucho se ha discutido sobre la conveniencia de reparar la fragata, i sobre la enormidad de la suma requerida para esa reparacion. Me creo, pues, exonerado de insistir nuevamente sobre este punto.

Pendiente la resolucion de la Cámara i en cumplimiento de la lei que autoriza su sostenimiento armada, dispuso el gobierno se pusiese la fragata en aptitud de salir al mar. Asi se hizo, i aunque no salió por la falta de la autorizacion de la Cámara para enviarla a repararse a Rochefort, ganó en ese armamento en las lijeras reparaciones que eran indispensables i que tanto contribuyen a la conservacion de un buque.

Armada i tripulada con suma economia, pues jamas llegó a cien hombres su equipaje, i estos en su mayor parte de clases inferiores i pagadas con ménos sueldos; a pesar de haberse frustrado el viaje proyectado de la fragata a Europa, se dió órden para que continuase en el mismo estado prestando mui útil servicio.

La *Chile* no puede conservarse bien sin una dotacion competente de marineros i oficiales: sin esto ella sufrirá todo el descuido i deterioro consiguiente a la falta de atencion i de brazos. La *Chile* en recompensa nos presentaba las ventajas de un buque-escuela para nuestros jóvenes oficiales, en el que podian aprender, los unos los rudimentos de su profesion i ejercitarse todos en el manejo del cañon, en la maniobra i en todos los demas ejercicios militares i marineros que solo a bordo se practican.

Ella nos servía también de plantel de marineros que formábamos para tripular nuestros buques; pues ahora nuestras tripulaciones las formamos de simples marineros, jornaleros de la playa, que nos sirven por meses i que remudamos todos los días.

También podía la *Chile* servir de depósito de los poquísimos oficiales que vueltos de una campaña, no es justo echar a tierra a medio sueldo, i que podían ser retenidos allí para destinarlos después, según las necesidades del servicio. Reunidos los oficiales en aquel buque, que sería como su cuartel jeneral, arranchando juntos, sirviendo siempre, conservarían ese espíritu de cuerpo, esos hábitos de su carrera que se debilitan, se pierden tal vez, yéndose cada oficial a esperar órdenes en el interior de sus familias, distrayéndose de su profesión i contrayendo vínculos en tierra, que si no los alejaban del todo de la carrera de la mar, serían causa de que esta les fuese después repugnante i odiosa.

Además, el respeto debido al puerto capital del Departamento de Marina, las atenciones de su servicio, demandan un buque de guardia que esté armado, vivo i animado; que pueda defender el puerto, mantener en él el orden i la disciplina, i hacer el servicio de puerto en rondas, en persecución del contrabando, prestando auxilio en malos tiempos, i en abordajes o desgracias, i poniendo en fuerza los reglamentos sanitarios, fiscales i de policía, relajados por la ausencia de la fuerza pública.

Para sacar aun más provecho de la fragata, se determinó establecer en ella una escuela de lectura i escritura para la marinería i la tropa, sin incurrir en mayor gasto, puesto que con el sueldo de un marinero 1.º suprimido, había lo suficiente para gratificar al maestro de víveres que sirviese de maestro i comprar los útiles de escuela necesarios. El alcance de esta medida en provecho de nuestra jente de mar, es demasiado palpable para que me detenga en recomendarla.

Teniendo todo esto en vista, se dieron al comandante de la *Chile* para llenar en un todo las miras que el Gobierno se había propuesto, al mantener armada la fragata, las siguientes instrucciones, recomendándole su puntual cumplimiento.

“Que provisto el contador del buque de los fondos necesarios, convenia se procediese a contratar para el servicio, jente jóven i de buenas aptitudes, sin deter-

minarles tiempo de compromiso ; pues convenia que el tiempo de servicio fuese de tres años, o al ménos nunca ménos de dos años. Se le previno, que tambien convenia se les hiciese entender que no entraban a servir en tal o cual buque determinado, sino que como marineros de la República podian ser destinados a este o a aquel buque, segun lo exijiese el servicio, las circunstancias, los armamentos o equipos que se hiciesen.

“Se le hizo entender, que uno de los servicios que estaba destinada a efectuar la fragata *Chile* era el de plantel i escuela de marineros, i que en manos de él i de los oficiales que tenia a sus órdenes estaba el segundar en un todo tan útil empresa. Se le dijo que al efecto debia establecerse a bordo una escuela de lectura i escritura para la marineria i tropa, a cargo del oficial que se designase en cuanto a su instalacion i disciplina, i que llenase el destino de maestro de escuela el maestro de viveres con la gratificacion mensual de ocho pesos. Que el oficial que se encargase de este ramo, presentaria una nota de lo que necesitase para instalar dicha escuela, modesta i economicamente. Se inculcó la moralidad i la importancia de ese pequeño establecimiento i el honor que cabria a los que segundasen las miras del Gobierno en ese pensamiento. Se dejó a la discrecion del comandante i del oficial a quien se encargase de ese ramo, los detalles de horas de escuela, &c., &c.

“Se previno que poca o mucha jente que hubiese a bordo, importaba sobre manera que la fragata se conservase en estricto pie de disciplina, i que se llenasen con exactitud, aun en sus mas menudos detalles, las disposiciones de la Ordenanza. Que se queria que aunque hubiesen solo cuatro hombres a bordo, se observase entre esos cuatro hombres, todas las formas, i toda la práctica de la disciplina militar, haciendo que los menores objetos se cumpliesen sin dispensacion alguna de sus formalidades, como si tuviese el buque toda su dotacion i se hallase en situacion de salir a campaña. Se le encargó la uniformidad en el vestido de los oficiales, i la observancia de todo el ceremonial militar, que tanto influye en la buena disciplina, i en inculcar sus hábitos saludables a los Señores Oficiales i Guardias Marinas.

“Que se deseaba que los Oficiales hiciesen un constante estudio de la Ordenanza, i que se tendria el mayor placer si llegasen a establecer a bordo conferencias en que se discutiesen sus disposiciones. Que estas conferencias podrian despues

asumir formas mayores i un carácter mas formal, abrazando otras materias relacionadas con la Marina.

“Se le recomendó mucho que los oficiales a bordo de la *Chile* se mantuviesen en frecuente ejercicio, i no se limitase su servicio al de hacer la guardia solamente, llegado su turno. Que era preciso que durante el dia, todos se ocupasen en algo ; en estudiar, en instruirse, en ejercicios de marineria, de artillería &c. Bien entendido que quedase a los francos ciertas horas i dias para paseo, u ocupaciones en tierra, con la obligacion precisa de que todos durmiesen a bordo.

“Se le previno que luego que la *Chile* se hallase con un número competente de jente, debería hacer la guardia del puerto, ejercer en la bahía la vijilancia, prestar auxilio a sus autoridades i hacer se respetasen sus disposiciones, i que para el invierno que se acercaba, era preciso que se encontrase en aptitud de prestar auxilio en los casos de mal tiempo, desamarradero, abordaje i demas consiguientes.

“Que respecto de los Guardias Marinas que, no habiendo rendido su exámen teórico se hallaban bajo la direccion de un Capitan de Corbeta, no se podia considerar a esos jóvenes como oficiales aun capaces de ensanchar el servicio de los otros, propiamente de la dotacion del buque ; pero que eso no obstaba para que ellos estuviesen obligados a someterse con la mayor subordinacion a las órdenes jenerales de disciplina i del buque. Que no tolerase, ántes bien reprimiese, cualquier avance de esos jóvenes que le debian estar sometidos, e inmediatamente a su Comandante i Director.”

Estas instrucciones de la Comandancia Jeneral merecieron la aprobacion Suprema mas completa i satisfactoria. Mas, luego sobrevinieron dificultades fiscales : se entró en un camino mas estrecho de economía i la *Chile* ha quedado reducida a la situación que se demuestra en el Estado pasado el 1.º de julio i que acompaño bajo el núm. 4.

El *Janequeo* se encuentra en buen estado i perfectamente tenido. El servicio que presta es importante i es el único medio rápido de comunicacion marítima que tiene el Gobierno. El espíritu de orden i economía se nota en todos los detalles de este buque. Pero su poca fuerza i capacidad lo hacen de poca utilidad en otro servicio que el de guarda costa ; pues como buque de fuerza en la guerra es nulo, i como transporte inadecuado.

El *Condor* ha tenido de primer costo al Gobierno, como 11,000 pesos nave-

gando para el Estrecho en enero de 1848. Comprado en circunstancias en que los fletes se hallaban muy altos, con el servicio que ha prestado ha devengado en mucho lo que costó su adquisición, i después de las reparaciones que se le hicieron en Magallanes, descubierta i recojida la agua que se manifestó en él desde el principio, se encuentra hoy en buen estado de servicio.

La venta del Queche *Magallanes* dejó al Estado buena utilidad, i su valor se aplicó a la construcción de la corbeta contratada con el constructor D. Juan Duprat. Al vender este buque se tuvo presente el costo de las reparaciones que eran necesarias en él para que continuase en el servicio del Estrecho i su poca capacidad para llevar repuestos, ropas, víveres, &c. al establecimiento de Magallanes.

El pequeño vapor de fierro *Maule* existe barado en Arsenales, consultando en esto su mejor conservación fuera del agua i la economía del estado. Por defecto de las máquinas que vinieron con dicha embarcación, que eran las antiguas que aquí había, refaccionadas, no ha podido prestar el *Maule* otro servicio que ir en él a la vela el capitán Cabieses al reconocimiento de la costa de Colchagua en enero de 1848.

Con nueva máquina este buquecito puede prestar buen servicio ya sea en Constitución, ya en otras comisiones rápidas sobre nuestra costa, transmitiendo órdenes, trayendo avisos i en reconocimientos, ya por último en el Estrecho de Magallanes. El costo de la nueva máquina se estima en tres mil pesos.

Aunque el objeto que se tuvo en vista en la adquisición del vaporcito *Maule*, fué que sirviera para remolcar dentro i fuera de la barra los buques que entran i salen del puerto de Constitución: se cree que este servicio no podrá hacerlo como se desea, porque faltan a esta embarcación las cualidades que se requieren en un buque remolcador.

Para mas adelante convendría construir en Maule o Valparaíso, o donde mas barato fuese, un buque que llenase las condiciones, segun la forma i dimensiones adoptadas para los buques de su clase, de un buque de vapor remolcador, pidiendo a Europa las máquinas correspondientes. El costo de esta embarcación con su carbón a bordo i en estado de navegar, se estima en cuarenta mil pesos.

Por disposiciones supremas, se mandaron reunir en Valparaíso todas las lanchas cañoneras que a consecuencia de la anunciada expedición del Jeneral Flores se construyeron en Constitución, Valdivia i Chiloé. Llegaron en efecto a Valpa-

raiso seis lanchas de Constitucion con su aparejo de balandra, cinco de Valdivia i una de Chiloé, formando un total de doce embarcaciones.

Las de Constitucion luego de calafateadas fueron destinadas a la obra de almacenes fiscales para el acarreo de piedra i cal, i una de ellas se perdió en el puerto de Zapallar. Puestas a venta por orden Suprema, tres de esas lanchas acaban de ser vendidas ventajosamente.

Quedan en Chiloé, la balandra *Dos hermanos Gameros* que condenada por su mal estado i puesta a venta no ha encontrado comprador, i una lancha cañonera en buen estado. Respecto de la primera se han utilizado sus pertrechos, jarcia, &c, i se ha puesto el casco a disposicion del Intendente de aquella Provincia para que sirva a la construccion de un muelle en el puerto de Ancud: la lancha que queda se ha mandado recorrer i forrar en cobre para destinarla al mando de un piloto 1.º de la armada, al servicio del establecimiento de Magallanes.

El material con que cuenta nuestra Marina de Guerra, es pues, limitadísimo, i mui ineficaz, si se atiende a lo que dejo dicho respecto del abandono en que están las aguas i puertos de la República.

Un aumento en el material de nuestra Marina militar es indispensable, i el grande objeto que el Gobierno se propone al crearlo i mantenerlo es alcanzar a tener una fuerza activa, esparcida i útil, con la mayor economía en los medios. Consérvese o no la fragata *Chile*, ese buque no puede entrar al servicio constante i doméstico de la República por lo caro de su sostenimiento armada. La *Chile*, debe solo emplearse en comisiones estranjeras i especiales, i lo que urje al pais es tener buques en continuo movimiento en nuestras aguas, que puedan a la vez ser destacados en las comisiones al estranjero que nuestros intereses políticos i comerciales aconsejen.

Con esta mira se construye en Valparaiso por cuenta del estado una Corbeta de 400 toneladas que podrá llevar 18 cañones de grueso calibre. Esta construccion se ejecuta bajo la inspeccion de la Comandancia Jeneral de Marina, con sujecion al contrato celebrado con el constructor i atendiendo en lo compatible a las disposiciones de la Ordenanza de Ingenieros de Marina. La madera empleada en el trabajo diario, asi como la ejecucion de ese trabajo, son inspeccionadas por el Comandante de Arsenales de la República. El Gobierno al ordenar esta obra ha tenido presente que el costo de este buque equivalía al presupuestado para la cons-

trucción de un Bergantín en Europa: ha querido también fomentar en la parte que a él cabe las construcciones nacionales i hacer un ensayo práctico de nuestras maderas. La bondad de las maderas nacionales es indisputable; lo único que las hace poco duraderas es la ninguna preparacion a que se las sujeta, el poco tiempo que media entre el corte del árbol i su empleo como madera, i mil otras causas que provienen del descuido i poco discernimiento que hai en la explotación de nuestros bosques. El Gobierno cuenta pues, con que el buque que por su cuenta se construye, no dure todo el tiempo en que se calcula la vida ordinaria de un buque; pero su menor duracion probable está mui compensada con el menor costo que nos tiene i la ventaja incalculable de fomentar nuestra arquitectura naval i derramar en el pais, en nuestros nacionales, el capital empleado.

Si de esta prueba obtenemos los resultados que esperamos, nuestros propios astilleros podrán ir proveyendo a las necesidades de la modesta e indispensable fuerza naval que debemos mantener.

Los Arsenales de Marina están destinados a contener tres ramos de pertrechos: Repuestos—Depósitos—Escluidos.

Teniendo en todo presente la mayor economía, i queriendo evitar el empleo de un capital improductivo en artículos de repuesto i el deterioro que el tiempo operaria en esos pertrechos, se ha establecido el sistema de proveedores particulares, que aceptados por la Junta Económica del Departamento con aprobacion suprema, proveen a la Marina por un término i bajo condiciones estipuladas de cuanto necesita en línea de repuesto por orden del Comandante Jeneral i libramiento del Comisario, al precio preciso aceptado al adjudicar la provision, i de primera calidad en el artículo.

Del mismo modo el Estado no mantiene maestranza en sus Arsenales, sino que dispone de las de los particulares, cuando las necesita para sus obras, bajo la inspeccion del Comandante de Arsenales i direccion inmediata del constructor naval del Estado.

Del ramo de Escluidos se dispone sacando de tiempo en tiempo a remate sus existencias inútiles.

En los almacenes de Depósito se conservan con esmero los pertrechos de cada buque, en los casos de desarme i reparaciones, i muchos otros artículos de todo jénero perteneciente a la Marina.

En el ramo de depósitos se comprende tambien toda la Artillería i de mas armamento de Marina que posee el Estado.

El personal de la Armada es diminuto ; pero en lo jeneral compuesto de buenos jefes i oficiales.

En las diversas clases de que se compone, hai alguna desproporcion i esa es preciso destruirla por medio de leyes inflexibles.

Echando una mirada al Estado núm. 5 se nota que el cuerpo de Oficiales de Marina consta de :

Un Vice Almirante.

Un Capitan de Navio.

Tres Capitanes efectivos de Fragata.

Dos Capitanes Graduados de Fragata.

Ocho Capitanes de Corbeta.

Tres Tenientes primeros.

Cinco Ténientes segundos.

Un Guardia Marina Examinado.

Doce Guardias Marinas sin exámen.

Desde luego se vé que hai una desproporcion de Capitanes de Corbeta, i que cuando los Tenientes deberian ser tres veces mas numerosos que los Capitanes de Corbeta, Fragata i Navio, tenemos ocho Capitanes de Corbeta, cinco de Fragata i uno de Navio, dando un total de quince jefes ; para ocho tenientes i trece Guardias Marinas, de los que dos no pueden prestar servicio alguno, i de los que solo uno podría mandar una guardia en la mar. De modo que tiene la marina para quince jefes que no hacen guardia, unicamente talvez diez oficiales que hacen guardia.

Esta desproporcion, sin embargo no arguye un recargo indebido en la lista de la Marina ni en sus grados superiores, lo que si demuestra es una escasez suma en los grados inferiores.

Para que el Congreso reconozca la verdad de este aserto, voi a demostrar brevemente los diversos empleos indispensables que deben llenarse por jefes de marina.

El de Comandante de Arsenales. Este empleo es de mucha importancia i de su buen desempeño resulta la mayor economia para el Estado. El Comandante de Arsenales informa sobre la necesidad i conveniencia de todo pedimento por pertrechos: ante él se presentan los artículos escludidos, él juzga de esa esclusion, i ese juicio decide del reemplazo del artículo escludido: él fiscaliza tanto los consumos como los escludidos, i sin su prévio exámen no se decreta su reemplazo. Es miembro de la Junta Económica e Inspector Jeneral de todas las obras del Departamento, que dirige él e inmediatamente el Constructor Naval. Este empleo debe llenarse por un jefe de notoria honradez e intelijencia, minucioso i atento en el exámen de cuanto tiene que inspeccionar i vijilar. En el día lo llena un Capitan de Fragata.

Hai diez Gobernaciones Marítimas que deben llenar otros tantos Capitanes de Marina, sean de Corbeta o de Fragata, sin incluir la Gobernacion de Magallanes que conviene sea desempeñada por un jefe de marina.

Si agremamos a las Gobernaciones los Ayudantes i Subdelégados que algunas de ellas necesitan imprescindiblemente, se conocerá que el cuerpo de oficiales de la Armada, léjos de gravar a la nacion con recargo indebido en su personal, es escaso i no alcanza a las atenciones actuales del servicio. Supónganse en movimiento solo cuatro bergantines i se comprenderá que la marina no alcanzaria entónces a dotar esos buques con el número correspondiente de oficiales, i cubrir al mismo tiempo los puestos que en tierra ella sola puede cubrir de un modo conveniente al buen servicio i a la proteccion de nuestros intereses fiscales.

Estinguida la Escuela Náutica, es la Academia Militar de Santiago la que provee de Guardias Marinas a la Escuadra. Este sistema es el único que por ahora puede seguirse por la falta de un establecimiento de educacion propiamente militar naval. Pero semejante sistema no ha producido los resultados que se esperaban, i la esperiencia ha demostrado que la Academia Militar de Santiago solo con mucho esmero de parte de su direccion, nos dará marinos. La vida de la mar, las privaciones de la carrera del marino, las cualidades que debè reunir un joven para ascender al grado de Guardia Marina Examinado, que equivale al de alférez del ejército, presenta el servicio naval con pocos atractivos a

los ojos de los jóvenes tiernos que poco miran al porvenir. Así no puede estrañarse, que el joven que al salir de la academia, ve que en el ejército le espera un grado, un galon, un reluciente uniforme i una vida alegre i descansada en tierra, i en la marina nuevo i rudo aprendizaje, el encierro, las privaciones de todo jénero, un grado último en un buque i un modesto vestido azul, prefiera el Ejército a la Marina. Se necesita una fuerza de voluntad mui superior, una razon mui despejada, una austeridad de costumbres extraordinaria para preferir la Marina al Ejército en los primeros años de la vida, i a la edad en que la Academia entrega a sus cadetes con su educacion concluida.

Aprovechando las buenas disposiciones manifestadas por los señores Almirantes, jefes de las fuerzas navales de Francia i de la Gran Bretaña en el Pacífico, cinco de la Guardias Marinas de la Armada, examinados en la parte teórica de su profesion, navegan en los buques de guerra de aquellas naciones, adquiriendo en tan buenas escuelas la práctica de que carecen. Tres de esos jóvenes navegan en los buques británicos i dos en los franceses: otro de ellos que hai disponible será destinado a uno de los vapores británicos.

La marina de la República con la modesta pero enérgica forma que el Gobierno aspira a darle, patriota, frugal, destinada a llevar léjos de nuestro suelo con honor i lucimiento nuestra bandera, es de la fuerza pública la mas constitucional, la que ménos recelo puede inspirar a las libertades públicas. Sin contacto inmediato con las pasiones políticas intestinas del pais, sin otras aspiraciones que las del honor i engradecimiento de la patria, ella es preciosa como elemento de órden.

Mas, es preciso reanimar el espíritu abatido de nuestros marinos; porque abatido está, i mostrarles un porvenir cercano de actividad. Ellos no piden otra proteccion que el ejercicio de su profesion; piden buques, i buques es preciso darles, so pena de perder en poco tiempo, con daño de interes mui sério i compromiso del honor i de la seguridad nacional, lo que con tanto esmero formamos, un personal nacional.

En el curso de esta Memoria manifestaré como la decadencia de la marina de guerra influye en depresion de la marina mercante.

La tropa de marina consta en el dia de una brigada de 121 hombres, mandada por un Sarjento Mayor, i dividida en dos compañías. El servicio que esta

fuerza presta es bueno, su estado es satisfactorio. Existe un proyecto proponiendo elevar este cuerpo a batallón, aumentando la esfera de sus servicios.

El Gobierno prescinde por ahora de llevar adelante este pensamiento.

El Cuerpo de Sanidad de la marina, diminuto como es, está perfectamente arreglado, y cada día se procura darle dignidad y aliciente. Organizado como hoy se halla y bajo la dirección inmediata de un Jefe superior, las operaciones del último sangrador, los consumos de las drogas; están sujetos a un examen prolijo y severo que asegure a la vez acierto, estudio y esmero en la profesión, la salud del equipaje y la economía del Estado. Las indicaciones del Cuerpo Médico sobre higiene naval, dieta y vestido del equipaje, son de grande importancia y gradualmente aplicables, según nuestros recursos y los armamentos que se hagan.

El Cuerpo Médico de la marina es insuficiente, y no hay cirujanos ahora mismo para los buques y la Colonia de Magallanes, pues dos de ellos piden sus licencias. Tampoco hay de donde sacarlos, y con la mira de llenar esta falta grave, y de traer jóvenes aptos para la marina, convendría una declaración legal por la cual—“Todo alumno de la Escuela Nacional de Medicina que se reciba de médico, esté en la obligación de servir dos años en la marina de guerra de la República, en la clase que sus aptitudes determinen.”

Esta medida está conforme con lo que se practica en muchas partes, y es justo que así se retribuya al Estado el beneficio que proporciona a esos jóvenes abriéndoles gratuitamente una carrera honrosa y lucrativa.

⇒ El Comisariato o ramo de Contabilidad de marina es irreprochable, y cada día es más evidente la excelencia del sistema de contabilidad español. El reglamento mismo que nos rige es en su fondo bueno, y solo defectuoso en algunos detalles. Pero estos defectos lijeros, naturales por la época en que se promulgó, pueden subsanarse poco a poco y con facilidad.

Justo es decir en este lugar que de poco valdrían esos reglamentos, si no contase la marina con el talento y honradez que se notan en la Comisaría, y el buen desempeño que por lo jeneral se encuentra en los oficiales que esta oficina envía de contadores a los buques.

Oficiales de mar propios y buenos, no tiene la marina. Estas clases como la de la marinería las busca el Estado cuando las necesita de la jente franca de la playa. Hombres de mar formados en nuestros buques y arsenales no los te-

nemos; ni es posible tenerlos si no se abandona el sistema, que por economía seguimos en el día, de echar a tierra por ahorrar, al hombre que en aquel momento no nos es indispensable, aunque mañana, para salir un buque al mar, tengamos que reemplazarlo con otro cualquiera, casi siempre peor que el que ayer desembarcamos. De este modo se ahorran salarios i raciones, pero no tenemos buenos marineros.

En el día teníamos en la *Chile* 80 jóvenes i robustos chilenos que enseñábamos. Por economía echamos a tierra sesenta i tres de esos jóvenes ya algo adelantados, que hallaron en el momento salida para California de donde no volverán.

MARINA MERCANTE.

El estado de la Marina mercante es satisfactorio. Nuestra matrícula constaba el 1.º de julio, de 119 buques, que representan 20,082.89 toneladas. De ellos son,

Construidos en el país 42 buques con 3,739.82 toneladas.

De quilla extranjera Nacionalizados 77 con 16,343.07

119 20,082.89

Este número de buques ocupa a 1336 marineros, de los que 791 son chilenos i 545 extranjeros.

Comparado este número de buques con el de la matrícula de 1.º de julio de 1848, dá un aumento de 15 buques. Pero de esta diferencia no puede inferirse poco movimiento en la matrícula, que ha sido notablemente activo desde que la lei de 28 de setiembre de 1848 abrió el ramo de navieros al acceso de los extranjeros domiciliados en Chile, lo que ha influido en ello ha sido las muchas ventas efectuadas en buques, de los que algunos han tomado otra bandera.

Naufrajios solo tenemos dos que deplorar, que han tenido lugar sobre nuestra misma costa i dentro de nuestros puertos. Solo un alzamiento ha ocurrido, que felizmente no ha sido seguido de las fatales consecuencias que acompañan i siguen por lo regular a esta clase de delitos. El único buque alzado, dejó a su capitán i pasajeros en las Islas de los Galápagos, i apresado en un puerto del Archipiélago de las Marquesas, por la marina francesa, fué enviado a Valparaiso encargado a un oficial de guerra frances i tripulado por marinos franceses. El buque i los rees

del alzamiento entregados a la Comandancia Jeneral de Marina; se hallan hoy a disposicion de los jueces competentes.

Debo aquí recomendar al Congreso la conducta noble, amistosa i desinteresada manifestada con este motivo por los oficiales i autoridades francesas en estos mares.

De los ciento diez i nueve buques de que se compone nuestra marina mercante, el atractivo de California nos ha llevado la mayor parte, el comercio del extranjero del otro lado del Cabo i en el Pacífico i Oceanía, nos absorbe una gran parte, i solo nos queda para el Cabotaje, ménos de una cuarta parte del tonelaje nacional.

Este estado de cosas no habia sido tan grave si solo ocasionase una alza en los fletes; pero él imponia una especie de bloqueo a nuestros puertos i productos que era urgente evitar con una medida que aconsejaba la política i la conveniencia, i que podia por lo pronto tomarse parcialmente i por cierto período limitado de tiempo, cuyo término determinasen las circunstancias.

El Gobierno apercibido de esto, ha ocurrido al Congreso pidiendo una declaración que abra el cabotaje a las banderas extranjeras bajo las condiciones i con las limitaciones que en dicha declaración se espresan.

Con esta medida sin peligro para nuestra marina, cesaba la estagnacion impuesta por la falta de buques a nuestros productos; cesaba el monopolio ruinoso para las provincias del Sud de unos pocos beneficiados por el privilegio; poníamos a esas provincias en aptitud de alimentar a los distritos mineros del Norte; favorecíamos la circulacion de productos, i traqueabamos nuestro principal i mejor camino, el mar, llevando a él la principal corriente de esa circulacion.

El Gobierno al proponer esta medida provisional i de circunstancias, no vé en ella compromiso, ántes bien, en último resultado, beneficio para los intereses navieros del pais; pero aún concediendo hipotéticamente que esos intereses, representados en este caso por tres o cuatro especuladores mas que navieros, sufriesen un pequeño perjuicio, este perjuicio era insignificante en presencia de los intereses de nuestra agricultura i nuestra minería; esto es, los de la gran masa de la nacion, cuyo movimiento i circulacion estaban detenidos por falta de medios de transporte.

Sin embargo, desde que por la lei de 29 de diciembre de 1843 se ha abierto

una ancha puerta a la nacionalización de buques extranjeros; la falta de buques chilenos para el cabotaje es un efecto de una causa jeneral que afecta a todas las banderas i que no puede evitarse; esa causa es la corriente irresistible que lleva a todo buque a las costas de California, i cuya fuerza se ha sentido i se siente en mayor grado en el Pacífico i Oceanía.

Nuestra marina, que para Chile quiere decir nuestros caminos i nuestros cómodos, baratos i, en muchos casos, únicos medios de transporte, demanda una atención detenida e inmediata del Congreso. Grandes cuestiones económicas, relacionadas inmediatamente con la Marina, se ajitan en el mundo, i desde que la nuestra tome algún vuelo, no puede permanecer indiferente al movimiento del día.

Es preciso que atentos al movimiento que hoy se opera en el mundo, no solo nos pongamos a cubierto de que ese movimiento nos dañe, sino que por una iniciativa prudente nos coloquemos en situación de lucrar i adelantar a pesar, a favor de ese movimiento.

El señor Cónsul Jeneral de S. M. B. Encargado de la Legación Británica, dirigió al Gobierno en 7 de mayo último, una nota participando el espíritu i naturaleza de las reformas a la Lei de Navegación que se habian propuesto al Parlamento por el Gobierno de la Gran Bretaña, e invitando al de Chile a la reciprocidad.

El Congreso i el público se hallan en posesión de esa nota i de la contestación que a ella dió el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

A mí solo me toca mencionar aquí el hecho en la parte que afecta al ramo a cuya cabeza me encuentro.

Las reformas propuestas al Parlamento Británico no importan otra cosa que el abandono de los principios restrictivos i altamente protectores que desde la célebre acta de Cromwell formaban la base de las Leyes de navegación Británicas, sustituyéndolos por otros mas liberales i análogos a las exigencias de la época. La Gran Bretaña al adherirse por tanto tiempo a los principios restrictivos de su Lei de Navegación, obraba en protección de una gran marina i en el vasto campo de una navegación colonial exclusiva para su bandera; mas desde que el mundo entero, despierto a sus intereses, amenazaba a la Marina Inglesa con la retaliación, tenia que abandonar ese terreno i colocarse al frente del movimiento que se

operaba en favor del sistema de la reciprocidad en las relaciones de bandera a bandera.

Los principios de la Lei Inglesa son mui conocidos ; ellos están reducidos a estas dos palabras, *monopolio* i *exclusion* ; ellos importaban para la Gran Bretaña el reconocimiento de su propia superioridad ; por esas leyes ella se constituia en esclusiva sostenedora de todas sus necesidades, ella la que llevase sus propios productos, ella la que se importase los ajenos. Hasta qué grado aquella nacion haya protegido por medio de esas leyes sus verdaderos i jenerales intereses, es hoi materia de controversia entre los Ingleses ; pero en lo que está hoi de acuerdo una mayoría considerable, es en que ha llegado el caso de alterar ese sistema. Entre tanto importa recordar que contemporáneo con los estatutos ingleses, la Holanda proclamaba un sistema completo de libertad comercial, i el mundo ha visto convertido su pantanoso suelo en el hogar de muchos pueblos, en el centro de un gran movimiento mercantil i elevarse aquella nacion a un alto grado de grandeza comercial i poder político.

Con estos ejemplos a la vista, en presencia de las tendencias de la época, ¿qué es lo que conviene a Chile? ¿Nuestra situacion es mas análoga a la de la Gran Bretaña o de la de Holanda? ¿Podemos confiar en nuestros propios recursos marítimos para todas las exigencias de nuestro comercio i de nuestro progreso social i económico? La marina, hija del comercio, progresa en razon de éste, i la mira del Gobierno es no dañar a ámbos por el deseo indiscreto de pretender proteger a la una con daño del otro.

Teniendo este objeto en vista, el Gobierno aconseja a la sustitucion del actual sistema por el de la reciprocidad, tomando por base de esa reciprocidad nuestra propia bandera. Esto es, nosotros trataremos a los buques de otras naciones como a los chilenos, siempre que las naciones a que esos buques pertenezcan, traten a los buques chilenos como a sus nacionales, con la sola reserva de la navegacion de cabotaje en favor exclusivamente de la bandera de Chile.

Se propone este sistema por varios motivos poderosos: 1.º Es el mas justo i equitativo. 2.º No infiere daño a nuestra marina. 3.º No rebajaria en un medio nuestra entrada de Aduana. 4.º Es fácil i sencillo en su aplicacion. 5.º No infiere agravio a nacion alguna. 6.º Nos abriria con ventaja muchos puertos en que se nos amenaza con retaliaciones ruinosas, favoreciendo la esportacion de nuestros frutos.

He dicho que no se causaria daño a nuestra marina, i que no se disminuira la renta de Aduana, i voi a demostrarlo.

Desde luego es claro que la adopcion del sistema de la reciprocidad, importaria la abolicion del derecho diferencial tal cual hoi existe, reservándose el Gobierno que se colocaba en el terreno de la reciprocidad, el derecho de gravar con mayor impuesto sobre tarifa, las importaciones hechas bajo la bandera de la nacion que gravase la nuestra.

Los derechos diferenciales con que nuestra lei favorece a la marina mercante nacional, consisten en una rebaja del tanto por ciento sobre el derecho jeneral que impone la tarifa. En este caso, es claro que el tesoro nacional, en proteccion de su bandera, deja de recibir una parte de sus derechos, al revez de otras naciones, en que el derecho diferencial consiste en una imposicion mayor, por derechos de Aduana, sobre la bandera extranjera, que es lo que se practica por lo jeneral en otros paises. Adoptado el sistema de la reciprocidad, el Gobierno no cobraría mas ni ménos que el derecho de tarifa, ni a sus nacionales ni a los buques de las naciones que se colocasen con nosotros sobre ese pié, i en caso de causar esto alguna diferencia, es claro que seria en aumento de la renta.

La Marina nacional no sufriria, como he dicho, daño alguno en la adopcion de la medida propuesta; porque ella comprende perfectamente, que los derechos diferenciales crecidos que en los puertos extranjeros se les cobra, importan mucho mas que la rebaja, las mas veces ilusoria, i en el caso de California, por ejemplo, completamente nula, con que se les brinda en los puertos chilenos. La Marina nacional ha llegado tambien a conocer, que la decantantada rebaja de derechos rara vez se hace efectiva, tanto porque ella solo se concede por la Aduana sobre las importaciones directas del pais productor, cuanto porque, casi siempre, se nota alguna omision o falta de formalidad en los papeles de la carga o del buque, que por insignificante que sea, destruye el derecho a la rebaja ofrecida, con daño de un tercero inocente que cargó en el buque contando con esa rebaja. Así, pues, puede asegurarse, que los navieros nacionales verian con gusto sustituido un sistema que solo les brinda favores ilusorios, por otro que les abriera puertos i navegaciones con ventajas reales.

Otra consideracion importante aconseja la adopcion del sistema que propongo, i es la de que admitidos, como ya lo están, los extranjeros a ser dueños de buques chi-

lenos; abierto este ramo al estímulo que le darán los capitales extranjeros, es de esperarse reciba un impulso capaz de resistir una justa competencia. Pero, lo repito, desde que la reciprocidad es, mas o ménos, la regla universal que adoptan las naciones, ya no hai ventaja para la marina mercante en pagar aquí de ménos lo que ella va a tener que pagar de mas en un puerto extranjero; lo único que queda de real es, que nuestro tesoro habrá dejado de percibir una parte de sus derechos de tarifa, sin alcanzar el objeto pretendido, la proteccion de nuestra marina. De modo que, con una tarifa determinada i jeneral, sin rebaja para nuestra bandera, admitirémos segun ella las importaciones de todas las banderas que estén con nosotros a la recíproca de sus nacionales, imponiendo a las naves de las naciones que graven nuestra bandera derechos diferenciales que compensen la desventaja en que nos quieran colocar; o las obliguen a aceptar la reciprocidad que ofrecemos.

La apreciacion de estas circunstancias i la imposición de ese derecho diferencial puede dejarse al Ejecutivo con acuerdo del Consejo de Estado.

De esta manera, sin trabajo, sin negociaciones ni tratados, uniformando los derechos entre los países que tienen entre sí relaciones frecuentes de comercio, se sirve al fomento de esas relaciones i al desarrollo de la marina que es el medio que ellas emplean.

Réstame ahora hablar del modo como creo que adoptadas las medidas que indico podria protegerse el ramo i importantísimo de la construccion naval nacional.

Este objeto podria lograrse favoreciendo con buenas primas a los buques de tales o cuales condiciones i dimensiones que salieran de nuestros astilleros, a la vuelta de su primer viaje a Ultramar. Por este medio se mantendria el aliciente para construir buques en el país, sin necesidad de derechos diferenciales.

He dicho que la adopcion del sistema de la reciprocidad nos abriria, libremente i con ventaja, puertos en que se nos amenaza con retaliaciones ruinosas, i voi a tocar lijeraente este punto.

A poco meditar se comprende de una manera clara i evidente, que el derecho diferencial grava a nuestro producto, esportado bajo nuestra bandera, en proporcion al favor nominal que nosotros concedemos a esa misma bandera. De este modo; gravado nuestro buque en el extranjero en proporcion al favor ilusorio que

le concedemos en nuestros puertos, es claro que favorecemos el producto extraño, cuyos derechos rebajamos, i gravamos el nuestro, gravamos nuestro trigo, nuestras harinas que llevamos recargadas con un derecho adicional a los puertos extranjeros. El plan que se propone ahora ni favorece al uno ni grava al otro; deja a ámbos en completa libertad.

Nuestras relaciones con California, la esportacion de nuestros productos para aquel mercado que le brinda consumos considerables, han llamado hácia aquellas costas a una gran parte de nuestra marina i con ella la solícita atencion del Gobierno, estudiando los medios de poner a nuestra bandera en los puertos de la Union Americana sobre el mismo pié que la mas favorecida.

No hai ni puede haber cuestion sobre la admision en los puertos de la Union Anglo-americana de toda clase de efectos i productos bajo nuestra bandera; pero fenecido el Tratado entre Chile i los Estados Unidos, nuestros buques están sujetos a pagar en los puertos de aquellos Estados, mayores derechos que los de los mismos Estados i los ecuatorianos, que por tratados espresos están equiparados a aquellos. Estos derechos son los de un diez por ciento sobre el derecho impuesto por la tarifa a la importacion de ciertos artículos, un aumento considerable en las contribuciones de puerto, i un peso por tonelada, en vez de seis centavos de peso que únicamente paga el de los Estados Unidos.

No puede ocultarse el daño que estas diferencias inferirán tanto a la navegacion como a nuestros frutos, que en definitiva serán los gravados; i si a estas desventajas se agregan las que llevan esos frutos, por fletes i gastos subidos, hasta ponerse en playa en California, se comprenderá la urgencia de una medida que liberte de todo gravámen posible a nuestros buques, i nos ponga, pronto i mientras dura la fiebre de la emigracion universal hácia aquellas rejiones, en aptitud de alimentar a sus habitantes con los productos de nuestra agricultura. Pero desde que nuestros buques en California estén espuestos, por causa de los derechos diferenciales, a no gozar de los mismos privilejios que los de la nacion mas favorecida, ya hai materia urgente para negociacion que será fácil o sencilla desde que Chile ofrezca por su parte lo que los Estados Unidos ofrecen a todos i aceptan de todos, la reciprocidad.

Otro de los países que nos amenaza con retaliaciones ruinosas es el Brasil, cuyos puertos i mercados pueden de un dia a otro hacer inaccesibles a nuestra marina i

a nuestros cereales, los ruidosos i poco lucrativos derechos diferenciales con que pretendemos proteger a esa marina. El Brasil está a la reciprocidad i cobrará a nuestros buques tales derechos diferenciales, que tendrán por resultado su alejamiento de aquella navegacion.

El personal de nuestra Marina mercante ha tenido el natural aumento que demanda el mayor número de buques ; pero no por esto debe calcularse sobre un número mayor de marineros, desde que es constante el abandono en que han quedado nuestros buques, como los de las otras naciones, en California.

Con el objeto de formar capitanes i oficiales aptos para nuestra Marina mercante, se ha establecido en Valparaiso una escuela náutica gratuita a cargo de un capitán de Fragata, la que sigue bien dirigida, i cuyas primeras pruebas rendidas han sido satisfactorias.

Es un hecho notable i reconocido que la Marina militar es la que provee de brazos a la mercante. Aquella forma los marineros, ésta los recibe hechos ya de aquella. Este orden de cosas parecerá extraño tal vez a los que creen que la marina mercante es el plantel de marineros nacionales ; pero el hecho es que así sucede, i que así es natural que suceda entre nosotros. Los buques mercantes dotados con economía, no pagan sueldos a quien no les presta un servicio efectivo a bordo : económicos en el número de hombres que deben mantener, prefieren poco bueno a mucho regular. La Marina militar bien dotada, con muchas clases inferiores en su marinería, con buenos oficiales, ya acostumbrados a la enseñanza, con un orden i disciplina a que tienen todos que someterse, pronto forma marineros que salen de los buques de la República para los mercantes, atraídos por buenos sueldos con que se les brinda ; i aun ántes de obtener su boleto de licenciados, no es raro verlos ya contratados en algun buque de comercio. La marina militar sufre algo por esta renovacion constante de sus equipajes i baja consiguiente de buenos marineros que sustituye con regulares o malos ; pero en esta enseñanza i educacion constante a que se vé obligada, en esta formacion de marineros para la marina mercante está uno de los mui eficaces servicios que ella presta al pais, i bastaría este solo hecho, aun cuando no la favorecieran otras muchas circunstancias, para

manifestar la necesidad i conveniencia de fomentar la Marina de Guerra en provecho de la mercante.

Actualmente, en el estado de nuestros armamentos, no se llena ni aun este objeto de utilidad real i jeneral : la República ni forma ni mantiene mas que un número limitadísimo de marineros ; por consiguiente la marina mercante no puede esperar de la de guerra el contingente de brazos con que, en otras épocas en un orden de cosas natural, debia ayudar a su movimiento i desarrollo.

CONSTRUCCIONES NAVALES.

Con la mira de presentar al Congreso una noticia exácta del grado de actividad en que se encuentra en Chile esta industria, ramo indispensable de la marina nacional, se pidieron con anticipacion a los Gobernadores marítimos de Valparaiso, Maule, Concepcion, Valdivia i Chiloé, noticias con que poder formar estados prolijos i detallados de las construcciones navales en toda la República, de los astilleros i baraderos que existen en ejercicio i de las embarcaciones construidas i reparadas en ellos etc.; pero solo de las gobernaciones de Maule, Valparaiso i Chiloé se han obtenido datos completos i exáctos, sin que de las otras dos mencionadas se hayan conseguido noticias de ningun jénero sobre este punto.

Segun esos datos resulta, que en el astillero de Valparaiso se han construido desde el año de 1845 en que se abrió, seis buques, que representan 825 toneladas : ademas, catorce lanchas i diez i seis botes. En dicho establecimiento se encuentra en estado de ser lanzado al mar un Bergantin Goleta de 150 toneladas i en construccion una Corbeta para el Estado de 500 toneladas i de 18 cañones.

Ademas de estas construcciones resultan reparados por la maestranza de dicho establecimiento once buques de todos tamaños, de los que han sido extranjeros siete i nacionales cuatro.

En este establecimiento trabajan constantemente entre calafates i carpinteros, cuarenta i cuatro obreros, de los que treinta i seis son chilenos i ocho extranjeros.

En el baradero de fierro de Valparaiso i chatas pertenecientes a dicho establecimiento, se han reparado en 1848 i hasta junio de 1849, treinta i un buques, de ellos once extranjeros i veinte nacionales. Desde que el baradero se halla en ejercicio, han sido barados en él siete buques, el mayor de ellos de 288 toneladas.

Este establecimiento mantiene 41 carpinteros, de los que 20 son éstranjeros i el resto nacionales, i 29 calafates en su mayor parte nacionales.

Fuera de los obreros empleados en los establecimientos de Valparaiso, se cuentan 20 carpinteros sueltos de rivera, todos ellos éstranjeros. Pero en este ramo como en casi todos los demas industriales, ha habido una baja repentina i notable con motivo de la atraccion de California.

Segun los datos obtenidos de Constitucion, mui prolijos i que abrazan un espacio de tiempo desde 1794 hasta el 1.º de Julio último, resultan construidos en Constitucion—3 fragatas—1 barca—18 bergantines—61 goletas—14 balandras—577 lanchas—representando un total de toneladas de 14,933. De este número resultan construidos desde 1845—2 bergantines—4 goletas—6 balandras—161 lanchas—representando un total de 2,475 toneladas. Debe notarse que la noticia de las construcciones en Maule, desde 1794 hasta 1842, es sacada de datos que no espresan ni el nombre de los buques, ni el número completo de embarcaciones menores construidas en ese período de tiempo.

El número de astilleros con que hoi cuenta Constitucion es el de siete. La maestranza de estos establecimientos se compone de 7 constructores, 104 carpinteros de rivera, 72 hacheros i 16 calafates. En estos establecimientos se construyen actualmente 1 chata de 500 toneladas, 2 bergantines de 135 toneladas, 1 goleta de 110 toneladas, a punto de botarse al agua, un bergantin goleta de 130 toneladas, 1 goleta de 90 toneladas, 1 paillebot de 60 toneladas i una balandra de 65 toneladas. Total, 8 buques con 1225 toneladas. Se iba a poner la quilla para la construccion de dos bergantines.

De Chiloé, las noticias verbales e incompletas obtenidas dan actualmente en construccion cinco buques, a saber : una barca de 200 toneladas, un bergantin de 160, un id. de 120, una goleta de 80, otra id. de 80. Total, cinco buques que suman 640 toneladas.

Desde 1826 hasta 1829 se construyeron en Chiloé ocho buques mayores de 100 toneladas. En 1829, trabajaban en los astilleros de Castro i Chonchi 300 carpinteros de rivera i cinco maestros constructores, todos ellos chilenos.

En el Papudo se halla a punto de botarse al mar una goleta de 60 toneladas construida con maderas del pais en su mayor parte.

BOSQUES.

Al hablar de la Marina i de las construcciones, no es posible dejar de hacer una mención especial de los bosques. En diciembre de 1848 la Comandancia Jeneral de Marina hizo presente, que si hasta el día la gran estension que ocupan nuestros bosques i su estremada abundancia, habian hecho mirar con poco o ningún cuidado su esplotacion indiscreta, la obra de destruccion era tan rápida i la de reproduccion tan lenta, que era llegado el caso de poner en vigor, respecto de ciertos lugares i de ciertas maderas, las leyes que en proteccion de los montes existen en los códigos españoles.

La arquitectura civil, la marina e infinitas industrias tienen en los bosques su esclusivo alimento i estímulo. Para el Estado los bosques encierran los elementos de proteccion, de seguridad i de gloria : el comercio halla en ellos los medios de transporte i de cambios.

El Gobierno apercibido de la importancia del asunto, acogió esta indicacion i le dió, por el Ministerio de Hacienda, el jiro que convenia, oyendo el dictámen de la Sociedad de Agricultura.

Cuando se ha hablado de bosques i de regularizar su esplotacion, no ha faltado quienes han creido que se pretendia la prohibicion absoluta de emplear los montes en los usos a que estan destinados. Pero no se trata de eso; lo único que se quiere i con razon, es regularizar la esplotacion de los bosques, encaminarla en el sentido de los intereses de la industria, del comercio, de la agricultura misma, que mal puede avenirse con la extincion de aquellos. Nadie ha pretendido ni pretende que no se corten, que no se esploten los bosques; al contrario, conviene, es indispensable su esplotacion discreta, en beneficio de los mismos intereses que ellos alimentan i promueven, en beneficio mismo de la mejor calidad de la madera; lo que se quiere evitar es el indiscreto i bárbaro esterminio que se opera por el hacha i el fuego.

Pueden estar tranquilos todos los intereses que los bosques afectan, lo único que se pretende es que ellos fomenten permanentemente todos esos intereses, sin permitir que uno solo o algunos de éstos los extinga indiscretamente i para siempre con perjuicio jeneral.

Los bosques están destinados a satisfacer necesidades públicas de la mayor importancia, que el Gobierno del país debe proteger igualmente; las de la arquitectura civil, la arquitectura naval, las de la industria; combustible; agricultura i salubridad.

El Gobierno faltaria a su deber si olvidase uno solo de esos intereses : ellos se armonizan, se enlazan de tal modo entre sí, estan tan relacionados con la riqueza, el poder, la prosperidad del Estado, con el bienestar del pueblo; desde sus clases mas acomodadas hasta el mas infeliz campecino, que en el interes de todos es preciso dedicar a la explotacion de los bosques la seria atencion de la Lejislatura del país.

En el cuadro exacto que dejo trazado de la Marina nacional, en sus dos grandes ramas la militar i la mercante, no he pretendido otra cosa que esponer en todos sus detalles, en todo su mecanismo, ante la Representacion Nacional el Departamento de Marina, i presentar cuantos datos pudieran necesitarse para lejislar con un conocimiento pleno de las cosas. La verdad inflexible preside en toda esta esposicion : en ella nada se ofrece, nada se promete, porque nada puede ofrecer el Ejecutivo sin la concurrencia del Congreso Nacional. Cuestiones económicas de gran momento se enlazan con la marina : la industria, la riqueza, la fácil i lucrativa esportacion de nuestros frutos esperan de ella su fomento i desarrollo. El Ejecutivo no esquiva la emision franca de su pensamiento sobre la solucion mas ventajosa a esas cuestiones, i satisfecho del terreno que ha elegido, espera que sobre él lo ayudará i sostendrá el Congreso, como el único que puede presentar estenso i sólido campo a nuestro desarrollo mercantil i poner al país en aptitud de derramar sobre el mundo, por medio de la marina, los productos de su feraz suelo. Abramos nuestra costa, proveámonos de una marina numerosa, traquemos en todas direcciones el gran camino con que la Provindencia nos ha dotado, i cesarán las penurias de nuestra agricultura, poniéndola en aptitud de realizar en parte el gran problema de arribar con ménos gastos i trabajo a buenos resultados.

Desde luego, fácil es comprender, despues de todo lo que dejo espuesto, que los principios emitidos en esta memoria echan por tierra completamente todo

el Título de privilejios con que pretendia favorecerse a la marina nacional en el Proyecto de Lei de Navegacion pendiente ante las Cámaras; mas la supresion de esa parte en nada afecta a lo restante del proyecto de lei. Sin embargo, el Gobierno cree que convendria dar mayor libertad, mayores franquicias a los navieros, removiendola cuanta traba pudiera estorbar el desenvolvimiento i provecho de su industria. Con esta mira el Ejecutivo se dispone a proponer algunas modificaciones a las condiciones i requisitos exijidos a los buques nacionales, a fin de procurarles mayores facilidades para que ellos a su vez presenten mas cómodo i barato transporte a nuestros frutos.

Es una felicidad para mí que en los diversos puntos que abraza esta Memoria, no se presente uno solo que pueda suscitar, no diré oposicion, pero ni aun duda en el ánimo de los que estudian atentos la marcha del pais: al contrario, creo no engañarme al contar con la aprobacion i cooperacion del Congreso en fomento de los grandes intereses económicos i de seguridad i grandeza nacional que representa para Chile su Marina.

Santiago, Agosto 1.º de 1849.

PEDRO NOLASCO VIDAL.

DOCUMENTO N. 1.

Nota al Gobernador del Establecimiento de Magallanes.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Febrero 8 de 1849.

Núm. 38.—Por la fragata *Fortuna* que conduce los víveres i demas artículos destinados al uso de la Colonia, se remiten las tres docenas de limas que U. solicita en su nota de 19 de enero último n.º 11—Los trabajos en que, segun dicha nota, U. se ha ocupado, i los que piensa emprender en Punta-Arena, son de la aprobacion del Gobierno, lo mismo que lo serian cualesquiera otros que tuvieran por objeto la mejora de la suerte de los colonos, i el dar actividad i desarrollo a un establecimiento tan interesante.—Tambien ha sido de la aprobacion del Gobierno la suspension del pago de jornales i de las raciones a los dos acerradores que se remitieron de Chiloé a la Colonia: U. tomará sobre ellos las medidas que creyere oportunas, dando cuenta al Ministerio de mi cargo.—Sería conveniente que el trabajo que hacen los dos soldados empleados en la asierra de maderas, fuese desempeñado por algunos de los destinados, para lo cual no seria preciso otra cosa que ponerlos al corriente de los fáciles rudimentos que son necesarios: con esta medida se conseguiría no distraer a la tropa de sus atenciones, i emplear en una ocupacion laboriosa a hombres cuya moralizacion pende en gran parte de la adquisicion de hábitos de trabajo.—Como por la gran distancia, en que está colocado ese establecimiento, es mui fácil se escapen a la vijilancia i solicitud del Gobierno, necesidades que con urgencia deben satisfacerse, i la adopcion de medidas que pusieran en movimiento los elementos de desarrollo inherentes a su posicion jeográfica i peculiaridades del suelo; U. pasará a este Ministerio, al regreso del *Condor* si es posible, una relacion circunstanciada del estado de la Colonia, de los trabajos emprendidos i de los que sean necesario emprender; del número de colonos i destinados; su empleo desde el momento de llegar a ella, su clase de vida, i en fin de todo aquello que sea suficiente para dar a este estableci-

miento una idea cabal i precisa como la desea el Gobierno.—En esta relacion espondrá U. de un modo detallado, el réjimen o la disciplina a que están sújetos los destinados, a qué regla se anorman sus trabajos i cuales sean los medios que se han puesto en práctica para ejercer sobre ellos la vijilancia necesaria, a efecto de impedir que huyan i se unan a los Indios de los llanos próximos; las veces que esto ha sucedido i cuántos se hallen entre ellos: qué influencia ejerce en los destinados la deportacion, cómo reciben esta clase de pena, qué variacion se nota en su conducta i qué relaciones mantienen con los colonos.—Qué recursos presenta la Colonia para su subsistencia, independientemente de las remesas periódicas que hace el Gobierno, en qué época probable podrá ella bastarse a sí misma, i qué medios se presentan para minorar los gastos que eroga el Estado para su sosten. Si hai otro lugar que por su mayor feracidad, se prestase mas a los trabajos agrícolas i de pastoreo, i al cual fuese conveniente trasladar la Colonia: qué inconvenientes habria para ello, i qué suma seria necesario anticipar para hacer esta traslacion. En qué trabajos se empléan los colonos en el lugar que actualmente ocupa el establecimiento; qué clases de cultivo dan al suelo i recursos con que cuentan para hacerlo producir; cuál sea su jénero de vida i esperanzas de mejorarla.—Con los que U. pueda recojer, si es que no existen libros en que se anoten los nacimientos i las muertes, espondrá el número de nacidos que ha habido en la Colonia desde su fundacion, lo mismo el de los muertos, i las enfermedades dominantes entre los párvulos i los adultos.—Tambien espondrá cuál sea el número de las mujeres i la relacion en que se encuentran con los hombres: de éstos, cuantos sean casados i sirvan allí con su familia.—Como este trabajo dará al Gobierno el cabal conocimiento que necesita tener de la Colonia, tanto para tomar las medidas convenientes, como para dar cuenta de su estado en la próxima sesion del Congreso; U. lo remitirá con la brevedad posible, redactándolo de un modo claro i preciso, ilustrando los datos con las observaciones que haya hecho durante su permanencia en ella i las que les suministren las personas capaces de hacerlo.—En adelante, sin que sea necesario se le dén nuevas ordenes; pasará anualmente al Ministerio de mi cargo un trabajo semejante.—Antes de concluir debo advertirle, que, en caso de no existir los libros de que mas arriba hize mérito, existan solamente los parroquiales, desde el momento en que reciba esta nota llevará U. tres libros en que se asienten las partidas de nacimiento, matrimonios i muertes: estos libros estarán a cargo del Gobernador de la Colonia, que deberá autorizar dichas partidas con su firma—Dios guarde a U.

Pedro Nolasco Vidal.

Al Gobernador de la Colonia de Magallanes.

N. 2.

GOBIERNO DE MAGALLANES.

Punta Arena, marzo 21 de 1849.

La colonia se halla situada en una punta de piedra, que entra al mar, cubierta de una capa de tierra que en su superficie es tan delgada que no tiene aplicacion alguna. No sirve para la agricultura, porque desde el primer año se inutiliza de tal modo, que al siguiente no produce; tampoco sirve para barro porque el fuego la convierte en polvo. Despues de esta capa viene otra de un casajo grueso i deslavado que toca en una greda agria que no tiene aplicacion porque es sumamente tersa i sin liga: aun para adobes es inútil.

La colonia carece de una corriente de agua permanente; los pozos de que se hace uso en el invierno son mui superficiales i su duracion incierta: dan agua miéntras dura la humedad en la primera capa de tierra que por sus cualidades asemeja a la esponja; aquí la llaman *champa*; mucha parte de ella es combustible. Desde el mes de noviembre ya se empieza a sentir la escasez de agua, i éstos, hasta el extremo de tener que ir a buscarla a gran distancia en embarcaciones menores, aunque la que se obtiene de este modo no es de buena calidad: esta falta dura hasta el invierno que jeneralmente empieza en abril.

Se han hecho escavaciones, i se ha visto que tocando en esa greda de que he hablado, aun en el invierno está completamente enjuta, por cuyo motivo no puede ausiliarse a la poblacion con pozos artificiales. Para proveerse de leña i carbon hai tambien necesidad de ocurrir por ellos a gran distancia i por mar.

La altura en que está situada la poblacion la hace sufrir el embate de los vientos norte, sur i del oeste que es el comun i mas fuerte en esta rejion, de que resulta que los hielos son mas insoportables que en las demas partes del departamento. De aquí i de lo quebrado del suelo, resulta, que no se puede dar impulso a ninguna clase de agricultura, a no ser en algunos pequeños ojos de tierra, que se encuentran en el interior del monte, suceptibles de producir algo, a costa sí del gran trabajo de desmontar i deschampar el terreno.

A la parte del sur, al otro lado de la ensenada que sirve de bahia, hai algunas lonjas de terreno que al parecer podrian servir para sembrar algo; pero allí son tan excesivos los frios i duran tan largo tiempo los hielos i nieves, que creo seria inoficioso el hacerlo porque nada produciría.

El pasto es escaso aun en el verano, en el lugar en que está colocada la poblacion; en el invierno el poco que queda desaparece bajo las nieves.

La labranza de maderas ha hecho retirarse a los montes i los ha despojado de su parte útil; en algun tiempo mas la poblacion no podrá surtirse de este artículo tanto por la distancia,

como por lo quebrado i pantanoso del terreno que hace imposible su acarreo por medio de bueyes.

Así el lugar en que la colonia está situada no presenta recurso alguno para que pueda desarrollarse, existir por sí en algún tiempo, ni disminuir los gastos de su conservacion.

Despues del conocimiento que tengo de estos lugares, creo que la traslacion de la colonia a Punta-Arena haria desaparecer todos aquellos inconvenientes. Aquí en algunos años quizás muy pocos, podría existir por sí sola, i aun cuando esto no fuese posible, se economizarian muchos de los gastos que hoy se hacen.

Punta-Arena, o con mas propiedad Rio del carbon, es un lugar que desde las cordilleras viene declinando en mesetas hasta el mar: en la segunda meseta, porque la primera es la playa, coloché, desde mi llegada, el destacamento que custodia el ganado vacuno i cabalgaduras.

Este punto dista de la colonia como diez i seis a diez i ocho leguas; tiene inmensos terrenos a vanguardia i retaguardia del destacamento, terrenos en que jeneralmente se halla la misma capa de tierra delgada de que he hablado, pero le sigue hasta alguna profundidad una tierra arenisca tan fina i delgada que no puede ménos de ser muy aparente para toda clase de siembras: el Rio del carbon lo surte de una agua clara, permanente e inmejorable: la leña para quemar i para carbon es inmensa en todas partes: el roble que labramos para los edificios, es inagotable: las minas de carbon están a la distancia de dos leguas escasas hácia las cordilleras: el rio puede proporcionar riego, si la esperiencia demuestra ser necesario, i facilitar la construccion de molinos en caso de obtener abundantes cosechas de trigo, que por lo que he observado este año en parte de diciembre, enero i febrero, bien puede secar el grano i quedar en el estado de sequedad i madurez que se nota en algunas semillas de flores de las innumerables que se ven en todo su esplendor en la primavera.

La bahía es estensa, mansa i suave, a propósito para pescar en toda estacion, en ella han estado varias veces fondeados sin novedad el *Queche* i el *Condor*.

El temperamento tiene aquí a su favor una diferencia notable comparado con el de la Colonia.

Que en Punta-Arena el terreno es productivo, casi no se puede dudar, aun con la falta de datos que en este momento tenemos, porque una poca hortaliza que se plantó a mediados de enero, está muy crecida, presenta un aspecto hermosísimo i promete un buen resultado.

La semejanza de este terreno con el de Aguafresca nos hace creer por otra parte que la produccion será siempre segura. La bahía que llamamos de Aguafresca dista de este lugar ocho o nueve leguas: allí tengo una poblacion de cinco hombres juiciosos, con el objeto de habilitar un punto intermedio donde alojasen los destacamentos i las embarcaciones menores que se mandaban con víveres a Punta-Arena, como tambien para que cuidaran de los caminos e hicieran pasar las comunicaciones que de un punto a otro se enviaban por medio de chasques de a pié:

esos cinco pobladores han hecho sus pequeñas siembras i ya gozan del fruto de su trabajo : las alberjas, papas, rábanos, repollo i perejil se mantienen hasta ahora a pesar de fuertes heladas.

Es probable se consiga aclimatar un almácigo de duraznos de Zaragoza, que aquí se ha hecho, a pesar de que en la Colonia no se ha podido hacer adelantar cinco manzanos que tienen mas de cuatro años.

En Punta-Arena el terreno es suelto, suave i sin piedra ni lodo, por lo que no puede ménos de dar una abundante cosecha de papas, de ortalizas de invierno, como lechugas, beterrava, repollo, alberja, rábanos i otras de este temple i calidad, ménos el zapallo, sandía i melon, que por su delicadeza solo pudieron levantar siete u ocho pulgadas i secarse por la influencia de los hielos.

Los pastos, para el número de ganado que en la actualidad tenemos, son inagotables, i cuando crezca la masa, podrá dársele mas estension hácia el norte. El año pasado, con igual número de vacas de vientre, solo se obtuvieron nueve crias por haber movido el ganado para la Colonia : este año que no se han sacado de aquí se han logrado veinte i nueve : el aspecto jeneral del ganado es inmejorable.

A mas de las observaciones hechas el año pasado acerca de la diferencia de temperamento, este año no nos ha quedado la menor duda : cuando en la Colonia ha habido fuertes aguaceros, aquí apénas hemos tenido el dia nublado, miéntras que aquí nada presajeaba un temporal, el tres del presente la Colonia sufrió uno de viento tan récio, como que no se tenia memoria de otro igual ; entre los desastres que causo, arrancó del costado del buque la lancha del *Condor*, pérdida sensible porque servia para proveer de agua, leña i carbon a la Colonia.

Este punto, a mas del lugar que estoi edificando i en que tengo el destacamento i espaciosos corrales para el ganado, presenta terrenos mui a propósito para edificar la poblacion porque es sumamente enjuto i abrigado de los vientos reinantes. A una cuadra o cuadra i media de la playa hai capacidad para una poblacion de mas de 500 almas i con proporcion para estenderla hácia el oeste con el mismo o mas abrigo.

Ultimamente, desde la Colonia hasta Cabo negro, Punta Arena o Rio del carbon es el punto llamado para establecer definitivamente la Colonia : esta opinion la he formado despues de profijos i detenidos reconocimientos de otros puntos.

Este año sabremos fijamente el tiempo i terreno en que debe sembrarse el trigo : dos siembras hechas en noviembre están espigando. Pienso sembrar cuatro arrobas a fines de este mes que con igual cantidad que he sembrado a principios del mismo, todos en diferentes clases de terrenos, nos demostrarán a que debemos atenernos para la siembra venidera.

Relativamente al tiempo en que deben sembrarse las papas i hortaliza, que aquí son de fácil produccion, ya está conocido ; por lo que, sembrando en cantidad suficiente, el Estado podrá economizar una o media libra diaria por individuo de las dos i cartorce onzas que consumen ca-

da uno : con tal objeto sírvase U.S. ordenar se remitan las semillas que contiene la lista núm. 1.

Para trasladar la Colonia a Punta-Arena no son necesarios muchos gastos, el único desembolso de consideracion será el que tenga que hacerse en la compra de ocho quintales cincuenta libras de clavos, por la circunstancia de ser todas las construcciones de madera.

Si se quiere activar la traslacion de la Colonia, seria oportuno aumentar el número de carpinteros i labradores de maderas. Conformándome con lo que U.S. me ordena en su nota núm. 38 que contesto, habria dispuesto que todos los trabajos que actualmente me ocupan fuesen hechos por los destinados, pero al no hacerlo así, he tenido en vista el inconveniente que en casos semejantes he tocado, su incapacidad para los quehaceres a que ántes no estaban acostumbrados.

Con el fin pues, de suplir la falta de brazos idonéos, he empleado a una parte de la fuerza que guarnece la Colonia en la asierra i labranza da maderas : esta medida era de tal necesidad, que, si se retiraran de este trabajo a los soldados que lo hacen, me encontraria imposibilitado para continuar los importantes trabajos que he emprendido.

Por ahora las necesidades de la Colonia se reducen a lo que contiene la lista núm. 2 : trasladada a Punta-Arena, seria preciso el aumento del ganado mayor i menor tanto para el desarrollo de la Colonia como para procurar la economía del Estado.

El trabajo que, despues de concluidas las habitaciones, exige un asiduo cuidado, es el de la conservacion de los caminos ; se puede proveer a él habiendo fierro con que trabajar aquí las herramientas necesarias.

El número de colonos i sus ocupaciones actuales aparecen en la lista núm. 3 : su clase de vida i órden que con ellos se guarda es el siguiente : En un galpon grande están los solteros i en otro de igual tamaño los casados, i varios de estos últimos en algunas casas separadas. Por la mañana a la hora de costumbre, que es a una o una i media horas despues de la diana, salen al trabajo por un toque de corneta ; por otro almuerzan, toman su aguardiente i vuelven al trabajo : igual modo para comer. Despues de concluido el trabajo, que siempre es una hora ántes de ponerse el sol, en verano tienen de holganza hasta la retreta, hora en que se les pasa lista por su mayordomo o capataz ; pone llave al galpon, la entrega al cuartelero i dá parte al subdelegado de lo que ocurre. En el invierno es hasta el sol dentro la retirada del trabajo ; este no tiene lugar en los dias de lluvia o nieve. Ni casados ni solteros tienen otra custodia que la de su capataz o mayordomo, en cualquiera parte que se encuentren empleados, a excepcion del malvado que se maneja mal, que por sus repetidas fugas ha obligado a este gobierno a tenerlo en captura, que por ningun otro delito se tiene a nadie preso, por que el que delinque en algo, pronto se castiga i pone en libertad.

Todo soltero come en comunidad o rancho, donde quiera que esté, el casado con su familia, unos i otros en plena libertad.

Cinco destinados cuidan el ganado mayor i cabalgaduras, los demas se emplean como aparece en la lista núm. 3 : los 33 hombres que en ella aparecen sin nota al márjen son los que tengo

en este punto ocupados en el corte de maderas, arada, sierra, acarreadores i cortando estacas para una batería i terraplen de la esplanada en que voi a colocar dos piezas de artillería.

Para impedir la fuga de los destinados no se pueden tomar mayores seguridades que los obstáculos que tienen que superar para efectuarla. El que se fuga tiene que transitar la montaña por el espacio de veinte a veinte i cuatro leguas antes de salir a las pampas de Cabo negro, a donde se adelantan partidas montadas que solo tienen que andar seis a siete leguas que hai de aquí a aquel punto. De once desertiones que ha habido, algunas de ellas numerosas, solamente cinco han alcanzado a llegar hasta los Indios, los demas han sido aprehendidos: esto durante mi gobierno en el de mi antecesor se habia fugado otro.

Creo no podré dar a U.S. una idea cierta de la influencia que ejerce en los destinados la deportacion a esta Colonia, ni como reciben esta pena, i ménos si han variado o nó de conducta, por que carezco de antecedentes para hacerlo; pero noto que todos se hallan contentos, no se quejan del trato que se les dá. En sus relaciones con la tropa, que es la otra porcion o clase de que se compone la poblacion de la Colonia, tampoco noto nada de condenable: no hai pependencias i los creo bien avenidos.

Por las relaciones núm. 4, 5, 6 i 7 i certificado del cirujano, se impondrá U.S. del núm. de muertos, nacidos i matrimonios que ha habido desde la fundacion de la Colonia, i las enfermedades que atacan a los párvulos, que en los adultos es jeneralmente dolor en los huesos.

El número de mujeres es el que contienen las listas núm. 9 casadas; la mayor parte vive en buena armonía con sus maridos.

En el acto se han mandado formar los tres libros que U.S. disponen lleve el Gobernador para asentar las partidas de casamientos, muertos i nacidos.

Quedo advertido de dar anualmente una prolija cuenta del estado de la Colonia, con lo que creo dejo contestado la citada nota de U.S. núm. 38.

Dios guarde a U.S.

José de los Santos Mardones.

Al Sr. Ministro de Estado en el
Departamento de la Guerra.

N. 3.

DATOS ESTADISTICOS
SOBRE LA COLONIA DE MAGALLANES.

17 de marzo de 1849.

POBLACION.

TROPA.....	Hombres.	75	Mujeres.	43	Niños.	62	TOTAL.	180
CONFINADOS.	Hombres.	101	Mujeres.	34	Niños.	23	TOTAL.	158
		176		77		85		338

HOMBRES.				MUJERES.			
Solteros.	99	Casados.	77	Solteras.		Casadas.	77

Niños hijos de la tropa.

De pecho	23	De 3 a 10 años	15	De 10 años para arriba	24
<i>Niños hijos de los confinados.</i>					
De pecho	5	De 3 a 10 años	11	De 10 años para arriba	7
	28		26		31

Años.	Matrimonios.	Nacidos.	Muertos.
1844	4	2	2
1845	1	6	1
1846	2	8	4
1847	3	10	9
1848	4	9	7
1849	1	3	„
	15	38	23

NOTA.— El abajo firmado, Cirujano de la Colonia de Magallanes : certifico, que las enfermedades mas frecuentes en la Colonia entre los adultos son: dolor en el pecho (brónchitis), dolores reumáticos, dolor venereos; i entre los niños es diarrea.—*Roberto Beakley*, Cirujano de segunda clase.

ESTADO JENERAL
DE LOS BUQUES I EMBARCACIONES DE LA REPÚBLICA.

FRAGATA **CHILE**, 46 CAÑONES

(*En Valparaiso*).

Este buque se encuentra con todos sus pertrechos en Almacenes de Marina, conserva armada su batería con 38 cañones.

Comandante Director de Guardias Marina, Capitan de Corbeta.....	D. Manuel Lopez.
Teniente 1.º.....	» Miguel Hurtado.
Cirujano 1.º.....	» José María Betelú.
Guardia Marina sin exámen.....	» Cárlos Deputron.
» » »	» Manuel Antonio Jimenez.
» » »	» Adolfo Blanco.
Piloto 1.º.....	» Miguel Walton.
Tripulacion, de Contramaestre a Paje.....	17 individuos.
Tropa—1 Sarjento, 1 Cabo i 8 soldados.....	10 »

BERGANTIN GOLETA **JANEQUEO**, 6 CAÑONES.

(*En Valparaiso listo*).

Comandante, Capitan de Corbeta.....	D. Ramon Cabieses.
Teniente 2.º.....	» Juan 2.º Williams.
Cirujano 2.º.....	» José Simon Guzman.
Guardia Marina examinado.....	» Francisco Hudson.
» » sin exámen.....	» Daniel Cruz.
» » »	» Manuel Hurtado.
Contador—Oficial 3.º de Comisaría.....	» Ramon Buenrostro.
Tripulacion de Condestable a paje.....	29 individuos.
Tropa—1 Sarjento, 1 Cabo i 8 soldados.....	10 »

BERGANTIN CONDOR, 8 CAÑONES.

(En Valparaiso reparándose).

Comandante, Teniente 1.º.....	D. Patricio Lynch.
Teniente 2.º.....	» Martin Aguayo.
» 2.º.....	» Nicolas Saavedra.
Cirujano 2.º.....	» Napoleon Gobert.
Contador, Oficial 5.º de Comisaría.....	» José R. del Pedregal.
Guardia Marina sin exámen.....	» Onofre Costa.
» » ».....	» Tomas 2.º Lopez.
* Tripulacion, de Contramaestre a Paje.....	30 individuos.

PAILEBOT MAULE.

(En Valparaiso, barado i resguardado en Arsenales).

LANCHAS CAÑONERAS.

Venidas del Maule.....	6 Lanchas aparejadas de Balandra.
De ellas :	
Se han rematado.....	3
Se ha perdido en el Zapallar conduciendo cales.....	1
Hai en servicio de Almacenes Fiscales..	2
Venidas de Valdivia	4 Aparejadas, que existen en Arsenales.
Venida de Chiloé.....	1 Balandra i una lancha cañonera.
En Chiloé.....	1 Lancha cañonera.

LANCHA CAÑONERA.

Existe en Talcahuano..... 1 Lancha.

Secretaría de Marina, Valparaiso Julio 1.º de 1849.

Demetrio R. Peña,
Secretario.

V.º B.º
BLANCO ENCALADA.

LISTA DE LOS OFICIALES DE GUERRA I MAYORES DE QUE

El 1.º de Julio de 1849; con espresion del destino en que se hallan, la fecha i clase en que entraron

CONSTA LA MARINA MILITAR DE LA REPUBLICA

al servicio, la de su último despacho i el sueldo i gratificacion que actualmente disfrutan.

CLASES.	NOMBRES.	PREMIOS OBTENIDOS.	FECHA de SU ÚLTIMO DESPACHO.	DESTINOS QUE ACTUALMENTE O
Vice-Almirante.	D. MANUEL BLANCO ENCALADA.	M. M.—E. M. I.—M. E. L.	5 de Julio de 1824.	Comandante Jeneral de Marina.
Capitan de Navio.	" ROBERTO SIMPSON.	MEL. MC.	23 de Mayo de 1839.	Con licencia.
Capitan de Fragata.	" DOMINGO SALAMANCA.		14 de Agosto de 1841.	Comandante de Arsenales.
Id.	" JUAN GUILLERMO.		29 de Diciembre de 1843.	Gobernador Marítimo de Concepcion.
Id.	" JORJE BYNON.	M. V.—M. E. L.	18 de Junio de 1845.	Gobernador Marítimo de Atacama.
Capitan Graduado.	" MANUEL HIPOLITO ORELLA.	E. M.—M. V.—M. E. L.	18 de Octubre de 1847.	Gobernador Marítimo de Valparaiso.
Id.	" BUENAVENTURA MARTINEZ.	M. C.	21 de Abril de 1849.	Gobernador Marítimo de Colchagua.
Capitan de Corbeta.	" LEONCIO SEÑORET.		18 de Junio de 1845.	Gobernador Marítimo del Maulo.
Id.	" RAMON CABESES.	M. C.	18 de Junio de 1845.	Comandante del Janequico.
Id.	" BENJAMIN MUÑOZ GAMERO.		18 de Junio de 1845.	Desembarcado, esperando órdenes.
Id.	" PEDRO MARTINEZ.		24 de Julio de 1845.	Gobernador Marítimo de Coquimbo.
Id.	" TOMAS RUEDA.		17 de Febrero de 1846.	Gobernador Marítimo de Chilo.
Id.	" JOSÉ MERCEDES GONZALEZ.		17 de Febrero de 1846.	Gobernador de Freirina.
Id.	" JOSÉ ANACLETO GOÑI.		8 de Octubre de 1846.	Ayudante del Comandante Jeneral.
Id.	" MANUEL LOPEZ.		12 de Setiembre de 1848.	Comandante de la Fragata Chile.
Teniente Primero.	" MIGUEL HURTADO.		18 de Junio de 1845.	Comandante del Bergantin Condor.
Id.	" PATRICIO LYNCH.		20 de Octubre de 1847.	Ayudante del Comandante Jeneral.
Id.	" MANUEL ESCALA.		12 de Setiembre de 1848.	Ayudante del Comandante Jeneral.
Teniente Segundo.	" JOSÉ TORRES.		18 de Junio de 1845.	Calificado sus servicios.
Id.	" MARTIN AGUAYO.		18 de Junio de 1845.	De la dotacion del Condor.
Id.	" JUAN SEGUNDO WILLIAMS.		17 de Agosto de 1846.	De la dotacion del Janequico.
Id.	" NICOLAS SAavedra.		20 de Octubre de 1847.	De la dotacion del Condor.
Id.	" BALTAZAR CAMPILLO.		12 de Setiembre de 1848.	Ayudante del Comandante Jeneral.
Guardia Marina exámen.	" FRANCISCO HUDSON.		28 de Octubre de 1848.	De la dotacion del Janequico.
Id. sin exámen.	" LUIS ALFREDO LYNCH.		27 de Marzo de 1848.	En la marina francesa.
Id.	" ROBERTO H. SIMPSON.		27 de Marzo de 1848.	En la marina inglesa.
Id.	" GALBARINO RIVEROS.		28 de Marzo de 1848.	En la marina francesa.
Id.	" RICARDO ROGERS.		29 de Marzo de 1848.	En la marina inglesa.
Id.	" DESIDERIO GARCIA.		29 de Marzo de 1848.	En la marina inglesa.
Id.	" DANIEL CRUZ.		30 de Marzo de 1848.	De la dotacion del Janequico.
Id.	" ONOFRE COSTA.		31 de Marzo de 1848.	De la dotacion del Condor.
Id.	" CARLOS DEPUTRON.		31 de Marzo de 1848.	De la dotacion de la Chile.
Id.	" TOMAS SEGUNDO LOPEZ.		1.º de Abril de 1848.	De la dotacion del Condor.
Id.	" MANUEL HURTADO.		1.º de Abril de 1848.	De la dotacion del Janequico.
Id.	" MANUEL ANTONIO JIMENEZ.		3 de Abril de 1848.	De la dotacion de la Chile.
Id.	" ADOLFO BLANCO.		3 de Abril de 1848.	De la dotacion de la Chile.
Cirujano Mayor.	" FRANCISCO J. VILLANUEVA.		27 de Marzo de 1846.	Empleado en el Departamento.
Cirujano de 1.ª clase.	" JOSÉ MARIA BETELÚ.		7 de Octubre de 1848.	De la dotacion de la Chile.
Id. 2.ª clase.	" ROBERTO BLEAKLEY.		30 de Marzo de 1844.	En la Colonia de Magallanes.
Id.	" NAPOLION GORERT.		10 de Setiembre de 1845.	De la dotacion del Condor.
Id.	" JOSÉ SIMON GUZMAN.		21 de Noviembre de 1846.	De la dotacion del Janequico.
Comandante.	" RAMON BUENOSTRO.		14 de Julio de 1845.	De la dotacion del Janequico.
Id.	" JOSÉ R. DEL PEDREGAL.		30 de Mayo de 1849.	De la dotacion del Condor.
Constructor Naval.	" NICOLAS O. LAWSON.	E. M. I.—M. V.	17 de Junio de 1844.	En el Arsenal.
Piloto Primero.	" MIGUEL WATSON.	Herido en Casina.	3 de Agosto de 1839.	De la dotacion de la Chile.
Id.	" CARLOS POZZI.	M. BN.	15 de Diciembre de 1846.	Subdelegado Marítimo del Tomé.

CUPAN.	FECHA I CLASE EN QUE ENTRARON AL SERVICIO.	SUELDO I GRATIFICACION mensual Que disfrutan.		TOTAL. SUELDO I GRATIFICACION mensual.		TOTAL. SUELDO I GRATIFICACION anual.		
		SUELDO.	GRATIFIC.	SUELDO.	GRATIFIC.	SUELDO.	GRATIFIC.	
	22 de Junio de 1818.	291	54	250		541	54	6500
	6 de Enero de 1821.	100				100		1200
	8 de Noviembre de 1824.	140		8		148		1776
	12 de Enero de 1824.	140				140		1080
	27 de Julio de 1821.	140		8		148		1776
	5 de Julio de 1823.	100		8		108		1296
	3 de Mayo de 1830.	100				100		1200
	28 de Enero de 1837.	100				100		1200
	24 de Febrero de 1838.	100				100		1200
	1.º de Octubre de 1836.	66		66		132		1584
	8 de Febrero de 1830.	100		8		108		1296
	14 de Enero de 1824.	100				100		1200
	5 de Octubre de 1836.	100		12		112		1344
	28 de Marzo de 1837.	100		8		108		1296
	17 de Octubre de 1836.	100		35		135		1620
	17 de Agosto de 1837.	70		30		100		1200
	21 de Febrero de 1838.	70		55		125		1500
	16 de Febrero de 1839.	70		5		75		900
	17 de Agosto de 1841.							
	25 de Setiembre de 1830.	50		25		75		900
	18 de Agosto de 1844.	50		25		75		900
	17 de Agosto de 1841.	50		25		75		900
	1.º de Junio de 1844.	50		5		55		660
	10 de Setiembre de 1845.	35		20		55		660
	27 de Marzo de 1848.	20		15		35		420
	27 de Marzo de 1848.	20		15		35		420
	27 de Marzo de 1848.	20		15		35		420
	28 de Marzo de 1848.	20		15		35		420
	29 de Marzo de 1848.	20		15		35		420
	29 de Marzo de 1848.	20		15		35		420
	29 de Marzo de 1848.	20		15		35		420
	30 de Marzo de 1848.	20		15		35		420
	31 de Marzo de 1848.	20		15		35		420
	31 de Marzo de 1848.	20		15		35		420
	1.º de Abril de 1848.	20		15		35		420
	1.º de Abril de 1848.	20		15		35		420
	3 de Abril de 1848.	20		15		35		420
	3 de Abril de 1848.	20		15		35		420
	3 de Abril de 1848.	20		15		35		420
	11 de Setiembre de 1836.	65		30		95		1140
	12 de Abril de 1844.	50		20		70		840
	30 de Marzo de 1844.	50		20		70		840
	10 de Setiembre de 1845.	50		20		70		840
	21 de Noviembre de 1846.	50		20		70		840
	17 de Diciembre de 1844.	66		30		96		1160
	13 de Julio de 1845.	50		30		80		960
	Setiembre de 1818.	100				100		1200
	23 de Noviembre de 1836.	45		30		75		900
	28 de Noviembre de 1836.	45				45		540

BRIGADA DE INFANTERIA DE MARINA.

Sarjento Mayor.	D. JUAN DÉTELA.		1.º de Junio de 1844.	Comandante de la Brigada.
Sarjento Mayor Graduado.	" MATIAS AGUIRRE.	M. I.	13 de Mayo de 1847.	Capitan de la primera compañía.
Ayudante Mayor.	" PEDRO ABALOS.		2 de Agosto de 1847.	Ayudante Mayor de la Brigada.
Teniente.	" DIEGO A. RAMOS.	M. Y. P. B.	3 de Setiembre de 1844.	De la primera compañía en Valparaiso.
Id.	" ANTONIO LEIRO.		28 de Agosto de 1846.	De la segunda compañía en Valparaiso.
Id.	" RAMOL ZILLERBULO.		1.º de Setiembre de 1847.	De la segunda compañía en Valparaiso.
Subteniente.	" DEMETRIO GUTIERREZ.		11 de Setiembre de 1848.	De la primera compañía en Valparaiso.
Id.	" RAFAEL WILLIAMS.		23 de Diciembre de 1848.	De la segunda compañía en Valparaiso.

en Valparaiso.	17 de Marzo de 1836.	Subteniente de Artilleria.	100	8	108		1296
en Valparaiso.	8 de Setiembre de 1838.	Teniente del Batallon Portales.	80	5	85		780
en Valparaiso.	1.º de Marzo de 1838.	Cadete del Batallon Santiago.	50	5	55		660
en Valparaiso.	12 de Junio de 1837.	Soldado disting. del Bat. Port.	40	5	45		540
en Valparaiso.	13 de Julio de 1837.	Sold. disting. del Bat. Civ. N.º 1.	40	5	45		540
en Valparaiso.	3 de Noviembre de 1843.	Sarj. disting. de la Brig. de Mar.	40	5	45		540
en Valparaiso.	30 de Marzo de 1848.	Guardia Marina.	35	5	40		480
en Valparaiso.	23 de Diciembre de 1848.	Subteniente.	35	5	40		480

OFICIALES DE GUERRA I MAYORES RETIRADOS TEMPORALMENTE.

Capitan de Fragata.	D. PEDRO ANGULO.		18 de Julio de 1831.	Retirado temporalmente.
Id. Mayor.	" ROBERTO HENSON.		17 de Febrero de 1836.	Id.
Cap. Grad. de Sarj. Mayor.	" FRANCISCO T. VIDAL.		14 de Marzo de 1849.	Id.
Teniente Segundo.	" JULIAN DUBLÉ.		18 de agosto de 1841.	Id.

Escudo de Maipú.—E. M. I.—Escudo por la toma de la Fragata Maria Isabel i los trasportes españoles.—M. V.—Medalla de Valdivia.—B. Parche de Buin.	2 de Agosto de 1825.	Capitan de Corbeta.	61	5½	61	5½	740	2
	1.º de Agosto de 1820.	Piloto.	102	3	102	3	1228	4
	1.º de Setiembre de 1837.	Subteniente del Bat. Vald.	21		21		252	4
	17 de Octubre de 1836.	Piloto.	7	7	7	7	95	2

RESÚMEN DE LOS EMPLEADOS DE LA MARINA NACIONAL I SUS DESTINOS.

	VICE ALMIRANTE	CAPITAN DE NAVIO.	CAPITANES DE FRAGATA.		CAPITANES DE CORBETA.		TOTAL.
			Efectivos.	Graduados.	Efectivos.	Graduados.	
Un Vice-Almirante	1						1
Un Capitan de Navio.		1					1
Tres Capitanes de Fragata.			3				3
Dos Capitanes Graduados.				2			2
Ocho Capitanes de Corbeta.					8		8
Tres Tenientes Primeros.						3	3
Cinco Tenientes Segundos.						5	5
Un Guardia Marina exámenado.						1	1
Doce Guardias Marinas sin exámen.						12	12
Un Cirujano Mayor.		1					1
Un Cirujano de primera clase.			1				1
Tres Cirujanos segundos.						3	3
Dos Contadores.						2	2
Un Constructor Naval.						1	1
Dos Pilotos primeros.						2	2
Oficiales de todos grados retirados temporalmente.			5	2	8		15
							49

TA.	TENIENTES.		GUARDIAS MARIINAS.		CIRUJANOS.		CONSTRUCTORES NAVAL.	PILOTOS.		TOTAL.
	Primeros.	Segundos.	Examinados.	Sin exámen.	Mayores	1.ª i 2.ª clase.		Primeros.	Segundos.	
										2
										2
	1									1
		1								7
	1			3						7
		1		2						7
		2		2						7
					1					2
						1 de 1.ª clase.				1
						1 de 2.ª clase.				1
						1 de 2.ª clase.				1
						1 de 2.ª clase.				1
										1
										5
										4
	3	6	1	12	1	4	2	1	2	49

BRIGADA DE INFANTERIA DE MARINA.

Un Comandante Sarjento Mayor.	1
Un Capitan id. Graduado.	1
Un Ayudante Mayor.	1
Tres Tenientes.	3
Dos Subtenientes.	2
	57

RETIRADO TEMPORALMENTE.

Un Capitan Graduado de Sarjento Mayor.	1
--	---

Secretaría de

Comandancia Jeneral de Marina—Valparaiso, Julio 1.º de 1849.

DEMETRIO R. PEÑA,
Secretario.

NOMBRE DEL BUQUE.	CLASE.	NACIONALES.			NACIONALIZADOS.			DUEÑOS.		VIADORES.	MATRÍCULA.		PATENTE.		NÚMERO DEL CÓDIGO DE SEÑALES.	CAPITANES.	TRIPULACION.		OBSERVACIONES.
		TONELAJE.	LUGAR DE CONSTRUCCION.	AÑO.	TONELAJE.	LUGAR DE CONSTRUCCION.	AÑO.	ANTIGUO NOMBRE.	NOMBRE.		RESIDENCIA.	NÚM.	FECHA.	NÚM.			FECHA.	CIUD.	
ADELAIDA.	B. Goleta.	80 3/4	Valparaíso.	1845	296 3/4	Londres.	1826 SARAH.	José Guimaraens.	Valparaíso.	Francisco Peña.	194	Abril 23 de 1846.	194	Abril 30 de 1846.	1	J. Walsh.	5	1	California.
ADELINA.	B. Goleta.	227			227	Estados-Unidos	1833 EAGLE.	Jerónimo Schiattino.	Concepcion.	M. Lopez.	191	Febrero 18 de 1846.	191	Febrero 19 de 1846.	2	J. Schiattino.	5	5	California.
AGUILA.	Fragata.	147			147	Baltimore.	1819 PERÚ.	José Ferro.	Valparaíso.	Pco. Sampayo.	50	Abril 7 de 1838.	50	Abril 7 de 1838.	4	J. Ferro.	10	1	Cabotaje.
ALJANDRINO.	B. Goleta.	346			346	Valparaíso.	1819 PERÚ.	T. B. Haux.	Valparaíso.	G. Tompson.	141	Marzo 22 de 1843.	141	Marzo 23 de 1843.	5	J. Bartolin.	7	5	Cabotaje.
ALMENDRALINA.	B. Goleta.	318			318	Danamarca.	1828 B. SUCESO.	Francisco Alvarez.	Valparaíso.	José Lima.	181	Agosto 24 de 1842.	181	Agosto 24 de 1842.	6	S. Brown.	9	6	California.
ANA.	Fragata.	155			155	Boston.	1831 DANIA.	Martin Stevenson.	Valparaíso.	Nicolas Alvano.	189	Febrero 3 de 1846.	189	Febrero 7 de 1846.	7	G. Anson.	8	7	Europa.
ANTONIO RAMOS.	B. Goleta.	162 3/4			162 3/4	Wellington.	1831 LUNA.	José T. Ramos.	Valparaíso.	T. Monasterio.	156	Enero 9 de 1844.	156	Enero 10 de 1844.	9	C. Jensen.	8	4	California.
ARIADNE.	B. Goleta.	229	Constitucion.	1847	229	Valparaíso.	1847 ARIADNE.	Félix Reyes i P. J. Abalos.	Copiapó.	Felipe Correa.	174	Diciembre 29 de 1845.	174	Enero 2 de 1846.	12	J. Masuko.	9	1	Cabotaje.
ALIBIANTE BLANCO.	B. Goleta.	307	Valparaíso.	1848	307	Norte-América.	1832	Carlos Lambert.	Valparaíso.	Tadeo Lavín.	215	Noviembre 26 de 1847.	215	Noviembre 27 de 1847.	1	J. Handt.	3	3	California.
BALLEN.	B. Goleta.	100 1/4	Chiloé.	1845	100 1/4			En litio. Administ. Lequelce	Valparaíso.	R. Guyer.	241	Abril 11 de 1849.	241	Abril 12 de 1849.	10.	N. Hausset.	11	4	Cabotaje.
BEATRIZ.	B. Goleta.	90	Constitucion.	1838	90	Marsella.	1835 HOUGLI.	Vives i compañía.	Valparaíso.	Bernardino Bravo.	177	Marzo 29 de 1845.	177	Marzo 31 de 1845.	20	T. Rowet.	8	3	California.
CALAFRÍA.	B. Goleta.	357			357			Beatriz Angulo.	Valparaíso.	Julian i Lopez.	179	Abril 28 de 1845.	179	Mayo 2 de 1845.	23	C. Guzman.	5	4	California.
CALIFORNIA DORADA.	B. Goleta.	18 1/2	Tomé.	1835	18 1/2			Milagro Lermendo.	Valparaíso.	Anjel Castillo.	77	Julio 29 de 1839.	77	Agosto 1.º de 1839.	30	J. Fuller.	4	3	Cabotaje.
CAMPEADORA.	B. Goleta.	318	Constitucion.	1844	318			Juan Descat.	Valparaíso.	José T. Ramos.	235	Febrero 7 de 1849.	235	Febrero 8 de 1849.	20	J. Bellenger.	10	10	California.
CÁRMEN DE ESPAÑA.	B. Goleta.	231			231			José Santos Barriga.	Valparaíso.	Julian i Lopez.	178	Abril 17 de 1845.	178	Febrero 10 de 1845.	31	J. S. Barriga.	4	4	Costa de Méjico.
CÁRMEN.	B. Goleta.	401			401	Verclum.	1826 LEVANT.	P. I. Vianca.	Valparaíso.	Varela i Balbontin.	169	Octubre 17 de 1844.	169	Octubre 19 de 1844.	34	P. Oliver.	6	4	California.
CAROLINA.	B. Goleta.	268			268			Guillermo Gares.	Valparaíso.	Loring i Ca.	206	Enero 9 de 1847.	206	Enero 11 de 1847.	32	G. Garris.	6	7	California.
CATHARINA.	B. Goleta.	189			189	Apenrade.	1830 CATHARINA.	Nicolas Gatica.	Valparaíso.	Nicolas Alvano.	137	Diciembre 24 de 1842	137	Diciembre 30 de 1842.	25	G. Stuart.	10	6	Ultramar.
CENTINELA.	B. Goleta.	131	Talcahuano.	1847	131			Francisco Alvarez e Hijo.	Valparaíso.	Nicolas Alvano.	228	Setiembre 13 de 1848.	228	Setiembre 14 de 1848	37	J. G. Drescher.	10	9	California.
CLOMIRA.	B. Goleta.	21	Maudé.	1845	21			J. Francisco Garrigo.	Talcahuano.	R. P. de Arce.	126	Mayo 10 de 1842.	126	Mayo 11 de 1842.	38	J. E. Perez.	6	2	California.
COQUIMBO.	B. Goleta.	331			331	Dinamarca.	1827	Antonio Sumit.	Valparaíso.	Tadeo Lavín.	226	Junio 7 de 1848.	226	Junio 9 de 1848.	41	H. Smith.	5	4	Costas del Perú.
CONFEDERACION.	B. Goleta.	169			169	Hanover.	1830 ODESA.	José M. Zepeda.	Coquimbo.	Julian i Lopez.	190	Agosto 3 de 1846.	190	Agosto 5 de 1846.	41	J. Matheson.	2	2	Cabotaje.
CATALIA.	B. Goleta.	157 1/2			157 1/2			Matias Lopez.	Valparaíso.	J. E. Padbury.	167	Febrero 23 de 1848.	167	Febrero 27 de 1848.	41	B. Squella.	13	4	California.
CORREO.	B. Goleta.	153			153			Andrés Wilson.	Valparaíso.	N. Alvano.	203	Febrero 10 de 1846.	203	Febrero 13 de 1846.	30	G. L. Peterson.	5	5	California.
CORREO DE COBIJA.	B. Goleta.	195			195	Baltimore.	1831 INDUS.	Marcial Bergeret.	Valparaíso.	J. E. Padbury.	167	Febrero 10 de 1846.	167	Febrero 13 de 1846.	30	G. L. Peterson.	5	5	California.
CALBUCCO.	B. Goleta.	32 1/2	Constitucion.	1846	32 1/2	New York.	1823 EDWIN.	Tomás Mc. Grath.	Valparaíso.	Loring i Ca.	90	Enero 24 de 1840.	90	Enero 25 de 1840.	47	J. Mangot.	10	3	California.
CALCICUE.	B. Goleta.	229			229	Jénova.	1840 RIMAC.	Mercedes Rios.	Valparaíso.	Santiago Stuart.	52	Setiembre 28 de 1837.	52	Setiembre 29 de 1837.	52	G. G. Gath.	9	4	Oceania.
DARDO.	B. Goleta.	126			126	Norte-América.	1840 RIMAC.	José L. Luco.	Valparaíso.	Luco i Ca.	201	Agosto 5 de 1846.	201	Agosto 8 de 1846.	51	J. Busolds.	10	1	California.
DELFIN.	B. Goleta.	280 1/2			280 1/2	Estados-Unidos.	1828 LAMBAYECANA.	Dolores Ferrel.	Concepcion.	C. F. Hoppe.	223	Mayo 8 de 1848.	223	Mayo 10 de 1848.	51	J. H. Smith.	6	2	Cabotaje.
DIANA.	B. Goleta.	225			225	Inglaterra.	1818 SWALLOW.	Felipe Correa.	Valparaíso.	C. J. Hoppe.	234	Diciembre 22 de 1848.	234	Diciembre 25 de 1848.	53	J. H. Smith.	6	2	California.
DOLORES.	B. Goleta.	172			172	Inglaterra.	1818 RESIGNATION.	Enrique Lopez.	Valparaíso.	Julian i Lopez.	197	Junio 9 de 1846.	197	Junio 9 de 1846.	56	P. Orbeu.	8	6	California.
DOS HERMANOS.	B. Goleta.	180 1/2			180 1/2	Estados-Unidos.	1841 LAFAYETTE.	Francisco Alvarez e Hijo.	Valparaíso.	José Cervero.	210	Junio 16 de 1847.	210	Junio 18 de 1847.	57	J. Hansen.	8	4	Perú.
ECHAURREN.	B. Goleta.	152			152	Se ignora.		Antonio Perez.	Chiloé.	D. Gonzalez.	43	Marzo 8 de 1837.	43	Marzo 8 de 1837.	54	J. Gorondana.	8	4	Cabotaje.
EDUARDO.	B. Goleta.	107			107	Brasil.	1841 CORSAIRO.	M. Echeverria Copatos.	Santiago.	Julian i Lopez.	181	Junio 14 de 1845.	181	Junio 17 de 1845.	58	J. Ronduana.	5	6	Perú.
ELIODORO.	B. Goleta.	56	Constitucion.	1836	56			Sanchez i Martinez.	Valparaíso.	J. Guimaraens.	122	Enero 19 de 1842.	122	Enero 22 de 1842.	59	M. Knude.	8	3	California.
ELIZABET.	B. Goleta.	21	Constitucion.	1841	21			Piñero i Gurmendia.	Valparaíso.	Loring i Ca.	7	Agosto 22 de 1837.	7	Agosto 23 de 1837.	60	F. Ronduana.	7	4	California.
ELIZA.	B. Goleta.	95 1/2			95 1/2	Inglaterra.	1830 JIION EGLIN.	Juan Bermudo.	Concepcion.	Nicolas Alvano.	32	Abril 18 de 1843.	32	Abril 19 de 1843.	61	F. Bellenger.	8	7	California.
EMILIA.	B. Goleta.	55			55			Francisco J. Ovalle.	Santiago.	J. V. Sanchez.	166	Setiembre 4 de 1844.	166	Setiembre 12 de 1844.	62	H. More.	2	1	Cabotaje.
EMPRENTADORA.	B. Goleta.	33	Constitucion.	1840	33			Marcos Squella.	Concepcion.	R. M. Diaz.	238	Marzo 21 de 1840.	238	Marzo 22 de 1840.	67	G. Lavooie.	5	4	California.
EMPRESA DE ANCU.	B. Goleta.	182			182	Se ignora.		Calletano Astaburaga.	Valparaíso.	R. M. Diaz.	151	Abril 13 de 1841.	151	Abril 14 de 1841.	64	C. Cournei.	3	2	Cabotaje.
ESPERANZA.	B. Goleta.	62			62			Francisco Moreno.	Ancond.	J. E. Padbury.	37	Enero 14 de 1837.	37	Enero 17 de 1837.	67	F. Burtholm.	9	4	California.
ESTRELLA DE CHILE.	B. Goleta.	312	Constitucion.	1833	312			Andrés Wilson.	Valparaíso.	Antonio Rojas.	27	Enero 29 de 1836.	27	Octubre 31 de 1836.	68	L. P. Faek.	7	2	Cabotaje.
EUREYIA.	B. Goleta.	232 3/4			232 3/4	Baltimore.	1831 REMP.	Juan Villegas.	Valparaíso.	Julian i Lopez.	164	Abril 20 de 1844.	164	Mayo 1.º de 1844.	69	J. Travers.	6	6	Cabotaje.
EUREYIA.	B. Goleta.	131			131	Estados-Unidos.	1831	Guillermo L. Hobson.	Valparaíso.	Loring i Ca.	121	Diciembre 29 de 1844.	121	Diciembre 31 de 1844.	70	T. Thayer.	11	10	California.
EXPRES.	B. Goleta.	80 1/2	Astillero de Castro.	1848	80 1/2	Inglaterra.		Martin Acevedo.	Valparaíso.	Anjel Castillo.	121	Diciembre 11 de 1841.	121	Diciembre 13 de 1841.	70	A. E. Soto.	15	8	California.
F. LIZ CAROLINA.	B. Goleta.	103	Constitucion.	1842	103			Juan Sanchez.	Ancond.	Sanchez i Martinez.	159	Marzo 5 de 1844.	159	Marzo 6 de 1844.	71	J. Jacobson.	6	3	Cabotaje.
F. LIZ ARAUCANO.	B. Goleta.	32 1/2	Lico.	1848	32 1/2			Marcelino Prieto i J. Fernandez.	Valparaíso.	M. i L. Luco.	142	Noviembre 13 de 1848.	142	Noviembre 15 de 1848.	74	M. Olivares.	6	4	Costas del Perú.
FLOR DE LLICO.	B. Goleta.	106			106	Estados-Unidos.	1822 MOSS.	José Arangua.	Valparaíso.	R. J. Curvia.	229	Marzo 28 de 1848.	229	Marzo 29 de 1848.	75	B. Caballero.	8	4	California.
FORTUNA.	B. Goleta.	209			209	Estados-Unidos.	1826 HENRY.	José Salvador Alvares.	Valparaíso.	José Cervero.	180	Setiembre 26 de 1848.	180	Setiembre 27 de 1848.	76	C. Campbell.	4	1	Cabotaje.
GAETERO.	B. Goleta.	340 1/2			340 1/2	Estados-Unidos.	1826 HENRY.	Juan Pont.	Valparaíso.	Tadeo Lavín.	20	Octubre 3 de 1836.	20	Octubre 5 de 1836.	80	M. Meddizoni.	12	6	California.
GUIMARAENS.	B. Goleta.	48	Río Lebú.	1846	48			Francisco Alvarez e Hijo.	Valparaíso.	F. Sampayo.	216	Diciembre 21 de 1847.	216	Diciembre 23 de 1847.	83	P. Loutrou.	7	6	Cabota.e.
GOLONDRINA.	B. Goleta.	106			106	Inglaterra.	1830 ISABEL ROBERTSON.	Francisco Alvarez e Hijo.	Valparaíso.	F. Guimaraens.	102	Marzo 9 de 1846.	102	Marzo 10 de 1846.	83	J. Smith.	5	2	Cabotaje.
HERMOSA CALLENA.	B. Goleta.	107 1/2	Chiloé.	1833	107 1/2			J. A. Varela.	Valparaíso.	Alsop i Ca.	38	Enero 19 de 1837.	38	Enero 20 de 1837.	84	P. Duldí.	11	3	Cabotaje.
HORACIO.	B. Goleta.	182			182	Estados-Unidos.	1841 HERRICANE.	Francisco Alvarez e Hijo.	Valparaíso.	Lalazarague.	49	Agosto 25 de 1836.	49	Julio 6 de 1837.	86	J. Castro.	5	4	Cabotaje.
HUMUL.	B. Goleta.	182			182	Aiberdeen.		J. Santos Cifuentes.	Valparaíso.	Ferro i Piedra.	247	Junio 4 de 1849.	247	Junio 5 de 1849.	87	A. Guiraud.	15	6	Cabotaje.
HURRICANE.	B. Goleta.	100	Isla de la Mocha.	1842	100			Cucto i Hermanos.	Valparaíso.	Anjel Castillo.	127	Marzo 14 de 1842.	127	Marzo 16 de 1842.	91	Mc. Gregor.	9	1	California.
IMPERIAL.	B. Goleta.	21			21			Alenparto i Ca.	Valparaíso.	Anjel Castillo.	227	Marzo 14 de 1842.	227	Marzo 16 de 1842.	91	H. Henson.	5	4	California.
INDEPENDENCIA.	B. Goleta.	281 1/2	Duckburg.	1834	281 1/2			Tadeo Lavín.	Valparaíso.	M. i L. Luco.	44	Mayo 17 de 1837.	44	Mayo 20 de 1837.	92	J. Purdis.	6	5	California.
INTREPIDO.	B. Goleta.	104	Estados-Unidos.	1834	104			Perez i Felu.	Valparaíso.	Anjel Castillo.	89	Enero 4 de 1840.	89	Enero 9 de 1840.	93	N. Gari.	6	6	Cabotaje.
JACKIN.	B. Goleta.	118	Constitucion.	1834	118			José Tomas Ramos.	Valparaíso.	E. F. Hoppe.	105	Agosto 24 de 1844.	105	Agosto 27 de 1844.	96	W. Norman.	4	4	California.
JENERAL PRIETO.	B. Goleta.	258	Isla de la Quiriquina.	1844	258	Milton.	1708 JOHN ADAMS.	Juan Pont.	Valparaíso.	Tadeo Lavín.	8	Agosto 26 de 1836.	8	Agosto 31 de 1836.	98	T. Srricis.	4	3	Cabotaje.
JENERAL RIVERA.	B. Goleta.	106			106	Hamburgo.	1708 JOHN ADAMS.	Ferro i Lawrent.	Valparaíso.	Tadeo Lavín.	17								