

MEMORIA
QUE EL MINISTRO DE ESTADO
EN EL DEPARTAMENTO
DE MARINA
PRESENTA
AL CONGRESO NACIONAL
DE
1850.



Santiago de Chile,
IMPRENTA DE JULIO BELIN I COMPAÑIA.

En la Memoria que en obediencia de la lei i en cumplimiento de mi deber, tuve el honor de dirigir al Congreso en su sesion de 1849, procuré presentar un cuadro fiel i exacto del Departamento de Marina, en todas sus ramificaciones i detalles, haciendo al mismo tiempo palpables las necesidades que se sentian, i dificultades que se tocaban en ese ramo del servicio público, tan estrechamente ligado con la riqueza i poder de la República.

Un año ha pasado, i al volver a esponer ante los Cuerpos colegisladores la marcha del Departamento de Marina en ese periodo de tiempo, me es grato manifestar que se ha atendido, en cuanto lo permitian los recursos i circunstancias i en cuanto ha dependido del Ejecutivo, a las mas premiosas necesidades; sin embargo de que deploro, que aun subsistan los males que ántes he manifestado, i que gravitando con mucho peso sobre nuestra Marina Mercante, no ha estado en manos del Ejecutivo remover ni aun en algun modo remediar.

Mi deber me llama pues, a esponer con franqueza en esta Memoria, los recursos con que cuenta el pais en el ramo de Marina, las necesidades que se sienten i los medios de satisfacerlas, manifestando lo andado, lo adelantado en ese camino, lo que se ha hecho, los medios obtenidos, las dificultades con

que se ha tropezado, i los resultados alcanzados en la árdua tarea de crear, donde nada o poco existia, i de remover abusos i obstáculos que impedian el desarrollo i crecimiento de lo existente.

DEPARTAMENTO DE MARINA.

Uno de los efectos inmediatos del aumento en la actividad de nuestra navegacion, en el crecimiento de nuestro comercio i en la esportacion de nuestros frutos por cuanta salida cómoda presenta nuestra costa, es un aumento proporcional en los gastos del Estado para el mantenimiento, de funcionarios, que protejan i ordenen el movimiento en nuestra costa i el mar que la baña, i auxilien i defiendan a nuestra marina en el tráfico costanero. A medida que el pais se puebla, que el comercio i la industria le comunican su actividad i su vida, los gastos públicos aumentan, i donde hace pocos años no se movian sino pescadores i contrabandistas, hoi van los buques que llama nuestra agricultura para la esportacion o transporte de sus productos; i donde van buques i productos, allí tienen que ir servidores i empleados públicos de marina. En puertos cuyo movimiento marítimo, no hace mucho tiempo, se limitaba a unos pocos buques que con largo intervalo entraban i salian, en el dia, considerablemente aumentado ese movimiento, se reclama un doble servicio i un aumento proporcionado de gastos.

De este aumento en el movimiento de nuestra navegacion costanera, nace la necesidad no solo de abrir nuevos puertos al comercio, sino la de llenar con oficiales vivos de la armada, intelijentes i activos, las Gobernaciones i Subdelegaciones marítimas que aun restan vacantes; i cuando se habla de proveer a estos destinos, ya es preciso resignarse al nuevo gasto que ellos orijinan. Esos gastos en sí e individualmente son diminutos; pero sumados todos i unidos a los crecientes del servicio de las Gobernaciones ya en ejercicio, i resultantes de embarcaciones, reparaciones de las mismas, útiles, casas, etc. para su servi-

cio, hacen una cantidad que era preciso consultar separadamente en el Presupuesto Jeneral de Gastos, fuera del item de imprevistos de que se sacaban ordinariamente, i que se notaran al tiempo del exámen de aquella lei. La prevision de estos gastos posibles hace subir la partida destinada a las Gobernaciones Marítimas en el año 51, a 4,513 pesos mas que la concedida para el presente año.

Los Gobernadores marítimos van cada dia entrando mejor en el lleno de sus difíciles i complicadas funciones, i comprendiendo mejor los deberes que incumben a estos funcionarios en su doble dependencia de la autoridad local de la provincia de su residencia, i la jeneral marinera i militar de la Comandancia Jeneral de todo el Departamento Marítimo.

Sin embargo, por falta de la Ordenanza para el réjimen i buen gobierno del Departamento de Marina, subsisten aun las mismas dudas, vacilaciones i dificultades que manifesté en mi última Memoria. La autorizacion para dictar esa Ordenanza que recabó el Ejecutivo de las Cámaras en 1847, concedida por el Senado, aun pende del otorgamiento de la Cámara de Diputados.

Abiertos al comercio los puertos de Llico i Tuman, en la Provincia de Colchagua, urje el establecimiento en uno de esos dos puertos del Jefe Marítimo nombrado para dicha Gobernacion, cuya presencia, unida a la formacion de buenos caminos, sin duda contribuirá a dar ensanche a la esportacion, hoi mui limitada, de productos por aquella parte de nuestra costa, i por consiguiente a su movimiento marítimo. Mas, la instalacion del Gobernador Marítimo del de Colchagua, depende de arreglos locales que deben concluirse por el Ministerio del Interior.

El movimiento Marítimo en todos los Puertos de la República, durante el año, ha sido notablemente activo, principalmente en Valparaiso, Concepcion, Chiloé i aun Valdivia, con gran provecho de aquellas Provincias, i revelando la importancia que están llamadas a tener, principalmente Chiloé i Concepcion, no solo como puertos cómodos i convenientes para fines comerciales, sino como puntos de apoyo militares marítimos del Departamento de Marina, tanto por su situacion jeográfica, cuanto por los elementos que esas provincias encierran.

Talcahuano ha sido desde algun tiempo el punto de recalada i refresco de los

buques balleneros de todas las naciones, i con juiciosos reglamentos de puerto i de policía que den garantías contra la desercion de sus equipajes, continuará siéndolo a la entrada i la salida de los buques que doblan el Cabo en busca de ese cetáce.

Chiloé i el mismo Talcahuano han sido tambien puertos de recalada i refresco para la inmensa cantidad de naves que ha llamado a estos marcs la dorada perspectiva de California, fuera del movimiento que han dado a esos puntos, la demanda que han tenido en los últimos tiempos, los cereales i maderas de que abundan aquellas importantes Provincias.

El puerto de la Caldera, nuevamente abierto en la Provincia de Atacama, una ya en el día a su importancia como puerto cómodo, abrigado i espacioso, la que le dará el ferro-carril que se construye entre dicho puerto i el pueblo de Copiapó.

En la misma Gobernacion de Atacama acaba de abrirse al comercio el nuevo puerto del Flamenco.

Pero, lo repito, do quiera que se manifiesta la actividad en la navegacion, allí debe estar el gallardete nacional, no para oprimir, ni para vejar, ni para una vana ostentacion o abuso de la fuerza pública, sí solo para dar seguridad, garantías, auxilio i proteccion a todos en el ejercicio de la libertad que nuestras leyes acuerdan, i en el uso de los derechos que esa libertad i esas leyes otorgan a todos. I si la necesidad i conveniencia de ver siempre presente sobre nuestras aguas la fuerza pública es jeneralmente sentida, mucho mas lo es, en un grado indispensable, en la Provincia de Chiloé, cuyas autoridades se ven paralizadas naturalmente en su accion, sin la presencia constante de un buque menor de guerra, en actitud de prestar un activo i eficaz servicio.

El establecimiento de Magallanes se ha trasladado completamente a Punta-Arena, localidad que tuve la ocasion de recomendar como mas ventajosa en mi última Memoria, dejando una guarnicion en el puerto Búlnes o San Felipe.

El que esa traslacion se verificase con una seguridad i celeridad que no habria podido conseguirse de otro modo, se debe a la jenerosa comportacion tenida en Magallanes para con las autoridades de nuestro establecimiento por Mr. Wood Comandante del vapor Norte-Americano *Isthmus*, cuyos servicios i conducta esplica i recomienda la nota del Gobernador de Magallanes que se acompaña bajo el Núm. 1.

Con la mira de obtener datos exactos sobre nuestro establecimiento de Magallanes, el Gobierno envió en noviembre último un Capitan de la Armada de la República para que levantase planos de los lugares destinados para el establecimiento en Punta Arena, que diesen un conocimiento de su estension, de la planta de la nueva poblacion que se formaba, del fuerte, puerto, etc. Estos datos se han obtenido i ellos sirven a fijar al Gobierno sobre la línea de conducta que conviene adoptar respecto de aquel establecimiento.

Con la idea de hacer que la guarnicion de la colonia se compusiese de una compañía fija de soldados casados que formando la base de la poblacion, pudiesen ser propietarios de los terrenos que se les señalasen para que se estableciesen con sus familias, auxiliados por el Estado, se pidieron al Gobernador los siguientes datos :

Una lista nominal i clasificada de los individuos casados de la Guarnicion, que quisiesen quedar en la Colonia.

Los planos, cuya ejecucion se encargaba al Jefe de Marina que se ha mencionado.

Una razon de las cosechas del último año.—Un estado de los animales existentes, sus clases i edades :—notas de inversion de víveres, herramientas i útiles de todo jénero;—por último, muestras de carbon de piedra en cantidad suficiente para hacer ensayos.

Al mismo tiempo se hicieron al Gobernador las prevenciones contenidas en la pieza Núm. 2 que se acompaña, dirigidas todas al fomento, arreglo i bienestar de los habitantes de aquel establecimiento, en sus relaciones recíprocas con los indíjenas, recomendando se evitase todo motivo de conflicto con estos e instruyendo sobre el modo de proceder en el caso desgraciado de un choque con los indios.

La contestacion del Gobernador con los datos que ella suministra, corre anexa bajo los Núm. 3 i 4, i sobre ella llamo la atencion del Congreso.

La poblacion que en Magallanes mantiene el Gobierno, constaba, segun los datos que presenté al Congreso en 1849 i que llevan la fecha del 17 de marzo del mismo año, de 338 individuos, de ambos sexos i de toda edad. De ellos 180 pertenecian a la Guarnicion, i el resto a la clase de presidiarios.

Este número se ha aumentado en 50 personas mas que se enviaron en no-

viembre último, de las que 31 eran presidarios i las 19 restantes mujeres de éstos. De modo que puede calcularse como en 400 individuos el número total de los habitantes de ambos sexos i de todas edades, que alimenta, viste i mantiene allí el Tesoro Público.

Recibidas algunas muestras de carbon mineral del Estrecho, i analizada esta produccion en dos ocasiones i en dos remesas diferentes, por personas facultativas i competentes, se ha obtenido el resultado satisfactorio que demuestran los informes que acompaño bajo los núm. 5 i 6.

El Estrecho de Magallanes ha continuado frecuentado por numerosos buques de los que vienen al Pacífico, a pesar de no poseer el Gobierno una noticia oficial sino hasta fin de agosto de 1849, en que el número de buques que habian transitado por el Estrecho, desde el 1º. del año, era 60.

El Ejecutivo, con los nuevos datos adquiridos, persiste en recomendar la sancion del Proyecto de Lei, pendiente ante las Cámaras, que erije el establecimiento de Magallanes en Colonia Militar Marítima; i segun puede colejirse de las noticias prolijas dadas por el Gobernador en las notas que se acompañan, en el nuevo local elejido para el asiento de aquella poblacion, ella podrá en poco tiempo ayudar eficazmente a su propio sostenimiento.

Para la guarnicion de aquel punto se ha decretado la organizacion de una compañía fija de artillería, denominada Compañía del Estrecho i la que deberá componerse de un Capitan, un Teniente, dos Subtenientes, un Sarjento primero, tres segundos, tres cabos primeros, tres segundos, dos tambores i cincuenta soldados; fundando esta medida en la conveniencia de dar a aquel establecimiento una guarnicion permanente de soldados establecidos allí con sus familias i propiedades.

Por este medio el Gobierno se propone echar los cimientos de una Colonia donde, hasta aquí, solo ha habido un presidio. Pero ademas de esto i en prosecucion de este pensamiento, conviene declarar oficialmente libres los puertos del Estrecho, i declarar igualmente libre, en provecho de la Colonia, la explotacion del carbon mineral, que en tanta abundancia i de tan buena calidad se encuentra en aquellas rejiones.

Comunicaciones recibidas en estos dias me participan la instalacion completa i definitiva, en Punta Arena, de la nueva poblacion i la organizacion de

sus trabajos, así como el establecimiento de una escuela de primeras letras a cargo del Capellan i de un cabo de Cívicos de la guarnicion.

El Gobernador actual de Magallanes, enviado allí en 1846, solicita su relevo, i el Gobierno, considerando justo concedérselo, hará marchar en Enero próximo al Jefe que haya de sucederle, quien llevará consigo cuanto sea necesario al desarrollo de aquel establecimiento.

MARINA DE GUERRA.

El material de la Marina de Guerra es el que consta del estado que acompaño bajo el Número 7.º, aumentado en el año i en mejor estado de servicio.

Figura en él, en primer lugar la *Chile*, este hermoso buque objeto de tantas prevenciones, de tantos pronósticos, i que con 10 años de una existencia poco cuidada, tiene que servir por mucho tiempo mas a la República.

Con notable ventaja para nuestras tropas i economía para el Estado, la fragata que en estado de desarme hacia el servicio de Puerto en Valparaiso, fué en pocos dias alistada i destinada para trasportar a Valdivia las fuerzas enviadas a aquella Provincia al mando del Coronel Viel.

A su regreso del desempeño de esta comision, se ordenó en dicho buque un reconocimiento del que resultó aconsejada la conveniencia de algunas reparaciones que consistian en mudar el palo mesana, algunos baos que estaban en mal estado, amarrar el buque con curvas de fierro que le hacian notable falta, calafatear las costuras de los costados i cubiertas, mudar algunas planchas de cobre i otras reparaciones, que sin exceder en su importe de 5,000 pesos, contribuirán eficazmente a la conservacion de la fragata, i a impedir el que por omision de este remedio oportuno, se acelere la decadencia de un buque de difícil reemplazo, i que está destinado, lo repito, a prestar al pais útiles servicios.

El Gobierno ordenó se efectuasen las reparaciones indicadas, i merced a ellas, la *Chile* ha salido nuevamente para Valdivia con el objeto de conducir tropas

de aquel puerto al de Valparaiso, con la misma economía i comodidad con que las llevó en diciembre último.

Al mudar el cobre en algunos lugares, ha habido ocasion de ver que no solo los fondos de la fragata, sino las costuras de los mismos, permanecen en perfecto estado de conservacion, i segun el estado jeneral de entrada presentado con arreglo a Ordenanza al regreso del buque de Valdivia, a pesar de la falta de las curvas mencionadas, la situacion del buque es buena i sus cualidades i vela inmejorables.

A su vuelta de Valdivia, la *Chile*, armada hoi en trasporte, con la dotacion que se vé en el Estado Número 7, saldrá en otra comision, tambien de trasporte, a que el Gobierno la destine, con notable ahorro para el Estado, que sin el auxilio de este buque, habria tenido que espender las sumas de consideracion que otras veces ha pagado por fletes i trasportes, en el ramo militar i de Hacienda. Cuando cesen los motivos que hagan necesario el empleo de la *Chile* en tales comisiones, quedará reducida al servicio de Puerto en estado de desarme, con la dotacion que demuestra el documento Número 8, la estrictamente indispensable para su conservacion i el servicio de puerto a que se le destina.

Con esa dotacion, el presupuesto de gastos de este buque en 1851 ascenderá a 24,800 pesos; pero me permitiré hacer a este respecto algunas observaciones, que ruego se tengan presente para cuando llegue el caso de considerar los Presupuestos Jenerales.

De los 24,800 pesos presupuestados para la *Chile* en el año de 1851, hai que deducir 6,972, por sueldos i gratificaciones de oficiales del cuerpo jeneral de la Armada, que en la *Chile*, como en cualquier otro destino, tienen que ganar el mismo sueldo, i que se han considerado allí para el caso en que tengan que embarcarse i por ser necesarios; pero cuyo número rara vez, o nunca, estará completo

Figura en la *Chile* el sueldo de un capellan, que se ha considerado necesario para poner término a los males que produce la ausencia completa de las ceremonias e instruccion moral que la práctica de nuestra Santa Relijion imparte. Para evitar las deserciones i los motivos de aliciente que ofrece la tierra a la marineria, se ha tenido que desistir de la idea de traer a misa a tierra a las tripulaciones. La jente de los buques mercantes surtos en la bahía, carece de

todo auxilio de la relijion, i de la misa que es uno de sus preceptos. Nuestras tripulaciones, i esos pajes i grumetes que formamos, no oyen una sola voz que les enseñe la doctrina cristiana ni a alzar sus preces al Criador. Estos males graves se remedian con un capellan, cuyos servicios compensa nuestra lei con un sueldo de 780 pesos, que se han cargado a la *Chile*, porque allí ha de funcionar el sacerdote; pero que en realidad es para servicio de toda la armada i aun de toda la marina, tanto militar como mercante.

Deducidas esas sumas, quedan reducidos los gastos presupuestados propia i esclusivamente para la *Chile* en todo el año 51, a 17,048 pesos, lo que dá un gasto mensual de 1,420; i aun este gasto, módico como es, es superior al que en efecto causará ese buque.

En una fragata cuya artillería i pertrechos de guerra i marineros se conservan en gran parte a bordo, porque sin arsenales, se perderian en tierra, son indispensables los servicios de ciertos oficiales de mar, tanto como servidores constantes en su ramo, cuanto porque son oficiales de cargo responsables.

Si de las clases i oficiales de mar paso a la marineria, no trepido en asegurar que el mero aseo del buque i de sus embarcaciones está calculado en los diez marineros primeros i diez segundos que se le destinan, los que divididos en dos guardias, dejan cinco de cada clase en servicio activo. Vienen los grumetes, que son marineros que formamos, que divididos como los demas en dos guardias, se reducen a diez en actual servicio, en todos veinte, para el servicio de la fragata i el servicio constante de puerto; servicio que llevado como corresponde a las exigencias de sanidad i policía del puerto principal de la República, a la proteccion i órden del tráfico en él, a la fuerza i respetabilidad de las autoridades nacionales, i al auxilio debido a las embarcaciones que lo necesiten en los muchos conflictos a que están espuestos, es tan necesario como activo i penoso, i que en el dia, con las precauciones de sanidad i frecuente entrada de buques con tripulaciones casi amotinadas, es mui pesado.

Vienen los pajes, i al considerar solo diez niños para la fragata, que se sustraen a la ociosidad i los vicios, i a quienes se les abre, en lugar de una cárcel, una carrera útil i lucrativa, me he puesto en el mínimum del número recomendado por resoluciones Supremas dictadas en proteccion de esta clase interesan-

te de los hijos del pueblo, que sustraídos a la autoridad de sus padres i deudos, se perderian sin este refujio.

Al mantener esos marineros en la *Chile*, se ha tenido tambien en vista que este buque está destinado a llenar los vacíos que resulten en los equipajes de todos los demas buques de la República, i hacer frente a las exigencias del momento, en circunstancias en que, por el ensanche que ha tomado la marina mercante, es imposible hallar marineros en el instante que se necesitan.

Ademas, lo repito, nunca estará completo el número presupuestado; pues cada dia encuentra la Marina de Guerra ménos marineros para su servicio, por los sueldos exorbitantes que paga la mercante.

Respecto a la guarnicion de la brigada que se destina a la fragata, ella no aumenta el gasto, pues si algo se abona por víveres, tambien se ahorra en el diario que se paga al soldado en tierra. Esta guarnicion es precisa para la policia del buque, que necesita de tres centinelas constantes, fuera de la presencia armada que reclaman la sanidad, i los auxilios que pide el gobernador marítimo con frecuencia.

En octubre último, al someter el *Cóndor* al reconocimiento recomendado por las Ordenanzas en todo buque que llega de una campaña o se destina a algun servicio, para conocer i corregir defectos, i para proveer a las necesidades, se encontró que el estado de sus fondos era tal, que no compensaba los gastos que habia que hacer para una reparacion, cual demandaba aquel bergantin para el servicio en altas latitudes a que se le destinaba.

El Gobierno con este conocimiento resolvió su venta con arreglo a la lei, la que se efectuó en términos mui ventajosos para el Estado.

En estas circunstancias i cuando el descubrimiento repentino del mal estado del *Cóndor* dejaba al Departamento privado de los servicios de un buque mui necesario, se ofreció en venta al Gobierno otro, construido i pertrechado perfectamente para la guerra. Construido orijinariamente para buque de guerra de una de las Repúblicas Hispano-Americanas, este buque, aunque de propiedad particular, parece salido de un astillero de guerra, i tanto por su solidez como por su rico inventario i a la vela, es una excelente adquisicion que ha hecho el pais, pagando indudablemente ménos de lo que en realidad vale por un buque

compra del bergantin
MATEOS

aparejado, pertrechado, con parte de su armamento, i que asegura la larga vida de ese bergantin.

No ha faltado quien critique la compra de este buque, pero esa crítica desaparece ante el dictámen de los inteligentes i avaluacion del buque i de cuanto él encerraba al tiempo de la compra. No es por el tamaño ni el aspecto exterior de un buque que puede calcularse su valor: esto solo puede hacerse conociendo los materiales empleados i su aplicacion en la construccion. Baste decir que el *Meteoro* es todo de encina de vida, que no se encuentra en todo él un solo perno que no sea de cobre, i que en la distribucion i robustez de sus cuadernas i en toda su obra, los fines i necesidades de la guerra han sido calculados.

Este buque que en el dia monta carronadas de a 24, será mas tarde artillado con cañones de a 32 para los que está calculado, i que se encargan a Europa de ese calibre, consultando la conveniencia i economía que resulta de la uniformidad en nuestra artillería naval.

El *Janequeo*, este excelente buque ha hecho en el año constante i buen servicio. Enviado a disposicion del Jeneral en Jefe del ejército del Sud, ha sido de suma utilidad a las dos divisiones situadas al sud i al norte del territorio ocupado por los indios, así como en otras comisiones.

Una de estas comisiones fué el reconocimiento de la caleta de Tirúa, en la Provincia de Concepcion a unas 33 leguas al sud de Talcahuano cerca de la embocadura del rio Imperial, hecho con el objeto de averiguar la facilidad o dificultades que ella ofrecia al anclaje de buques i al embarco i desembarco, para decidir, segun los datos que adquiriesen, el establecimiento allí de un puesto militar, siendo aquel el único punto accesible que presenta la costa. Los planos de los lugares i el resultado del reconocimiento han sido puestos en manos del Jeneral en Jefe de la Division de Operaciones del Sud, i hago mencion de ellos en la Memoria de la Guerra.

La otra comision que desempeñó el *Janequeo*, fué el reconocimiento que hizo en el interior, remontando el rio de Valdivia i sus tributarios. La relacion de este interesante reconocimiento, se acompaña bajo el Núm. 9

Pero no se limitó a un mero reconocimiento el servicio prestado en esta vez por el *Janequeo*, sino que ejecutó una limpia en el rio de Valdivia, despejándolo de los muchos troncos de árboles que formando bancos, entorpecian la navegacion.

Se han remitido a los Estados-Unidos los fondos necesarios para la compra de las nuevas máquinas para el vapor *Maule*, con las que quedará en estado de entrar en activo servicio este buque, tan necesario en las actuales circunstancias, ya como medio rápido de comunicacion, ya para el servicio de Magallanes, o para el de Constitucion, en caso de ser útil allí, siendo éste su principal destino.

La fuerza calculada de las máquinas, de baja presion, pedidas, será de cuarenta a cuarenta i cinco caballos i su costo como 3,000 pesos.

La corbeta que por cuenta del Estado, se construye en Valparaiso i que llevará el nombre de *Constitucion*, se halla próxima a su conclusion i será botada al mar en el próximo mes de setiembre.

Este hermoso buque construido todo con madera del pais, ha sido forrado en el cobre laminado que ha salido de la fábrica del señor Lambert en Coquimbo, i siento un verdadero placer en asegurar al Congreso, con el testimonio de todo Valparaiso, que mejor cobre que ese jamas se aplicó a los fondos de buque alguno, siendo de notar que un cobre tan puro i de tan buena calidad haya sido comprado a un precio sumamente cómodo para el Estado.

Lo mismo que la madera i el cobre, será la jarcia tambien nacional, pues en cumplimiento de la disposicion de 4 de enero de 1833, dictada en proteccion de esta industria, se ha ordenado la fabricacion en Valparaiso de la que debe necesitar la corbeta.

Las proporciones de este buque son 106 pies de quilla, 82 de manga, 120 de eslora, artillada con 18 cañones de a 32 a la Paixans, que se encargan a Europa, consultando, como ya he dicho, la uniformidad en la artillería de toda la Armada.

En el mes de diciembre último, estando la corbeta en situacion de ser visitada i examinada, se nombró una comision que debia examinarla e informar sobre ella, pidiendo a los Jefes de las estaciones navales estranjeras en Valparaiso enviasen, para concurrir a dicho exámen, a los oficiales constructores bajo sus órdenes. El Almirante frances Legourant de Tromelin, con suma benevolencia, no solo envió los oficiales constructores, sino que concurrió él mismo con dos capitanes franceses, al exámen del primer buque de guerra que debia salir de nuestros astilleros.

El informe o acta del exámen levantada por el señor Almirante i los Jefes franceses, i los otros documentos relativos a esta comision, van anexos a esta Memoria bajo el núm. 10, i llamo sobre ellos la atencion del Congreso.

La ausencia del señor Almirante ingles i de los buques de guerra de su nacion, fué la causa de que no concurriesen oficiales de construccion ingleses a este reconocimiento.

Para el 1.º de setiembre se pondrá en el astillero de Valparaiso la quilla de un bergantin de 100 pies de quilla, 31 de manga i 16 de puntal, capaz de montar 16 cañones de grueso calibre, i que podrá botarse al mar en todo el año 51, con lo que quedará completo el material de la Marina Militar autorizado por el Congreso.

Intereses relacionados mui estrechamente con el desarrollo de la riqueza del pais demandan imperiosamente la construccion de un vapor remolcador, esclusivamente destinado al servicio del puerto de Constitucion, que sirva al mismo tiempo que al remolque de los buques que entran i salen del puerto, a la limpia de la ria i de su barra, a fin de poner término a los peligros que cercan aquella importante salida de los productos de dos ricas Provincias, i a las desgracias que en el último año han sido mas frecuentes que nunca.

Aquel puerto destinado a ser, i que lo es ya en efecto, uno de los mas activos astilleros de la República, sufre un atrazo i perjuicio notable en este ramo, por las dificultades i peligros de su barra, i estas dificultades i peligros desaparecerian en gran parte, con el vapor mencionado que podria construirse en el pais, encargando sus máquinas a Europa, segun lo manifesté en mi Memoria del último año.

El Ejecutivo se prepara a ensayar la aplicacion del vapor *Maule* a las exigencias del puerto Constitucion, i en caso de que no corresponda a ese objeto, se recabará la construccion del vapor remolcador que indico.

Apesar de todo lo que se ha hecho en ramo de construcciones, i de considerar lo que habrá que gastarse hasta el 31 de diciembre del presente año, tanto en el nuevo bergantin como en el aparejo de la corbeta, quedará un sobrante considerable de los 100,000 pesos votados por el Congreso Nacional para este importante objeto. Sin embargo, se han considerado para el año de 1851, 30,000 pesos para este objeto, con cuya suma creo quedarán satisfechas las necesidades

públicas en el ramo de construcciones navales ; la que no se hallará crecida si se tiene presente que de ella ha de salir el costo de la artillería naval que se encarga.

En cuanto a la distribución de nuestra fuerza naval, debo hacer presente, que la protección de nuestra marina i comercio demandan con exigencia un buque en el extranjero, otro en el archipiélago de Chiloé, i otro para el servicio de Magallanes, fuera de las demás atenciones en toda la extensión de nuestra costa.

Cada día se hace mas notable la falta de un Arsenal de Marina que llene propiamente los fines i objetos de un establecimiento de su jénero, i desde que nuestro material de Marina vaya gradualmente asumiendo las formas que demandan imperiosamente nuestras necesidades comerciales i domésticas, la economía i el mejor orden exigen que nos dediquemos a formar arsenales proporcionados a las exigencias de esa Marina.

En mi última Memoria expliqué en lo que consistía el actual sistema de arsenales ; i aunque convendría seguir como hasta aquí en el sistema de proveedores para la Marina, hai artículos en línea de armamento, municiones, maderas, etc., que no pueden sujetarse a provision eventual, sino que el Estado debe mantener i guardar en su Arsenal, con el esmero i precauciones debidas.

En los desarmes que actualmente se practican, i no conviniendo a la mejor conservación de ciertos objetos ni a la del buque su mantenimiento a bordo, es necesario un Arsenal cómodo i seguro en tierra, donde depositarlas i guardarlas con orden i sin el peligro de pérdidas i trastornos en los pertrechos para el caso de nuevo armamento. El almacenaje de pertrechos marinos exige que se haga en el orden de palos, vergas, etc., a que esos pertrechos pertenezcan, o vistan i guarnezcan, con viñetas i ordenados de tal modo, que se concilie el orden, la facilidad de encontrarlos i tomarlos cuando se necesiten, i la ventilación que es indispensable a su conservación. Los pertrechos marinos deben ir separados de los de guerra, i aun entre los primeros hai algunos que deben estar en completa separación de los otros. Todas estas necesidades, de primer orden, no pueden

llenarlas nunca los almacenes oscuros i húmedos que se toman en arriendo a los particulares.

No hai local protegido i seguro para las embarcaciones que se envian a repararse al arsenal, i ha sucedido que se roben con frecuencia piezas de botes escludidos, tablas i otros artículos puestos, en lo que impropiamente se llama en el dia Arsenal, que no es otra cosa que una calle por donde todo el mundo transita i unos galpones con techo de madera que en gran parte ocupa la maestranza de los almacenes fiscales, i lo que por escludido se guarda para su venta en remate o conversion a otros objetos del servicio,

No hai un local en qué poder depositar alguna madera i perchas, de esas que convendria ir acopiando para el porvenir, en prevision de las necesidades futuras i de las dificultades de satisfacerlas que traerá la mayor carestia i escasez de este artículo de construccion. No hai un local a propósito dónde guardar con el esmero i cuidado debido nuestros cañones, que espuestos a la intemperie, a la humedad, se deterioran notablemente. Por último, preciso es decirlo, no hai Arsenal i es forzoso que lo haya.

La falta de arsenales trae consigo otro mal grave, i es la relajacion de la disciplina en los empleados i dotacion de esos arsenales. Con arsenales se conseguiria la ventaja de poner en todo su vigor los sabios reglamentos para el órden i economía de los mismos, hoi relajados un tanto, i podria imponerse a todos sus empleados i marineros un réjimen severo i económico, redoblando la accion i los medios de este indispensable establecimiento, sin un aumento en los gastos.

La falta de arsenales, entre muchos males, traia otro de graves consecuencias, consiguiente a la falta de maestranza. Este mal consistia en los abusos introducidos en la maestranza en Valparaiso, i el monopolio ejercido en ella por unos pocos particulares con perjuicio del Estado, hasta el grado de no contar este con un solo calafate i carpintero sino a precios exorbitantes i cedidos, bajo condiciones onerosas, por los constructores particulares: consistia tambien en la dependencia de esas maestranzas, no del Estado, que es la cosa de todos i que representa el interes de todos, sino de unos pocos particulares que concedian o retiraban esos obreros segun convenia a sus intereses, traficando con el trabajo de ellos, i cobrando del Estado por los trabajadores que presentaban, mas de lo que realmente ganaban i pagaban a los obreros; de donde resultaba que

el Estado, por sus obras, pagaba mas caro que el particular por un trabajador inferior.

Llegó a tal grado este abuso i se manifestaba en tan variadas e inmorales formas, que fué preciso recurrir a un arbitrio que, dentro de la esfera de la lei, pusiera al Estado al abrigo de estos manejos, sin inferir perjuicio a los particulares ni atentar contra derecho alguno. Este arbitrio fué disponer se llevase a efecto la matrícula de la maestranza con arreglo a la lei del 17 de agosto de 1802, llamada Ordenanza de Matrículas, i que corre en su mayor parte inserta en los códigos vijentes (1).

La medida ha sido acogida con aplauso por los llamados a matricularse i por los mismos constructores ; el Estado podrá en adelante contar con obreros adecuados pagándolos al corriente de sus jornales, obteniendo así que se les sirva al mismo precio que a los particulares.

Este paso dado en Valparaiso para seguirse despues a todo el Departamento, será el preludio para la matrícula de toda la jente de mar, marineros, pescadores, remeros, etc., de la República. La misma lei citada prescribe la manera de proceder en estos casos, i en el poco tiempo que lleva de ensayo ya se conocen los buenos efectos de la medida indicada.

Nombrado un Jefe de la Armada Comandante principal de matrícula, bajo la direccion inmediata del Comandante Jeneral de Marina, i teniendo por coadjutores en cada distrito marítimo a su Gobernador, como Comandante particular de la matrícula de su Gobernacion, será fácil, aunque gradual, la inscripcion marítima, sin que ella suscite alarmas ni resistencia, i viendo en ella los inscritos mas bien una medida de proteccion i seguridad para ellos, que de persecucion i de servicio forzado para el Estado.

El personal de la armada de la República lo forman en el dia los jefes i oficiales que constan del estado núm. 12.

(1) Novísima Recopilacion lib. 6 tit. 7

Segun ese estado, el cuerpo jeneral de la armada se divide en dos clases de oficiales : los en servicio activo o vivos , i los retirados temporalmente.

La lista activa de los oficiales de guerra se compone de :

- Un Vice Almirante.
- Dos Capitanes efectivos de fragata.
- Cuatro Capitanes graduados de fragata.
- Seis Capitanes de corbeta.
- Cuatro Tenientes primeros.
- Tres Tenientes segundos.
- Siete Guardias marinas examinados.
- Cuatro Guardias marinas sin exámen.

En esta misma lista activa de oficiales de guerra deben considerarse dos clases de jefes i oficiales : una que comprende aquellos que hacen servicio embarcados en los buques de la República : la otra la componen los jefes i oficiales que desempeñan empleos sedentarios en tierra i en las gobernaciones Marítimas.—En la primera clase cuenta la República con

- Tres Capitanes de corbeta.
- Tres Tenientes primeros.
- Tres Tenientes segundos.
- Siete Guardias marinas examinados.
- Cuatro Guardias marinas sin exámen.

En todos diez i siete oficiales embarcados.

El servicio de los buques de la República demanda, solo en oficiales de guerra, el siguiente estado mayor :

Fragata CHILE, en estado de desarmo i servicio de puerto.

Un Capitan Comandante.—Dos Tenientes.—Cuatro Guardias marinas.
En todos siete oficiales.

Corbeta CONSTITUCION, en pié de paz :

Un Capitan Comandante.—Tres Tenientes.—Tres Guardias marinas.
En todos siete.

Bergantin METEORO, en pié de paz :

Un Capitan Comandante.—Tres Tenientes.—Dos Guardias marinas.
En todos seis oficiales.

Bergantin Goleta JANAQUEO, en pié de paz :

Un Capitan Comandante.—Dos Tenientes.—Dos Guardias marinas.
En todos cinco oficiales.

Vapor MAULE.

Un Teniente Comandante.—Un Teniente segundo.—Dos Guardias marinas.
En todos cuatro oficiales.

Tenemos, pues, que por lo pronto se necesitan embarcados para la dotacion de los buques en actual servicio, veinte i nueve oficiales, a saber :

Cuatro Capitanes.

Doce Tenientes.

Trece Guardias marinas.

Los empleados sedentarios los desempeñan dos Capitanes de fragata, dos Capitanes graduados de fragata, cuatro Capitanes graduados de corbeta i un Teniente primero ; i ademas de estos oficiales de guerra, en la clase de mayores, un piloto primero desempeña la subdelegacion del Tomé. En todo diez oficiales.

Entre tanto, son necesarios para los empleos sedentarios, un Comandante de Arsenales, diez Gobernadores Marítimos, cuatro Ayudantes de los Gobernadores Marítimos, esto es, dos en Valparaiso, uno en Talcahuano i otro en Chiloé, un Ayudante de la Comandancia Jeneral de Marina i un Comandante principal de matrícula, en todo diez i siete oficiales.

Cotejando la lista de jefes i oficiales de Marina con que cuenta la República, con las necesidades del servicio, tanto en los buques como en los empleos de Marina en el departamento, se ve que faltan oficiales particularmente en el grado de Tenientes.

Un recargo de oficiales es ciertamente un mal para cualquier pais, pero lo es tambien i grave, cuando ellos no alcanzan a las exigencias del servicio. Entre los inconvenientes mas perjudiciales que trae consigo este estado de cosas, se notan, la relajacion de la disciplina i rijidez del servicio, difícil de exigir a oficiales recargados en el servicio de buques mal dotados ; las exigencias que se suscitan en los que se creen indispensables ; i los trasbordos frecuentes de oficiales de un buque a otro, despojando al que queda para dotar al que sale,

turbando el órden establecido de cada buque, en su rancho i aun el curso de los estudios i ejercicios de cada oficial, excitando las quejas justas de los Comandantes que se ven despojados cuando ménos lo piensan, de los oficiales de su confianza.

A estos inconvenientes es preciso ir haciendo frente poco a poco, i a medida que la misma Armada vaya formando sus oficiales, teniendo por regla invariable desechar todo aquello que no sea bueno, a fin de no aglomerar la lista con jente inepta, física o moralmente.

La escuela militar deberá proporcionar a la Marina en el año entrante cinco cadetes para guardias marinas, que pasarán a la *Chile* a adquirir los conocimientos que les falten para principiar a servir útilmente al Estado, los que, en prevision, se han considerado en el Presupuesto de dicho buque.

A pesar de los conocimientos que pueden llevar a la Marina los alumnos de la Escuela Militar, esos jóvenes necesitan de conocimientos que únicamente pueden transmitirles a bordo instructores especiales, de que carecemos, i que es preciso contratar en Europa en los ramos de navegacion i artillería naval. Hasta aquí este servicio lo han hecho los oficiales de guerra que se distraian de otras atenciones del servicio, de modo que en último resultado el Estado pagaba en el sueldo de dicho oficial, casi siempre del grado de Capitan, mayor cantidad que la que abonaria a un maestro especial, que serviria con mas apego ese cargo.

La Marina Militar necesita, con exijencia, de, al ménos, un Injeniero Naval, dotado de los conocimientos completos que solo puede proporcionar una educacion europea. Hasta ahora la Francia ha sido franca i jenerosa con nosotros, abriendo a nuestra juventud de par en par las puertas de sus establecimientos de educacion militar, i Chile ha aprovechado de estas disposiciones enviando a completar su educacion a algunos jóvenes destinados al ejército. Faltaba, sin embargo, el ramo especial de injenieros navales i ha llegado el caso de proveer a él i de enviar a Europa a hacer sus estudios, en este ramo especial, a dos sujetos que mejor disposicion manifiesten, destinados para la Marina de Guerra i dos mas para la Mercante. La conveniencia, la utilidad sólida i positiva para el pais que de esta medida resultará, es tan clara, que no dudo que ella merecerá la aprobacion de todo hombre que medite i comprenda, cuán

enlazada está nuestra riqueza i prosperidad, con el desarrollo de los muchos elementos que encierra el pais para llegar a ser una nacion verdaderamente marítima i comercial.

Por lo pronto, sinembargo, la economía i el buen servicio exigen que se contrate de una vez en Europa o en otra parte un Injeniero naval, que se podrá obtener tal vez por el mismo sueldo que se paga en el dia a un constructor naval del Estado, que llena las veces de ese Injeniero.

Han pedido i obtenido su retiro, el único Capitan de navio i uno de los tres Capitanes de fragata que figuraban en la lista diminuta de la Marina.

Han sido promovidos a Capitanes de fragata graduados, dos de los mas antiguos i meritorios capitanes de Corbeta, i en la línea de subalternos, han sido ascendidos a Tenientes primeros los dos Tenientes segundos mas antiguos de la lista activa.

Los cinco guardias marinas que navegaban en los buques de guerra de Francia i la Gran Bretaña, han vuelto al servicio inmediato de la República, trayendo excelente nota de los respectivos Almirantes, tanto respecto a su comportacion a bordo cuanto a sus adelantamientos profesionales.

Vueltos a nuestro servicio han rendido sus últimas pruebas i han sido ascendidos, con dos de los que navegaban en los buques de la República, al rango de Guardias Marinas examinados.

El ramo de Pilotos i Pilotines carece de un plantel que provea a nuestra Marina de estos oficiales indispensables a bordo, tanto como oficiales facultativos cuanto como oficiales de cargo que no pueden suplirse con otros.

El Intendente de la Provincia de Chiloé me ha pasado una Memoria en que el oficial Director de la Escuela Náutica de Chiloé, encareciendo la importancia de los Pilotos i Pilotines en la Escuadra, la carencia en que de ellos se halla i la falta de un plantel que nos provea de esta clase de oficiales de una manera fija i que recaiga en hijos del pais, propone se dé a aquella escuela una planta que, con suma economía, pueda proveer a la Marina de los Pilotos Pilotines i oficiales de mar que necesita i de que carece.

El Gobierno, que desde algun tiempo ha tomado en consideracion esta ne-

cesidad i los medios de hacer frente a ella, resolverá i decidirá, segun los datos que adquiriera, entre la Escuela Militar de Santiago i la Náutica de Chiloé, para proveer a la Marina de esta clase de oficiales.

La marinería autorizada por el Presupuesto del presente año para el servicio de la República, en sus buques i Gobernaciones marítimas, Vijías i demas del Departamento, constaba de 293 hombres de Contra maestre a Paje inclusive.

De este número navegan en los buques de la República, 150 hombres de Contra maestre a Paje i 22 muchachos o pajes; número diminuto e incompatible con el buen servicio i aun seguridad de los buques del Estado, pero impuesto, en cierto modo, por la falta notable de jente de mar para el servicio. En las Gobernaciones marítimas, Telégrafos, etc.; se emplean 81 hombres, lo que dá un total de marineros en actual servicio de 211 hombres i 22 muchachos, en todos 233 individuos.

La marinería, considerada en el Presupuesto para el año de 1851, asciende a 394 individuos, de Condestable a paje inclusive, distribuidos en esta forma:

Embarcados en la fragata *Chile*, corbeta *Constitucion*, bergantin *Meteoro*, goleta *Janequeo* i vapor *Maule*, 309 individuos, de ellos 26 muchachos.

En las Gobernaciones Marítimas, Vijías, etc., etc., de toda la República, 85 marineros, de todas clases.

En bien i provecho de la marinería se han dictado algunas providencias: se ha mejorado su racion de armada, i en cuanto se pueda se mejorará su enseñanza primaria i su educacion relijiosa.

La tropa de Marina consta en el dia de la Brigada de Infantería, cuyo Estado de fuerza acompaño bajo el Núm. 14. Este cuerpo necesita de tropa i oficialidad selectas, i en este sentido se ocupa el Gobierno de reformarlo hasta dejarlo en brillante pié i disciplina.

La Comandancia Jeneral de Marina i los departamentos que le están subordi-

nados, han tenido un recargo sobre sus laboriosas funciones con la administracion i economía de la obra de los Almacenes Fiscales de Valparaiso, que por decreto de 28 de febrero de 1848, se hace por aquel ramo del servicio público, con sujecion a las Ordenanzas i Reglamentos de Marina, como si fuese un buque en construccion.

En el recargo de trabajos que este arreglo traia consigo al Departamento de Marina, la parte principal recaia sobre la Comisaria del ramo, cuyos servicios han sido mui importantes, recomendables i económicos al Estado.

El Cuerpo Médico de Marina se presenta mejorado, aunque no aumentado, en su personal. Durante el año, todo el servicio de sanidad, que han hecho sumamente laborioso i delicado la prevalencia del cólera i fiebre amarilla en paises mui relacionados con Chile, se ha hecho por el Cuerpo médico de Marina, fuera de la asiduidad que requiere el servicio de a bordo i el de Hospitales i de sanidad de puertos.

El personal de este Cuerpo es insuficiente, i lo es al grado de no tener cómo relevar al Cirujano de Magallanes, ni cómo llenar la plaza de Cirujano de uno de nuestros buques. El Gobierno se propone contratar Cirujanos en el extranjero, ya que la Escuela nacional de Medicina no provee de ellos a la Armada.

El cuerpo de Cirujanos ha atendido no solo a la economía del Estado en los consumos del ramo, sino tambien a la Higiene tan necesaria a la salud i bien estar de los equipajes.

En los establecimientos de educacion relacionados con la Marina, la Escuela Náutica de Chiloé, de que ya he hablado como de un plantel de Pilotos, Pilotines i oficiales de mar para la Armada, puesta bajo la direccion de un oficial de Marina idóneo, i fomentada con empeño por el Intendente de aquella provincia, se halla en un estado satisfactorio i promete excelentes resultados. Este establecimiento cuenta con un número regular de alumnos, entre los cuales hai algunos que reciben asignacion del Tesoro i que están obligados a servir dos años en la Marina Militar de la República, sirviendo actualmente en la Gobernacion Marítima.

En el mismo caso se encuentra, aunque en una escala menor, la Escuela

Náutica gratuita de Valparaiso, establecida desde 1848 i cuyas últimas pruebas han sido mui satisfactorias. El número de alumnos que a esta Escuela concurren es de once, destinados principalmente a la Marina Mercante.

MARINA MERCANTE.

El Estado que acompaño bajo el Núm. 13, manifiesta el movimiento operado en la Marina Mercante Nacional en los once meses que median desde el 1.º de julio de 1849 hasta el 31 de mayo del presente año.

El 1.º de julio de 1849, nuestra matrícula constaba de 119 buques que representaban 20,082 toneladas.

En 1.º de junio del presente año, nuestra matrícula se componia de 157 buques con 27,601.81 toneladas.

Comparado este número de buques con el del año último, dá un aumento de 38 buques en los once meses trascurridos, número que, si se tienen presente los naufragios i ventas en California, no es insignificante.

Los naufragios han sido mas frecuentes que de ordinario en nuestra Marina, i sobre la sola barra del Maule han perecido tres buques, entre ellos la chata *Maule*, de 300 toneladas, construida en los astilleros de Constitucion.

Todo el pais conoce el naufragio del *Jóven Daniel* i las circunstancias horrosas que lo acompañaron. En la costa de Méjico se perdió otro buque, i tres mas perecieron en los puertos del norte de la República.

Muchos de nuestros buques que fueron arrastrados por el movimiento jeneral a los puertos de California, han vuelto i ocupado el vacio que habian dejado en la navegacion del Cabotaje, cesando por este motivo la causa que indujo al Gobierno a abrir temporalmente esa navegacion a todas las banderas.

Examinando esa ruidosa medida a la luz de sus resultados, puedo decir que el efecto de la concurrencia de las banderas estrangeras en la navegacion no ha afectado sensiblemente al movimiento i ocupacion de nuestra Marina. Habrá

afectado sus provechos en cuanto haya hecho bajar los fletes excesivos que paralizaban el tráfico; pero ella no ha paralizado el movimiento de nuestros buques, que ha sido vivo i animado, segun las tablas de ese movimiento llevadas con escrupulosidad i en que se sigue el movimiento de un buque dentro i fuera del pais.

Sin embargo, ha llegado el caso de hacer cesar aquella medida, desde que han desaparecido las causas que la hicieron indispensable, i de restituir a nuestra bandera esclusivamente, la navegacion del cabotaje. Las razones que tengo para opinar así, son las que paso a esponer :

Nuestras leyes liberalisimas a este respecto, han dado tal facilidad para adquirir buques nacionales, que no hai obstáculo alguno natural que se oponga a que el pais tenga cuantos buques necesite para llenar las necesidades de su produccion i de su comercio. Era preciso una nueva causa como la que en el año pasado llamó de improviso a California cuanto casco flotaba en el Pacífico, para que volviese a verse el pais sin buques nacionales para su cabotaje; pero en un órden natural de cosas el pais puede tener cuantos buques demande su capacidad de produccion i de transporte.

Nuestras leyes imponen a nuestra bandera cargas i contribuciones de que están libres las extranjeras respecto de nosotros, a lo que se agregan otras ventajas de que disfrutaban estas i a mas que compensan los insignificantes favores que, por derechos de puertos, etc., etc., otorgamos a la nuestra. Tan cierto es esto, que hai naviero chileno que tiene su buque con bandera de una de las ciudades anseáticas de Alemania, i que, con el cabotaje libre para esa bandera, halla desventajosos a sus intereses incorporarlo a la matrícula nacional, que le impone alcabala, patente i obligaciones de que hoi está exonerado.

Es preciso, pues, mantener siempre un aliciente, un favor, que aliente i mantenga a la Marina, i ese aliciente i favor no puede ser otro en el estado actual del mundo i con las leyes que en el dia determinan las relaciones recíprocas de bandera a bandera en el comercio del orbe, que la navegacion esclusiva del cabotaje para el pabellon Nacional, que todas las naciones se reservan i que todas rehusan abrir a la navegacion de las demas. La contramarcha de la Gran Bretaña a este respecto es un ejemplo que no debe perderse de vista.

La primera necesidad de una nacion marítima es una Marina nacional, cuan-

do ménos para su servicio doméstico: de esta Marina nace la otra, la ultramarina, la que lleva nuestra bandera al extranjero. De estas dos Marinas, la doméstica es la mas útil al pais, la que constituye propiamente su fuerza. Fomentada la Marina doméstica, se tiene siempre a mano su personal nacional para los fines de defensa i de guerra: fomentada la Marina doméstica con el goce esclusivo de la navegacion del cabotaje, se previene el azote de los pueblos navegantes, la emigracion constante de sus hijos para pueblos estraños; i este mal que todos los pueblos comprenden i que nuestra lei prevee, es inevitable cuando las espediciones son lejanas i las ausencias largas. Léjos, pues, de dar lugar a que la concurrencia estrañera en la navegacion del cabotaje obligue a nuestros buques a buscar empleos en el extranjero, debemos procurar atraerlos a la navegacion doméstica i dejar que naturalmente busque los mares estrañeros i distantes lo que sobre o exceda a las necesidades inmediatas de aquella.

En mi Memoria del año pasado esforcé las razones que aconsejaban la pronta abolicion de los derechos diferenciales, haciendo ver en lo que consistian esos derechos establecidos por la lei de Importacion.

El Ejecutivo en prosecucion de las ideas i principios emitidos en aquel documento, acaba de presentar por el órgano del Señor Ministro de Hacienda, un Proyecto de Lei que derogando los artículos 15, 16, 17 i 18 de la lei de Importaciones, deja a nuestros buques emancipados de los gravámenes i esclusiones a que los sujetaba en los puertos estrañeros, la aparente proteccion que les dispensábamos en los nuestros con la rebaja de derechos ofrecida en aquella Lei.

Colocados nuestros buques en esa situacion, i admitidos en jeneral los buques de todas las banderas a importar los productos estrañeros bajo las iguales condiciones de una tarifa jeneral de derechos, queda el pais desde luego en aptitud de poder exigir en favor de nuestra Marina las ventajas de la reciprocidad.

Como esta materia está tan estrechamente ligada con la Marina Nacional, me permito entrar en ella en la parte que toca a este ramo de la administracion que la voluntad de S. E. el Presidente ha puesto a mi cargo.

Al hablar de reciprocidad en las relaciones de bandera a bandera, no se crea que se propone la opcion entre este sistema i otro cualquiera; no, la adopcion de esta regla de conducta no es ya materia de discusion ni de exámen; ella es indispen-

sable, inevitable, quiera o no quiera un país seguirla. Desde que todos los pueblos están resueltos a corresponder a las medidas restrictivas, mal llamadas protectoras de un país, con otras equivalentes, i a las liberales con liberales, existe de hecho como ha existido ántes, la reciprocidad, con la diferencia notable, de ser las últimas tan benéficas al país como son las primeras de nocivas i perjudiciales; de ser las últimas tan recíprocas de beneficios i buena amistad, como las primeras de perjuicios infinitos unidos a odios i mala intelijencia entre los pueblos; de proteger en fin las últimas de una manera tan eficaz a la Marina como la traban i la aniquilan las primeras.

No hai, pues, que vacilar; sigamos el movimiento del mundo, aprovechémonos de él a tiempo, i volteando los derechos diferenciales, coloquémonos en aptitud de exigir de los demás, lo mismo que con ellos practicamos, retaliando a las naciones que nieguen a nuestra bandera las ventajas que a la suya concedemos, con derechos diferenciales sobre tarifa, impuestos a las importaciones hechas bajo la bandera que así nos niegue la reciprocidad, que compensen la desventaja impuesta a la nuestra i obligue a practicar para con nosotros, los principios liberales i justos que formen la base del nuestro.

De este modo, no otorgando favores extraordinarios en nuestros puertos a las importaciones en nuestros buques, que retribuidos por cargas proporcionales, i aun mas pesadas, en el extranjero con grave daño del país, dañen a la Marina misma. Chile puede sacar de los cambios operados en las leyes de navegacion, todo el provecho que le asignen su comercio i producciones. A la Marina puede fomentársele con franquicias de otro orden mas elevado, que dando movimiento i crecimiento a los jérmenes fecundos del país, lo den a ella que es la destinada a reportar de ese hecho toda su utilidad i su vida.

En harmonia con estas ideas se someterán al Congreso las medidas que hayan de compensar a la Marina, con beneficios verdaderos, por la ilusoria proteccion que le dispensaban los derechos diferenciales, con daño de ella misma i de los intereses jenerales del país, sustituyendo así el título del privilejio del Proyecto de lei de navegacion.

Siendo los principios de la nueva lei de navegacion inglesa los que hoi forman la regla jeneral, desde que a ella se han uniformado por declaraciones espresas muchas naciones marítimas, he creído conveniente agregar a esta Me-

moria, bajo el núm. 10 una cópia de esa lei, tal cual ha sido comunicada al Gobierno de Chile por el Señor Encargado de Negocios de S. M. B. residente en Santiago.

Los intereses de nuestra Marina, no ménos que los del comercio, demandan con urjencia la celebracion de un tratado franco i recíproco con los Estados- Unidos, pais que nos brinda con él, i entre el cual i Chile existen ya vínculos que irán estrechando mas i mas sus mútuos intereses. Yo emito solo la idea en cuanto se relaciona con la Marina, a otro de mis colegas toca el ampliarla i aplicar lo hecho en prosecucion de este objeto.

En analogía de situacion nos hallamos con el Brasil, el interes de nuestra Marina demanda tambien con urjencia arreglos de navegacion i de comercio con aquel imperio.

A pesar de la vuelta de muchos de los buques chilenos que retenia en California la falta de marineros, permanecen algunos sobre aquella costa, cuya suerte se ignora. Este número comprende los buques que van marcados con un asterístico en el adjunto Estado.

Con motivo de continuar un movimiento activo de pasajeros entre Chile i California, el deseo inmoderado de ganancia en algunos, i la ignorancia o temeridad en otros, han dado lugar a abusos, fraudes i desgracias, que las autoridades nacionales han procurado, en cuánto les era posible, remediar; pero que solo podria evitar del todo una lei espresa: hablo del exceso de pasajeros, unas veces con relacion al tamaño del buque, otras con respecto a la cantidad de provisiones embarcadas en él. Sin embargo, a pesar de la ausencia de una lei espresa de pasajeros, como nuestra Lejislacion en jeneral dá a los jefes de Marina i los Gobernadores marítimos, cierta superintendencia o vijilancia sobre la marina nacional en cuanto a carga i pasajeros, podia evitarse, como se evitaba todo exceso en los buques chilenos que salian, aplicándose a los americanos e ingleses, la lejislacion terminantísima i mui precisa de aquellas dos naciones: habiendo respecto de la Francia decisiones de sus tribunales, en que se aplica-

ba, en la ausencia de una legislación propia, la lei de pasajeros de los Estados-
Unidos.

Por este medio se lograba hacer el mal menor, en los buques que salian de
nuestros puertos ; pero quedaban en la misma o peor condicion los buques que
venian.

El Gobierno que deplora el vacío dejado por nuestra legislación en este pun-
to, hoi mui importante, se prepara a llenarlo de una manera conveniente, i que
deje al espíritu de empresa toda la libertad compatible con la vida i la seguri-
dad de los pasajeros. Al efecto, mui en breve se presentará a la consideracion
del Congreso un proyecto de Lei que llene el vacío indicado.

Por falta de la Matrícula de la Jente de mar se carece de un dato exacto
sobre el número de marineros con que cuenta la República.

El único dato, i ese mui incierto, es el que da el rol de las tripulaciones de los
buques nacionales ; pero este dato, cuando mas, dará el número de marineros
que emplea la marina mercante, pero no el número de marineros que tiene el
pais ; conocimiento que solo puede dar la organizacion de la matrícula sobre
las excelentes bases de la Lei de 12 de agosto de 1802.

Para esta matrícula se ha dado ya el primer paso, i nombrado un Comandante
Principal de Matrículas, en los términos que dejo espresados en otro lugar al
hablar de la maestranza. El Comandante Principal hallará en los Gobernadores
Marítimos respetivos, otros tantos Comandantes particulares de matrícula que
la lei prescribe dentro de sus respectivos distritos marítimos. Por este medio,
sin gasto alguno, i miéntras se dictan las Ordenanzas para el Réjimen i buen Go-
bierno del Departamento de Marina, podrá asegurarse la ejecucion de esta
medida de alta importancia económica i política, i que fijádo la residencia de
cada marinero i siguiéndolo por medio de su libreta de matrícula adonde quie-
ra que vaya, servirá de garantia para con los capitanes de buques que lo tomen
a su servicio, de estímulo para una buena conducta que lo recomiende, i de
medio para pedir el marinero la proteccion de las autoridades, de los Cónsules,
etc., en los casos en que se atropellen sus derechos o le agobie el infortunio.

La matrícula de la jente de mar i maestranzas de la República, es urgente e

indispensable: para que ella tenga un buen resultado i sea acogida por los mismos matriculados con gusto, no necesita de coaccion ni de fuerza. La matrícula por sí dispensa tales ventajas i beneficios a los matriculados, que han de acojerse a ella todos, so pena de perder la proteccion i preferencia que ella asegura.

Uno de los beneficios con que brinda la matrícula es la repatriacion i auxilios de parte de los Cónsules chilenos en el extranjero. De este beneficio, aun sin matrícula, i en ausencia de ella, han disfrutado muchos marineros chilenos socorridos i vueltos a la patria por los Cónsules de la República en otros paises, los que han desvengado en servicio de la marina militar lo que por tales auxilios i repatriacion pagó el tesoro. Solo un caso aislado ha ocurrido en que dos o tres hijos de otras Repúblicas hermanas, diciéndose chilenos, sorprendieron al Cónsul, i llegados a Coquimbo desertaron; pero esto se evita con la matrícula, cuyo boleto equivale a carta de naturalizacion, i con enviar siempre al marinero socorrido i vuelto al pais al puerto de Valparaiso, donde es imposible que deje de hallar en el instante los medios de reembolsar con su servicio lo pagado por él. Sobre este particular son recomendables los servicios del Encargado de Negocios de la República en Francia i los de los Cónsules en Liverpool i Lóndres.

La condicion del marinero chileno mejora notablemente. La demanda que de ellos hace la Marina Mercante, ha subido estraordinariamente el precio de su salario; por consiguiente sus medios de adquirir i de substistencia, han aumentado proporcionalmente.

En el ramo de capitanes hai una completa libertad en el dia para que cada dueño ponga en su buque con el carácter de tal al que le convenga. Sin embargo, convendria sujetar a los dichos capitanes nacionales a pruebas i condiciones que los hiciesen dignos de la gran confianza que por su encargo se les dispensa i diesen crédito a la bandera. Este punto se consulta en el Proyecto de Lei de Navegacion pendiente.

CONSTRUCCIONES.

En el ramo de construcciones, los datos adquiridos de las Gobernaciones son los siguientes :

VALPARAISO—*Astillero Duprat*—CONSTRUCCIONES.

- 1849.—Bergantin Goleta—*Maria Susana* —96 toneladas—Botado al agua.
—Balandra. —*Jóven Hectorina* —57 ” id
—Embarcaciones menores 2 con —15 ” id.
- 1850.—Corbeta de la República *Constitucion*—550— ” Construyéndose

En el mismo establecimiento se han reparado en el año, hasta 30 de mayo último, 21 buques, a saber: — 3 fragatas — 4 barcas—7 bergantines i 2 goletas: de esos buques, 13 han sido franceses, 4 chilenos, 2 belgas, 1 británico, 1 holandes.

El astillero Duprat sostiene 50 calafates i carpinteros.

El baradero de fierro i Chatas de D. Martin Stevenson.

El baradero ha estado paralizado desde algun tiempo por reparaciones que se le han estado haciendo; pero el establecimiento del constructor que lo posee ha reparado en todo el año 49 i lo corrido hasta el 30 de mayo del presente año, 22 buques, de ellos 7 fragatas— 4 barcas—7 bergantines—3 goletas i 1 vapor. De esos buques, 15 han sido chilenos, 6 británicos, 1 norte-americano.

Se han construido en el mismo establecimiento 13 embarcaciones menores; i en él trabajan 77 obreros, carpinteros i calafates.

Fuera de estos dos establecimientos se encuentran 40 trabajadores en los ramos de calafates i carpinteros.

Se vé, por los datos recibidos, que la mayor actividad de los establecimientos de Valparaiso la han recibido del ramo de reparaciones, que han sido considerables, con motivo de la numerosa entrada que ha tenido aquel puerto de buques con largas navegaciones i del otro lado del Cabo de Hornos.

CONSTITUCION.—En el puerto de Constitucion, como ya lo he dicho, tiene la República uno de sus mas activos astilleros,

Segun el Estado pasado por el Gobernador Marítimo de Maule, resulta que en 1849 i lo que va corrido de 1850 hasta 17 de mayo, se han construido en los astilleros de Constitucion :

1849—1—Fragata con—	500—Toneladas.
” —3—Bergantines que hacen en todos—	630— ”
” —4—Goletas— ” ”	404— ”
” —1—Balandra con—	70— ”
1850—2—Bergantines que hacen en todos—	340— ”
” —3—Goletas— ” ”	230— ”
” —1—Balandra con—	38— ”

Total 15 buques con 2,212—Toneladas.

Ademas se agregan, construidas en el mismo periodo, 53 lanchas i embarcaciones menores del tráfico del rio, sumando en todas 436 toneladas; tonelaje que agregado al de los buques, dá un total de 2,648 toneladas.

Se construian en 17 de mayo último, que es la fecha del estado, los siguientes buques :

1—Chata con—	300—toneladas.
3—Goletas, en todo—	320— ”
1—Balandra—	35— ”
18—Lanchas i embarcaciones menores—	220— ”

Total 23 buques i embarcaciones menores con 875—Toneladas.

El número de astilleros en Constitucion, dirigidos por diversos constructores, es siete, en los que se ocupan 99 carpinteros, con un sueldo de 4 a 8 reales diarios, i 25 hacheros, con un sueldo de 2 i medio a 3 reales diarios.

En el número de carpinteros se nota una pequeña disminucion, comparado con el dado en mi última Memoria; pero esto lo esplica el Gobernador Marítimo, por los que se han retirado a trabajar a los pueblos vecinos.

El número de lanchas que trafican en el rio Maule i en el servicio del puerto, es 42.

CHILOÉ—Los datos obtenidos del Gobernador Marítimo de Chiloé, dan los resultados siguientes :

Buques construidos en 1849—2, i en lo corrido hasta el 17 de mayo del presente año 3—Total 5, sin espresar la clase ni tonelaje.

Embarcaciones menores construidas en el mismo periodo, 19.

Actualmente se construyen en la comprension de la Gobernacion Marítima de Chiloé :

1—Fragata	de—	600—	Toneladas.
1—Bergantin	de—	218—	”
1—B. Goleta	de—	140—	”
1—B. Goleta	de—	128—	”
1—Goleta	de—	130—	”
1— ”	de—	125—	”
1— ”	de—	100—	”
1— ”	de—	70—	”
1—Balandra	de—	46—	”
1— ”	de—	32—	”

10 buques, en todos con 1,589—Toneladas.

El número de nuestros constructores es el de 5, i el de carpinteros de ribera, calafates, etc., etc. 361.

La construccion naval en Chiloé es susceptible de tomar un gran vuelo, vistos los elementos abundantes con que cuenta aquella provincia i los medios i facilidades que le brindan sus numerosos puertos i caletas, entre los que ocupa el primer lugar el puerto de San Francisco, en el Departamento de Castro.

El tráfico interior de aquella Gobernacion se hace en 6 goletas, 12 balandras, 541 lanchas, 9 piraguas, 391 botes, 10 chalupas, 336 bongos.

CONCEPCION—De esta Gobernacion no se han recibido los datos pedidos por la Comandancia Jeneral de Marina, respecto de construcciones i reparaciones en los puertos de su jurisdiccion.

Abierto en virtud de autorizacion Suprema el puerto de Carampangue, en el territorio de Arauco, a la navegacion i el comercio del puerto de Talcahuano, el Gobernador Marítimo de Concepcion ha pasado, en cumplimiento de lo que dispone la Ordenanza para ese tráfico, promulgada en 24 de agosto de 1848, copia de la matrícula de embarcaciones que en él se emplean.

Segun ese documento, resultan ocupadas hasta fin de 1849 en el comercio entre Talcahuano i Carampangue, cinco goletas, que suman 85 toneladas, construidas, dos en Carampangue, una en Chiloé, una en Arauco i otra en Rumena.

De VALDIVIA, ningun dato se ha obtenido respecto de construcciones. Sin embargo, se sabe que tanto en la bahía como en los diferentes rios que desaguan en ella, se encuentran localidades mui adecuadas para el establecimiento de astilleros, principalmente en la vecindad de la ciudad de Valdivia, en donde se han construido i reconstruido buques de 400 toneladas que han salido al mar sin inconveniente.

BOSQUES.

En el ramo de bosques nada se ha hecho en el año, i continúa su explotacion con la misma indiscrecion e imprevision que tuve ocasion de mencionar i deplorar en mi última Memoria. Este estado de cosas no debe continuar como hasta aquí, so pena de comprometer los mui sérios intereses nacionales que los bosques representan; i a la lejislatura toca consagrar alguna parte de su atencion a esta importante materia, concordando las leyes españolas que determinan la manera de explotar, conservar i mejorar los bosques, con la fisonomía de nuestro suelo i nuestra organizacion política i administrativa.

Al cerrar esta Memoria, creo deber recomendar al Congreso la pronta resolución de los varios asuntos relacionados con la Marina, que desde algun tiempo están pendientes en una u otra de las dos Cámaras Lejislativas.

Entre ellos ocupan un lugar preferente :

La lei que destruyendo todo derecho diferencial de importacion en favor de la bandera nacional, las iguala a todas.

La autorizacion para dictar las Ordenanzas para el Réjimen i buen Gobierno del Departamento Marítimo.

La nueva lei de navegacion, que si no es perfecta, pondrá la base a un órden mejor en nuestra Marina Mercante.

La lei de pasajeros que será en breve presentada.

Como se vé, la Marina nada pide, nada exige. Convencida de que su prosperidad, su movimiento, su vida, dependen de la prosperidad jeneral del pais i de la armonia de los intereses de este con los suyos propios, ningun sacrificio impone para obtener una proteccion ficticia que, dañando al pais, la dañaria a ella : pide lo que está en el interes de Chile concederle, su parte en el libre cambio i comercio nacional, dando todas las garantias deseables a este respecto. Léjos de pedir concesiones i privilejios, ella se desnuda del único que le quedaba, i solo reclama que se le deje CRECER i PROSPERAR en la proporcion que es de esperar CREZCA i PROSPERE NUESTRA AMADA PATRIA ayudada por el patriotismo, i guiada por los consejos de los Elejidos del Pueblo.

Santiago, junio 15 de 1850.

Pedro Nolasco Vidal.

DOCUMENTOS.

N.º I.

GOBIERNO DE MAGALLANES,

Punta-Arena, febrero 19 de 1850.

Núm. 23.— Con el objeto de aprovechar el corto buen tiempo que me queda, ántes que lleguen las nieves i hielos, tenia la lancha empleada en la conduccion de víveres para doscientos cincuenta individuos de racion que tengo en este punto i la mandé salir el 14 del presente para la Colonia con un dia nublado pero sin viento. Como a la hora de haber salido se levantó una fuerte brisa del Oeste. El mismo dia 14 me dice el Gobernador sustituto que se ha visto una embarcacion mui a la costa del fuego i que presume sea la lancha, i que le mande carpintero con herramientas, estopa, i jenté para alistar el bote i mandarlo en la primera bonanza en proteccion de la lancha: el 15 recibo este parte i se lo mando todo por tierra. Estando en estos apuros, lamentando la pérdida de la lancha, con doce hombres, como las dos anteriores de que he dado cuenta, parece que la providencia me mandó el auxilio de un vapor. El 17 fondea el vapor Norte-Americano *Istmus*, Capitan Wood: mando a la playa un oficial, como acostumbro,

a ofrecerle lo que la Colonia le pueda proporcionar. El Capitan de dicho buque se me presenta i me dice que solo leña i agua necesita, le contesto que todo se le pondrá al siguiente dia lo mas temprano posible, i acto continuo le indico el estado en que me hallo con la pérdida de la lancha ; i con la mas bella disposicion se presta a salir en el acto en busca de ella : en el momento hago embarcar al capitan Perales para que poco mas o ménos lo guie por donde debe buscarse la espresada, i con órden de tratar con el capitan del buque (sin reparar en dinero) la conduccion de doscientos bultos que necesitaba para los meses de abril i mayo. El mismo 17 recibo parte de mi sustituto, fecha 16, en que me dice ha llegado la lancha sana i salva i la jente sin novedad : este parte me llega en circunstancias que los dos capitanes van en direccion al buque, les hago señas i llamo con la corneta ; el Capitan Perales comprende el objeto de mi llamada i dá cumplimiento a la órden que lleva de contratar la conduccion de los doscientos bultos, i halla en el Capitan del vapor el modelo de la jenerosidad, porque vá a la Colonia a traerlos sin ningun interes. Como a la hora sale el mismo Capitan Perales llevando comunicaciones para el Gobernador sustituto para que haga embarcar los artículos que necesitaba con preferencia, i ayer a las dos de la tarde ha fondeado en este punto con ciento sesenta i nueve bultos que se pudieron embarcar.

Los servicios prestados a la Colonia por el Capitan Wood no tienen nada de comun, i por lo tanto los considero de tan grande magnitud que solo el que se halla en una difícil posicion como el infrascripto puede valorar su importancia, por lo que me tomo la satisfaccion de recomendar a US. el gran servicio que el Capitan Wood ha prestado a la Colonia, en circunstancias tan apuradas, para conducir tanto número de víveres en tiempo tan cercano a la llegada de las nieves i hielos, en un pais tan batido por los fuertes vientos del Oeste que son mui jenerales i muchas veces tienen en grandes apuros a las embarcaciones menores que van i vienen de la Colonia, en las que ya se han perdido algunos hombres, como los tres tenientes i ocho individuos que perecieron en octubre de 1848. En diciembre del año próximo anterior la fragata *Jeneral Freire* mandaba a tierra las dos lanchas de la Colonia i se las arrebató un fuerte Oeste con otros once hombres de los que se perdió uno i una lancha, i un bote que se mandaba en auxilio de ellas estuvo al perderse.

Aquí se tienen noticias de desgracias que sufren algunos buques por los indios ; se ven otros a nuestra presencia ; pero sin buque como remediar nada, cuando nosotros mismos no nos podemos amparar. Estos males tan frecuentes me impelen a hacerlo presente a US. para que si lo tiene a bien se sirva dictar la providencia que crea oportuna.

Dios guarde a US.

J. de los Santos Mardones.

Al señor Ministro de Guerra i Marina.

MINISTERIO DE MARINA,

Santiago, noviembre 12 de 1849.

Pensando el Gobierno que la guarnicion de esa colonia se componga de una compañía fija de soldados casados que, formando la base de la poblacion, puedan ser propietarios de los terrenos que se les señalen, para que se establezcan con sus familias, auxiliados por el Estado, se necesita para ello que U.S. remita al Ministerio de mi cargo, al regreso de la fragata *Jeneral Freire*, que conduce los víveres i todos los artículos i semillas que ha pedido U. S., los conocimientos que a continuacion se espresan.

Una lista nominal i clasificada de los individuos casados de la guarnicion actual que deseen quedarse en la Colonia, con espresion de los hijos que cada uno tenga.

Un plano de la superficie que ocupa la Colonia en Punta-Arena, si fuese posible con la avaluacion aproximada de su estension.

Otro plano que comprenda la nueva poblacion, fuerte i puerto de ella. En la misma fragata va un Oficial de Marina encargado de desempeñar estos trabajos, para los cuales facilitará U. S. i cualquiera otra persona intelijente que resida allí, todos los datos que necesite a fin de que pueda espedirse en la formacion de los mencionados planos con la exactitud que desea.

Mandaré igualmente :

Una razon de las cosechas que se hayan hecho en el año i lo que hubieren producido.

Un estado de los animales existentes segun sus diversas clases i edades.

Una razon de la distribucion que se hubiere hecho de los víveres que llevó la fragata *Fortuna* i la existencia que quede, contando con los que ahora se conducen i espresando tambien hasta qué tiempo podrán todos durar.

Otra de las herramientas i toda clase de artículos i útiles que haya en la Colonia, con inclusion de los navales i pertrechos que existan; contando con los que se remiten por el mismo buque.

Mandaré tambien muestras de carbon de las distintas minas que se encuentran en sus inmediaciones, numeradas i en cantidad suficiente para hacer ensayos, espresando el ancho de las vetas de cada una de ellas.

Observará ademas el Gobernador las prevenciones siguientes :

No deben matarse los animales sino en casos extremos i cuando solo lo exija la necesidad absoluta, a fin de conservar el ganado i fomentar su propagacion.

Se dará un recibo de los víveres, semillas i demas artículos que se remiten, por el cual conste ser los mismos que contiene la factura que envíe la Comisaría de Valparaiso, o bien que faltan o que son de mala calidad tales i cuales especies. Este recibo lo conducirá a su regreso el oficial de Marina que va en la mencionada fragata, para entregarlo al Comandante Jeneral del Departamento; a fin de que este Jefe los pase al Gobierno para su conocimiento.

Empleará una parte de los destinados en la explotacion de las minas i el resto en los trabajos del Hospital, casa del Gobernador, Capilla, lugar de detencion o arresto, galpones para los destinados i el edificio para la Escuela.

Terminado el edificio de la escuela, se establecerá esta a cargo del capellan de la Colonia: el método para su enseñanza será el que se observa al efecto; a su tiempo se mandará el competente número de ejemplares del mencionado método i de algunos otros libros anexos a la misma enseñanza.

Como el objeto principal de las condenas de reos a la Colonia, tiende a que los destinados sean útiles al progreso de ella, se les tendrá constantemente ocupados en la explotacion de las minas, alternándolos en estos trabajos, labranza de la tierra i otros de utilidad inmediata, como la pesca, acopio de leña para auxiliar a los buques que toquen en el Estrecho; en trabajos de carpintería, de ribera i en todo aquello que pueda resultar en beneficio de la Colonia.

A los destinados que quisieren hacerse pobladores, despues de concluido el término de sus condenas, no se les obligará a esa clase de trabajos i se les repartirán tierras con la precisa condicion de edificar, cultivar i de formar una milicia urbana auxiliándolos el Estado en lo que hayan menester.

A mas de las siembras particulares, la Gobernacion hará sembrar tambien por su parte para proveer de ese modo a la subsistencia de la Colonia, empleando a los destinados en este trabajo.

Concluidas las obras principales, se construirá grandes establos para que inverne el ganado.

Las faltas que cometiesen los destinados, se castigarán con aquellas penas correccionales que la prudencia i buen juicio del Gobernador le sujieran, segun la mas o ménos gravedad de ellas: a éstos i a los que se fugasen a los indios, les hará poner prisiones que, consultando su seguridad, no puedan impedirles la concurrencia a los trabajos en que todos deben ocuparse.

En los casos en que los destinados o cualesquiera otras personas cometiesen crímenes por los cuales merezcan la pena de muerte, o que por las circunstancias del hecho no convenga en manera alguna su permanencia en el establecimiento, por ser sumamente perjudicial a la tranquilidad i buen orden que deben sostenerse a toda costa, se les formará la correspondiente causa hasta ponerla en estado de sentencia, i con ella se remitirá el reo, o reos, en primera ocasion al juzgado del crimen de la Provincia de Chiloé, si fuese de los destinados o colonos, i al Comandante de Armas de la misma Provincia, si perteneciesen a la guarnicion.

Con los indíjenas debe comportarse con prudencia i moderacion, evitando con especial estudio todas las ocurrencias que motiven disgustos i conflictos.

Siempre estará a la defensiva, debiendo establecer algun puesto avanzado hácia el interior, tanto para sostener a la poblacion, en caso de ataque, como para evitar en lo posible que las incursiones de aquellos destruyan las siembras o roben los ganados.

Dios guarde a U. S.

Pedro Molasco Vidal.

Al Gobernador de la Colonia de Magallanes.



GOBIERNO DE MAGALLANES.

Punta-Arena, diciembre 6 de 1849.

N.º 162.—Cumpliendo con la órden de US. de 8 de febrero último, paso a dar una noticia del estado actual de la Colonia.

La Colonia desde el 6 de abril de 1847, en que el infrascrito tomó el mando de ella, posee una estension de terreno, hácia el norte, de mas de veinte leguas, de fácil cultivo, cómodos pastoreos con abundantes pastos, buenas aguadas de rios permanentes, claras i de inmejorable gusto, abundantes maderas de combustible i labranza, espeditas vias de comunicacion desde la Colonia hasta Cabo-Negro, por ahora de fácil tránsito, no exijiendo mucho tiempo ni elementos para hacerlas carriles.

En la misma Colonia se han aumentado trece habitaciones, de toda clase, se han establecido tres vaquerias con sus respectivos ranchos, i uno de leña dura con el objeto de confinar allí a la mujer de malas costumbres e incorrejible.

Dos poblaciones se han creado desde aquella fecha; una en este destacamento, la otra, intermedia entre este punto i la Colonia, está situada en la bahia de Aguafresca i se compone de seis casas de tabla i seis de paja; dos de estas, que son grandes, están destinadas para alojamiento de las partidas i embarcaciones menores que van i vienen de la Colonia; las seis primeras para habitacion de los pobladores i las demas para otros menesteres.

La poblacion de este punto consta en la actualidad de un almacén de doce varas de largo i seis de ancho, con su tabladillo para precaver de la humedad los bultos, sus paredes de madrina tupida, cubierto su exterior con tabla del lugar: un cuartel de catorce varas de largo i siete de ancho con tabladillo para la cama del soldado; una hermosa casa para el mandatario, de diez i seis varas de largo i once i media de ancho, de tres cuerpos: otra del Capellan, tambien de tres cuerpos con la mayor parte de la madera i clavazon costeadas de su peculio; cuatro de seis varas que tienen varios destinos; dos en esqueleto, es decir, enmaderadas con la tablazon en punto de poner; i veinte i tres ranchos de paja, de estos, dos grandes, sirviendo el uno para la asierra i el otro para los confinados solteros.

Estos treinta i un edificios están ocupados por ciento treinta i nueve individuos, que viven en ellos con bastante holgura.

A mas de los edificios de que se ha hecho relacion, se está concluyendo la estacada que guarda

el frente del destacamento, que debe constar de ciento setenta varas de largo, mas que ménos, con una batería en el centro de cincuenta i tres varas de frente i una de espesor o esplanada, entablada con tablon de dos pulgadas, para el fácil juego de la artillería, i otra a las cincuenta i seis varas sobre el flanco derecho del Oriente: una vega que corre entre ésta i el mar se cerrará con foso.

Todo esto i los corrales de estacada para el ganado vacuno, está en parte de la meseta que se ha elegido para establecer la Colonia, la que se ha desmontado i limpiado lo posible en una estension de doscientas veinte i cinco varas de largo de Este a Oeste, i ciento treinta i cinco de ancho de Norte a Sur.

Del mismo modo se ha desmontado todo el bajo del rio, para dar al destacamento i sus baterías la vista libre hacia la Pampa que tiene al frente a la parte del Norte, i para que los buques que vienen en esa direccion vean la poblacion desde larga distancia.

La labranza de tablas, tablones, madrinas i vigas, sigue con la constancia posible, respecto a los pocos trabajadores que tengo en el dia, pues solo hai diez útiles entre todos los confinados: el acarreo de madera para esta clase de trabajo, se hace en cinco carretas con cinco yuntas de bueyes amanzados últimamente.

AGRICULTURA.

En abril último se sembraron diez arrobas de trigo en este lugar, i una fanega en la bahia en Agua-fresca: uno i otro se hallan mui fértiles, i de su resultado en la cosecha daré a US. oportuno aviso. En setiembre se sembraron diez fanegas de papas. El Capellan ha hecho otras siembras o plantio que por su estado actual promete un buen resultado, particularmente el repollo, rabanos, ajo, cebollin, berros, mostaza i almacigos de lechugas i cebollas.

GANADO.

De esta especie el vacuno progresa admirablemente en este punto. El año 47 se me entregaron setenta i cinco cabezas de todas edades, macho i hembra: desde aquella fecha se han consumido cuarenta i siete en casos mui urgentes i precisos, i hoi existen, en el mejor estado posible, ciento tres animales, sin mas razon a mi ver que la de no haber movido el ganado de este punto el año pasado ni el presente: el año 47, que invernuó en la Colonia solo parieron nueve vacas.

El animal cabalgar tambien progresa de un modo considerable en Punta-Arena: su reproduccion es rápida.

El ganado lanar sufrió el año 47 una gran mortandad: los pocos restos que quedaron los he trasladado a este punto donde se conservan bien i prometen multiplicarse.

El marrano es una especie que necesita mantenerse de almacenes en la temporada de las nie-

ves ; en este tiempo enflaquece demasiado i algunos mueren : por este motivo no me he empeñado en su propagacion, i he dado sesenta a varios individuos, particularmente a mujeres de confinados, que con lo que les sobra de sus raciones los crían i cuidan con prolijidad, teniendo de este modo cómo tomar un dia que otro carne fresca : cuando ha habido necesidad se han muerto algunos ; su número, en la actualidad, entre los particulares es mui crecido ; la Colonia solo conserva catorce.

La gallina no ha sido posible aumentarla porque luego que llega a la Colonia empieza a morir ; el Hospital por otra parte hace de ella gran consumo. Sin embargo, Punta-Arena parece a propósito para esta crianza ; las que tengo en el dia alcanzarán a noventa o ciento dentro de dos meses.

HOSPITAL

Se ha mejorado el local destinado a este fin : con mas recursos se ha puesto el establecimiento en un buen pié de asistencia: al enfermo no falta nada ; tiene buenos colchones, sábanas, almohadas, frazadas, capotes, gorros, i mejor habitacion que la que puede proporcionarse en otra parte.

Este año ha habido mas enfermos i muertos que en los anteriores.

La Colonia se compone hasta el dia de soldados i confinados ; unos i otros i las familias de ambos viven en el mismo estado que ántes; el método, las ocupaciones i réjimen que se observa con los destinados es el mismo, con la diferencia de que los trabajos varían segun lo demandan las necesidades de la misma Colonia.

Dios guarde a US.

J. de los Santos Mardones.

Al señor Ministro de Estado en los Departamentos de Guerra i Marina.

GOBIERNO DE MAGALLANES.

Punta-Arena diciembre 24 de 1849.

Núm. 183.—No envío la lista de los individuos casados de la guarnicion, que, auxiliados por el Gobierno, quieran quedarse poblando la Colonia, porque nadie ha admitido la propuesta, ni aun los destinados despues de cumplidas sus condenas.

El año pasado se sembraron ocho sacos de papas en el mismo terreno en que habian sembrado mis anteriores, i se cosecharon seis, consecuencia de lo malo del terreno: en unos ojos de tierra que se encontraron en la montaña se sembraron cuatro sacos i se cosecharon cuarenta i nueve.

El estado núm. 3 instruirá a U. S. del número de animales de toda especie que tiene la Colonia i sus edades.

La muestra de carbon de piedra va en veinte sacos numerados; la veta que corresponde al núm. 3 tiene dos varas de ancho, las otras solo vara i media.

La explotacion de estas minas requiere la direccion de una persona intelijente; aquí no hai quien pueda trabajarlas con próvecho: el terreno es suelto i parece que habrá necesidad de enmaderar las labores.

Con relacion a la Escuela se servirá U. S. decirme si me he de valer de la fuerza para hacer que los padres hagan concurrir a sus hijos a este establecimiento: el año pasado se hizo una casa con aquel destino, se nombraron preceptores i hasta ahora no ha sido posible conseguir una mediana asistencia.

Los confinados están en constante trabajo, i no podria ser de otro modo si se atiende a las obras que se han llevado a cabo i a la escasez de recursos.

Dios guarde a U. S.

D. de los Santos Mardones.

Al señor Ministro de Estado en los Departamentos de Guerra i Marina.

N.º 1.

COLONIA DE MAGALLANES.

Movimiento de la poblacion en 1849.

MESES.	NACIDOS.	CASADOS.	MUERTOS.
Enero.....			
Febrero.....			
Marzo.....	2	1	1
Abril.....	1		
Mayo.....		2	1
Junio.....	3	2	1
Julio.....	1		2
Agosto.....			3
Setiembre.....	2		3
Octubre.....	1		1
Noviembre.....	5		1
Diciembre.....			
TOTALES....	15	5	13

Punta-Arena, diciembre 6 de 1849.

D. de los Santos Macdones.



N.º 2.

COLONIA DE MAGALLANES.

Estado de la Poblacion de la expresada, con manifestacion de la edad de los niños de las familias de los casados que los tienen.

DISTRIBUCION de hombres puramente destinados en Punta Arenas.	
Mayordomo.....	1
Aserradores.....	10
Vaqueros.....	4
Carreteros.....	4
Carbonero.....	1
Enfermos.....	3
Sirvientes.....	3
Cocineros.....	2
Cuartelero.....	1
Aguador.....	1
Leñatero.....	1
En la carpintería.....	2
Enfermero.....	1
Chancho.....	1
Cabrero.....	1
Hacheros diarios.....	15
Pobladores de Aguafresca.....	4
TOTAL.....	55

CUERPOS.	Mujeres casadas.					TOTAL.
	Hombres.	Niños de 10 para arriba.	Niños de 3 hasta 10 años.	Niños de pecho hasta 3 años.		
Plana Mayor.....	7	2	1	1	12	
Artillería.....	45	13	16	17	121	
Cívicos.....	18	3	4	2	32	
Artesanos.....	3	2	2	1	11	
Destinados.....	121	15	7	10	202	
TOTALES.....	194	35	30	31	378	

DISTRIBUCION de destinados en la Colonia.	
Mayordomo.....	1
Vaqueros.....	2
Carboneros.....	5
Enfermos en el hospital.....	28
Enfermero.....	1
Herreros.....	3
Asistentes.....	2
Ranchero.....	1
Cuartelero.....	1
Aguadores.....	2
En los almacenes.....	2
Leñatero.....	1
Chancho.....	1
Presos.....	2
Para los trabajos.....	14
TOTAL.....	66

NOTA.—Los catorce trabajadores que aparecen en la colonia son ocupados jeneralmente en la reparacion de caminos, corta de leña para buques i otras cosas que se ofrecen, mientras hai habitaciones para traerlos a este punto donde hacen notable falta.

Punta Arena, diciembre 20 de 1849.

J. de los Santos Mardones.

COLONIA DE MAGALLANES.

Estado de las distintas especies de ganados que en la actualidad tiene dicha colonia,

ANIMAL VACUNO.

DISTINCIONES.	ANIMAL VACUNO.					
	De matanza.	De 3 para 4 años.	De 2 para 3 años.	De 1 para 2 años.	De pié.	TOTAL.
Toros.....	2	1	2	5	19	29
Machos castrad. ^s	»	2	2	»	»	4
Vacas.....	25	10	6	16	17	70
TOTALES.....	27	13	10	21	36	103

ANIMAL CABALLAR.

DISTINCIONES.	ANIMAL CABALLAR.					
	De matanza.	De 3 para 4 años.	De 2 para 3 años.	De 1 para 2 id.	De pié.	TOTAL.
Caballos sin cast. ^r	1	»	»	1	3	5
Castrados.....	3	»	»	»	»	3
Yeguas.....	10	»	»	6	7	23
TOTALES.....	14	»	»	7	10	31

ANIMAL CABRUNO.

DISTINCIONES.	ANIMAL CABRUNO.					
	De matanza.	De 3 para 4 años.	De 2 para 3 años.	De 1 para 2 años.	De pié.	TOTAL.
Machos sin cast. ^r	1	»	»	»	4	5
Id. castrados.....	2	»	»	»	»	2
Hembras.....	7	»	»	1	4	12
TOTALES.....	10	»	»	1	8	19

ANIMAL MARRANO.

DISTINCIONES.	ANIMAL MARRANO.					
	De matanza.	De 3 para 4 años.	De 2 para 3 años.	De 1 para 2 años.	De pié.	TOTAL.
Machos sin cast. ^r	»	»	»	1	»	4
Castrados.....	»	»	»	2	»	2
Hembras.....	3	»	»	»	5	8
TOTALES.....	3	»	»	3	8	14

En el ganado vacuno se cuentan nueve bueyes i una vaca que se amansó.

Punta-Arena, diciembre 20 de 1849.

D. de los Santos Mardones.

ANALISIS del Carbon de piedra de Magallanes.

Este carbon pertenece a la clase de las *lignitas lustrosas* (carbon de pez). Calentado en una retorta hasta que se vuelve colorado, se descompone en dos partes, una compuesta de gas hidrójeno carbonado, de alquitran i de ácido pyroligneo, la otra de carbon lustroso mui parecido a la antracita.

La proporcion de estos productos, es la que sigue :

Por 1000 partes de lignita,

Gas, alquitran i ácido reunidos.....	415
Carbono (carbon puro).....	534
Ceniza, compuesta de arcilla i óxido de hierro	51
TOTAL.....	1000

Esta composicion indica para el combustible de Magallanes, calidades iguales a las de las buenas hullas; pues estas producen en jeneral mucha mas ceniza o lo que es lo mismo contienen mas partes incombustibles, las hullas comunes dando de 10 a 15 por 100 de ceniza en lugar de 5 por 100 que dá la lignita de Magallanes. Así este combustible puede servir no solo para calentar las calderas de vapor; mas tambien para la preparacion del gas de alumbrar i la fundicion de los metales de hierro; pues no contienen ningun compuesto de azufre que es el cuerpo mas dañoso en la fundicion del hierro,

Santiago, 5 de marzo de 1850.

A. Pissis.

INFORME I NUEVO EXAMEN I ANALISIS SOBRE EL CARBON MINERAL DE MAGALLANES.

Santiago, junio 9 de 1850.

SEÑOR MINISTRO :

Los infrascritos comisionados por V. S. para el exámen i análisis del carbon fósil traído del Estrecho de Magallanes, han procedido al desempeño de su encargo con toda la prolijidad i celo que la importancia de un asunto tan grave para nuestra marina e industria ha merecido. En la adjunta nota verá V. S. los pormenores de las operaciones mas minuciosas que para tal objeto ha sido indispensable ejecutar, i de ellas resulta :

1.º Que el carbon fósil del Estrecho de Magallanes, aunque algo inferior en calidad al carbon fósil de Concepcion, poco se diferencia de este último i puede tener el mismo uso, ya sea empleado en el estado bruto en hornos de reverbero, hornos de manga o fraguas ordinarias, ya sometido a una carbonizacion previa para convertirlo en cok, ya destilado en cilindros cerrados para la fabricacion del gas de alumbrado.

2.º Que cada tres quintales de este carbon equivalen para el consumo en los hornos, a lo ménos a dos quintales de buena hulla de Inglaterra, i cada seis quintales del mismo carbon a 5 del mejor carbon de Concepcion.

3.º Que para el transporte, el carbon del Estrecho parece llevar alguna ventaja al de Concepcion, siendo aquel mas resistente i ménos sujeto a razgarse i partirse por sí, que el segundo.

4.º Que el carbon del Estrecho no contiene piritas, i esta circunstancia ha de influir en que dicho combustible no esté tan espuesto a combustion espontánea en el transporte como cualquiera otra *lignita* que las tuviere.

5.º Que el carbon del Estrecho es poco homogéneo, i por esta razon convendrá que, para obtener datos mas seguros acerca de la naturaleza de este combustible, el Gobernador de la Colonia de Magallanes se tome la pension de mandarnos muestras de las variedades principales de este carbon, sobre todo de las partes sacadas a una cierta profundidad ; porque es probable que estas sean mas ricas en materias bituminosas, i por lo mismo, de mejor calidad que las que se reojen en la superficie. Deberia tambien encargarse al meucionado Gobernador de mandar al

ministerio una indicacion la mas prolija posible acerca de la situacion, el grueso i el arreglo de las capas de carbon fósil conocidas hasta ahora, i muestras de rocas o criaderos que las acompañan.

Dios guarde a US.

A. Pissis.

Ignacio Domeyco.

CARBON FOSIL DEL ESTRECHO DE MAGALLANES.

El carbon fósil del Estrecho de Magallanes pertenece a aquella clase de combustible que se conoce bajo el nombre de lignita. Es mui parecido al carbon fósil de Talcahuano i Colcura; i hallándose tambien del mismo modo que este último en la misma orilla de la mar, en una situacion análoga a la de las lignitas de la provincia de Concepcion, es mas que probable que el carbon del Estrecho pertenece a una formacion reciente i a una época *terciaria* mui moderna.

Sin embargo, la lignita del Estrecho presenta en su aspecto exterior algunos caractéres diferentes de los que se notan en la de Concepcion. En primer lugar, esta última, tomada de la parte media de las capas es, en jeneral, mas homojénea, compacta, de lustre mas o ménos igual, i por lo comun, se parte en divisiones paralelas, planas, cuya fractura trasversa es enteramente desigual; miéntras que el carbon del Estrecho, a lo ménos las muestras de este carbon sometidas a nuestro exámen, son bastante heterojéneas, presentan en su fractura partes mas puras, lustrosas, i otras mas o ménos toscas, terrosas, sin nuingun lustre. En segundo lugar, el de Concepcion no presenta en su estructura el menor indicio de fibras o de tejido leñoso de los árboles, miéntras que los trozos de lignita del Estrecho, los que hemos examinado, casi todos tienen esta estructura leñosa mui visible: algunos aun tienen la forma de unos troncos de árboles dicotiledones, i las partes exteriores son, por lo comun, mas terrosas, de color pardo, sin lustre. En fin, la lignita de Concepcion parece ser ménos resistente que aquella, se parte con mayor facilidad en fragmentos, aun estando guardada en una coleccion, i por lo mismo no se conserva bien en los almacenes, ni resiste al transporte sin reducirse a fragmentos menudos, miéntras que las muestras de carbon traídas del Estrecho se han conservado hasta ahora en forma i parecen ser mas resistentes.

El carbon fósil del Estrecho no presenta a la simple vista el mas pequeño indicio de pirita i no se esflorice cuando se abandona por mucho tiempo al aire; sus cenizas no hacen efervescencia con los ácidos.

Tres han sido las variedades de carbon, marcadas con los números 1.º, 2.º, 3.º, las que hemos sometido, cada una por separado, a la siguiente serie de esperimentos:

PODER CALORIFICO o determinacion de la cantidad del calor que cada una de las tres muestras puede dar, si se logra su combustion completamente:

Para esto nos hemos valido del método de Berthier, método que consiste en fundir un gramo de carbon que se quiere ensayar con 30 o 40 gramos de litarjirio, i se avalúa por el peso de plomo que de esto resulta, la cantidad de carbon puro a que corresponda.

Hé aquí los resultados de los esperimentos:

Muestra n.º 1.	primer esperimento	1 gr. de carbon ha dado	16 gr. 45 de plomo.
	segundo id.	id.	15 82 id.
		término medio	16 14
Muestra n.º 2.	primer experimento	1 gr. de carbon ha dado	17 gr. 80 de plomo.
	segundo id.	id.	17 70 id.
		término medio	17 75
Muestra n.º 3.	primer esperimento	1 gr. de carbon ha dado	16 gr. 90 de plomo.
	segundo id.	id.	16 80 id.
		término medio	16 85

I como 1 gramo de *carbono*, perfectamente puro, da 34 gramos de plomo, resulta que el carbon fósil del Estrecho equivale en carbon puro:

N.º 1.	a	0,474	en calorico	3712
N.º 2.	a	0,522	"	4082
N.º 3.	a	0,495	"	3875
	término medio	0,497	"	3889

Comparado este resultado con los ensayes del mejor carbon de Colcura i de la mejor hulla de Inglaterra, ensayes que uno de los comisionados ha publicado en su Tratado de Ensayes en 1844, se vé que el carbon del Estrecho es capaz de realizar en carbon, las dos terceras partes de lo que puede realizar la buena hulla de Inglaterra, i las cinco sextas de lo que de la mejor lignita de Concepcion.

DETERMINACION DE LA CANTIDAD DE COK, es decir, de residuo sólido que el carbon del Estrecho deja en la calcinacion sin contacto del aire:

Muestra N.º 1. da	45	por ciento en cok.
N.º 2.	45	id.
N.º 3.	43	id.

El cok de este combustible conserva la forma del carbon crudo, i no presenta el mas pequeño indicio de fusion o de hinchamiento : es bastante sólido, duro, lustroso.

DETERMINACION DE LA CANTIDAD DE CENIZA.

Muestra N.º 1. la parte mas pura da apénas	0,034 de ceniza.
la que es ménos pura	0,074
N.º 2 carbon mui puro dá	0,051
N.º 3. la parte pura	0,054
la parte impura (corteza)	0,230

ANALISIS INMEDIATO.

Calentando este carbon a la temperatura de 100°, pierde :

Muestra 1.º	27	por ciento de su peso.
2.º	20	id.
3.º	21	id.

Sometido el mismo carbon a una destilacion en retortas de vidrio, da primero, una cantidad de agua i luego despues un poco de alquitran, en cantidad menor que la que da el carbon de Concepcion. Se desarrolla al mismo tiempo gran cantidad de gases i queda en la retorta el cok.

Hé aquí los resultados de dos esperimentos efectuados sobre cinco gramos de combustible.

Muestra N.º 2 ha dado en una operacion

sobre 5 gr. cantidad de agua	1 gr. 21	equivale a	24 por ciento.
de alquitran	0,37	id.	7 $\frac{1}{2}$ »
cok	2,17	id.	43 »
gases i pérdida	1,35	id.	27 »

Muestra N.º 3 ha producido

sobre 5 gr. cantidad de agua	1,20	id.	24 »
alquitran	0,64	id.	13 »
cok	2,19	id.	44 »
gaz de alumbre i pérdida	0,97	id.	19 »

El agua que proviene de la destilacion no es ni ácida ni alcalina.

DETERMINACION DE LA CANTIDAD DE GAS COMBUSTIBLE (gas de alumbrado) que se desarrolla en la calcinacion sin contacto del aire.

100 gramos de carbon fosil del Estrecho, núm. 2, calcinados en una retorta de greda, dieron : 22 litros de gas de alumbrado,

Este gas arde con una luz mui hermosa i bastante clara, amarillenta, excéptuando las primeras cantidades que arden con una llama algo azuleja i mas pálida. El mismo gas, haciéndolo pasar por una disolucion de cobre, no la enturbia: lo que prueba que no contiene hidrójeno sulfurado.

Este experimento nos hace ver que cada quintal metrico de carbon puede dar 22 metros cúbicos de gas, lo que se acerca mucho a 23 metros cúbicos, que es la cantidad la que por lo comun dan las hullas ordinarias de Inglaterra.

Santiago i junio 9 de 1850.

Ignacio Domeyco.

A. Pissis.



ESTADO JENERAL DE LOS BUQUES DE LA REPUBLICA.

FRAGATA **CHILE**, 46 CAÑONES

(En Comision de Transporte).

Comandante Interino, Capitan Graduado de Fragata.....	D. Ramon Cabieses.
Teniente 1.º Oficial de Detall.....	» Martin Aguayo.
» 2.º	» Nicolas Saavedra.
» 2.º	» Francisco Hudson.
Cirujano 2.º	» Eujenio Lemaitre.
Contador, Oficial 4.º de la Comisaria.....	» Enrique Garcia.
Guardia Marina examinado.....	» Roberto H. Simpson.
» " "	» Galvarino Rivero.
» " "	» Daniel Cruz.
» " "	» Onofre Costa.
» " " sin exámen.....	» Tomas Lopez.
Tripulacion de Contramaestre a Paje esclusive.....	63 individuos.
Pajes.....	14 " "
Tropa—1 Sarjento, 2 Cabos i 12 soldados.....	15 " "
	92 " "

BERGANTIN **METEORO**, 10 CAÑONES

(En Comision).

Comandante Interino, Capitan de Corbeta.....	D. Manuel Lopez.
Teniente 1.º Oficial de Detall.....	» Juan Williams.
» 2.º	» Baltazar Campillo.
Cirujano 1.º	» José Maria Betelú.
Contador Oficial 6.º de Comisaria.....	» Florencio Blanco.
Guardia Marina examinado.....	» Luis A. Lynch.

Guardia Mariua examinado.....	”	
” ” sin exámen.....	”	Adolfo Blanco.
Tripulacion de Contramaestre a Paje esclusive.....		39 individuos.
Pajes.....	5	”
Tropa.—I Sarjento, 1 Cabo i 6 Soldados.....	8	”
	<hr/>	
	52	”

BERGANTIN GOLETA JANEQUEO, 8 CAÑONES

(En Valparaiso.)

Comandante, Capitan de Corbeta.....	D. José A. Goñi.	
Teniente 1.º Oficial de Detall.....	” Manuel Escala.	
” 2.º	”	
Piloto 1.º.....	” Miguel Walton.	
Cirujano 2.º	” Carlos W. Brink.	
Contador, Oficial 3.º de Comisaria.....	” J. Ramon Buenrostro.	
Tripulacion de Contramaestre a Paje esclusive.....	28 individuos.	
Pajes.....	3 ”	
Tropa.—I Sarjento, 1 Cabo i 7 Soldados.....	9 ”	
	<hr/>	
	40	

VAPOR-AVISO MAULE.

(En arsenales.)

CORBETA **CONSTITUCION**, 18 CAÑONES.

(En construccion en Valparaiso.)

Secretaría de Marina, Valparaiso, junio 1.º de 1850.

Demetrio R. Peña.
Secretario.

V.º B.º

Blanco Encalada.

FRAGATA CHILE

en estado de desarmo í en servicio del Puerto.

1 Un Capitan de Corbeta, Comandante.	1 Un Calafate 2.º
1 Un Teniente 1.º	2 Dos Timoneles.
1 Un Teniente 2.º	2 Dos Capitanes de Altos.
1 Un Capellan.	2 Dos id. de Castillo.
1 Un Cirujano.	1 Un Bodeguero.
4 Cuatro Guardias Marinas sin exámen.	2 Dos Cocineros.
1 Un Condestable 1.º	2 Dos Mayordomos.
1 Un Ayudante de Condestable.	10 Diez Marineros 1.ºs
1 Un Contramaestre 1.º	10 Diez id. 2.ºs
1 Un Guardian 1.º	20 Veinte Grumetes.
1 Un id. 2.º	10 Diez Pajes.
1 Un Carpintero 1.º	1 Un maestro de Víveres.
1 Un maestro de Velas 2.º	1 Un Sangrador.
1 Un Herrero 1.º	

Guarnicion.—1 Sarjento—2 Cabos—12 Soldados.

Comandancia jeneral de Marina, Valparaiso mayo 2 de 1850.

COPIA.

Bergantin Goleta de Guerra JANEQUEO.

Valdivia, enero 12 de 1850.

Conforme a los deseos que espuse a US., i para no permanecer inactivo en este surjidero, he procedido a visitar i reconocer el interior de esta Provincia, en la parte N.O. i N.E., i ahora someto a US. los resultados de este reconocimiento para los fines a que haya lugar.

El miércoles 8 del presente, favoreciéndome la marea, me dirijí a remolque a la embocadura del estero Caucao, en cuyo punto, a pesar de haber un pequeño canal, esperé la plena-mar, a consecuencia del banco de arena que recién se ha formado por el choque de la corriente que ocasiona éste i el rio Arique. La anchura del estero es de 33 a 40 brazas, su menor profundidad es de 13 pies en plena-mar, de modo que pasa un buque del calado de 12 pies a lo sumo, aunque hai en partes $2\frac{1}{2}$ brazas. La direccion es sinuosa i en la mediania hai dos piedras que no sobresalen del agua. Salido del mencionado estero, entré en el rio Cabo-blanco, que es mas ancho i profundo, i anclé en Punucapa a las 9 de la noche.

El dia 9 por la mañana continué el viaje hácia las Tres-bocas, i tomando el rio Pichoy, de moderado fondo para buques de superior calado, i atendiendo a su angostura i la imposibilidad de poder virar la Goleta, anclé en Tralcao, poblacion de indios, donde tiré un cañonazo i permanecí cuatro horas; de regreso, siéndome el viento contrario, me espíe hasta Pichoy: allí pasé la noche atado por espías a los árboles, i continué al siguiente dia por el rio de las Garzas, hasta caer en el de Cruces, el que por su fondo i anchura se asemeja al de Valdivia.

No me fué posible llegar hasta Cruces, en razon de bajar ya la marea i de haber barado frente a Pelchuguin, cuyo insignificante suceso debia omitir; pero me llamó la atencion i continué la esploracion en pequeñas embarcaciones, que dió desfavorables resultados, pues aunque pudiese pasar en la marea, si esta bajaba al enfrentar el Mono, me esponia quizá a barar en un bajo de piedra menuda.

Con el objeto de evadir el bajo de Cancagua, piedra porosa llamada así por los naturales, emprendí mi regreso por el mismo estero Garzas i permanecí sobre un anclote hasta que el agua dio la profundidad necesaria para pasar por el bajo de fango formado en la embocadura Sur de dicho estero, i del que una vez claro, me forzó la marea i viento contrario a fondear hasta las dos de la mañana del siguiente dia, cuando continué ácia esta ciudad.

Los varios canales o ríos son tan tortuosos en su dirección, que tuve que gobernar con rumbos muy distintos, ya al N. N. O., ya al E. S. E., así es que a pesar de haber navegado bastante, la mayor distancia a que he alcanzado, no pasa de veinte millas de este ancladero.

Mediante la cooperación de U. S. i la del digno i oficioso Capitan de Puerto D. Rafael Azenjo, a quien creo de mi deber recomendar a U. S. por su celo i conocimiento del lugar, tuve el gusto de ver este Archipiélago de innumerables islas de todos tamaños, cubiertas de inmensos bosques, diversificadas con siembras i praderas despejadas.

Visité a los indios de Tralcao, a quienes encontré muy atemorizados por la visita del buque, pues nunca habian visto uno de guerra, i sobre todo, río arriba. El temor les obligó a pasar dos noches fuera de sus habitaciones, creyendo que se les iba a despojar de sus bienes, hasta que al fin recurrió al Juez del lugar para que les hiciera conocer lo contrario, i que mi único objeto era visitar el interior de la Provincia.

Creo justo hacer presente a U. S. los inconvenientes que tuvo que superar esta dotacion, a causa de no poder hacer uso el buque de sus velas, por falta de viento, teniendo que remolcar i espiar día i noche para evitar el bararme.


Con el laudable objeto de que desaparezcan los bancos que hai en el tránsito desde esta ciudad hasta el puerto del Corral, he dispuesto se ocupe mi tripulacion en despejar el río de los muchos árboles que forman dichos bancos, i evitar de este modo el peligro i entorpecimiento a que están espuestas las embarcaciones que lo navegan.

- Dios guarde a U. S.

Buenaventura Martínez.

Capitan Graduado de Fragata, Comandante.

Señor Coronel, Comandante de la Division de Operaciones.



Reconocimiento de la Corbeta CONSTITUCION.

MEMORIAL DEL CONSTRUCTOR.
ASTILLERO DUPRAT,

Valparaiso, diciembre 21 de 1849.

SR. ALMIRANTE.

Estando la Corbeta que construyo para la República, bajo los auspicios de US., en estado de ser visitada i examinada por una comision de facultativos que pueda emitir una opinion, tanto sobre los materiales que he empleado, cuanto sobre su colocacion i su fuerza, ruego a US. se sirva nombrar las personas que deben componer esa comision, i el dia i la hora en que deben reunirse en este Astillero.

Como yo querria principiar a forrar el buque el lunes, agradeceria que US. señalase el sábado para la visita i exámen de la comision.

Soi de US. con el mayor respeto, atento i obsecuente servidor

D. Duprat.
Constructor.

DECRETO.

Valparaiso, Diciembre 21 de 1849.

Nómbrense para componer la comision que se espresa, al Comandante de Arsenales, al Constructor Naval del Estado i al Constructor Particular D. Martin Stevenson, i los oficiales constructores de las marinas estranjeras que enviaren los jefes de ellas. Dicha comision se reunirá en el astillero Duprat, mañana sábado a las seis de la tarde, i emitirán su opinion acerca de la obra por escrito en seguida del presente decreto.

Blanco Encalada.

Valparaiso, diciembre 21 de 1849.

NOTA.—En cumplimiento del decreto que antecede, se espidieron las órdenes e invitaciones correspondientes, resultando no poder asistir el Comandante de Arsenales, por estar enfermo, i el Constructor particular D. Martin Stevenson, por estar ausente del pueblo.

Se ofició al Sr. Almirante Frances, único Jefe de Marina Estranjera en el Puerto, pidiéndole la concurrencia al reconocimiento de los oficiales de construccion bajo sus órdenes.

Demetrio R. Peña.
Secretario de Marina.

Contestacion del Sr. Almirante Francés.

ESTACION NAVAL DE LA REPÚBLICA FRANCESA EN EL PACÍFICO.

Fragata Almirante de la República Francesa **La Poursuivante**,
en Valparaiso, a 22 de Diciembre de 1849.

SR. ALMIRANTE.

Tendré mucho gusto en concurrir yo mismo al Astillero de M. Duprat, para examinar la Corbeta que ese Constructor construye para la Marina de Chile. Iré esta tarde a las seis, acompañado del Comandante de la Fragata *Poursuivante* i el del Bergantin *Entreprenant*.

Aceptad, Sr. Almirante, la nueva seguridad de mi alta consideracion.

El Contra-Almirante, Comandante en Jefe de la Estacion Naval de la República Francesa en el Pacífico.

Legoarant de Tromelin.

Al Sr. Almirante D. Manuel Blanco Encalada, Comandante Jeneral de Marina é Intendente de Valparaiso, etc.

ÁCTA DEL RECONOCIMIENTO LEVANTADA POR EL JEFE FRANCES.

OFICIO DE REMISION.

MARINA DE LA REPÚBLICA FRANCESA.

Fragata Almirante de la República Francesa **La Poursuivante**,
en Valparaiso, el 28 de Diciembre de 1849.

Sr. ALMIRANTE.

Tengo el honor de enviar a US. adjunta el acta de visita i reconocimiento de la Corbeta que construye M. Duprat, i cuya visita hemos efectuado el 22 del presente mes.

Aceptad, Sr. Almirante, la nueva expresion de mis sentimientos de alta consideracion.

El Contra-Almirante Comandante en Jefe.

Leggarant de Tromelin.

Al Sr. Almirante D. Manuel Blanco Encalada, Comandante Jeneral de Marina e Intendente de Valparaiso, etc.

ACTA DE VISITA I RECONOCIMIENTO DE UN BUQUE EN CONSTRUCCION.

ESTACION DE LA OCEANIA I DEL PACÍFICO.

Los que suscriben, invitados por el Sr. Comandante Jeneral de Marina, Intendente de la Provincia de Valparaiso, a comunicarle su opinion sobre el mérito de una Corbeta cuya construccion se ha confiado al Sr. Duprat, por cuenta del Gobierno Chileno, se trasladaron al lugar de la construccion acompañados de los maestros carpinteros de la *Poursuivante* i del *Entrepreneur*.

Despues de haber examinado con el mayor cuidado dicha Corbeta, i de haber llamado en su auxilio la esperiencia de los maestros carpinteros, han reconocido :

Que las formas de esta Corbeta, la posicion de su Bao-Maestro, su línea de agua están conformes a los principios de la arquitectura naval.

Que la madera empleada en su construccion es de buena calidad, las piezas principales tales como la roa, la quilla, codaste, carlinga, i sus respectivas ligazones han llamado principalmente su atencion por la ausencia total de defecto o falla alguna i por su perfecto ajustamiento.

El espesor de sus cuadernas sobrepasa al que dan en nuestros puertos a los buques del mismo rango i dimensiones i asegura a esta Corbeta un exceso de solidez.

Si el Sr. Duprat dispensa a lo que resta de su construccion, el mismo cuidado, la misma conciencia, que ha dispensado a lo que hai hecho hasta hoi, habrá construido una Corbeta que no dejará que desear, que será capaz de desempeñar toda clase de servicio i que asegurará su reputacion.

El Comandante de la *Poursuivante*

Dan,

El Comandante del *Entreprenant*.

Pouget.

El Contra-Almirante Comandante en Jefe.

Legoarant de Cromelin.

Traduccion fiel.

Demetrio R. Peña.

Secretario de Marina.

INFORME DEL CONSTRUCTOR NAVAL.

SR. VICE-ALMIRANTE I COMANDANTE JENERAL DE MARINA,

Valparaiso, enero 12 de 1850.

En cumplimiento con la órden de US. he pasado a examinar el casco en esqueleto del buque que el Sr. D. Juan Duprat está construyendo por contrato con el Gobierno i destinado para el servicio de la Marina del Estado, i digo: que he examinado con prolijidad, quilla, roa i codaste con todas las ligazones, planes i cuadernas que contiene dicho buque en esqueleto, i los encuentro todos de la mejor madera del pais denominada Pellin, las dimensiones son correspondientes a lo contratado por el Sr. Duprat i aprobado por el Gobierno.

Su modelo i configuracion de galigos creo satisfactorias, con respecto del modo adoptado para encuadernar la parte de popa, donde por la finura del fondo no admite los planes empernados en la quilla, no está conforme a lo que se practica en los paises del Norte; solo en le Sud de Francia, algunas partes de Italia, i en las islas Griegas he visto usar el método observado por el Sr. Duprat; pero en las agregaciones de macisos sobre los picos i asegurado con curvas de codo que recomendé al señor constructor empernada contra el codaste i pernos pasantes remachados bajo la quilla, creo que queda suficiente seguro por esta parte, por lo demas no tengo otra cosa que observar, solo recomiendo, por la larga práctica que tengo de las maderas del pais, para evitar costuras grandes, que en el entable de los costados desde la línea de agua para arriba, no deben poner tablas que pasen de seis pulgadas de ancho, así se evita la imperfeccion causada por

no mucho que se encojen todas las maderas del pais, de continuo se observa que los buques
construidos en el pais son calafateados, mas veces en el año que buques construidos en otras
partes.

Es cuanto tengo que informar a U.S. relativo a lo que me ordenó.

Dios guarde a US.

N. O. Lauzon.
Constructor Naval.

Señor Vice Almirante i Comandante Jeneral de Marina.

N.º XI.

NUEVA LEI DE NAVEGACION

DE LA GRAN BRETAÑA.

TRADUCCION.

Legacion Britanica:

Santiago, febrero 22 de 1850.

SEÑOR:

Mr. Rouse, en otro tiempo Cónsul Jeneral interino de su Majestad Británica, tuvo el honor de dirigir al predecesor de V. E. una nota de fecha 7 de mayo de 1849, en que comunicaba al Gobierno chileno una esposicion que habia sido preparada por órden del Gobierno de Su Majestad, demostrando la naturaleza de las modificaciones en las leyes de navegacion de la Gran Bretaña que debian ser sometidas al Parlamento.

Con referencia a esa nota se me ha ordenado trasmita al Gobierno chileno copia de una acta aprobada en la última sesion del Parlamento, en la cual se ha adoptado la sustancia de las enmiendas a que se hace referencia en esa esposicion.

He sido encargado por el Gobierno de Su Majestad, de llamar la particular atencion del Gobierno de Chile, al pié liberal en que, en virtud de las disposiciones de dicha acta, será colocado el comercio extranjero en los dominios británicos.

Aprovecho esta oportunidad para renovar a V. E. las seguridades de mi alta consideración.

J. H. Sullivan.

A Su Excelencia D. José Joaquín Pérez, Ministro de Negocios Extranjeros de la República de Chile, etc., etc.

ANNO DUODECIMO ET DECIMO TERTIO

VICTORIÆ REGINÆ.

CAPITULO 29.

Acta correctoria de las leyes vijentes para el fomento de la marina i navegacion británicas.
(26 de junio 1841.)

Por cuanto conviene reformar las leyes que actualmente rijen para el fomento de la marina navegacion británicas; decrétese por la Excelentísima Majestad de la Reina, por i con el

dictámen i consentimiento de los Lores espirituales i temporales i de los Comunes, en este presente parlamento reunidos, i por la autoridad de los mismos : Que desde el día 1.º de enero de 1850 quedarán revocadas las siguientes actas i partes de actas (es a saber) cierta acta emitida en la sesion de Parlamento que se tuvo en los años ocho i nueve del reinado de Su presente Majestad, intitulada *Acta para el fomento de la marina i navegacion británicas*; i toda aquella parte de otra cierta acta pasada en la dicha sesion del Parlamento, intitulada *Acta para la matrícula de buques británicos*, que limita los privilejios de buques matriculados en Malta, Jibraltar i Heligoland; i toda aquella parte de la misma que previene no se matricule embarcacion o buque alguno que no haya sido enteramente construido en alguna parte de los dominios británicos, i todo lo que se refiere a la inhabilitacion de buques reparados en pais extranjero, i todo lo que prohíbe que buques británicos, apresados por extranjeros o vendidos a extranjeros puedan otra vez matricularse como británicos en caso de volver a ser otra vez propiedad de súbditos británicos; i toda aquella parte de otra cierta acta emitida en la misma sesion de parlamento, intitulada *Acta para arreglar el comercio de las posesiones británicas últramarinas*, que previene que por ninguna de las posesiones británicas en América se importen o esporten mercancías por mar con otra procedencia o destino que el Reino Unido o alguna otra de dichas posesiones, excepto con procedencia de los varios puertos denominados puertos libres o con destino a ellos; i toda aquella parte de la misma acta que limita los privilejios concedidos a buques extranjeros por la lei de navegacion en cuanto a importaciones en las posesiones británicas de Asia, Africa i América, i toda aquella parte de la misma, que previene que en ninguna de las aguas interiores o lagos de América se reconozca como buque o bote británico, buque o bote alguno, excepto los que hayan sido construidos en alguna parte de los dominios británicos, i no hayan recibido en puerto alguno extranjero mayores reparaciones que las que en dicha acta se mencionan; i toda aquella parte de otra cierta acta emitida en dicha sesion de Parlamento, intitulada *Acta para el arreglo jeneral de las aduanas*, que prohíbe la importacion de aceite de ballena, unto de ballena, aceite de espermaceti, sesos, pieles, huesos i aletas, pertenecientes a peces o animales marinos, a no ser en buques que hayan sido despachados formalmente de algun puerto extranjero con dicho aceite, unto, etc.; i toda aquella parte de la misma que prohíbe la importacion de té, excepto con procedencia del Cabo de Buena Esperanza o de lugares al Este del mismo Cabo hasta el Estrecho de Magallanes; i toda aquella parte de cierta acta emitida en la sesion de Parlamento que se tuvo en los años siete i ocho del reinado de Su presente Majestad, intitulada *Acta para corregir i consolidar las leyes relativas a marineros de buques mercantes i para llevar la matrícula de marineros*, que provee que el maestro o propietario de todo buque que pertenezca a un súbdito de Su Majestad i mida ochenta toneladas o mas (excepto barcas de recreo), tenga a bordo al tiempo de zarpar de cualquier puerto del Reino Unido i en todo el tiempo que estuviere ausente del Reino Unido, o navegare los mares, un aprendiz o mas en cierta proporcion con el número de toneladas que mida su buque, i que si el tal maestro o

propietario dejase de tener a bordo de su buque el número de aprendices que por dicha acta se requiere, junto con sus respectivas contratas registradas, asignaciones i boletas, se le condene en la suma de diez libras esterlinas por cada aprendiz, contrata, asignacion o boleta que faltase; ademas un acta emitida en el año 37 del reinado de Jorje III, intitulada *Acta para reglar el comercio que se haga con las posesiones británicas en la India por los buques de naciones amigas de Su Majestad*; i toda aquella parte de cierta acta emitida en la sesion de Parlamento que se tuvo en el año 4 del reinado de Jorje IV, intitulada *Acta para consolidar i corregir las varias leyes que actualmente rijen acerca del comercio entre lugares dentro de los límites de la Carta de la Compañía de la India Oriental, i para corregir una acta de la presente sesion de Parlamento para la matrícula de buques, en cuanto se refiere a buques matriculados en la India*, que previene que ningun marinero asiático o lascar, o natural de cualquiera de los territorios, paises o lugares dentro de los límites de la Carta de la Compañía de la India Oriental, se repute en tiempo alguno marinero británico en la intencion i sentido de cualquier acta o actas de Parlamento relativas a la navegacion de buques británicos por súbditos de Su Majestad; i ademas las siguientes actas i partes de actas: toda aquella parte de cierta acta emitida en el año 4 del reinado de Jorje IV, intitulada *Acta para autorizar a Su Majestad, en ciertas circunstancias, a reglar los derechos i devoluciones sobre efectos importados o esportados en buques extranjeros i a eximir de pilotaje a ciertos buques extranjeros*, que se refiere a la regulacion de derechos i devoluciones; una acta emitida en el año 5 del reinado de Jorje IV, intitulada *Acta para indemnizar a toda persona que haya intervenido en aconsejar, promover, o llevar a ejecucion cierta Orden en consejo en que se regulan los derechos de toneladas sobre ciertos buques extranjeros, i para corregir cierta acta de la última sesion de Parlamento que autoriza a Su Majestad en ciertas circunstancias a reglar los derechos i devoluciones sobre efectos importados o esportados en cualquiera buques extranjeros*; asimismo toda aquella parte de una acta emitida en la sesion de Parlamento que se tuvo en los años 8 i 9 del reinado de Su presente Majestad, intitulada *Acta para conceder derechos de aduanas*, que faculta a Su Majestad en Consejo para en ciertos casos mandar que se impongan derechos adicionales sobre artículos de la cosecha, produccion o manufactura de paises extranjeros, o sobre efectos importados en buques de paises extranjeros, o para prohibir la importacion de artículos de fabricacion extranjera; asimismo toda aquella parte de una acta emitida en la sesion de Parlamento que se tuvo en los años 5 i 6 del reinado de Su presente Majestad, intitulada *Acta para corregir las leyes sobre importacion de cereales*, que faculta a Su Majestad para en ciertas circunstancias prohibir la importacion de cereales, granos o harinas, procedentes de los dominios de ciertas potencias extranjeras; i las mencionadas actas o partes de actas quedan, por tanto, en virtud de la presente, revocadas; excepto en cuanto las dichas actas o cualesquiera de ellas revoquen alguna acta o actas anteriores, i en cuanto se refiera a penas o confiscaciones en que se haya incurrido por contravencion a dichas actas o actas aquí revocadas o cualesquiera de ellas, o a cualquiera ofensa que se haya cometido en infraccion de las tales acta o actas o cualesquiera de ellas.

2. 1 Decrétese : Que no se trasportarán por cabotaje mercancías o pasajeros algunos de una parte a otra del Reino Unido, o del Reino Unido a la isla de Man, o de la isla de Man al Reino Unido, excepto en buques británicos.

3. 1 Decrétese : Que no se trasportarán al Reino Unido mercancías ni pasajeros algunos, de cualquiera de las islas de Guernesey, Jersey, Alderney o Sark, ni del Reino Unido a ninguna de dichas islas, ni de cualquiera de las islas de Guernesey, Jersey, Alderney, Sark o Man a cualquiera de dichas islas, ni de una parte de cualesquiera de dichas islas, a otra parte de la misma excepto en buques británicos.

4. 1 Decrétese : Que no se llevarán mercancías o pasajeros, de una parte de cualquiera posesion británica en Asia, Africa o América, a otra parte de la misma posesion, excepto en buques británicos.

5. 1 Bien entendido, i así se decretará, que si la legislatura o la competente autoridad lejislativa de la tal posesion británica, ocurriere a Su Majestad, solicitando se autorice o permita el transporte de mercancías o pasajeros de una parte a otra de la misma posesion, en buques que no sean británicos; o si las legislaturas de cualesquiera dos o más posesiones que para los objetos de la presente acta fuesen declaradas por Su Majestad en Consejo posesiones vecinas, ocurriesen a Su Majestad separadamente o de consuno, solicitando que el comercio entre ellas se ponga sobre el pié del comercio de cabotaje, o se regle de otra manera, relativamente a los buques en que haya de hacerse dicho comercio; podrá Su Majestad en consecuencia por una Órden en Consejo autorizar el transporte de mercancías i pasajeros, o reglar el comercio entre dichas posesiones vecinas, segun el caso fuere, de la manera i bajo las condiciones que en uno u otro caso creyere Su Majestad conveniente.

6. 1 con respecto al comercio de cabotaje de India décrete: Que el Gobernador jeneral de la India en Consejo, podrá hacer cualesquiera arreglos autorizando o permitiendo el transporte de mercancías i pasajeros de una parte a otra de las posesiones de la Compañia de la India Oriental en buques que no sean británicos, en los términos i con las restricciones que estime necesarias; i dichos arreglos tendrán la misma fuerza i vigor que cualesquiera leyes o reglamentos que dicho Gobernador Jeneral en Consejo está ahora, o estuviere en adelante, autorizado para espedir; i estarán sujetos a desaprobacion o revocacion de la misma manera que cualesquiera otras leyes o reglamentos espedidos por el dicho Gobernador Jeneral en Consejo, en virtud de las leyes que de tiempo en tiempo rijan para el gobierno de las posesiones británicas en la India, i se trasmitirán a Inglaterra, i se presentarán a las dos Cámaras de Parlamento, de la misma manera que cualesquiera otras leyes o reglamentos que el Gobernador Jeneral en Consejo está ahora o estuviere en adelante facultado para espedir.

7. 1 Decrétese : Que no será reconocido como británico ningun buque a ménos de estar debidamente matriculado i navegado como tal; i que todo buque británico matriculado (miéntras que la matrícula de dicho buque permaneciere en vigor, i que se conservare el certificado de dicha

matrícula para el uso del buque) será navegado durante cada viaje entero (cargado o en lastre) en cualquiera parte del mundo, por un maestre que sea súbdito británico, i por una tripulación cuyas tres cuartas partes a lo ménos, se compongan de marineros británicos; i si dicho buque se empleare en viaje de cabotaje de una parte a otra del Reino Unido, o en viaje entre el Reino Unido i las islas de Guernesey, Jersey, Alderney, Sark, o Man, o de cualesquiera de estas islas a otra, o de una parte de cualquiera de ellas a otra parte de la misma, o se empleare en pescar en las costas del Reino Unido o de cualesquiera de dichas islas, en tal caso toda la tripulación deberá componerse de marineros británicos; bien entendido, que si no pudiere conseguirse para la navegación de dicho buque la debida proporción de marineros británicos en algun puerto extranjero, o en cualquier lugar dentro de los límites de la Carta de la Compañía de la India Oriental, o si dicha proporción menguare durante el viaje por alguna inevitable circunstancia, i el Maestre de dicho buque lo probare a satisfacción del Colector i Contralor de Aduanas en cualquier puerto británico, o a satisfacción de cualquiera persona que en cualquiera otra parte del mundo estuviese autorizada para investigar de qué modo es navegado el buque, se le tendrá por debidamente navegado; pero entendiéndose tambien que todo buque británico (excepto los que se manda que sean enteramente navegados por marineros británicos) que tenga un marinero británico por cada veinte toneladas de la medida de dicho buque, se tendrá por debidamente navegado, aunque el número de los otros marineros exceda a la cuarta parte de toda la tripulación.

8. 1 Decrétese: Que ninguna persona será reputada marinero británico, o debidamente calificada para maestre de un buque británico, si no perteneciere a una de las clases siguientes: a saber, súbditos nativos de Su Majestad; personas naturalizadas por o a virtud de un acta de Parlamento, o por o a virtud de cualquier acta u ordenanza de la legislatura o la competente autoridad legislativa de alguna de las posesiones británicas, o constituidos *denizens* por patentes de *denizacion*; personas que hayan llegado a ser súbditos británicos en virtud de la conquista o cesión de algun país nuevamente adquirido, i que hayan prestado juramento de vasallaje a Su Majestad, o el juramento de fidelidad requerido por el tratado o capitulación con que el país nuevamente adquirido haya entrado en poder de Su Majestad; marineros asiáticos o lascars, nacidos en cualquiera de los territorios, países, islas o lugares dentro de los límites de la Carta de la Compañía de la India Oriental, i sometidos al Gobierno de Su Majestad o de la dicha Compañía; i personas que hayan servido a bordo de cualquiera de los buques de guerra de Su Majestad, en tiempo de guerra, por espacio de tres años.

9. 1 Decrétese: Que si Su Majestad en cualquier tiempo por su real proclamación, declarare que la proporción de marineros británicos necesarios para la debida navegación de buques británicos sea menor que la proporción que por la presente acta se requiere, todo buque británico navegado con la proporción de marineros que por dicha proclamación se requiera, se reputará debidamente navegado por todo el tiempo que dicha proclamación permaneciere en vigor.

10. 1 Decrétese: Que en caso de hacerse constar a Su Majestad que en algun país extranjero

están sujetos los buques británicos a prohibiciones o restricciones cualesquiera, en cuanto a los viajes que puedan hacer o en cuanto a los artículos que puedan importar o esportar por los puertos de dicho país, podrá Su Majestad (si lo creyere conveniente) imponer a los buques de dicho país extranjero, sea en cuanto a los viajes que les sea lícito hacer, o en cuanto a los artículos que puedan importar o esportar por cualquiera punto del Reino Unido, o de las posesiones británicas en cualquiera parte del mundo, las prohibiciones o restricciones que Su Majestad creyere convenientes, de manera que los buques de ese país se pongan en puertos británicos, tan aproximadamente como fuere posible, sobre el mismo pié en que se ponga a los buques británicos en los puertos de dicho país.

11. 1 Decrétese: Que en caso de hacerse constar a Su Majestad que en algun país extranjero están sujetos los buques británicos, directa o indirectamente, a derechos o gravámenes de cualquiera naturaleza o especie, de que están exentos los buques nacionales del mismo país, o que sobre artículos importados o esportados por buques británicos se imponen derechos que no se impongan igualmente a los mismos artículos importados o esportados en buques nacionales, o que se dispensa preferencia alguna, directa o indirectamente a los buques nacionales sobre los británicos, o a los artículos importados o esportados en buques nacionales sobre iguales artículos importados o esportados en buques británicos, o que el comercio i navegacion británica no están colocados por el mismo país en tan ventajoso pié como el comercio i navegacion de la nacion mas favorecida: en todos los casos de esta especie será lícito a Su Majestad (si lo creyere conveniente), imponer por una Orden en Consejo tal derecho o derechos de tonelada sobre los buques de la misma nacion, que entren o salgan por los puertos del Reino Unido o de cualquiera posesion británica a cualquiera parte del mundo, o tal derecho o derechos sobre todos los artículos, o sobre cualquiera clase de efectos que se especifique, importados o esportados en los buques de dicha nacion, que vengan a quedar compensadas a juicio de Su Majestad las desventajas a que el comercio o navegacion británica estuvieren sujetos segun se ha dicho.

12. 1 Decrétese: Que en cada Orden de las referidas podrá Su Majestad (si lo creyere conveniente) especificar qué buques hayan de considerarse como buques del país o países a que se refiera la Orden, i todo buque que corresponda a la descripcion contenida en dicha Orden deberá considerarse como buque de dicho país o países para los objetos de la misma Orden.

13. 1 Decrétese: Que será lícito a Su Majestad, de tiempo en tiempo, revocar cualquiera Orden, u Órdenes en Consejo, espedidas en conformidad a esta acta.

14. 1 Decrétese: Que cada una de las Órdenes en Consejo mencionadas deberá publicarse dos veces en la *Gaceta de Lóndres* dentro de los catorce días subsiguientes a su espedicion, i que se presentará copia de ella a las dos Cámaras del Parlamento dentro de las seis semanas subsiguientes a su espedicion, si estuviere entónces reunido el Parlamento, i si no, dentro de las seis semanas subsiguientes a la apertura de la próxima temporada parlamentaria.

15. 1 Decrétese: Que si se importan o se esportan o transportan por cabotaje cualesquiera

mercaderías en contravención a esta acta, todas las dichas mercaderías serán confiscadas, i el maestre del buque pagará una multa de cien libras, ménos en los casos en que especialmente se imponga otra pena.

16. 1 Decrétese: Que todas las penas i confiscaciones en que a virtud de esta acta se incurra, serán demandadas, perseguidas, cobradas e invertidas, o serán mitigadas o devueltas, de la misma manera i por la misma autoridad que puedan demandarse, perseguirse, cobrarse e invertirse, o mitigarse o devolverse, cualesquiera penas o confiscaciones, segun el acta emitida en la dicha sesion del Parlamento que se tuvo en los años 8 i 9 de Su presente Majestad, intitulada: *Acta para impedir el contrabando*; i que las costas de los procedimientos judiciales que se sigan a virtud de estas actas, serán pagadas del fondo de los derechos consolidados de Aduanas

17. 1 Decrétese: Que todos los súbditos de Su Majestad, i todos los que hayan sido hechos *denizens* por patentes de *denizacion* i todos los naturalizados por o a virtud de un acta de parlamento, o por o a virtud de cualquiera acta u ordenanza de la legislatura o de cualquiera autoridad legislativa de las posesiones británicas en Asia, Africa o América, i todas las personas autorizadas por o a virtud de algunas de dichas actas u ordenanzas, a tener cuotas en embarcaciones británicas, serán reputadas (prestando juramento de vasallaje a Su Majestad i a sus herederos i sucesores) por debidamente calificadas para ser en todo o parte propietarios de buques británicos matriculados, no obstante cualquier cosa en contrario contenida en la referida acta para la matriculacion de las embarcaciones británicas.

18. 1 Decrétese: Que se sostituirá la siguiente forma de certificado a la que se prescribe en dicha acta para la matrícula de embarcaciones británicas.

(El certificado contiene los nombres, ocupacion i domicilio de los propietarios que suscriben, i estos declaran los nombres, ocupacion i domicilio de los propietarios que no suscriben, i espresan las cuotas o proporciones en que son dueños del buque llamado N, el lugar a que el buque pertenece, el número de toneladas que mide, el nombre del Maestro, patrono capitan, el lugar de su construccion, o la circunstancia de haber sido condenado por buena presa, remitiéndose a certificado del constructor, certificado del juez, o certificado de la última matrícula, que se entrega entónces para cancelarse; o la circunstancia de haber sido extranjero el buque, i de construccion extranjera, i de ignorarse el lugar i tiempo de su construccion. Se atestigua ademas haberse certificado por N., oficial inspector, el número de puentes i masteleros del buque, su ancho, i largo, su profundidad, i todas las particularidades de su descripcion, i haberse conformado con ella los propietarios suscriptores; i asimismo haber dado estos la fianza legal, i quedar matriculado el buque N. en el Puerto de N. en el dia tantos de tal mes i año (con todas sus letras.) Firma el Colector i Contralor de la Aduana; i a la espalda de este certificado de matrícula se ponen las cuotas de todos los propietarios en esta forma:

Nombres de los propietarios mencionados dentro.

Numero que pertenece a cada propietario en las 64 partes en que se divide la propiedad.

A
B
C
D

32
16
8
8

(Firmas del Colector i Contralor).

19. 1 Decrétese: Que se sustituirá la siguiente declaracion a la que en dicha acta se exige al propietario o propietarios ántes de matricularse el buque.

(La declaracion contiene el nombre, domicilio i ocupacion del declarante o declarantes, el nombre del buque, puerto o lugar a que pertenece su capitan, construccion, arqueo, etc., segun el certificado del oficial inspector, cuándo i dónde ha sido construido, o su apresamiento o confiscacion, o siendo extranjero el buque, la circunstancia de no saberse el tiempo i lugar de su construccion. Se declara que el buque es de la sola pertenencia de los declarantes, i que los tales son súbditos de la Gran Bretaña, i no han prestado juramento de fidelidad a ningun otro Estado, excepto en los términos de tal o cual capitulacion, especificándoles, i en este caso la circunstancia de haberse hecho despues *denizens*, o súbditos del Reino Unido, por patente de Su Majestad o de tal o cual lejislatura, etc.)

(En caso de pertenecer el buque a una corporacion, debe hacer la declaracion el Secretario u otro competente empleado de ella.)

20. 1 Decrétese, que sinembargo de que por la mencionada acta para la matriculacion de buques británicos se ordena que en caso de ejercerse por un buque que no esté debidamente matriculado, alguno de los privilejios de buque británico, se confisque dicho buque; con todo eso, los botes o buques que midan ménos de quince toneladas, i que sean de la esclusiva propiedad de súbditos británicos, i enteramente navegados por súbditos británicos, aunque no estén matriculados como buques británicos, serán considerados como tales en la navegacion de los rios i costas del Reino Unido o de las posesiones británicas de ultramar, no haciendo travesías de mar sino dentro de los límites de los respectivos gobiernos coloniales bajo los cuales residen los propietarios administradores; i que todos los botes o buques que sean enteramente de propiedad británica, i navegados por buques británicos, no midiendo mas de treinta toneladas, i no teniendo cubierta fija entera, i ocupándose solamente en la pesca en los bancos i playas de Terranova i lugares adyacentes, o en los bancos i playas de las provincias de Canadá, Nueva Escocia, o Nueva-Brunswick adyacentes al golfo de San Lorenzo, o al Norte de Cabo Canso, o de las islas dentro del mismo, o en el comercio de cabotaje dentro de dichos límites, serán considerados como botes o buques británicos, aunque no matriculados, miéntras no se ocuparen de otra manera.

21. 1 Decrétese: que esta acta empezará a rejir desde el 1.º de enero de 1850.

22. I Decrétese: que esta no podrá ser corregida o revocada por cualquier acta que se espida en la presente sesion de Parlamento.

Al honorable Enrique Sullivan, Encargado de Negocios i Consul Jeneral de S. M. B.

Santiago, febrero 24 de 1850.

SEÑOR ENCARGADO DE NEGOCIOS:

He tenido la honra de recibir i he puesto en conocimiento del Presidente, la nota de 22 del corriente, en que US. me hace saber, para noticia de este Gobierno, haber pasado en el Parlamento, con algunas enmiendas, las modificaciones que el Gobierno de Su Majestad Británica se propuso hacer en las leyes de navegacion de la gran Bretaña, i que fueron comunicadas al Ministerio de mi cargo por Mr. Rouse, Cónsul jeneral interino de S. M. en Chile. US. se ha servido asimismo trasmitirme cópia del *Acta del Parlamento Británico correctoria de las leyes de navegacion* que ántes rejian, i que han dejado de existir desde 1.º de enero de este año.

El asunto ha sido tomado en séria consideracion por este Gobierno, i dará sin duda materia a las deliberaciones de la próxima legislatura chilena, sin cuyo acuerdo no es posible alterar el sistema legal que sobre navegacion i comercio rije actualmente en este país. Sin que se entienda que mi Gobierno toma sobre sí compromiso alguno, pues ni ha fijado suficientemente su propia opinion, ni le es dado anticipar la de las Cámaras, creo poder anunciar con alguna probabilidad que se adoptarán por nuestra parte modificaciones esenciales que quizá coincidan hasta cierto punto con las miras del Gobierno Británico. I para que en las deliberaciones sobre tan importante materia se proceda con el debido conocimiento, me atrevo a esperar que US. tendrá la bondad de darmé las esplicaciones que voi a indicarle, sobre dos o tres puntos en que la lectura del Acta no ha dado a este Gobierno toda la luz que desearia; acaso por no estar competentemente instruido de las varias leyes de navegacion anteriores, que por la presente Acta se derogán, i de las prohibiciones i restricciones que en virtud de esta derogacion dejarían de existir para Chile en el supuesto de su accesion a la igualdad de banderas.

¿Se entendería esta igualdad de manera que los buques chilenos en los puertos británicos, i los buques británicos en Chile, fuesen tratados sobre el mismo pié que los nacionales con respecto a todo jénero de mercaderías, i no solamente a las que fuesen productos del suelo o la industria nacional del buque que las introdujese?

¿Podría visitar la bandera chilena todas las posesiones británicas, en cualquiera parte del mundo, sobre el mismo pié que la bandera británica, i salvas las excepciones espresadas en los artículos 2, 3, 4, 5 i 6 de la presente Acta?

¿Se reconocería como buque chileno todo el que lo fuese con arreglo a las disposiciones de la lei chilena que actualmente rijen o que en adelante rijiesen?

La nota de 7 de mayo de Mr. Rouse a mi predecesor en el Ministerio de Relaciones Exteriores me hace anticipar una contestacion afirmativa, que aun creo ver confirmada por el tenor del Acta; pero U. S. no estrañará que, a nombre de mi Gobierno, solicite esplicaciones que remuevan toda sombra de incertidumbre o duda sobre esta materia.

Tengo la honra de ofrecer a U. S. la seguridad de la alta consideracion con que soi de U. S.—A. S. S.

José Joaquin Perez.

TRADUCCION.

Legacion Británica.

Santiago, marzo 7 de 1850.

SEÑOR:

He tenido el honor de recibir la nota de 26 de febrero en que me inducís a esperar que probablemente se harán en el sistema que actualmente rige en Chile acerca de navegacion i comercio, alteraciones i esenciales modificaciones que probablemente corresponderán a las miras del Gobierno Británico.

V. E. solicita por tanto que yo le dé esplicaciones sobre tres puntos acerca de los cuales el Gobierno chileno no está seguro de haber comprendido el tenor del Acta del Parlamento.

Como son importantes los puntos a que V. E. alude, he creido mas conveniente trasmitir vuestra comunicacion al Gobierno de Su Majestad.

Tengo el honor de renovar a V. E. las protestas de mi alta consideracion.

D. H. Sullivan.

A S. E. Don José Joaquin P. Fez, Ministro de Negocios Eranjeros de la República de Chile, etc., etc.

N.º XII.—LISTA DE LOS OFICIALES DE GUERRA I MAYORES DE QUE CONSTA LA MARINA MILITAR DE LA REPUBLICA.

El 1.º de junio de 1850; con espresion del destino en que se hallan, la fecha i clase en que entraron al servicio, la de su último despacho i el sueldo i gratificación que actualmente disfrutan.

Main table listing officers and their details: CLASES, NOMBRES, PREMIOS OBTENIDOS, FECHA DE SU ÚLTIMO DESPACHO, DESTINOS QUE ACTUALMENTE OCUPAN, FECHA I CLASE EN QUE ENTRARON AL SERVICIO, SUELDO I GRATIFICACION mensual que disfrutan, TOTAL SUELDO I GRATIFICACION MENSUAL, TOTAL SUELDO I GRATIFICACION ANUAL.

BRIGADA DE INFANTERIA DE MARINA.

Table listing officers of the BRIGADA DE INFANTERIA DE MARINA, including ranks like Teniente Coronel graduado, and their service details.

(1) ESPLICACION DE LAS INICIALES CON QUE SE ESPRESAN LOS PREMIOS I DECORACIONES RECIBIDOS.—M. M.—Medalla de Maipú.—E. M.—Escudo de Maipú.—E. M. L.—Escudo por la toma de la fragata Maria Isabel i los trasportes españoles.—M. V.—Medalla de Valdivia.—M. E. L.—Medalla de la Escuadra libertadora del Perú.—M. C.—Medalla de Casma.—M. Ex.—Medalla del Baron.—M. Y.—Medalla de Yungui.—P. B. Parche de Buin.

RESUMEN DE LOS OFICIALES DE GUERRA I MAYORES QUE COMPOEN LA LISTA ACTIVA DE LA MARINA NACIONAL, I SUS DESTINOS.

Summary table of officers and their destinations, categorized by rank: VICE ALMIRANTE, CAPITAN DE NAVIO, CAPITANES DE FRAGATA, CAPITANES DE CORBETA, TENIENTES, GUARDIAS MARINAS, CIRUJANOS, CONTADORES, PILOTOS, and TOTAL.

42

V.º B.º Blanco Encalada.

Secretaría de la Comandancia Jeneral de Marina.—Valparaiso, junio 1.º de 1850.

Demetrio H. Peña. Secretario.

BRIGADA DE INFANTERIA DE MARINA.

Estado que manifiesta la fuerza, armamento, municiones, instrumentos, vestuario i equipo de la expresada en el dia de la fecha.

	Jefes.	Capitanes.	Ayudantes.	Tenientes.	Subtenientes.	Sargentos.		Cornetas.	Tambores.	Cabos.		Soldados.	TOTAL.
						1.ros	2.os			1.ros	2.os		
FUERZA EFECTIVA	1	1	1	3	2	2	7	2	2	5	7	107	132
Falta para el completo...	»	1	»	1	»	»	1	»	»	1	»	13	15
Debe tener.....	1	2	1	4	2	2	8	2	2	6	7	120	147

	ARMAMENTO.								MUNICIONES.	INSTRUMENTOS														VESTUARIO.			EQUIPO.		
	Fusiles.	Porta id.	Sablos.	Bayonetas.	Cartucheras.	Cinturones.	Rascadores.	Sacatacos.	Paquetes.	Piedras de chispa.	Cornetas.	Cajas de guerra.	Morriones.	Gorras.	Capotes.	Porta id.	Levitas.	Chaquetas.	Pantalones.	Botines.	Camisas.	Cotonas.	Suspensores.	Corbatines.	Zapatos.	Mochilas.	Frazadas.	Caja de fondos.	
EXISTENCIA ACTUAL.	141	»	5	129	129	129	»	»	»	276	2	3	147	147	147	147	147	441	588	294	294	294	147	147	294	147	147	1	
Falta para el completo.....	1	142	»	13	13	13	8	8	»	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Debe tener.....	142	142	5	142	142	142	8	8	»	284	2	3	147	147	147	147	147	441	588	294	294	294	147	147	294	147	147	1	

NOTA.—Las prendas de armamento que faltan para el completo, a excepcion de los porta-fusiles que no se han dado al cuerpo, han sido llevados por desertores desde el mes de Julio de 1846, en que se dió a esta brigada el armamento, hasta la fecha. Los cinco sables que aparecen son de los cinco cornetas i tambores. Valparaiso, mayo 31 de 1850.

V. B.
Dávila.

Pedro Avalos.