



Biblioteca Nacional de Chile

SEMINARIO ENRIQUE MATTA VIAL

Volúmenes de la obra.....	1
Estante.....	
Tabla.....	102
N.º.....	19

BIBLIOTECA NACIONAL

994612



APUNTES SOBRE CHILE

APUNTES

SOBRE CHILE

DEDICADOS

A SUS CONCIUDADANOS

POR

FRANCISCO XAVIER ROSALES



PARIS

IMPRENTA DE BÉNARD Y COMPAÑIA

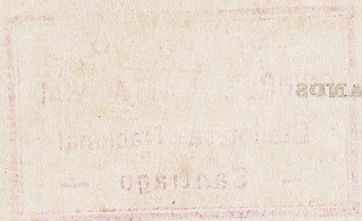
CALLE DAMIETTE, 2 Y 4

1849

REVISTA

GOBIERNO CHILE

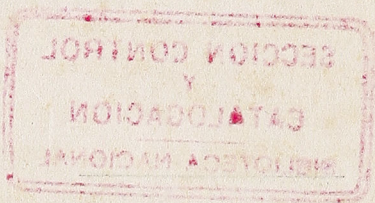
DEPARTAMENTO



A SUS CONCIUDADANOS

por

FRANCISCO XAVIER ROSALES



PARIS

IMPRESA DE BERNARD Y COMPANIA

CALLE D'AMSTERDAM N.º 4

1849

APUNTES

SOBRE CHILE

ESTRECHO DE MAGALLANES.

La idea del gobierno de Chile de colonizar el Estrecho, parece apoyarse en dos principios esenciales: 1° — restablecer el dominio y la soberanía sobre un territorio que se cree una parte integrante de la nacion; 2° — ofrecer al comercio marítimo un pasaje mas corto y seguro en sus navegaciones de ida y vuelta al Pacifico. Para ello es menester dotar la colonia de buques de vapor aparentes para el remolque de las embarcaciones á una distancia proporcionada dentro y fuera del Estrecho y sobre ambas mares; ademas hacer de aquel punto un

puerto de refresco para las tripulaciones, despues de sus largos y penosos viajes tanto al Pacífico como al Atlántico.

El gobierno habrá sin duda examinado con detencion todos los derechos que lé asisten para declarar propiedad nacional la mayor parte del territorio del Estrecho. Yo no conozco esos fundamentos y solo tengo presente, 1º — que la constitucion del estado al fijar el territorio de la República en su capítulo 1º dice :

« Que se estiende desde Atacama hasta Cabo de hornos , y desde las cordilleras de los Andes hasta el mar Pacífico. » Esta declaracion indica de un modo positivo que los límites deben considerarse en las cumbres ó crestas de la Serranía, no importa su mayor ó menor altura, con tal que sea la misma cadena de montañas que corre de norte á sud sobre el continente americano.

2º Que , el puerto Hambre, hoy puerto Bulnes, recibió en tiempos pasados una pequeña guarnicion ó poblacion, que tengo entendido fue de gente venida del antiguo vireinato de Buenos Aïres, y un hecho tan importante no lo olvidará el gobierno arjentino.

Puede alegarse por parte de Chile el derecho de ocupacion, pero á ningun Estado conviene menos que á Chile el sancionar semejante principio. Todo el

territorio ocupado por los Indios, se puede decir desde Biobío al sud, quedaria espuesto á una ocupacion por la fuerza, ó por compra que pudieran hacer naciones como la Inglaterra, la Francia, los Estados Unidos; y cuando Chile reclamase contra esa ocupacion le responderian que él mismo habia sancionado el principio de ocupacion de un territorio abandonado.

No es de pequeña importancia el mantenimiento de las buenas relaciones entre Chile y las provincias argentinas. Gobierno es este último con el cual es preciso manejarse con mucha cautela para evitar un rompimiento. Prescindiendo de las pérdidas que causaria la interrupcion del tráfico al pais y al erario, la cuestion de seguridad en caso de un rompimiento es mui seria; ¡cuanta dificultad para poner el norte de la República á cubierto de un golpe de mano!

Pero dejando à un lado la cuestion política veamos la de conveniencia. Examinemos las ventajas y desventajas que presenta para la navegacion.

Es incuestionable que teniendo los buques que doblar el Cabo de Hornos la seguridad de encontrar por una y otra parte del Estrecho buques de vapor que los tomasen en buen tiempo á remolque al momento de aterrizar, y que los condujesen al otro mar, se decidirían á preferir esa ruta á la de doblar el Cabo,

aunque se espusiesen á quedarse dentro del Estrecho algunas veces doce ó quince dias bloqueados por fuertes brisas del Este ó del Oeste, y que no permitiesen el remolque de los vapores. Pero me es mui difícil creer que se decidiesen estos buques à pagar el remolque en una cantidad suficiente para costear los gastos de la empresa de esos vapores.

El viaje á veces seria mas corto, pero no siempre, y esto lo dirá cualquiera que haya doblado, cinco ó seis veces el Cabo de Hornos. Hai gran dificultad por uno y otro lado del Estrecho para aterrizar en puntos determinados como son las embocaduras sobre ambos mares.

Sin la esperanza fundada, sin la probabilidad de poder establecer los buques de vapor, la colonizacion sobre el Estrecho pierde totalmente el carácter de ventajosa para la navegacion.

Un clima ingrato; unos pobladores inespertos y sin aspiraciones; mal y pobremente secundados por el gobierno, y muchas veces abandonados largo tiempo y sin comunicacion con la madre patria; no son elementos para hacer prosperar esa colonia en la parte material, es decir en la agricultura y la industria.

Sin embargo, no es de presumir que ese establecimiento cueste menos de 15 ó 20,000 pesos par año, fácil será hacer el cálculo exacto. No teniendo espe-

ranzas de poderer establecer vapores de remolque ; si es incierto el que los buques pasen aun despues de establecidos ; si no es bien claro el derecho que asiste á la República para creerse dueña del Estrecho ; si esta posesion puede atraernos dificultades con el gobierno argentino , y si gastamos inutilmente por año 15 ó 20,000 pesos en aquella colonia ¿por qué no abandonarla en el acto?

Esos 20,000 pesos pueden emplearse con gran provecho en Chiloë como lo diremos mas abajo, ó en comprar anualmente á los indios de Arauco una buena porcion de sus terrenos.

La historia nos enseña que las naciones marítimas mas poderosas, como son la Inglaterra, la Francia, la Holanda y la Dinamarca, han abandonado, sin temor de herir el amor propio nacional, establecimientos principiados bajo auspicios los mas favorables, y en los cuales hicieron crecidos gastos, sin que esto haya sido un obstáculo para tomar esa determinacion.

CHILOE Y VALDIVIA.

Por mucho tiempo se ha mirado por una gran parte de nuestros hombres de estado como una pe-

sada carga nacional, los auxilios mezquinos que se han suministrado al archipiélago de Chiloë desde que se reconquistó de los españoles. Yo, por el contrario, me he acostumbrado á ver en aquella provincia los elementos de nuestra prosperidad marítima.

En efecto, una numerosa poblacion, robusta, sobria, dócil, poseyendo buenos puertos, cómodos y seguros, abundancia de maderas, y destinada la mayor parte al ejercicio de la pesca, tiene los elementos mas favorables para formar allí el astillero principal de construccion de la República y un plantel inagotable de buenos marineros.

Chile, por su situacion geográfica, por la naturaleza de sus productos agrícolas y mineralógicos, está llamado á poseer una marina numerosa, no solo para el cange de sus productos por medio del cabotaje de puerto á puerto, sino tambien para el transporte de esos mismos productos á los puertos mas distantes del globo, como lo hacen los Estados Unidos.

Ya que con motivo de la marina he nombrado por incidencia á esta poderosa nacion de nuestro continente, y como en el curso de esta narracion tendré que insistir varias veces sobre la necesidad de proteger el desarrollo de la nuestra, se me permitirá trazar aquí con brevedad las causas princi-

pales del extraordinario incremento de aquella venturosa República.

Su origen es el mismo que el nuestro. De colonia pasó á ser un Estado independiente. Puede ser que exista alguna diferencia esencial en el caracter general del pueblo debido en parte á la raza anglosajona de quien procede, á la religion dominante, y en particular á ese caracter tenaz, emprendedor y económico de sus primeros padres. Nosotros, sin carecer de robustez física (gracias á la benignidad de nuestro clima) ni de una inteligencia bien conocida, pecamos tal vez de indiferencia, de apatía, y de una marcada falta de ambicion.

Los productos principales de los Estados Unidos consisten en cereales, algodones, carnes saladas de puerco y de buey, de maderas y de algunos otros productos que pertenecen á los reinos vegetal y mineral.

Para que la agricultura prosperase, se aplicó desde su orijen aquella nacion inteligente en abrir toda clase de vías de comunicacion por mar como por tierra, para ligar entre sí todas las provincias de la nacion, y para hacer llegar con rapidez y economía á los puertos los productos de sus cosechas. Empresas particulares, y en muchas ocasiones empréstitos contratados por los estados, vinieron á dar la mano á la formacion de caminos y de

canales, y cuando el comercio vió el gran número de productos que afluían á sus puertos á precios aparentes para poder hacer con ellos una útil concurrencia en el extranjero, la marina se puede decir que se improvisó al mismo tiempo.

No solo han llevado los Americanos sus productos por todo el mundo, sino que se han hecho los introductores directos de las mercaderías extranjeras de que ellos carecian. Sus buques mercantes miden hoy mas del doble de toneladas que la 2.^a nacion marítima del antiguo continente, y pronto aventajarán á la Inglaterra.

Los Estados Unidos cuentan hoy en su territorio 4,000 leguas de caminos de fierro en actividad, mientras que toda la Europa entera, con inclusion de la Inglaterra, cuenta solo 3,800 leguas.

Se ha visto pues que la agricultura demanda vías de comunicacion, y que el comercio y la marina se encargan de buscar mercados para la colocacion de esos productos.

Haga Chile otro tanto. Nuestro clima si no es mejor, ciertamente no es menos á propósito que el de los Estados Unidos para todos los productos de que hemos hablado, pues aunque no produzcamos todavía el algodón es únicamente porque no queremos emprender su cultivo en las provincias de nuestra República.

Si no tenemos medios para abrir canales, la disposicion topográfica del pais los hace casi innecesarios, una faja de tierra angosta, pero feraz, forma nuestro territorio entre mar y cordillera, y con 450 leguas de costa.

Fórmense empresas particulares; asista el gobierno á esas empresas con fondos nacionales, y dése principio á una serie no interrumpida de rutas en todas direcciones que ligen las provincias unas con otras y con los puertos que se les puedan destinar. Háganse concesiones sabias y prudentes á la marina mercante, y esperemos sin inquietud un pronto y venturoso porvenir.

Volvieudo á tomar el hilo de mi narracion sobre Chiloe diré que seria preciso tratar de mejorar las vías de comunicacion interior en los puntos mas poblados de aquella provincia, bien sea formando nuevas calzadas dirigidas por hombres del arte, ya mejorando las que existen afin de que el trasporte de las maderas de los bosques se haga con facilidad y poco costo á los puertos de construccion y de embarque. Promulgar instrucciones ó reglamentos para el modo de cortar las maderas sin destruir los bosques, é indicar las épocas del año en que deban hacerse esas cortas; obtener una noticia de las máquinas ó molinos parâ aserrar las maderas que existen en la provincia, acompañada de noticias estadísticas sobre la

clase de las que se benefician por año, en cada una de ellos, sea en tablones, tablas, vigas, etc.

Si dichas máquinas son imperfectas sería conveniente ofrecer algún premio al primer introductor de la mas moderna y perfeccionada que se conozca en los Estados Unidos, ó en Europa.

Es preciso promover con todo esmero la plantacion de bosques de aquellos árboles aparentes para la construccion naval, como son el roble, la encina, y el ciprés ó pino tan apto para arboladuras.

El gobierno deberia sin pérdida de tiempo hacer la adquisicion de un terreno donde pudiese plantar primeramente almácigos considerables de estos árboles, haciendo ir de Europa las plantas ó las semillas, y encargar á la solicitud del intendente, ó de la municipalidad, el cuidado y conservacion de esos almácigos hasta que estuviesen en estado de ser trasplantados.

Con un poco de cuidado en los primeros años y algun gasto, esos árboles crecerian en aquel clima con rapidez, y á su tiempo tendria la nacion maderas aparentes para la construccion de sus buques de guerra, ó para vender al comercio lo que le sobrase de su provision.

Los particulares podrian obtener del intendente una parte de los almácigos antedichos, y de este

modo se irian reemplazando los bosques que ahora se destruyen para no reproducirse jamas.

Un poder marítimo, comercial y de guerra, no se improvisa. Es preciso que las pequeñas construcciones de lanchas con cubiertas, balandras, goletas, etc., anuncien, por decirlo así, la construccion de buques mayores. Una lancha con cubierta en manos de un marinero pobre puede dar la subsistencia de una familia destinándola á la pesca, no la que se hace actualmente en Chile, sino tal cual se practica en el mediterráneo y en los puertos de Francia é Inglaterra.

Otras lanchas ó balandras principiarian á ocuparse del comercio costanero de la República, y como es incuestionable que se sacaria beneficio en ese tráfico, poco á poco se aumentarían ; en seguida variaria el tamaño de las construcciones, y las habria propias para navegaciones mas lejanas.

La pesca marítima puede y debe ser en Chile un ramo de mucha importancia. Su producto no solo serviria para el alimento de nuestras poblaciones, en fresco y en salado, sino que formaria parte de las exportaciones para toda la costa hasta California.

Peró en Chile se ignora lo que es propriamente la pesca. Se puede decir que no estamos mas adelantados que antes de la conquista. Al gobierno toca atender á esta urgente necesidad, y me parece que

lo puede hacer con auxilios pecuniarios de poca monta.

Contrate en Europa un arquitecto naval de 2^a clase para que resida en Chiloë y Valdivia. Ocúpesele en hacer construir 8 lanchas pescadoras de 35 á 40 toneladas de porte, como las barcas Inglesas pescadoras del canal de la Mancha. Hágase al mismo tiempo partir de Europa un número competente de todos los aparejos de pescar que aquí se usan, tales como redes, anzuelos, etc. etc. Haga tambien que cuas-tro familias de pescadores, compuestas por le menos, cada una de tres hombres aptos para ese ejercicio salgan de Europa. A cada familia pudiera ofrecerse una lancha aperada para la pesca, que seria tripulada hasta completar el número de marineros que se requieran con gente del pais.

La 3^a parte ó la mitad del producto de la pesca seria adjudicada al patron ó pescadores extranjeros, y las otras dos terceras partes ó mitad á los marineros del pais; bien entendido que las reparaciones de la lancha, repuesto de aperos y víveres, serian costeados en comun, y en proporcion de las partes que correspondiesen á los interesados.

Las otras cuatro lanchas se darían igualmente á gentes del pais; saldrian á la pesca en convoi de dos lanchas, es decir, una dirijida por un pescador extranjero y otra por uno del pais.

El pescador extranjero tendria obligacion de enseñar los métodos de pescar á los chilenos, tanto abordo de su lancha, como á la tripulada solo por chilenos.

Yo me encargaria de mandar de Europa un reglamento poco mas ó menos análogo al que rije en Francia la pesca costanera.

Pocos años se pasarian sin que viesemos nuestras costas pobladas de pescadores y provistas las caletas y puertos de barcas aparentes para este objeto, en que se formarian á centenares nuestros mejores marineros.

Segun informes detallados que he tomado en Bolonia, y que ofrezco mandar mas tarde al gobierno, una lancha completamente aperada cuesta aquí de 1,200 á 1,300 pesos, y tomando por base este último precio las 8 lanchas importarian en Chile 11,200 pesos.

Si el gobierno se decidiese á abandonar la colonia del Estrecho ¿ qué mejor aplicacion podria dar á la suma de 15 á 20,000 pesos que dejaria de gastar allí anualmente, que aplicarla a las mejoras de las calzadas y caminos de Chiloë, y á la creacion de la industria pescadora por los medios que dejo indicados?

Construidas las lanchas, el constructor continuaria ocupándose en la construccion de lanchas con

cubierta para particulares, de balandras ó goletas que necesitase el comercio, ó en fin, de lanchas y botes para el servicio de los buques de guerra, ó para los resguardos de los puertos.

Chiloë se ocupa de una industria que seria preciso mejorar, cual es la crianza de cerdos para hacer jamones. El gobierno puede hacer de modo que se mejore la raza con importaciones de las mas sobresalientes que se conocen en Europa, y que se adelante tambien en la manera de preparar las carnes, ordenando la publicacion por los intendentes y gobernadores de los mejores métodos de crianza y beneficio.

Lo que se ha espuesto con respecto á Chiloë, se puede aplicar á Valdivia, y solo agregaré que ademas de los planteles de bosques con árboles aparentes para la construccion naval, seria conveniente asignar límites positivos á los terrenos valdíos del gobierno en aquella provincia, y hacer la adquisicion de una gran parte de los inmediatos á dichos terrenos para formar un territorio apto para recibir colonias extranjeras, mezcladas siempre con nacionales, para évitár en lo futuro pronunciamientos en favor de la madre patria de los colonos extranjeros.

TERRITORIO DE LOS INDIOS.

No puede haber una cosa mas perjudicial á la unidad y buen régimen interior de la República que la interposicion de las diversas tribus araucanas en el territorio que ocupan desde Biobío hasta las inmediaciones de Valdivia. Lo que los conquistadores intentaron y que el gobierno no pudo llevar á cabo, es una tarea digna de la República y que no escede ciertamente sus fuerzas. Los medios humanos y legales, los que la civilizacion recomienda, son á mi ver al mismo tiempo los mas dignos del gobierno, los mas fáciles de emplear. La compra progresiva de los terrenos por ejemplos; aplíquese anualmente á este objeto una suma de 50,000 pesos.

Fórmese una comision especial en Concepcion, de sugetos honrados y verdaderamente patriotas.

Póngase inmediatamente esta comision en relaciones con dos ó tres de los principales caciques ó jefes de tribus.

Oíganse las pretensiones de los otros caciques; demárquese bien el territorio que quiere comprarse

en el año, determinando los límites en el curso de los rios, direccion de serranías, etc., y entonces, despues de haberse asegurado del consentimiento de los jefes de las tribus, procédase al pago del precio pactado en especies que aprovechen inmediatamente al bien estar de esos Indios. Cuide el gobierno de que no sean tiranizados, ni engañados en el valor de las especies que se les retornan en pago de sus tierras; mas claro, dé el gobierno la especie al precio que le cuesta en dinero.

Este modo de proceder tiene por bases la justicia y la mutua conveniencia. Los Indios una vez satisfechos de nuestra buena fé se prestarán gustosos al año siguiente á nuevos contratos. Asi, ganariamos poco á poco posesion pacífica del territorio que necesitamos para redondear y poblar los límites de la República, y Osorno y Valdivia cambiarian su posicion aislada por una mas ventajosa para su comunicacion y tráfico, y de mayor seguridad. Este parece que debe ser el primer paso en punto de colonizacion, y dado que fuese, el impulso nos llevaria mucho mas lejos.

¡ Quien puede desconocer la importancia política de esta medida! Pequeñas colonias de pobladores autorizados y protegidos por el gobierno irian ocupando inmediatamente los terrenos comprados, cuidando siempre de preferir las localidades del li-

toral, á fin, de evitar toda tentativa de colonizacion extranjera no autorizada por el gobierno.

Como el gobierno posee mui pocos terrenos valdíos, se concederia solo el usufructo por un número de años à los primeros ocupantes del territorio comprado, hasta que se dictase una ley de colonizacion para cuando se hiciese la distribucion de los terrenos à los colonos extranjeros.

PROVINCIAS DE CONCEPCION Y MAULE.

La cultura de la viña en Concepcion reclama una particular atencion del gobierno para promover su perfeccion agrícola, y los métodos sencillos y adecuados à la calidad de la uba para obtener una buena elaboracion del vino.

Para esto, es indispensable hacer llegar entre nosotros un hombre inteligente, enfin, un verdadero cultivador de viñas. Este hombre deberia visitar con atencion las provincias de la República donde se cultiva la viña como ramo de especulacion. Tomaria informes circunstanciados de la cultura en cada localidad, de las calidades de los terrenos en que se encuentran los planteles, y tambien de la

calidad de la cepa y del método que se sigue para fabricar, el vino, y de las cubas en que se deposita.

Luego despues trabajaría una pequeña memoria indicando las localidades donde deberia cambiarse el método de plantacion, el modo de preparar los terrenos, de la poda de la viña, del riego, y últimamente del modo de hacer los vinos. Todo, bien entendido, con indicaciones claras y precisas de los lugares donde se podrían hacer los vinos como los de Burdeos, como los de España, ó como los del Rin, Tambien deberia indicar el agrónomo si era conveniente introducir en el pais nuevas especies de cepa, indicando los parajes en que debian pedirse, y los localidades donde habian de plantarse en Chile.

Esas noticias se comunicarian á los intendentes de las provincias. Yo considero la administracion nacional como el jefe de una casa ó de una grande asociacion, y en este sentido á ella toca esclarecer á sus subordinados ó asociados valiéndose de todos los medios que esten á su alcance, por sus relaciones y contacto con las otras naciones de la tierra donde los progresos de la agricultura son conocidos.

Esta obligacion de los gobiernos es tan evidente como la de crear y sostener escuelas para la enseñanza primaria y superior, hacer construir puentes y abrir caminos. A los gobiernos toca la introdu-

cion en el pais de las mejores crias de animales vacunos y de ganados lanares, y sobre todo de las mejores razas de caballos tanto para el uso de la agricultura y tiro de carros, como para carruajes de servicio particular y para las remontas de la gruesa caballería.

Así como debian formarse plantaciones de árboles aparentes para la construccion tanto naval como de edificios, de árboles frutales y de otros propios para paseos públicos y de ornato, tambien deben conservarse y propagarse las razas y castas de los animales que hemos indicado arriba, cuidando con todo esmero de que esas castas no se deterioren, y que por el contrario, se mejoren por la crusa que se haga despues de experimentos repetidos y bien sancionados por la experiencia.

Ya hemos perdido muchos años esperando que los propietarios del pais se decidan á hacer estas adquisiciones. Tal vez 20 años mas no bastarian para que cambie esa apatía nacional, y yo no veo otro remedio que la iniciativa del gobierno á quien, por otra parte, creo que corresponde hacerlo.

Cuando hablemos de la agricultura en general se tocarán varios puntos que tienen una directa relacion con estas provincias, y lo mismo sucederá al hablar de las minas que existen en la Repú-

blica, entre las cuales figurarán las de carbon de piedra que tambien se encuentran en la provincia de Concepcion.

PROVINCIAS DE TALCA Y DE COLCHAGUA.

El puertó Constitucion está llamado à servir poderosamente al desarrollo de la agricultura de casi tres provincias de la República, del Maule, Talca y una gran parte de la de Colchagua hasta el departamento de San Fernando.

Si se verifica la canalizacion proyectada del Rio-claro, la ciudad de Talca vendrá á ser un puerto para espedir sus productos por el Maule y Puerto Constitution.

Aumentadas las aguas del Maule, las lanchas cargadas bajarian con facilidad el río con los productos de las tres provincias arriba citadas, y dos pequeños buques de vapor de poco calado remolcarian de regreso esas lanchas, cargadas ó vacías, hasta dejarlas en los puertos en una y otra orilla del Maule.

Sin mejoras positivas de la barra del Maule, no se puede contar con seguridad de que el puerto.

Constitution sea frecuentado, y por de contado es inútil tratar de hacer mejoras de ninguna especie canalizando ríos á uno y otro lado del Maule.

Los trabajos de canalizacion no se pueden fiar á hombres de mediana capacidad; los que la tienen muchas veces se equivocan en las resultas; y esto demuestra cuan circunspecto debe ser el gobierno al hacer esta eleccion.

No es menos difícil determinar la clase de trabajos que es preciso emprender para mejorar un puerto sobre la embocadura de un río poco caudaloso como el Maule, y con una barra que se forma caprichosamente segun los vientos y el movimiento de las olas del mar.

No es una compañía particular la que debe tener en Maule privilegio de remolcar á la entrada y á la salida los buques mercantes por medio de otros dos buques de vapor; estas embarcaciones deben pertenecer á la administracion de aduana, tripuladas por marineros de la escuadra, á fin de que el servicio se haga con inteligencia y responsabilidad. Se debe atender á que el derecho que se pague sea tan moderado que ninguno se encuentre en el caso de rehusarlo por hacer economía.

Lo que pierda el fisco en entretener esos vapores, lo ganará de otro modo por el incremento del comercio en aquellas localidades, y por el beneficio marcado

que recibirá la agricultura de las tres provincias.

El puerto Constitucion está tambien llamado á ser dentro de pocos años uno de los principales astilleros de construccion de la República, y esta sola esperanza deberia avivar la solicitud del gobierno para ocuparse con prontitud en realizar los proyectos de canalizacion y mejora de la barra.

Creo que se podrian obtener los cuatro buques de vapor que he indicado por los precios siguientes.

Dos buques de vapor construidos en Inglaterra al propósito para remolcar buques en un puerto que tiene poco fondo, de 15 à 17 mil pesos cada uno. — Sean 32,000.

Dos máquinas de vapor para adaptarlas en Chile á dos pequeños buques de vapor que remolcarian las lanchas desde la embocadura del Maule hasta Talca, y hasta el puerto de la provincia de Cauquenes sobre el río. Estos buques construidos en Chile, con máquinas y todo, costarian 10,000 pesos cada uno, es decir, 20,000 los dos. Total de los 4 buques, 60,000.»

Es evidente que mientras no se hagan los trabajos que he indicado mas arriba sobre el río y en la barra, es inutil pensar en tener vapores remolqueros.

Pese sin embargo el gobierno las ventajas que habria de abrir esa vía de comunicacion natural para tres provincias ocupadas esclusivamente de la agricultura, y verá que para ellas vale mas un

puerto que caminos, carriles y puentes sobre los ríos.

La marina no sería menos favorecida por el aumento de buques que resultaría para el transporte de los frutos, bien sea en el comercio de cabotage ó para navegar sobre los otros puertos del Pacífico.

PROVINCIAS DE RANCAGUA, SANTIAGO Y VALPARAISO.

La 1^a de estas provincias necesita urgentemente, como todas las otras de la República, vías de comunicación, puentes y caminos. Sus productos agrícolas se conducen para el consumo de la capital, y para la esportacion por los puertos de S. Antonio y Valparaíso, á costa de grandes gastos. Compárese el valor del trigo en los graneros del hacendado con lo que cuesta puesto en Santiago, ó en los puertos indicados, y se verá que cuando la cosecha es buena el carguío hace subir el precio en Santiago de cerca de 50 p. 0/0 y en los puertos cuasi de 150 p. 0/0. Siendo los trigos que vienen á Santiago para el consumo de la poblacion, los consumidores, y sobre todo los pobres, pagan el pan mucho mas caro que lo que les costaria si los trasportes fuesen baratos.

El especulador al extranjero sufre las mismas

desventajas sobre las trigos que compra para cargar sus buques.

En cuanto á la provincia de Santiago principiamos por la capital.

Esta ciudad, centro de la civilizacion, de la riqueza, y la silla del gobierno nacional, se desarrolla con dificultad, y los progresos materiales no corresponden ni al estado normal de paz que disfruta la República despues de 18 años, ni á los elementos ya indicados de civilizacion, de riqueza, y de ser la residencia del gobierno.

El bien estar de la gran masa de la poblacion es cuasi imperceptible; algunos pocos industriales del pais medran en sus talleres, pero como carecen de toda instruccion téorica, como su aprendizaje (si es que tubo lugar) fue imperfecto y viciado, sus obras se resienten de esa falta de instruccion artística, y la concurrencia que les hace el obrero estrangero es fatal á sus intereses, y nunca puede sufrir la comparacion de sus productos con los del dicho obrero estrangero.

Teniendo nosotros en Chile, por decirlo así, las mismas necesidades de la vida que los habitantes de estas naciones civilizadas, carecemos sin embargo de un sinnúmero de talleres nacionales donde se fabricasen los utensilios y objetos indispensables para el servicio doméstico; cuasi todo

nos va del extranjero, y de este modo falta ocupacion para las gentes que se aglomeran en las ciudades.

Cuando hablemos del estado de la industria del pais en jeneral, tocarémos este punto con alguna detencion.

La policia urbana de Santiago si nó está absolutamente descuidada, los medios que se han adoptado para mejorarla ó son insuficientes, ó mal combinados.

Sin una nueva nivelacion en las acequias interiores de las casas, es imposible evitar las miasmas fétidas que ellos producen, y que son á mi juicio el primer azote de esa poblacion. Una vez niveladas las acequias seria preciso establecer un sistema de rejas de fierro de tal modo combinadas en su forma y fortaleza que solo dejasen libre el paso del agua por un enrejado cuando mas de dos pulgadas en cuadro, obligando bajo de multas mui severas á los propietarios á colocarlas de un modo inamovible contra el muro á la entrada de las aguas del vecino.

La vigilancia de la policia acerca de la conservacion de esas rejas y de la limpieza interior de esas acequias deberia ser incesante. Sin que la ciudad posea un número de carros considerables y de buena construccion para el servicio de estraer de la poblacion las inmundicias y basuras, la limpieza es in-

posible ; todo carro debe ocupar dos hombres encargados de barrer, de recojer entre ambos las basuras, y cargarlas despues en el carro ; el caballo debe conducirse á la mano por uno de los hombres que lo acompañan.

Verificada así la limpieza diaria, y suprimidas las emanaciones fétidas de las acequias, el aire seria mas puro en toda la poblacion.

La construccion de recovas y mercados cubiertos para la venta de carnes, pescado, legumbres, frutas, etc., es indispensable.

No lo es menos la construccion de un matadero sirviéndose la municipalidad de los planes con que le obsequié hace mas de tres años, ó de otros que haga ejecutar por el arquitecto M. Baines.

Se puede demostrar matemáticamente que las construccion de mercados y matadero, aunque cuesten entre ellas 300,000 pesos, producirán à la municipalidad, sobre las rentas que ahora posee, mas de 25,000 anuales; producto que serviria para pagar el interes del dinero que emplease en la construccion de esas obras, y que tomaría del comercio (con hipotecas de los mismos fondos) por no tenerlo en arcas. He leído un proyecto para dar agua potable á toda la ciudad por medio de cañerías subterranas; me parece muy bien, pero temo que tan importante idea quede solo en proyecto, ó que

por lo menos se retarde su ejecucion otros tantos años como el proyecto de matadero que cuenta ya mas de 13.

Yo convengo en que las rentas de la municipalidad son insuficientes, pero es preciso ocuparse de que las que ahora posee produzcan cuanto deben producir. Si hubiera mercados y matadero, esas rentas producirian la mitad mas que al presente.

Se necesita igualmente en Santiago otra clase de mercados, y son los de granos y harinas. Teniendo la ciudad grandes almacenes, los pobres del campo que tienen que vender trigo, cebada, legumbres etc., irian directamente con sus cargas á esos almacenes donde encontrarian compradores, ó en caso contrario podrian depositar la especie para esperar la venta del dia siguiente.

Aquellos vendedores que tuviesen facilidad de esperar algun tiempo, dejarian sus especies en almacenes, y de este modo no serian sacrificados como lo son en el dia por los revendedores que les compran los frutos á precios ínfimos porque el vendedor no puede regresar al lugar de su residencia con las mulas cargadas.

El almacenaje deberia ser mui moderado, ó el derecho de vender allí, pero estoi cierto de que cuando la costumbre se hallase establecida, los productos tambien serian suficientes para pagar los intereses

del costo de esos almacenes ó depósitos de granos.

Habria materia para escribir volúmenes si quisiésemos detenernos en describir todas las mejoras que podrian emprenderse, y de los establecimientos que deberian plantearse en Santiago; no nos faltará sin embargo ocasion de decir mas adelante algo sobre estas importantes materias, y por ahora reproduzco aquí lo que escribí al gobierno en agosto de 1841.

« Con motivo de ocupar la atencion de V. S. sobre esta pila me permito añadir que se puede adoptar en Santiago un plan vasto de beneficencia pública, de higiene, y de economía doméstica que, tal vez, seria de no pequeño provecho á las rentas de la municipalidad. Este plan seria de hacer poner cañerías de hierro subterráneas, en todas las calles que corren de Este á Oeste, aprovechando el agua que corre por las acequias practicadas en el centro de las mismas calles, y comprando la ciudad algunos mas regadores para completar el volumen que se necesitase para hacer partir de un gran depósito una cañería principal que condujese el agua á la parte mas al Este de la ciudad, y desde donde partirian las cañerías que debian conducirse por las calles derechas.

« El objeto de estas cañerías seria: en primer lugar el de hacer construir pequeños pilones á la mitad de cada cuadra, elevados cuando mas media vara del suelo, sin taza ni receptáculo de ninguna especie para recibir el agua, y dispuestos de tal modo que ella cayese perpendicularmente, y desapareciese por otro tubo que la volviese á la cañería madre. Estos pilones se encuentran en todas las calles de esta capital, y

sirven para refrescar las calles en verano y para que los vecinos pobres se provean de agua ; siendo al mismo tiempo un recurso poderoso en caso de incendio.

« En segundo lugar, estas cañerías darían agua limpia á todas las casas de la poblacion, bien sea por venta perpetua que hiciese la municipalidad de un hilo de agua sacado de la cañería madre y que se conduciría por pequeños tubos de plomo hasta el interior de las casas, bien sea conviniendo en una contribucion mensual por el uso del agua ; pero en ambos casos los costos de conduccion al interior de las casas y la construccion de pilones, seria por cuenta de los propietarios. El sobrante de aguas en cada casa, debe volver á la cañería madre.

« ¿Cuanto partido no sacarían la economía doméstica, el aseo y la hermosura de los jardines y patios exteriores de nuestras casas, si en unos y otros se construyesen pequeñas fuentes de recreo sirviéndose de la misma agua que se comprase ?

« Acompaño á V. S. una nota del costo que tendrían en Inglaterra los tubos de hierro desde un decímetro interior de dos pulgadas, hasa el de catorce pulgadas inglesas. En ella verá V. S., que el 1º de 6 pies de largo que pesa 50 libras inglesas, costaria 12 ps. el tubo, y el de 14 pulgadas con 9 pies de largo, 20 ps. 5 r. ; pero estos tubos solo servirían para la cañería principal, porque, á mi juicio, los de 3 pulgadas serían mas que suficientes para colocarlos en las calles derechas, y solo costarian 2 ps 6 rs. los 9 pies ; es decir, que se emplearian ménos de 50 tubos en cada cuadra por el valor de 135 á 140 ps.

« Por la relacion que antecede habra visto V. S., que emprendiendo la municipalidad esta obra importante, se ocupará de la beneficencia pública ofreciendo á los menesterosos

un socorro valioso; la higiene no será ménos atendida, las ventajas para la economía doméstica no seran ménos patentes; y sí es cierto que la municipalidad debe principiari por hacer grandes gastos en plantear y entretener una obra tan benéfica y saludable, no es ménos cierto que en muy pocos años principiará á recoger provechos pecuniarios de mucha importancia.

« Si se adopta el plan que propongo á V. S., se pueden mejorar, al mismo tiempo que se coloquen los tubos en las calles, el piso y los empedrados, dando una nueva forma á los terraplenes, es decir, levantando el piso en el centro y juntando enteramente las acequias de modo que las aguas de las lluvias corran á las orillas de los enlosados que se dejarian al efecto elevados sobre el piso de las calles de 3, á 4 pulgadas. Para todo esto se necesitan buenos ingenieros hidráulicos y civiles, los cuales es muy facil encontrarlos en Europa y del todo imposible en América. »

Y en Mayo de 1848 añadí : —

« El gobierno se ocupó hace pocos meses del proyecto de dar agua á la ciudad por medio de cañerías subterráneas, y me parece que al proponer en Inglaterra la formacion de una compañía de gas, se podria igualmente tratar de este otro proyecto.

« Sirvase V. S. leer mi oficio nº 156 del mes de agosto de 1841 y allí hallará V. S. algunos datos que creo importantes sobre esta materia.

Yo seria de opinion que el gasto se hiciese por la municipalidad, por que estoi cierto de que al cabo de algunos años

se hallaria con una buena renta si disponia vender anualmente á los particulares el uso del agua. Se puede objetar que la municipalidad no tiene fondos con que hacer ese gasto : á esto diré, que tiene el recurso de hacer empréstitos y que posee un fondo que no le produce mas que 2000 pesos de arriendo y, sin embargo, creo que vale mas de 100,000, si quiere venderlo. Lo único que hai que averiguar es, si el capital empleado en cañerías para dar agua á la ciudad, no produciria 5 ps., y tal vez 10 p. 100.

« Me parece fácil hacer el cálculo de lo que gasta cada familia por dia en aguas para el uso doméstico. No baja el término medio, por cada casa, de dos rs. diarios, sean 7 ps. 4 rs. mensuales ó 90 ps. por año : hágase el cálculo de lo que costaria cada cuadra de cañería, y aunque se le dé el precio exagerado de 500 ps., estos al interes de 5 0/0 valdrian al año ps. 40.

« Yo supongo que haya solo en cada cuadra ocho casas, y que unas con otras paguen 15 ps. anuales, se sacaria un producto de ps. 120 por cuadra, ó un interes de 24 0/0 sobre el capital de ps. 500.»

Acerca de los medios que podian adoptarse por la municipalidad para establecer en Santiago cañerías de fierro subterráneas para dar agua á toda la ciudad, tambien copio aquí lo que escribí á la dicha municipalidad el 25 de octubre de 1848, sobre un proyecto para dotar esa ciudad de un número de veintiuna bombas de incendio, á mas de las que ahora posee.

« En oficio separado hablo á V. S. del importe de las facturas de las bombas y demas objetos suplementarios que he mandado, y me ocuparé solo en este oficio de sujerir á V. S. un plan para dotar á esa ciudad de un número de bombas de incendio que esté en relacion con el tamaño de esa poblacion, y por consiguiente en aptitud de prestar auxilios inmediatos en los casos de incendio que aparezcan en cualquiera ángulo de la ciudad.

« En la capital existen los edificios nacionales siguientes : — el antiguo palacio de gobierno, — las cajas, — las cámaras de senadores y diputados, — las cortes superiores de justicia, — el museo — y la biblioteca, — el instituto nacional antiguo, — el museo, — la moneda, — la nueva casa penitenciaria. Los establecimientos militares siguientes : — los cuarteles de San-Pablo, — el cuartel de la escolta, enfrente de la moneda, — la maestranza y cuartel de caballería, — la escuela militar, el hospital militar.

« Los edificios arriba mencionados cuestan á la nacion muchos cientos de miles de ps; las refacciones que requieren se pagan del tesoro nacional ¿ Porqué no contribuirá otro tesoro á los gastos de su preservación contra los accidentes de un incendio? ¿ Porqué han de ser los fondos municipales de Santiago los que han de servir para pagar los crecidos gastos de compra de bombas de incendio y formacion del cuerpo de bomberos para preservar tanto número de edificios nacionales?

« Yo creo que la municipalidad debe solicitar del gobierno supremo la adquisicion de 8 bombas de incendio perfectamente aperadas, y las cuales costarian en Francia solamente 5200 ps. como las 4 que he mandado cuestan poco mas de la mitad de esta suma.

« Es mas que probable que con los fondos de la municipa-

puerto emporio del comercio nacional y extranjero. Algunas reparaciones parciales y jeneralmente de poca dura y solidez se hacen anualmente sobre el camino carretero sea por las cuestas, ó por la vía de Melipilla.

Algun mal me parece que nos ha hecho ya la idea ó la esperanza de verse realizar el proyecto favorito de un ferreo carril entre Valparaiso y Santiago. Por mi parte desde que ví surgir entre nosotros esta idea, y desde que ví que el gobierno la acogia como posible, no he cesado de escribirle sobre la materia, haciéndole todas aquellas observaciones que me sujeria mi corta experiencia práctica á cerca de esta clase de empresas, y sobre todo diciéndole terminantemente que no habia que contar con la realizacion de una compañía europea para construir ese camino con capitales de este continente.

Mientras se ha abrigado en Chile esa esperanza poco ó nada se ha hecho acerca de una refaccion radical sobre ese camino carretero. No he oido decir que se trate de construir puentes sobre el Pudagüel, Curacavi, Esteros de casa blanca y del Llano de Peñuelas. Tampoco he oido decir que se trate de levantar calzadas en los sitios pantanosos, y abajar alturas en las localidades que lo requieran. Dejando así este camino, no en el estado primitivo de

su contruccion (malo si se quiere en aquel entonces) sino pésimo ahora por el deterioro del tiempo y del descuido, en casi 38 años ha que nos servimos de él despues de la revolucion, y esto mientras que sus productos han sextuplicado tal vez.

Permítaseme, pues, decir por última vez que la idea de la construccion de un ferreo carril entre Valparaiso y Santiago es quimérica é irealizable por ahora, y acaso por 25 años mas. Al gobierno toca remediar al grave mal de la falta de un buen camino carril; dos ó tres ingenieros hábiles de puentes y calzadas deben estudiar y trabajar un buen plan de un camino nuevo que se haya de construir, ó de reforma del que actualmente existe, y sino hay fondos nacionales sobrantes en arcas para costearlo es preciso recurrir á un empréstito para procurárselos, por que la industria la agricultura y el comercio no solo son los perjudicados, sino tambien el fisco. Las productos que se venden caros disminuyèn el consumo; si son productos nacionales pierden los productores ó producen menos, y si son estrangeros, el fisco percibe menos derechos á causa del menor consumo.

VALPARAISO.

Todos los chilenos de mi edad que recuerdan lo que era Valparaiso el año de veinte, miran con asombro y satisfaccion su importancia actual, como primer puerto de la República, por su poblacion nacional y extranjera, por su riqueza, por su comercio marítimo é interior, y por sus progresos en todo jénero.

Pocos años...¿ qué diré...? pocos meses de una administracion inteligente, y del querer de un hombre activo y de ideas de reforma y progreso, han bastado para cambiar el aspecto exterior de esa gran poblacion. Las calles, tanto para el hombre que las frecuenta en desempeño de sus quehaceres y negocios, como para el movimiento del comercio en carguíos carriles y cabalgares, han recibido, segun el decir de todo el mundo, mejoras incalculables. La policia atiende á todo, y ese pueblo industrioso no niega á su digno intendente ni los recursos que necesita, ni la gratitud que le acarrea su noble constancia por el bien de sus administrados. Tambien me es grato á mí pagar desde esta

distancia con estas sinceras palabras un justo tributo á la amistad.

He visto con satisfaccion que dos de mis favoritos proyectos sobre el puerto de Valparaiso se hallan hoi dia en plena vía de ejecucion. El uno es la creacion de un astillero de construccion, y el otro el ferro — carril submarino para levantar los buques sobre las gradas de carena. Al efecto escribí al gobierno sobre el 1º el 26 de julio 1841, como se podrá ver en el documento nº 4 de mí contestacion, informe evacuado en 13 de diciembre de 1845, por el señor intendente de Valparaiso sobre la fragata Chile, y que circula en Valparaiso desde 1846; ¡ojalá que la constante solicitud del almirante Blanco en favor de la construccion nacional y de todo lo que tiene relacion con la marina se haya estendido hasta solicitar del gobierno los recursos necesarios para la construccion de un arsenal, y demas indicaciones que dice en dicho oficio, sin olvidar la proteccion del gobierno para nuestras fábricas de jarca. Sin embargo, parece que el gobierno ha concedido un privilejio esclusivo á un constructor para que él solo pueda construir buques en Valparaiso. A mi juicio, á esta clase de empresas no se deben conceder esos privilejios, porque es constituir una obligacion perjudicial á la marina y al comercio desde el momento que por

necesidad se ha de construir un buque por un constructor que tal vez no obtiene la confianza del mandatario. Yo creo que el gobierno pudo haber pactado con el empresario constructor que le garantizaria por el espacio de 6 á 8 años un interes de un 6 p. 0/0 sobre el capital que legítimamente hubiese empleado en la construccion de su astillero.

En cuanto al baradero ó ferrocarril marítimo, escribí al gobierno el 17 de octubre de 1845, mandándole los planes y el presupuesto de su costo, y aunque yo habria preferido que esta obra se hubiese emprendido por el gobierno ó mejor por la municipalidad de Valparaiso, me conformo con que una asociacion industrial se haya encargado de realizar tan importante idea.

Sin almacenes de aduana espaciosos ,cómodos y construidos en un lugar aparente de la bahía, para hacer levantar inmediatamente anejo un gran muelle de desembarque, las transacciones del jiro en Valparaiso no pueden regularizarse, ni hacerse con economía de tiempo y de gastos para los comerciantes y para el fisco. Mucho tambien he escrito sobre el particular al gobierno, y aunque me dicen que ya se hadado principio á la obra, tal vez no se marcha con toda la rapidez que seria de desear.

Yo creo que á mas del muelle anejo á los alma-

cenes de aduana, y que pertenecería por su propia naturaleza al puerto de depósito para desembarques, Valparaiso debería poseer otros tres muelles ó por lo menos dos, uno frente á la antigua aduana, y otro antes de llegar á la plaza de Orrego, ambos con el objeto de desembarcar las mercaderías del extranjero que no entran á los almacenes de aduana, y embarcar todos los frutos del pais tanto para el cabotaje como para el extranjero.

La municipalidad debería solicitar del gobierno los privilejios convenientes para percibir como propios de ciudad los derechos que se cobrasen, bien entendido que los costos de su construcción y reparación serian por cuenta de dicha municipalidad.

Muchas son las atenciones de aquella ilustre corporacion para suvenir á los gastos de la policía de seguridad, de ornato, de beneficencia y de aseo del primer pueblo mercantil del Pacífico; mui exiguas son sus rentas, y toca al gobierno nacional aumentar esos recursos municipales.

Valparaiso ve diariamente sus calles embarazadas con la multitud de carros y cabalgaduras que trasportan del interior de la República los frutos de la agricultura y de la industria; lo mismo sucede á la salida de los frutos extranjeros, y parece mui natural que la municipalidad que gasta en

empedrados, en veredas y en mantener buena policía, reciba alguna compensacion de esos gastos, aumentando sus entradas del modo que ya he indicado.

Despues de los esfuerzos que deben hacerse para llamar al pais buenos artesanos que se ocupen de fabricar allí mismo todos los obrajes que requiere la marina en motonería, tonelería, etc., etc., es preciso atender á que cuanto mas antes se establezcan buenos herreros, mecánicos, fundidores de hierro y bronce, capaces de hacer en la fragua, ó por medio de la fundicion, todas aquellas piezas de ferretería tambien necesarias para la construccion de buques.

Valpararaiso, por su situacion, y por la facilidad que tiene para recibir á precios cómodos el carbon de piedra, es el primer punto de la República que gozará dentro de poco tiempo del beneficio del gas para alumbrado; pero para que este establecimiento costee á los empresarios, es preciso que el uso del *cok* se generalice, y sobre todo que grandes fundiciones de fierro y cobre marchen á la vez para que allí se consuma el *cok* que fabrica diariamente el gazometro.

Con respecto á los establecimientos de fundicion de hierro y cobre, creo conveniente reproducir aquí lo que en 10 de noviembre de 1845 dije de oficio al gobierno:

« El cobre en barra es muy barato en Chile, y sin embargo, las planchas de cobre y todos los demas artículos que se emplean de este metal en la construccion de buques se saca del extranjero. Seria por de contado muy conveniente que se estableciese en Chile una para fundir y laminar el cobre, pero como un establecimiento de esta especie es muy costoso, y mas por las máquinas y cilindros que es preciso construir, creo que toca al gobierno promover y proteger liberalmente á una empresa que en pocos años no solo produciria lo necesario para el consumo de la marina nacional, sino que tambien esportaria sus sobrantes.

« Podría ofrecer el gobierno un premio de 15 á 20,000 pesos á la primera fábrica de cobres laminados que se estableciese en alguno de los departamentos de la República, y para cuando los empresarios acreditasen legalmente haber laminado una cantidad de 200 quintales de cobre cuya calidad no fuese inferior á la segunda calidad de las planchas de cobre que se llevan de Francia ó Inglaterra. Deberia tambien acreditar el empresario que su establecimiento estaba provisto de los utensilios y máquinas suficientes para elavorar de 3 ó 4000 qq. de cobre al año.

« Como nuestra construccion de buques seria muy limitada en los primeros años, no creo sufi-

ciente la gratificacion anterior, y me parece que podria ofrecer el gobierno pagar al fabricante en calidad de premio, por todas las planchas y demas artículos de cobre de su fábrica que se consumiesen en la marina nacional y demas usos domésticos, el importe de los derechos que habria obtenido el fisco sobre igual número de mercaderías introducidas del extranjero, tomando las medidas de precaucion para evitar el dolo. Esta gracia duraria solo por 5 años.

« Una vez establecida la fábrica se prohibiria absolutamente la importacion del cobre extranjero laminado.

« Conozco la gran dificultad que encontraria el gobierno en las cámaras para hacer adoptar esta ley, pero si se compara la importancia de sus resultados con los gastos que haria la nacion, se encontraria que en los establecimientos de urgente necesidad y conveniencia nacional, las rentas del Estado deben concurrir á su fomento como si se tratase de un puente, de un camino, de una prision, ó de un colegio.

« Véase lo que cuesta el cobre en Chile y lo que cuesta en Europa este mismo metal ; hay mas de un tercio de diferencia de aumento en el valor aquí ; calcúlese lo que cuesta el transporte y demas gastos para devolverlo á Chile laminado, y se verá el in-

menso precio que pagan los consumidores por estos artículos.

« También se laminaria el planco y el zinc (si es que tenemos este último metal en Chile), y se puede pronosticar sin exageracion que 10 años despues de hallarse establecida la primer fundicion de cobres laminados, ni un solo quintal de este artículo se esportaria de Europa para el Pacífico, pudiendo suceder tal vez que lo llevasen nuestros buques hasta los Estados Unidos.

« La proteccion que reclamo para les cobres laminados, la reclamo igualmente para las fábricas de jarcia, ya establecidas en el pais. Ofrezca el gobierno un premio por el espacio de 5 años á los empresarios por cada quintal de jarcia que trabajen, y que se reconozca despues de un examen de peritos tomados en parte de los buques de guerra extranjeros, como jarcia al menos de la segunda calidad que emplean dichos buques de guerra, contando el número de hilos de una veta de igual espesor, observando la perfeccion del hilado, y sometiéndola á la prueba de fuerza de ordenanza, segun los reglamentos de la marina.»

Una vez dado el impulso allí en Valparaiso se fabricarian máquinas de vapor, para el uso de la marina y para la industria, así como tambien toda

otra clase de máquinas para molinos, fábricas de azúcar, y particularmente todo lo que hoy se pide al extranjero para nuestros ingenios de minas.

Varias tentativas se han hecho en Valparaiso para formar una escuela náutica; al gobierno supremo, y al intendente de la provincia, toca el vencer las dificultades que aun se presentan para que de esa escuela salgan pilotos, y enfin, los capitanes de nuestros buques nacionales.

En Burdeos hay una escuela para pilotines marineros y pages, dirigida por los señores Lacoste hermanos. El gobierno francés la protege, creo que un establecimiento semejante en Valparaiso seria mui útil: Facil me seria enviar los reglamentos y estatutos de esa escuela.

PROVINCIA DE ACONCAGUA.

Esta provincia, por su situacion geográfica, por su viñedo, y por su gran produccion de cereales, por las ricas minas de cobre que se encuentran en varias localidades no lejos de la costa, y por ser uno de los principales puertos secos por donde se hace el comercio con las provincias argentinas,

está llamada á ser una de las mas florecientes de la República.

Las vías de comunicacion demandan imperiosamente la particular atencion del gobierno. El camino carril entre Aconcagua y Santiago debe emprenderse y conducirse con toda brevedad. La capital consume una gran parte de los productos de esa provincia, y el escedente se transporta á Valparaiso para alimentar el comercio marítimo de cabotage y para el extranjero. Es, pues, de la misma urgencia la apertura de un buen camino carril que, pasando por Quillota haga llegar á su destino con prontitud y economía los productos de cereales, mineralójicos y otros de que hemos hablado.

Los productos del extranjero se harian llegar del mismo modo con economía y prontitud á Aconcagua, tanto para el consumo de la provincia, como para la esportacion en tránsito por cordillera.

No deberia limitarse la solicitud del gobierno á la construccion de estas dos vías de comunicacion. Mándense buenos ingenieros á visitar el camino ó caminos actualmente frecuentados por los arrieros en el tránsito por cordillera á las provincias argentinas. Algunos pocos miles de pesos gastados con inteligencia servirian para anchar algunos desfiladeros y malos pasos, y sobre todo para construir algunos puentes de madera ó suspendidos sobre al-

gunos torrentes ó barrancos, pues todo el mundo conoce y siente la necesidad que hai de ellos.

Tambien seria conveniente gastar otros pocos miles de pesos en refaccionar las casuchas que hizo construir el gobierno español para abrigo de los correos y viajeros en la estacion de hivierno. Ninguna de esas casuchas tienen hoi puertas ni ventanas, porque como estas eran de madera pronto se consumieron en el fuego por los viajeros que se refugiaron en ellas y que carecian de combustible. Las puertas y las ventanas que se pusiesen de nuevo deberian ser de fierro, y sin que entrase un solo pedazo de madera ni en su construccion, ni en su colocacion.

PROVINCIAS DE COQUIMBO Y COPIAPO.

Estas dos provincias que parece haber sido destinadas por la naturaleza para contener el depósito abundante de metales preciosos, no menos que de los de cobre, hierro, etc. no prosperan en proporcion á la riqueza casi fabulosa de sus minas. La Ciudad de la Serena, por ejemplo, no aumenta su poblacion, no obstante hallarse situada venta-

josamente á orilla de un río, inmediata al mar, y con un puerto, si nó mui grande, al menos seguro y abrigado contra los vientos del Norte.

Todas las comarcas que la rodean poseen minas riquísimas de cobre y de plata; aquí, como en el resto de la República, faltan las vías de comunicacion, sobre todo, los caminos carriles.

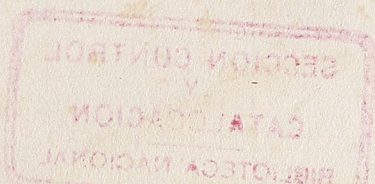
En un país donde el combustible se halla poco menos que agotado, las fundiciones del mineral de cobre se hacen de dia en dia mas costosas, y de aquí nace la necesidad de escojer los minerales mas ricos para conducirlos á los puertos y venderlos allí para el extranjero. Si los caminos fuesen buenos y los carriles, el mineral llegaria á dichos puertos con la mitad del costo, y tal vez traeria cuenta entonces el establecer allí mismo hornos de fundicion sirviéndose del carbon de piedra. Los carros que condujesen esos minerales regresarian á las minas cargados de carbon de piedra para alimentar otras fundiciones establecidas en el interior. No parece, pues, que haya cosa mas urgente para acelerar el desarrollo de esas provincias que atender á la formacion de nuevos caminos y refaccion de los antiguos entre las localidades mineras.

Es conocida de todo el mundo la escacez de aguas que se experimenta en aquellos minerales, particulamente en la provincia de Copiapo. Las Il-

vias son mui raras y hai épocas que solo se ven caer algunas gotas del cielo para fecundar la vegetation y templar la ardentía de aquel clima. Yo creo que un ingeniero hidráulico de conocida experiencia en estos paises podria dar ideas, y aun hacer ejecutar represas, para conservar para el verano aquellas aguas que se pierden llevadas por los pocos torrentes, arroyos ó riachuelos que se encuentran en esos territorios.

He oído decir que los ingleses en la India-Oriental hacen grandes estanques, cerrando con una muralla artificial el curso de las aguas de lluvia que caen entre dos colinas no mui separadas unas de otras. Facil es concebir ese proceder, pero para ponerlo en planta en Chile seria preciso aplicar los conocimientos de un ingeniero, y los sencillos métodos de que se sirven en Europa para trasportar las tierras de las alturas á los bajos por medio de carretillas que ruedan sobre rieles de fierro, y cuya operacion se halla tan perfeccionada en todo el continente desde que se trabajan los caminos de fierro.

Si fuese posible formar esos grandes estanques ó depósitos de agua en algunas de esas localidades, á mas de la minería, la agricultura y el pastoreo hallarian gran provecho para regar los bajos, sacando el agua por grandes llaves dispuestas para ese objeto.



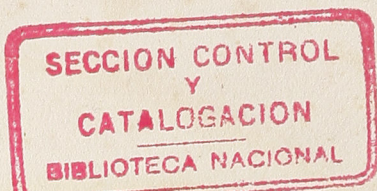
Si el estanque ó depósito quedaba situado mas abajo del nivel del terreno, entonces se sacaria el agua por bombas movidas por caballos ó por pequeñas máquinas de vapor.

Queda el último recurso de los pozos artesianos, y ojalá que un ensayo que se esta haciendo en Copiapo para perforar uno sea coronado de buen suceso.

Cuando hablemos de la minería en jeneral, tal vez tendremos la fortuna de decir algo que se mire como urgente y provechoso para estas provincias.

Una ausencia de cerca de 13 años del suelo patrio puede haberme hecho incurrir en muchos errores sobre la situacion material de algunas de las provincias de que he hablado en este escrito, pero, atendida esta circunstancia, espero de mis conciudadanos mas indulgencia que crítica. Si en todas las páginas que llevo escritas no hay mas que dos ideas, una... pero que sea aplicable ó realizable, ¿no habré hecho bien en escribirla?

Fiado, pues, en esa indulgencia que reclamo de nuevo, voi á emprender una tarea aun mas ardua, y que debí confiarse á los conocimientos de un hombre mas versado que yo en la ciencia administrativa y económica tanto teórica como práctica. El programa es vasto, y aunque temo que algunos digan: — nada hai mas atrevido que la ignorancia; —



procedo á trazarlo con anticipacion para que cada uno me lea (si se siente la fuerza) cuando llegue á publicarlo con conocimiento de causa.

Rentas nacionales. — Idem, municipales y departamentales. — Agricultura. — Minería. — Industria. — Comercio. — Navegacion. — Administracion de rentas y contabilidad.

Tales son las cuestiones que pienso tratar aun no sé si en un mismo volumen ó si por cuadernos separados; esto dependerá de lo que me aconsejen el tiempo y las circunstancias.

... para que cada uno de los señores de la corte
... (en sus casas) cuando llegase
... a su casa...

... y de los señores de la corte
... y de los señores de la corte
... y de los señores de la corte
... y de los señores de la corte

... tales son las costumbres que piden tratar con no
... se en un mismo día en el por cada uno se
... parados; esto depende de lo que me acordé en
... el tiempo y las circunstancias.

FICHA CONTROL

FECHA . ESTADO . NOMBRE LECTOR

25-7-90 . Bueno . Carlos Abrego

