Reglamento de Capitanías

Año 1862

Corvetta C. de N. DEQ. César Rivadeneira Jaime

29 Septiembre 2009

COMPILACION

DE LAS LEYES

EXPEDIDAS

DESDE EL AÑO DE 1821,

EN LO RELATIVO AL SERVICIO DE LAS CAPITANIAS DE LOS PUERTOS Y DE LAS MATRICULAS, Ó SEA, GUIA DEL COMERCIANTE Y DEL BARQUERO, EN CUANTO Á LAS LEYES DE LA MARINA MERCANTE,

POR

J. Toribio Flores

Ajente Fiscal de esta Provincia Constitucional.

UNIVERSIDAD CATOLICA BIBLIOTECA LIMA

CALLAO.

IMPRENTA DE M. GOMEZ Y J. APARICIO.

1862.

BIBLIOTECA CENTRAL DIRINTEMAR
Clasif. 343.0966 085/F64
Nro. Inv.: 1968
Fecha: 23 VII 15

PRÓLOGO.

La escasez de la ordenanza española de matrículas, las muchas alteraciones que ha sufrido por disposiciones expedidas desde el año de 1821, época de nuestra emancipacion, la dificultad de conocer estas leyes contenidas en la coleccion oficial, compuesta de un considerable número de tomos, cuyo manejo es pesado para el hombre de negocios, sin considerar su caro precio; son razones que me decidieron á emprender la anotacion de dicha ordenanza y á reunir en un cuerpo, todas las disposiciones concernientes al servicio de las Capitanías, á fin de que los funcionarios que las sirven, y los barqueros, pudiesen decidir prontamente las cuestiones que se suscitasen y de que se observasen estrictamente las leyes dictadas en beneficio del comercio, de los hombres de mar y en pro de los intereses nacionales.

No habiendo tenido jamas cargo alguno que me diese el conocimiento de estas materias, fuéme necesario comenzar por el exámen de la ordenanza, investigar la significacion de muchos nombres desconocidos en nuestro sistema de matrículas, conocer las leyes y decretos patrios que la modifican, comparar éstos con las prescripciones de aquella, con la lejislacion civil, de Aduanas y de comercio y con las leyes políticas para deducir la regla que deberia seguirse.

No fué poco el trabajo, especialmente si se tiene en cuenta el estrecho tiempo que me dejan las funciones públicas que desempeño, la falta de conocimiento en este ramo y la carencia de dotes intelectuales. Materia tan ingrata como árida, habíame ya colmado de fastidio; pero el tiempo empleado exijia vencer los obstáculos y concluir.

Obra de alguna estension, necesaria para muy limitado número de personas, como para los barqueros y comerciantes, para algunos empleados y especialmente para los capitanes de puerto; obra que exijia conocimientos especiales, era indispensable someterla al crisol de los inteligentes, á la par que contar con la eficaz cooperacion del Supremo Gobierno. Pero obstáculos insuperables, aunque estraños á este trabajo, me precisaron á desistir de continuar las diligencias que para su publicacion habia comenzado á verificar.

Perdida la esperanza de lograr el fruto de tan asídua como penosa constancia, pareciome oportuno buscar otro apoyo; mas para conseguirlo, fué necesario trabajar de nuevo en considerables supresiones, a fin de que la impresion fuese menos dispendiosa; extraer lo indispensable de aquella obra, añadir otras materias y dar á este nuevo trabajo una forma enteramente distinta. Estas alteraciones han tenido tambien por objeto hacer que la obra ofrezca á los comerciantes, en especial á los agentes de este puerto, bajo cuyos auspicios se publica, una utilidad mayor, sin que dejase de tener igual importancia para los capitanes de puerto.

Entre las muchas alteraciones que hice, fué principalmente la supresion de la ordenanza española y de las notas que acerca de sus artículos habia redactado; la agregacion á la primera parte, de algunas disposiciones relativas á las Comandancias de Marina, tomadas de dicha ordenanza, y de leyes expedidas desde nuestra emancipacion; y aunque esta parte debia estar consagrada solo á las reglas de policia, he creido oportuno proceder así, porque es muy

difícil conseguir la ordenanza española; porque estos preceptos se refieren á cuestiones que se suscitan con frecuencia sobre objetos importantes y porque en nuestro sistema de matrículas, los mismos capitanes de puerto son comandantes de marina. Lejos de ofrecer esto ningun embarazo en la práctica, la cita que hago al pié de cada artículo, guiará al que consulte la obra, á la fuente de donde ha sido tomado, si no basta lo que él consigna para resolver las cuestiones que se ofrezcan. De modo, que á falta de la ordenanza de matrículas, la obra será tambien un recurso, una guía, registrando al mismo tiempo todas las leyes relativas á la nacionalizacion de buques, á las matrículas de mar, á la organizacion de las capitanías, á los playeros, muelles, extraccion de huano para la agricultura del pais, etc.

Las ordenanzas generales de marina, como todas las leyes españolas, contienen disposiciones cuya importancia no ha desaparecido, aun á pesar de largo trascurso de los años. Sin embargo, muchas de aquellas leyes se resienten del sistema de gobierno bajo el cual se expidieron, de la diversidad de las costumbres de paises situados á inmensa distancia, del carácter de los pueblos, de la diferencia de las necesidades, y de los medios de satisfacerlas, de la aparicion de unas y desaparicion de otras mediante el progreso de la inteligencia, de la diversa situacion geográfica, de la la diferencia de los mares y de las costas, de los adelantos de la navegacion, y en fin, del ensanche que se ha dado á la libertad del comercio y de la industria. Por eso la ordenanza de policia, ó sea el título 7.° tratado 5.° de dichas ordenanzas, solo puede servir de base para la reforma que mas tarde debe operarse en este ramo; por eso tambien, careciendo de conocimientos especiales en la materia, de facultades para tomar lo útil y desechar aquellas disposiciones que no se refieren á necesidades de la época y del pais, he copiado uno que otro artículo cuya subsistencia he juzgado indudable.

La expedicion de leyes, que sobre mas ó menos prescriben lo mismo, la derogacion parcial de unas por otras, las

modificaciones introducidas por las nuevas sin consultar las anteriores, las diversas organizaciones que se han dado á ciertas instituciones del pais, como se advierte en el decreto de 10 de Diciembre de 1836; el vacio que dejan en uno que otro punto, las contradicciones entre leyes que pertenecen á esperas que se tocan estrechamente, como las leyes de Aduanas, las de comercio y las de marina, la frecuencia con que las unas invaden el dominio de las otras; todo esto ofrece dudas y profunda confusion. Estos embarazos me han colocado algunas veces en situaciones difíciles. Para salvarlos, he tenido necesidad de ocurrir á razonamientos basados en las mismas leyes, aunque no los consignen de un modo explícito.

Si tal es el resultado del exámen minucioso, penetrando en lo mas recóndito de esta parte de nuestra legislacion; ella no obstante, contiene en general muy buenas leyes. Procediendo imparcialmente debe hacerse justicia á la nacion, que en los primeros pasos de su vida autonómica, al lado del estallido del cañon, de los sacudimientos interiores á que los pueblos nuevos están expuestos hasta que se constituyen, del desórden que estas conmociones traen en pos de sí, ha tenido sin embargo la calma y la constancia necesarias, para ocuparse de la administracion en general dictando oportunas disposiciones. Una buena legislacion en el sentido en que pueden ser buenas las obras humanas, es el trabajo de la vida de los pueblos. Díganlo sino, las naciones que en otro tiempo ocuparon el primer lugar por sus luces y las que les han sucedido; y sin embargo, se observará que sus legislaciones, examinadas detenidamente en sus mas minuciosos detalles, no están exentas de defectos.

Que las leyes se pongan al alcance de todos, que de ellas se desechen las embarazosas repeticiones, que se tome lo útil, que se observen puntualmente, sobre todo que los funcionarios llamados á vigilar sobre tan importante objeto, sean solícitos en el cumplimiento de sus deberes; y es seguro, que entonces no se quejarán, los que atribuyen

á la policia de los puertos; de este modo, se evitarán muchos abusos qué por falta de conocimiento de las leyes, por olvido ó por otras razones, se cometen con perjuicio de los intereses del Estado y de los del comercio. Esta compilacion facilitará tambien la formacion del código de marina, porque los que reciban el honor de redactarlo, encontrarán reunidas todas las leyes y decretos sobre la materia; y las dudas que se me han ofrecido, serán otros tantos puntos que desde luego se tomarán en consideracion, para que desaparezca la obscuridad y las contradicciones que suelen encontrarse sobre algunos puntos.

Callao, Abril 6 de 1862.

J. Toribio Flores.

BIBLIOTECA
DIMINMAR

ADVERTENCIA

SOBRE EL USO DE LAS CITAS.

Art. trat. O. G.	Artículo, tratado de la ordenanza general de marina.
Or.	Orden.
O. M.	Ordenanza de matrícula.
D.	Decreto.
R.	Resolucion.
Art.	Artículo.
Sec. Adic.	Seccion adiccional.
P. ó Per. n. ó núm. tom. pág.	Peruano, número, tomo, página.
Reg. de Com.	Reglamento de Comercio.
Cod. de Com.	Código de Comercio.
Reg. Ofic.	Registro Oficial.
Colec. Dip.	Coleccion Diplomática.

PRIMERA PARTE.

Compilacion en forma de reglamento de las leyes expedidas en materia de servicio de las capitanías de puerto, etc.

TITULO I.

De los capitanes de puerto.

1.º El cargo del capitan del puerto, es el buen amarradero de las embarcaciones, su órden en la bahía á fin de que sea fácil el tráfico por ella y se acelere la carga, descarga y demas operaciones; y relativamente á la policía en general y á la seguridad del puerto, su limpieza y conocimiento cabal; la direccion de entradas y salidas y todas las maniobras que se verifiquen en él. Artículo 6.º, tít. 7.º, trat. 5.º O. G.

2.º Examinará la sonda ó braceaje, no solo de los bajos, sino de todo el puerto, la extension de aquellos, las marcas conocidas de cada uno para la seguridad de su resguardo en entrada y salida, si hay otras mejores ó de comprobacion, la diferencia de calidades de fondo, los perjuicios de un paraje, las ventajas de otro, la necesidad de galgas en alguno, ó en todos con determinados vientos, el modo general como deben amarrarse los buques, ó la diferencia de unas partes á otras, los sitios mas á propósito para las cuarentenas, carenas ó maniobras de dar quilla, la capacidad del fondeadero general, y de cada cala ó sitio señalado á dichos últimos fines, las proporciones para aguadas y medios de mejorarlas y los parajes destinados ú otros mas convenientes para el desembarco y depósito de las basuras y escombros de las embarcaciones. Art. 12 id.

3.º Cotejará todo lo referido, con el plano y noticias recibidas de su antecesor; y corrigiendo lo errado ó añadiendo lo que falte, trazará un nuevo plano, acompañado de exacta descripcion de todas las circunstancias expresadas y remitirá dos bajo su firma al comandante general, uno de los cuales pasará éste al gobierno. Los capitanes de puerto pasarán otro á los prefectos. Art. 13 id.

4.º Tendrán dos libros de á fólio para diarios, uno de entradas y otro de salidas de embarcaciones, á mas de aquel de que se habla en el título de tráfico interior, encabezando cada dia con su fecha correspondiente al medio, para anotar las ocurrencias. En el 1.º, pondrá la clase y nacion del buque, su nombre y el del capitan, número del equipaje, porte ó toneladas, carga, puerto de su procedencia, dias de viaje, escalas intermedias, si es arribada accidental ó de expreso destino por la consignacion de su carga ó el paraje á que se dirije, los pasajeros que conduce, si son de tropa, prisioneros, presidiarios ó particulares y las noticias generales no reservadas que comuniquen. Art. 71 id.

5.º En el segundo libro, anotará el buque saliente, expresando la nacion y nombre, dia de su entrada, carga y pasajeros que lleva y su destino; y si fuese embarcacion propia de su puerto, del que hace primera salída, ó si ha estado deshabilitada largo tiempo por carena ú otra causa, expresará sus toneladas, nombre del capitan y número de la tripulacion. Art. 71 id.

6.º A mas del deber impuesto á los capitanes de puerto sobre pasar á la Prefectura parte diario de las entradas y salidas de buques, segun lo dicho en el artículo 87, deberan dirijir á fin de cada mes al Ministerio de Hacienda por conducto de la Comandancia General, dos estados, uno de entradas y otro de salidas; advirtiéndose, que en las razones de entrada bajo *el nombre del último puerto de salida* de la sétima casilla, debe expresarse el puerto de donde partió el buque antes de llegar á aquel donde se hallare; haciendo en unos y otros, las observaciones que crean conveniente. Or. de 21 de Enero de 1848.

7.º El gobierno en virtud del parte de la Comandancia General, acerca de los capitanes de puerto que omitan la remision de dichos estados, tan necesarios para formar la estadística comercial, declarará la responsabilidad en que incurran. Or. cit.

8.º Los faros estarán inmediatamente bajo la inspeccion del capitan del puerto, en cuanto á su buen estado de servicio; y oficiarán, así sobre defecto de alumbrado, horas de falta ó descuidos de atizar, como sobre reparos del farol ó lámparas, sin mezclarse en lo económico, donde no le esté expresamente cometida su intervencion; y cuando no fueren atendidos sus oficios, dará cuenta al comandante general, representando las faltas. Art. 81, tít. 7.º, trat. 3.º O. G.

9.º A los bajeles de guerra estranjeros les indicarán el punto de depósito de los escombros y los de lastre y deslastres; y si observa que faltan á las reglas de policía, dará cuenta á la autoridad política. Art. 145 id.

10.º Cuando el prefecto ú otra autoridad competente ordenen la detencion de una nave, examinará el capitan de puerto, si á falta de custodia exterior ó interior, que no ordenaren, es necesario quitarla el timon ó vergas mayores, sin lo cual no puede responder de impedir su salida furtiva; y lo hará presente, para proceder á lo que se determine. Art. 15 id.

11.º El capitan de puerto debe tener las Ordenanzas y estudiarlas para proceder conforme á su tenor en todos los asuntos que puedan rozarse con las funciones de su empleo y jurisdiccion. Art. 166 id.

12.º De todos los oficios que reciba, formará legajos con los inventarios y claridad correspondiente, para consultar estos antecedentes, cuando lo hubiese menester. Art. 167 id.

13.º El archivo comprenderá á mas de los objetos indicados en el artículo anterior, los libros de entradas y salidas, los que lleve para copiar las notas y órdenes que dirije, las Ordenanzas de marina de toda clase, tarifas, plano y descripcion del puerto, con inventario de todo, bajo el cual hará la entrega de la oficina á su sucesor, ó á un ayudante, siempre que se le ordene. Art. 187 id.

14.º Es prohibido á los capitanes de puerto y á sus subordinados, cobrar derechos ú otras gabelas no detalladas por reglamentos ó leyes vigentes. Los infractores serán sometidos á juicio como defraudadores ó ladrones. Or. 18 de Junio de 1855. Pn. 16, t. 28 p. 77.

15.º Los capitanes ó patrones que no se conformasen con las sentencias que pronuncien los comandantes de los tercios navales y capitanes de puerto, por infracciones del Reglamento de Policía ó por faltas cometidas en el ejercicio de su profesion y no apelasen de ellas á la Comandancia General del Departamento antes de 24 horas, ó inmediatamente si están para dar la vela, se les impedirá la salida por la Capitanía, que dará cuenta en el mismo dia de lo ocurrido á la Comandancia General para su aprobacion, comprendiendó este artículo solo al puerto del Callao. Art. 12. Adicional al D. de 5 de Agosto de 840.

16.º La Comandancia General de Marina nombrará á propuesta en terna elevada por los capitanes de los puertos y prévio informe del comandante del tercio naval que corresponda, á los patrones de las falúas y botes de las Capitanías. R. 19 Setiembre 848.

17.º Los cabos de matrícula de los puertos en que deba haberlos, serán tambien nombrados por la Comandancia General á

BIBLIOTECA DIMIMAR

propuesta en terna elevada por la Capitanía respectiva. R. 13 Diciembre 848.

18.° Los capitanes de los puertos son por el carácter de sus destinos, jefes naturales é inmediatos de los matriculados de marina, con arreglo á la Ordenanza y particularmente, segun el tenor de los artículos 31, 37, 38 y 39 de su tít. 7.°, t. 2.°; de consiguiente, los gobernadores litorales de los pueblos, se sujetarán en la esfera de sus atribuciones al contenido de las ordenanzas y artículos citados. Art. 2.° D. 5 Agosto 840.

19.° Los capitanes de los puertos, en sus respectivas jurisdicciones de marina, son los únicos encargados y responsables de la policía de los puertos. Art. 1.° D. 5 Agosto 840.

20.° Como jefes de la dependencia de marina, en lo privativo á este ramo, están exclusivamente subordinados á las órdenes del comandante general de marina: y con respecto al servicio en general, obligados á cumplir las en que acuerden ó reciban de las autoridades locales. D. 9 Marzo de 1840.

21.° Es prohibido á los capitanes de puerto ocuparse directa ó indirectamente en ningun género de comercio ó industria de mar. Los que infrinjan esta disposicion serán separados de sus destinos y se les aplicarán las penas á que se hagan acreedores. Or. de 13 de Setiembre de 1841.

22.° Siempre que por los buques de guerra de la armada, se hagan pedidos de víveres ú otros artículos navales, han de ser éstos dirijidos, á excepcion de los que jiran en el Callao, al Prefecto del Departamento por conducto del capitan del puerto, quien opinará sobre la conveniencia ó necesidad que de ellos se tenga, é intervendrá al satisfacerse el pedido por la Aduana ó por quien disponga aquella autoridad. R. 1.° Abril 853. R. O. p. 112.

23.° Los capitanes de los puertos rubricarán todas las fojas de los tres libros que deben llevar los capitanes de los buques de sus correspondientes matrículas; cuyos libros son, el de *cargamentos*, *cuenta y razon* y el *diario de navegacion*. Art. 617, Cód. de Com.

TITULO II.

De la policía, de los muelles y de los playeros.

SECCION I.

POLICÍA DE LOS MUELLES.

24.º El capitan de puerto vigilará sobre que no se deterioren los muelles y sus escalas, ni permitirá que las embarcaciones menores permanezcan amarradas ó atracadas en éstas sino el tiempo preciso para embarcar ó desembarcar los pasajeros ó efectos que conduzcan, arreglando el arrimadero de carros, rastras, ó acémilas. Art. 82, tít. 7.º, trat. 5.º O. G. (*)

25.º Como el cargo del capitan del puerto exije su asistencia constante, á lo menos en la mayor parte del dia en el muelle ó playa, tendrá allí una casilla ú otro edificio para su despacho, costeado por el Estado, siempre que sea necesario; y á falta de ella, el Prefecto del Departamento dispondrá lo conveniente. Art. 66 id.

26.º Al capitan del puerto incumbe emplear á los cabos de matrícula, en lo relativo á la ejecucion de sus providencias, como maniobras, arresto de delincuentes, etc. Art. 54 y 55 id.

27.º En el muelle habrá una guardia á cargo de un oficial, bajo la inmediata dependencia del capitan del puerto. El objeto de ella, es la conservacion del órden. Or. 6 de Febrero de 1845.

28.º El capitan del puerto fijará en una tablilla las prevenciones convenientes para los fines del artículo anterior y demas mecanismos del muelle. Or. cit.

29.º La guardia del muelle, las patrullas de la plaza que en él hubiere y las de los buques de la armada, auxiliarán al capitan del puerto, cuando fuese necesario, en todo lo relativo á la policía del muelle. Art. 84. tít. 7.º, trat. 5.º O. G.

30.º El muelle del Callao no es lugar destinado para el depó-

(*) Este cuidado que se encarga á los capitanes de puerto, se entiende solo respecto de los trabajos que no sean del comercio y que no se hallen autorizados ni dirijidos por la renta, puesto que siendo los muelles almacenes abiertos de la Aduana, segun el art. 34 de esta seccion, aquel funcionario no deberá mezclarse en las operaciones en que concurran las condiciones expresadas.

sito de ninguna especie de efectos. Se ocupará solo por momentos para embarque y desembarque de carga, manteniéndose absolutamente desembarazado de bultos y artículos cualquiera que sea la pertenencia de ellos. Art. 1.º Or. 1.º de Julio de 1851.

31.º Es prohibido construir en el muelle barracas, casas provisionales, etc. Art. 35. Reglamento de 4 de Mayo de 1827.

32.º El capitan del puerto y el administrador de la Aduana, celarán de que en el muelle no se sitúen cantinas, ú otros establecimientos de venta de comestibles. Art. 5.º D. 18 de Setiembre de 1833.

33.º Es prohibido afirmar bosas, tirar aparejo ú otro cabo en los cañones en que están colocados los pescantes de los faroles del muelle, sino en los muertos clavados en él. El infractor pagará cuatro pesos de multa. Art. 2.º Seccion adicional al D. de 5 de Agosto de 1840.

34.º Siendo la playa un almacen abierto de la Aduana al cargo y vigilancia del Resguardo, como que nadie puede levantar cosa alguna de ella sin su conocimiento é intervencion, el comandante de aquella seccion tomará todas las medidas conducentes á la mejor y mas segura colocacion de cuantos artículos deben quedar depositados allí, sin que la Capitanía del puerto se injiera en esto, por ser absolutamente ageno de sus atribuciones, como jefe de policía de la bahía, y debiendo siempre hacer que los playeros obedezcan en todo cuanto se previene en este artículo al comandante del Resguardo. Art. 10.º Acuerdo de la junta económica aprobado en 24 de Abril de 1847. (*)

35.º Estando destinadas las chazas que se han construido nuevamente, cerca de la cabeza del muelle, para el uso de los botes de la marina militar, nacional y estranjera, y los de los vapores que conducen á los oficiales y pasajeros, con exclusion de equipajes y bultos de cualquiera especie, se prohibe absolutamente atracar á ellas á las demas embarcadiones mercantes. La que infrinjiere este artículo pagará cuatro pesos de multa. Art. 3.º D. 5 de Agosto de 1840.

(*) El art. 57 del Reglamento de Comercio, dice, que son horas útiles para descargar mercaderías desde las seis de la mañana hasta las tres de la tarde en el Callao; y hasta las cuatro en los demas puertos, dejando á los administradores de Aduana, la facultad de ampliar este tiempo, segun lo exijan el estado del mar y la conveniencia del comercio en los casos extraordinarios que puedan ofrecerse. La descarga de los vapores se hará á cualquiera hora del dia, tomándose por las Aduanas las precauciones convenientes. El art. 60 prescribe, que la descarga se haga por el muelle principal de cada puerto; pero que si en alguno conviene exceptuar de esta regla, á la madera, leña, carbon y algunos otros artículos, el administrador de la Aduana indicará por donde deben desembarcarse; y que en el puerto que no haya muelle, la descarga se verifique por el lugar que señale el administrador de la Aduana. Véanse tambien los artículos 58, 59, 61 y 196 de dicho Reglamento.

SECCIÓN II.

PLAYEROS.

36.º El comandante de playeros como jefe de los matriculados de marina que tiene á sus órdenes, está subordinado á la Comandancia General de Marina y al capitán de puerto, en todo lo relativo al servicio militar de las matrículas de mar, etc. Art. 12.º Or. 1.º de Julio de 1851. (*)

37.º Como director de los trabajos de carga y descarga de los bultos del comercio, debe obedecer á las órdenes que le impartan, el administrador de la Aduana, con absoluta inhibicion de las autoridades de marina ú otras que no podrán ocupar dicha gente en faéna ni servicio alguno. Art. 11.º Or. cit.

38.º Esta dependencia de los playeros al administrador de la Aduana, debe entenderse en todo lo relativo al trabajo personal, distribucion de tiempo y organizacion. Art. 12 Or. cit.

39.º Al administrador de la Aduana toca distribuir la gente, dar sus órdenes desde la víspera al jefe de playeros y celar que éste circule las suyas á las cuadrillas. El indicado administrador verificará esto, teniendo en consideracion las necesidades del servicio. Art. 15. Or. cit.

40.º Cuando las autoridades de marina por exigencias y necesidades del servicio nacional, crean necesario emplear en faéna ú otra ocupacion á los playeros, ha de ser, prévio aviso, consentimiento y órden del administrador de la Aduana. Art. 11 Or. cit.

41.º El Prefecto puede sin embargo, sin estos requisitos, destinarlos á otro servicio del Estado, en consideracion á la gravedad del motivo que origine esta medida, cuidando de que en ningun caso se atrase ó dañe el comercio en sus operaciones. Art. cit.

42.º En el Callao se extinguirá el turno por cuadrillas, de modo que las cinco estén siempre prontas y de servicio, sin excepcion, á fin de que las lanchas no demoren su descarga, con perjuicio del comercio, como sucedia mientras se hallaba expedita la cuadrilla de turno. Art. 14 Or. 1.º de Julio de 1851.

43.º El derecho de cuadrilas, sus jornales ó producto del trabajo, recaudacion, depósito, distribucion, pagamentos, etc., continuará todo como está, sin hacerse innovacion, hasta que

(*) Véase esta Or. en el núm. 6 de la segunda parte. Sobre establecimientos de compañías en los puertos: véase art. 16.º, ley 18 de Enero de 1848 (núm. 29, 3.ª parte.)

BIBLIOTECA DIMAR

el Supremo Gobierno resuelva con el mérito de los datos que le trasmita la Prefectura. Art. 16. Or. cit.

44.° A los capitanes de puerto les está prohibido tomar parte alguna del producto del trabajo de los playeros. R. 3 de Julio de 1845.

45.° A fin de que no haya atraso alguno en la pronta descarga de las lanchas, el comandante del Resguardo requerirá al de playeros, para que todas las cuadrillas trabajen á la vez, siempre que sea necesario, en facilitar dicha descarga, así como que esta se haga con preferencia de los bultos que deben conducirse á los almacenes, pudiendo ejecutarse despues, la de aquellos artículos de fácil y expedita entrega en el muelle, conforme al Reglamento de Comercio. Art. 9, acuerdo de la Junta económica, aprobado en 24 de Abril de 1847.

TITULO III.

De los posaderos, enganches y deserciones de marineros.

SECCION I.

POSADEROS. (*)

46.° Deberá tenerse por posadero, no solo á los que hacen uso especial de esa industria, sino aun á los que ejerciendo otra, hospedaren marineros. Art. 1.° Or. de 30 de Setiembre de 1850.

47.° Los capitanes de puerto formarán una matrícula de todos los que ejercen la industria de hospedar marineros y se informarán de si observan buena conducta. Art. cit.

48.° Los harán comparecer ante sí y los amonestarán á que se sujeten en el ejercicio de su industria, á lo que les sea lícito y permitido, conminándolos con que se les aplicarán las penas que correspondan, por cualquier acto de seduccion ú ocultacion de marinero. Art. cit.

49.° Los capitanes de puerto llevarán un registro filiado y

(*) En los puertos del Callao y Pisco se observará este título, con las modificaciones á que se refieren los decretos de 1.° de Octubre de 1860, 21 de Enero y 15 de Julio de 1861, que se registran en la segunda parte bajo el núm. 3.

rubricado, en el cual inscribirán á los marineros francos que desembarquen y á los que se enganchen, designando sus nombres, patria, procedencia y el motivo que los haya dejado en libertad para contraer nuevos compromisos. Art. 4.º R. 6 de Noviembre de 1858. P. n. 31, t. 35 p. 156.

50.º Para que los capitanes de puerto sepan quienes son los marineros que se hallan en el caso del artículo anterior, los capitanes de los buques de que desembarquen, les otorgarán una papeleta que será visada por los cónsules de las naciones á que pertenezcan, á fin de que con la constancia que en ellas ponga la Capitanía, los posaderos reciban sin embarazo á esos individuos. Complemento al artículo 4.º de la R. 6 de Noviembre de 1858, modificada en 1.º de Diciembre de 1858. P. id. n. id.

51.º El capitan del puerto cuidará de que no se hospede ningun marinero que no tenga una papeleta dada por el capitan del buque á que pertenezca y visada por la Capitanía, sin perjuicio de serlo por la Intendencia de Policía. El posadero que admitiese marineros sin este requisito, será penado por cada persona que admita, con la multa de 50 pesos que señala el Reglamento de Policía. Art. 2.º Or. de 30 de Setiembre de 1850. (*)

52.º Los apoderados fiscales encargados de formar las matrículas de patentes y las tesorerias que las expidan, cuidarán bajo de responsabilidad, de no inscribir en el padron ni conceder tales patentes, para el ejercicio de la industria de posaderos, en los puertos donde rija esa contribucion, sino á personas de notoria responsabilidad y crédito que presten las necesarias garantías para responder por cualesquiera abusos que cometan en la admision y alojamiento de marineros. Art. 1.º R. 6. Noviembre 858 cit.

53.º Los apoderados fiscales no inscribirán en las matrículas, ni las Tesorerías expedirán patentes, sino á los individuos que tengan los requesitos exijidos en el artículo anterior, en concepto de las Capitanías, que son las que conocen ó deben conocer á las personas que se manejan bien en el ejercicio de esta industria, y las que deben exijir á su satisfaccion las fianzas res-

(*) Este artículo dispone sobre poco mas ó menos lo mismo que el anterior. La diferencia consiste en que, segun el anotado, la papeleta debe ser visada por la Subprefectura; en tanto que el otro, prescribiendo que lo sea por los cónsules respectivos, nada dice sobre el V.º B.º de aquel funcionario. Por lo expuesto, éste se refiere á los marineros estranjeros y aquel á los del pais. Mas, sea cual fuere la nacionalidad, la Subprefectura encargada de la seguridad pública, debe tener conocimiento de los hombres que diariamente entran á las posadas; y por tanto, aun los estranjeros deben hacer visar sus papeletas en esta oficina (véase la nota puesta al fin del apéndice de esta primera parte).

pectivas. Adicion al art. 1.° de la R. de 6 de Noviembre 858, cit. modificacada por la de 1.° de Diciembre de 1858, cit.

54.° Los capitanes de puerto cuidarán de que los posaderos lleven un registro, en que se exprese el nombre del marinero que hospeden, el del buque á que pertenezca, la fecha en que haya entrado á la posada, y aquella en que se despida. Art. 3.°, Or. 30 de Setiembre de 850, cit.

55.° Cuidarán de que los posaderos les dén partes diarios de los marineros que entren en sus posadas y de los que se despidan, indicando el destino que tomen al despedirse. Art, 4.° Or. cit.

56.° Los capitanes de puerto ordenarán y harán observar estrictamente, que no se dé posada á marinero alguno por mas de diez dias, excepto en caso de enfermedad, en cuya circunstancia, el posadero dará inmediatamente aviso á la Capitanía, para que mande reconocer al enfermo; y resultando estarlo, podrá permanecer en la posada hasta su restablecimiento, ó hasta que sea trasladado al hospital ó á su buque. Art. 5.° Or. 30 de Setiembre de 850, cit.

57.° Si cumplidos los diez dias que pueden permanecer los marineros en las posadas, existiese alguno que no haya querido ó podido embarcarse, el posadero dará parte inmediatamente á la Capitanía. Esta examinará el hecho; y en caso de que el marinero quiera embarcarse, le proporcionará buque. Si prefiere emplearse en otro destino, lo dará de baja en el registro del posadero, expidiéndole una papeleta para que pueda alojarse en otra parte, lo que comunicará á la Intendencia de Policía. Art. 6.° id.

58.° Si se tratase de proporcionar buque al marinero, podrá permitir el capitan del puerto, que continúe en la posada mientras sea colocado á bordo. Si fuera de este caso, el posadero mantuviese por mas de diez dias á alguno ó algunos marineros sufrirá por cada uno de ellos la multa de 50 pesos. 2.ª parte del art. 6.° cit.

59.° Visitará con frecuencia y aun diariamente, si fuese necesario, las posadas de marineros, las que como establecimientos públicos, pueden ser visitadas por la autoridad á cualquiera hora del dia ó de la noche. En estas visitas, cuidará el capitan de puerto de la exacta observancia de todas las órdenes que preceden, y ademas, de que no se propine á los marineros bebidas dañosas, de que no haya juegos prohibidos y de que se observe buen órden en general. Si descubriese alguna falta de que deba conocer la Intendencia de Policía ú otra autoridad, dará inmediatamente el parte que corresponde. Art. 8.° id.

60.° Las autoridades locales y de policía y las Municipalidades, con arreglo á sus peculiares funciones, vigilarán y visitarán

las posadas de marineros en los puertos, á fin de que se observe en ellas estrictamente las disposiciones consignadas en los reglamentos vigentes, y en el presente decreto, para evitar desórdenes y abusos en la recepcion, ocultacion y enganche de marineros desertores. Art. 2.º R. 6 de Noviembre de 858, cit.

61.º Las autoridades locales cuidarán igualmente de que los posaderos tengan fijado este decreto, en el lugar mas visible de sus establecimientos, para lo cual se les distrbuirá ejemplares impresos. Art. 10. R. cit.

BIBLIOTECA DIMIMAR

SECCION II.

ENGANCHES.

62.º No se permitirá el enganche de marineros estranjeros, sino en vista de papeletas firmadas por los cónsules ó agentes consulares de sus respectivas naciones y constancia de los roles que acrediten hallarse libres de anteriores obligaciones y aptos para celebrar nuevas contratas; y á falta de tales agentes consulares, ó cuando sean nacionales los marineros que soliciten enganche, deberán los capitanes de puerto asegurarse de que se hallan expeditos, bien sea en vista de los roles ó de certificados de sus anteriores capitanes ó por testigos de abono que los afianzen. Art. 5.º R. 6 de Noviembre de 858 cit.

63.º Cuando los marineros desembarcados del modo que prescriben los artículos 49 y 50 quieran engancharse, presentarán esas papeletas á sus respectivos cónsules, para que en seguida anoten en ellas las nuevas contratas celebradas, á fin de que en su vista, puedan los capitanes de puerto permitirles su nuevo embarque; bien entendido, que la falta de dichas papeletas será castigada con una multa de 30 pesos que pagará el posadero en cuya casa estén, aun cuando en ello no se descubra inmediatamente fraude alguno. Complemento al art. 5.º de la R. de 6 de Noviembre 858, modificada por la de 1.º de Diciembre 858 cit.

64.º Se prohibe la imposicion ó cobro de todo derecho, gratificacion ó gabela á los marineros ó barqueros en razon de enganche de aquellos; y á fin de que los capitanes de puerto puedan atender á las labores extraordinarias que se les encargan y cubrir los gastos de escritorio, se les señala por conducto del Ministerio de Guerra y Marina, una asignacion competente, cuyo importe se aplicará á la partida de gastos extraordinarios del ramo. Art. 6.º R. cit. (*)

(*) Este artículo está modificado en cuanto al cobro del corretaje para embarque de marineros, por el decreto de 1.º de Octubre de 1860. Véase 2.ª parte, núm. 3. Pero la prohibicion subsiste respecto de los capitanes de puerto y sus subalternos.

65.° El enganche de marineros deberá verificarse exclusivamente en las capitanías de puerto, observándose los reglamentos y ordenanzas navales y de policía vigentes; persiguiéndose y castigándose á los contraventores, con las multas respectivas, ó se les someterá á juicio para la aplicacion de mayores pensa, segun la gravedad ó reincidencia de los casos. Art. 3.° R. de 6 de Noviembre de 858, cit. (*)

66.° Todo capitan de buque nacional debe celebrar contrata con la marinería que tenga á su bordo, por escrito, y ante los capitanes de puerto respectivos, empleando para ello el papel de medio real. Art. 1.° D. 20 de Octubre de 1840. (**)

67.° Estos documentos deberán contener el tiempo y calidad del servicio del marinero, los viajes, tratamiento, sueldos y ajustes en que convengan y demas calidades esenciales de esta especie de documentos. Art. 2.° id. (***)

68.° Si las contratas se celebran en puertos estranjeros, deben ser autorizadas por los cónsules ó vice-cónsules de la República residentes en ellos; y donde no los haya, por cualquier oficial público de los lugares. Art. 3.° id.

69.° Los cónsules ó vice-cónsules en el exterior y los capitanes de puerto en el territorio de la República, tendrán el privativo conocimiento de las quejas que se dieren sobre cumplimiento de las contratas, expresándose esta circunstancia en ellas y la renuncia de todo fuero. Art. 4.° id. (****)

(*) Modificado por los decretos de 1.° de Octubre de 1860, de 21 de Enero y 15 de Julio de 1861. V. 2.ª parte num. 3.

(**) Así está modificado el art. 25, tit. 10 de la Or. de M. el cual disponia que se celebrasen ante los escribanos de marina y que estos contratos fuesen autorizados con el V.° B.° de los comandantes de matrícula.

(***) De acuerdo con lo que este artículo dispone, se acostumbra en el Callao, y será oportuno que se establezca en los demas puertos, extender las contratas de marineros, en un papel impreso denominado rol de contrata. Fíjanse en él los objetos á que se refiere este artículo, y el capitan del puerto lo autoriza. Con tal solemnidad, este documento merece entero crédito. No se halla en el mismo caso el libro de cuenta y razon, que como único justificativo de la realidad de la contrata, exige el art. 682 del Cód. de Com.; porque los capitanes prevalidos de la ignorancia de los marineros, pueden, al tiempo de la redaccion, poner condiciones en que no hayan convenido éstos. A pesar de esto, consignándose por los capitanes en el expresado libro, cópia del rol de contrata, no subsiste tal inconveniente, toda vez que la fidelidad de dicha cópia, estará justificada por el rol de contrata. Sobre cuestiones entre marineros y capitanes. V. los artículos 682 á 722, Cód. de Com.

(****) Segun los artículos del Cód. del Com. citados en la nota anterior, parece que las cuestiones entre el capitan y los marineros, deben dilucidarse ante los tribunales del ramo. Mas estos artículos, así como otros del libro 3.° de dicho Código, deben precisarse, fijando de un modo inequívoco el límite entre las atribuciones de los juzgados de comercio y las que corresponden á los capitanes de los puertos, á fin de evitar las competencias de jurisdiccion siempre dañosas á la administracion de justicia. Sin embargo, los capitanes de buques y los marineros ocurren á los capitanes

70.° En caso de no haberse celebrado la contrata expresada, ni el capitan podrá reclamar con éxito los servicios del marinero, ni éste los compromisos del capitan ante los cónsules, vice-cónsules ó capitanes de puerto de la República. Art. 5.° id.

71.° Los cónsules ó vice-cónsules de la República, podrán requerir conforme á la ley de las naciones y sus facultades, el auxilio de las autoridades de los puertos amigos estranjeros para el cumplimiento de las contratas y de las decisiones dadas en las contiendas que sobre ellas se susciten. Art. 6.° id.

SECCION III.

DESERCIONES.

72.° Estando estipulado en los tratados que la República tiene celebrados con la Gran Bretaña, Bélgica, Cerdeña, Estados Unidos y otros Estados; y siendo un deber reconocido por todas las naciones en beneficio del comercio que no se autorize la desercion de marineros y que se presten los auxilios necesarios para que sean restituidos á sus buques, las autoridades locales proporcionarán, sin gravámen alguno dichos auxilios y cuantas facilidades estén á su alcance, para el lleno de aquel objeto, ya sea á solicitud de los capitanes ó maestres de sus respectivas naciones. Art. 7.° R. 6 Noviembre de 1858, cit.

73.° Los capitanes de puerto adoptarán todas las medidas conducentes á la perfecta regularizacion del servicio de los botes y embarcaciones menores, cuidando de que tengan lugares designados para su descanso, salida y entrada, y de que los matriculados cumplan con sus deberes; encargando á las rondas, persigan y aprehendan á los que despues de la clausura del puerto, se encuentren traficando sin al permiso respectivo; y de que en caso de ser convencidos de cualquiera infraccion ó de haber protegido la desercion de marineros, sufran las penas de reglamento y sean sometidos á juicio. Art. 8.° R. cit.

74.° Para los casos de las multas establecidas, del arreglo y otras penas, que pudieran imponerse por la Capitanía; se tendrá presente la real órden de 5 de Enero de 1773 que sujeta al fuero de marina á las tripulaciones de los navíos mercantes; y el art. 65, tít. 4.°, trat, 5.° de las Ordenanzas de la armada, que sujetan al mismo fuero, á los particulares que induzcan á desercion

de puerto para decidir sus controversías; y esto parece mas natural, puesto que las Capitanías son las oficinas mas conocidas para los marineros, porque son las únicas autoridades á quienes están acostumbrados á reconocer como jefes, porque en fin son los funcionarios á quienes ven primero, luego que los buques ingresan á los puertos.

ó seduzcan á los marineros. Art. 10 Or. 30 de Setiembre de 1850. (*)

75.° Los capitanes de puerto entregarán á cada capitan de los buques que arriben á los puertos de su dependencia, un ejemplar de las disposiciones (del decreto de 6 de Noviembre de 1858), haciendo tambien que se fije en el local de su despacho; á cuyo efecto se autoriza al comandante general de marina para mandar imprimir el número competente de ejemplares traducidos á los idiomas mas comunes. Art. 9.° R. 6 de Noviembre de 858.

76.° Ninguna de las disposiciones de este título traba ni embaraza las facultades de la Intendencia de Policía, de las Municipalidades ú otras autoridades, pues todas ellas corresponden á la policía de puertos propiamente dicha, la cual es distinta de la policía de la poblacion. 1.ª parte del art. 10 Or. 30 de Setiembre de 850.

77.° De conformidad con el artículo anterior, en los casos que ocurran dudas, sobre la autoridad que deba conocer de los abusos de los posaderos, se pondrán de acuerdo dichos funcionarios con los capitanes de puerto, ejecutando cada uno lo que corresponda á sus atribuciones. 2.ª parte del art. cit.

TITULO IV.

De las entradas y salidas de buques y de la visita de sanidad.

SECCION I.

ENTRADAS.

78.° Los capitanes de puerto ó sus ayudantes reconocerán ó recibirán los buques á la vela en su entrada, para señalarles el fondeadero, y hasta que se retire la visita de guerra de la Capitanía, no se permitirá atracar embarcacion alguna, inclusa la de la renta. Art. 8.° adicional al D. de 5 de Agosto de 1840.

(*) Hoy están sujetos á los tribunales comunes desde que se ha abolido el fuero personal.

79.º La visita de guerra se verificará por los capitanes de puerto, no solo en los dias festivos, sino aun en los clásicos de de la República. D. de 6 de Junio de 1845.

80.º Los capitanes de los puertos, al hacer las visitas de fondeo, indicarán á los capitanes de los buques que entren, el lugar en que han de situarse. Art. 4.º R. de 17 de Setiembre de 1851.

81.º Ningun capitan se pondrá en comunicacion con individuo alguno de tierra, mientras no tenga evacuada su visita la Capitanía de puerto, ni permitirá atraque embarcacion alguna á su costado antes que ésta. Art. 5.º D. de 5 de Agosto de 1840.

82.º El capitan que contraviniendo al artículo anterior, permitiese atracar al costado de su buque alguna embarcacion menor, antes que la Capitanía del puerto haya hecho la visita de guerra, sufrirá una multa de cincuenta pesos. Art. 6.º id.

83.º La prohibicion del artículo anterior se extiende aun á las embarcaciones de los buques de guerra estranjeros; siendo deber de los capitanes de puerto, recoger y entregar sin demora ni costo alguno, á los agentes consulares, la correspondencia que para los jefes ú oficiales de guerra estranjeros estacionados en estos mares, conduzcan los buques mercantes. R. 24 de Julio de 1845.

84.º Los capitanes de los buques, en su entrada á cualesquiera de los puertos de la República, entregarán al del puerto, en el acto de la visita de guerra, los documentos que justifiquen su navegacion de unos puertos á otros. Art. 1.º D. de 5 de Agosto de 1840.

85.º El capitan de cualquier buque estranjero que llegue á los puertos del Perú, donde resida agente consular de su nacion, luego que haya recibido la visita de la Capitanía del puerto, le entregará ó remitirá cerrada su patente de navegacion, la que quedará depositada en el consulado, durante la permanencia del buque en el puerto. Art. 1.º D. de 27 de Setiembre de 1833. (*)

86.º Todos los capitanes de buques mercantes que anclen en cualesquiera de los puertos de la República, en su entrada y antes de su salida, deberán presentarse á las autoridades locales que residan en ellos. Art. 4.º D. de 5 de Agosto de 1840.

(*) El artículo 36 del Reglamento de Comercio de 31 de Diciembre de 1860, dice—Cuando el consignatario ó capitan de un buque estranjero se presente á la Aduana, á exhibir los manifiestos por mayor, entregará un certificado expedido por el respectivo cónsul, si lo hubiere, ó por el capitan del puerto, del que conste hallarse en su poder la patente de navegacion del buque, ó el documento que acredite su bandera y propiedad, el cual permanecerá en el consulado ó Capitania hasta que el buque obtenga la licencia para salir.

87.º Todos los dias pasará el capitan del puerto á la autoridad política, un parte de las entradas y salidas de embarcaciones y de las ocurrencias que tengan relacion con el mando de dicho jefe, sin expresar las que sean puramente marineras; y siempre que entren bajeles de guerra ó lo exija la calidad de las noticias adquiridas ó de otras circúnstancias particulares, le dará cuenta personalmente ó por medio de un ayudante, á la brevedad posible. Ejecutará las órdenes que le diese este jefe en beneficio público y acordará con él lo que convenga hacer. Art. 79, tít. 7.º, O. G.

88.º Participará tambien al comandante general, así las ocurrencias de entidad del puerto, como las noticias de igual clase que tuvieren por las embarcaciones entrantes. Art. 168 id. (*)

89.º Si las noticias que trae el buque entrante fuesen de consideracion, lo que apreciará el capitan del puerto por el estado de paz ó de guerra, por las prevenciones que reciba de sus jefes ó por otras circunstancias, aunque la embarcacion haya sido admitida á plática por su buen estado sanitario, la dejará incomunicada hasta la resolucion de dichos jefes. Art. 60 id.

90.º Todo capitan ó sobrecargo, á la llegada de su buque á cualquier puerto, sea cual fuere su procedencia, notificará á los pasajeros la entrega de la correspondencia que conduzcan; y con la que traigan á su cargo las entregará al capitan del puerto, en el acto de la visita, bajo recibo, para que con la razon del número de cartas, firmada por éste, se les dé el giro correspondiente, y la administracion de correos abone al capitan del buque medio real por cada carta. Si alguna de las cartas contuviesen letras de cámbio ú otra cosa interesante, se anotará al pié de la misma razon por el capitan del puerto y el encargado de dirijirla, segun la exposicion que haga el capitan ó sobrecargo del buque. Art. 2.º D. de 5 de Agosto de 1840 y última parte de la nota 1.ª á dicho decreto.

91.º Incurre en la pena de quinientos pesos de multa el que infrinjiere lo prevenido en el artículo anterior. El denunciante recibirá la mitad de esta suma. Id. id.

92.º Si el buque entrase en algun puerto, llevando alguno ó algunos marineros menos de los que constan en el rol, ademas de observar lo prevenido en el art. 15 (del D. de 10 de Diciembre de 1836. V. 3.ª parte, núm. 26) el capitan deberá justificar ante el comandante de marina el motivo de la falta, bajo la pena de veinte pesos de multa por cada marinero que falte. Art. 20. D. de 10 de Diciembre de 836. (**)

(*) Este artículo de la Ordenanza, manda tambien, que mensualmente se pase al Gobierno razon de las entradas y salidas, pero este deber está ya consignado en el art. 6,º, tit. 1,º de esta primera parte.

(**) Véase el art. 15, D. de 10 de Diciembre de 836 en la tercera parte núm. 26.

93.° Los pilotos de los buques mercantes nacionales presentarán en la Comandancia General de Marina y Direcion de escuelas náuticas, el diario de navegacion que hayan concluido á su arribo al puerto del Callao. Art. 29. D. de 5 de Agosto de 1840.

94.° Si los pilotos no tienen el certificado que acredite haberse presentado con su diario al expresado director, no se les permitirá continuar navegando. Ultima parte del art. 7.° D. de 4 de Agosto de 1840.

95. A los buques huaneros contratados por el gobierno, les está prohibido pasar por el boqueron de la Punta, en su regreso de las Islas de Chincha; siendo deber del capitan del puerto del Callao y del de las Islas, hacer esta prevencion á los capitanes de dichos buques. Or. de 9 de Setiembre de 1851.

96.° Los capitanes ó patrones mercantes que no se sujetasen á todas las reglas de policía establecidas por los capitanes de los puertos á donde arribaren, serán castigados con una multa ú otra pena, segun la gravedad de las circunstancias, conforme á lo prevenido en el art. 34, tít. 14 de la O. de M. Art. 11, adicional al de 5 de Agosto de 1840.

97.° Los comandantes de los buques de guerra de la marina del Perú, quedan encargados de hacer un prolijo reconocimiento á todos los buques mercantes del Estado en cualquier punto que se encuentren, para evitar que éstos, cumplido el término citado, naveguen sin las licencias y patentes respectivas; en cuyo caso deberá el comandante marinar la embarcacion que hubiese sorprendido y remitirla en entredicho al puerto del Callao á cargo de un oficial de guerra en donde será juzgada conforme á ordenanza. Art. 3.° D. de 10 de Abril de 1822. (*)

98.° Es absolutamente prohibida la caza de pájaros en el litoral del Perú y en sus islas. Los buques que se encuentren haciéndolo, sufrirán la multa de quinientos pesos, la que tambien será extensiva á los que sin licencia se emplearen en cazar lobos ó pescar ballenas. Art. 22, Reg. de Com.

99.° Ningun buque nacional pescador podrá tocar en puerto alguno de la República, sin la licencia que se lo permita; el que lo hiciere, incurrirá en la pena de comiso y su valor será distribuido conforme al artículo siguiente. Art. 5.° D. de 5 de Agosto de 1840.

100. A todo buque no peruano, le es prohibido pescar en las costas é islas pertenecientes al Estado, y el que se encontrare

(*) El art. 24, tit. 14, O. de M., prescribe en este caso, el embargo del buque y la detencion de su capitan ó patron, mientras se sustancia la causa, imponiéndosele en virtud de ella, el castigo á que resulte acreedor por su malicia, segun los casos y la gravedad de las circunstancias.

BIBLIOTECA DIMAR

pescando á distancia de una legua, fuera de las puntas de los lugares prohibidos, incurrirá en la pena de comiso y su valor será distribuido conforme al reglamento de presas. Art. 3.º D. cit. (*)

SECCION II.

SANIDAD.

101. La visita de sanidad y la de guerra peculiar á los capitanes de puerto, pueden verificarse en el mismo acto. Art. 58, tít 7.º, trat. 5.º O. G.

102. Los capitanes de puerto son miembros de estas juntas. Art. 9.º D. de 1.º de Setiembre de 1826.

103. Todo buque procedente de pais en que se sepa ha desarrollado la fiebre amarilla, deberá ponerse en facha, á dos tiros de cañon del puerto, para esperar la falúa de sanidad. Art. 15 id.

104. La falúa se situará á barlovento, y á la voz, recibirá, bajo palabra de honor del capitan, las noticias del puerto de donde viene, la tripulacion y número de pasajeros que sacó y trae y las enfermedades que han padecido durante la navegacion. Art. 16 id.

105. Si en su contesto, manifiestan estar sanos todos y sin contagio, subirán á bordo los individuos de la junta, examinarán el rol y la patente de sanidad; y estando todo conforme, se le permitirá la entrada al puerto. Art. 17id.

106 Si de la contestacion apareciere motivo para temer contagio, no se le permitirá entrar al puerto y se le mandará pasar al lazareto que se establecerá en sus inmediaciones, segun el plan que dé la junta suprema para sufrir en él la conveniente cuarentena. Art. 18 id.

107. Si á consecuencia de la visita del buque con las precauciones indicadas, resultase que durante la travesía no ha ocurrido caso de enfermedad, la cuarentena de observacion y personal ó de pasajeros, será á lo mas de quince dias, debiendo siempre tomarse en consideracion lo que resultase del exámen de la patente, por si resultase ó no limpia; pero si hubiese habido caso, será vigorosa tambien en cuanto al término. Art. 7.º Or. de 5 de Febrero de 1853, Reg. Of., n. 7, tom. 3.º p. 58. (**)

108. La cuarentena se prolongará ó abreviará á juicio del facultativo de la junta litoral. Art. 19. D. de 1.º de Setiembre de 826.

(*) Este artículo impone distinta pena de la que señala el 98: siendo aquel posterior, está derogado éste.

(**) Si hubiere lugar de cuarentena rigurosa, pero si no, deberá regir el artículo anterior.

109. La guardia de sanidad tendrá una habitacion cómoda y situada á barlovento del lazareto. Art. 4.º D. de 22 de Octubre de 833.

110. Durante el tiempo de la cuarentena, se observará una perfecta incomunicacion entre los contagiados y los guardas y demas empleados de sanidad. Art. 26, D. de 1.º de Setiembre de 826.

111. El buque será fumigado con azufre, se pondrá incomunicado y no podrá entrar al puerto hasta concluida la cuarentena, la cual se prolongará, si á consecuencia del nuevo reconocimiento que el médico debe verificar antes para suspenderla, resulta que hay motivo para recelar que no se ha disipado absolutamente el contagio. Art. 7.º D. de 22 de Octubre de 833.

112. La cuarentena debe ser rigurosa, sin la menor dispensa, porque cualquier descuido por pequeño que sea, suele causar males de la mayor trascendencia. Art. 28. D. de 1.º de Setiembre de 826. (*)

113. Por punto general, no se permitirá desembarcar en el puerto ningun cuadrúpedo, sin sujetarlo antes á una cuarentena de observacion de ocho dias á lo mas, y de dos á lo menos. Ar. 29 id.

114. En los lazaretos que se establezcan y particularmente en el de la isla de San Lorenzo, que mira al Oeste, habrá dos departamentos separados; uno para barracas desahogadas y grandes para habitacion de los pasajeros y tripulacion; y el otro departamento, para fumigar y ventilar los fardos y todo el cargamento. Art. 21 id. y 3.º, D. de 22 de Octubre de 833.

115. En los puertos donde no haya lugares aparentes para establecer lazaretos, se obligará á los buques á hacer la cuarentena en el mar, á sotavento y á distancia de dos tiros de cañon. Art. 8.º D. de 22 de Octubre de 833.

116. Todo barril de harina, de carne y todo comestible, será arrojado al agua sin abrirlo. Las cartas se picarán, fumigarán y empaparán en vinagre antes de pasarlas á la estafeta. Art. 23. D. de 1.º de Setiembre de 826 y 5.º D. de 23 de Mayo de 834.

117 Habrá un bote destinado para recibir los víveres de tierra, atado á una distancia proporcionada, para que lo puedan tirar de á bordo, luego que haya sido provisto. Art. 24. D. de 1.º de Setiembre de 826 y 9.º D. de 22 de Octubre de 833.

118. Las fumigaciones de géneros y demas especies de los barcos y todos los métodos de desinfeccion, se practicarán con arreglo al plan que debe prescribir la junta suprema. Art 25. D. de 1.º de Setiembre de 826.

(*) Se entiende, segun los casos á que se refieren los artículos 107 y 108.

119. El médico de sanidad esté ó no en estado sanitario el buque reconocido, expedirá su certificado, el cual elevará el capitan del puerto al Presidente de la junta de sanidad, para que éste disponga lo conveniente ó mande reunir la junta.

120. Si cualquier habitante del Perú visitase un buque antes que la sanidad, será multado en cien pesos y puesto en incomunicacion por el tiempo que estime conveniente el médico de sanidad. La tripulacion entera de cualquier buque estranjero que cometa esta infraccion, se pondrá incomunicada con tierra á dos tiros de cañon, por espacio de veinte dias. Art. 2.º D. de 22 de Octubre de 833 y art. 20. D. de 1.º de Setiembre de 826.

121. El capitan del buque solo pagará al médico, un peso por las visitas, siempre que concurra á ellas conforme lo dispone la resolucion del caso; y en los puertos donde no exista facultativo que desempeñe este cargo, se incluirá el predicho peso á los cinco que corresponden al Estado. R. de 7 de Noviembre de 848. (*)

122. Solo los buques estranjeros pagarán este derecho, mas no los nacionales, sin embargo de que serán visitados del mismo modo. R. de 1.º de Mayo de 832.

123. Se pagará este derecho solo cuando los buques vengan del exterior, pero no cuando despues de haber estado en algun puerto de la República, pasan á otro. Para justificar lo cual, deberán presentar la patente de sanidad ó certificacion de haber sido examinados en otros puertos de la República. Or. de 18 de Noviembre de 834.

124. Toda embarcacion mercante que haya de quedar incomunicada por cualquier causa, á mas de la custodia exterior que se le pondrá, mantendrá su bandera nacional en el tope de trinquete, mientras estuviese en el amarradero general; y para todos ésta será señal, de que no deben comunicarse con ella. Art. 63, tít. 7.º, trat. 5.º O. G.

SECCION III.

DE LAS SALIDAS.

125. Los buques pueden salir y ser visitados por la Capitanía con este objeto, no solo en dias festivos, sino aun en los clásicos de la República. Or. de 6 de Junio de 1845.

(*) Los derechos que corresponden al Estado por razon de los buques que entran en los puertos, los recaudan las Aduanas. (v. 2.ª parte n. 2). El médico titular, es hoy el de sanidad.—En cuanto á vapores, véase 2.ª parte n. 1.

126. Todo capitan, un dia antes de dar la vela, avisará en la Capitanía de puerto estar listo para verificarlo, siendo de su cuidado tener para este caso todos los pasajeros á bordo cuando pida la visita de salida, izado el aparejo, á pique de la ancla y sin ningun bote al costado. Art. 25. D. de 5 de Agosto de 840.

127. Si á consecuencia de haberse pedido á la Capitanía la visita de salida por el capitan ó consignatario del buque, llegase aquella á bordo y encontrase que el capitan faltando al artículo anterior no se halla listo, en franquía con las gavias cazadas para dar la vela inmediatamente, por cuya razon fuese necesario que demorase la visita á bordo, ó volverse á tierra con atraso del servicio, pagará el capitan por la primera vez, la multa de veinte y cinco pesos; por la segunda el dupio; y por la tercera, se le suspenderá por seis meses del ejercicio de la navegacion, como insubordinado. Art. 10, adic. al D. de 5 de Agosto de 1840.

128. Los buques mayores que con permiso de la Capitanía del puerto, se pongan en franquía, deberán hacerlo por la popa de la última línea de los fondeados: los menores del mismo modo ó por barlovento, segun lo estableciere el capitan del puerto, consultando siempre evitar toda ocasion de abordaje. Art. 12 del cit. D.

129. No se permitirá que salgan embarcaciones á la mar, estando su casco, arboladura ó velamen en mal estado, debiendo reconocerlas la Capitanía del puerto antes de recibir la carga; para ello le darán sus capitanes el aviso correspondiente. Art. 6.º adic. al D. de 5 de Agosto de 1840.

130. Es prohibido llevar carga sobre cubierta ó bultos de cualquiera clase. Art. 7.º adic. al D. de 5 de Agosto de 1840.

131. Desde las seis de la tarde, no puede dar la vela ningun buque. Art. 26. D. cit.

132. Para evitar los gastos que ocasiona en Arica, Islay, Paita y otros puertos el ocurrir á las capitales de Departamento para las licencias de descarga y de salida, las autoridades de los puertos expedirán dichas licencias. Art. 17, ley 7 de Enero de 848.

133. Los capitanes de puerto concederán licencia á los buques pescadores que no excediendo de diez todeladas, solicitaren pescar en la extension de su jurisdiccion; pero excediendo de este porte ó queriendo extenderse á mayores límites, ocurrirán por ella á la autoridad superior á que corresponda el puerto en que se hallaren, excepto en el Callao, donde se continuarán expidiendo como hasta la fecha. Art. 7.º D. de 5 de Agosto de 1840.

134. Los documentos con que salgan á la mar los buques pescadores, serán los mismos con que en la actualidad navegan

los demas nacionales, en conformidad con sus tamaños, tráfico y leyes existentes sobre la navegacion. Art. 8. D. cit.

135. No se comprenden en las disposiciones anteriores las canoas, balsas ú otras pequeñas embarcaciones que se ejercitan en la pesca para el consumo diario de las poblaciones; por consiguiente continuarán en su libre ejercicio sin alteracion alguna, como hasta el dia de hoy. Art. 14. D. cit.

136. En Paita los buques nacionales pagarán la cantidad establecida por la licencia de navegacion. Or. de 8 de Abril de 848.

137. Ningun buque podrá salir á la mar sin llevar un rol firmado por el capitan del puerto, de los marineros que componen su tripulacion, y dicho capitan de puerto no firmará el rol sin haber pasado revista de la gente y hallarlo conforme al rol presentado. Art. 19. D. de 10 de Diciembre de 836.

138. Este rol es papel indispensable de navegacion, debe exhibirse para su confrontacion y fines correspondientes en todos los puertos de la República en que entre el buque. Art. 19. D. de 10 de Diciembre de 836. (*)

139. Es prohibido á todo capitan de buque llevar correspondencia que no sea entregada por la administracion principal de la estafeta. El que la condujere sin este requisito, será multado en cincuenta pesos. Art. 30. D. de 5 de Agosto de 840.

140. Todo capitan de buque pescador que por borrasca, descalabro ú otro accidente de la navegacion, se hallare en la necesidad de entrar sin licencia en algun puerto de la República, inmediatamente despues de su llegada, procurará justificar ante el capitan de él, la causa que lo obligó á la arribada; y el que no lograse justificarlo y contra él hubiese pruebas de malicia, sufrirá la multa de cien pesos. Art. 6.º Decreto de 5 de Agosto de 840.

141. El capitan de todo buque nacional deberá conducir la correspondencia de oficio que la sea entregada por el comandante de marina del puerto de que zarpe, ó por la autoridad superior local del pueblo. Art. 24. D. de 10 de Diciembre de 836.

142. Tambien deberán encargarse de los fardos y efectos que del mismo modo les sean entregados, con tal que sean para el servicio público, y se les pague su porte al precio corriente, como tambien de los empleados públicos, civiles y militares con las mismas circunstancias. Art. 25 id. (**)

(*) Véanse los últimos artículos del tít. 4.º, sec. 1.ª. No se cobra ya derecho de rol, segun el art. 1.º de la ley de 18 de de Enero de 1848; por el mismo artículo, tampoco cobran las Capitanías derechos de ancoraje, limpia de puerto, ó cualquiera otro,

(**) Esta, pues, implícitamente derogado el decreto de 27 de Diciembre de 1826, por el cual se sujeta á los capitanes de buques nacionales á llevar

143. La infraccion de cualquiera de los dos artículos precedentes, se castigará con prision ó multa que no exceda de quince dias ó de trescientos pesos. Art. 26 id.

BIBLIOTEC
DIMIMAR

TITULO V.

Policía del fondeadero.

SECCION I.

SITUACION DE LOS BUQUES EN LA BAHÍA.

144. Los capitenes de puerto, en conformidad del viento constante que reinare en cada uno de ellos, fijarán las líneas de barlovento y sotavento al amarradero de los buques, siendo la primera en la que deben situarse los que así tengan necesidad, y la segunda los que se determinasen en ella. Art. 9.º D. de 5 de Agosto de 840.

145. Se prohibe el fondearse por barlovenro en las líneas de los buques, á menos que sea con el objeto de situarse en ellas á continuacion. Art. 10 id.

146. Las líneas se establecerán en las bahías, con sujecion á los principios prescriptos en las Ordenanzas de Marina y Reglamento de Policía de puerto; teniendo presente el viento reinante, y lo relativo al amarradero de buque y sus distancias de cumplido y medio por lo menos, que será la misma que haya de una línea á otra. Art. 6.º R. de 17 de Setiembre de 851.

147. Los buques mercantes que lleguen con carga á los fondeaderos, se situarán y anclarán en primera línea á barlovento, permaneciendo en ella durante su descarga. Art. 1.º R. de 17 de Setiembre de 851.

148. La segunda línea se formará, de las embarcaciones que deban cargar y recibir trasbordos y de los buques que entren en lastre para recibir carga ó trasbordo. Art. 2.º id.

á estos individuos por cierta cantidad. Y no se diga que el decreto de 10 de Diciembre de 1836, como expedido por el gobierno del general Santa Cruz no debe observarse, porque el decreto de 16 de Marzo de 1839, deja en vigor todas sus disposiciones que no hayan sido derogadas por éste.

149. La tercera ha de componerse de buques destinados á tomar á su bordo huano y de los demas que por no estar descargando ó cargando, no deben ocupar lugar en las líneas 1.ª y 2.ª. Art. 3.º id.

150. Las lanchas y demas embarcaciones menores, que permanezcan ancladas, ocuparán el lugar que designe la autoridad superior del puerto, con anuencia de la Aduana, á fin de que la inmediacion al muelle esté siempre desembarazada, y el tránsito de lanchas á los buques que cargan, libre de obstáculos. Art. 8.º id.

151. Las líneas 1.ª y 2.ª se aproximarán hácia tierra, cuanto permita el fondeadero, á fin de acercar los buques que carguen y facilitar el tráfico de las lanchas. Art. 7.º id.

152. Las Aduanas cuidarán por su parte y por medio del Resguardo, que los buques mercantes cumplan con situarse en 2.ª y 3.ª línea en las ocasiones en que así deban hacerlo, solicitando en los casos precisos la cooperacion y auxilio de los capitanes de los puertos, á quienes toca igualmente hacer cumplir estas disposiciones. Art. 5.º id.

153. La distancia en que deben estar los buques, tanto por su popa y proa, como por sus bandas, será á lo menos de cumplido y medio, pudiendo ésta ser mayor, segun lo permitan las localidades de los puertos en que se hallen. Art. 8.º D. de 5 de Agosto de 840.

154. Como todos los buques mercantes deben estar fondeados y amarrados en líneas paralelas, los capitanes de ellos cuidarán de que sus anclas tengan orinques y boyas, vigilando que éstas estén siempre de manifiesto. Art. 7.º id.

155. Ningun buque podrá moverse del sitio que ocupa, sin expresa órden de la Capitanía. Art. 13 id.

156. Ningun capitan amarrará espía en boya alguna de las las líneas, para moverse de un punto á otro del fondeadero en los casos de franquearse ú otro cualquiera, y podrá impedírselo aquel á quien pertenezca la expresada boya. Art. 14 id.

157. Se prohibe que entre las líneas de los buques ó fuera de ellas, se estacionen balsas, chatas ú otras embarcaciones menores, cuyo destino sea servir de depósito, pues éstas ocuparán el lugar que se ha designado en el artículo 8.º (v. el tít. de tráfico interior). Art. 10. R. de 17 de Setiembre de 851.

158. Cualquiera duda ó caso no previsto sobre lo relacionado, será resuelta sin demora por la autoridad superior local del puerto. Art. 12. id.

159. En pendencias, robos ú otros desórdenes, tomará el capitan del puerto de cualquier embarcacion nacional los auxilios que hubiere menester; y en caso necesario, formará un sumario, ó tomará declaraciones verbales que basten para justi-

ficar la falta, pasando todo á la autoridad competente con remision de los reos. Art. 128, tít. 7.º, trat. 5.º O. G.

160. Todo buque nacional debe llevar pintados en la popa, con caracteres de mas de cuatro pulgadas de largo, su nombre y el número de su matrícula, y grabado en el palo mayor, en números de mas de tres pulgadas de largo, el número de toneladas que constan en el registro, pagando una multa de cien pesos por la omision de cada una de estas circunstancias, cuya multa será exigible por la Comandancia General de Marina de cualquier puerto en que se encontrare el buque. Art. 13. D. de 10 de Diciembre de 836. (*)

161. Los paquetes de vapor quedan exceptuados de las reglas que se prescriben en esta seccion, en razon á que deben aproximarse á tierra cuanto sea posible; pero sí se les obligará, á que con sus pontones formen la línea perfecta que se les prefije, conservando en los intermedios las lanchas y chatas de su servicio. Art. 11. R. de 17 de Setiembre de 1851.

SECCION II.

VARADAS, NAUFRAGIOS Y OTRAS DISPOSICIONES SOBRE POLICÍA.

162. La inspeccion y direccion de los trabajos en estos casos, corresponden al capitan del puerto. Art. 95 al 101, tít. 7.º, trat. 5.º O. G.

163. Los capitanes de los puertos como comandantes de marina, entenderán en lo concerniente á las arribadas, pérdidas y naufragios de embarcaciones en las costas y puertos de la República, salvamento y custodia de los efectos y demas objetos que correspondan á dichas embarcaciones. Art. 16 y 17, tít. 6.º O. de M. (**)

164. En los casos de naufragios de buques nacionales, los capitanes de puerto actuarán desde luego el correspondiente sumario, y concluido, lo remitirán á la Comandancia General de Marina por conducto del comandante principal de los tercios. Art. 10, id., id.

165. En los casos del artículo anterior, los capitanes de puerto, á peticion de los dueños ó capitanes de los buques naúfra-

(*) En el dia no hay mas que dos Departamentos, el del Callao y el de Amazonas.

(**) La disposicion de este artículo sobre custodia de los efectos salvados, se entiende mientras se desembarcan y remiten al juzgado de comercio, como lo dispone el artículo 1039 de su código. En materia de naufragios, el capitan del puerto no puede mezclarse sino en la parte científica y marinera; lo demas atañe al juzgado de comercio.

gos, ó de los que en ellos tengan voz y mando, ó de los interesados en la carga, otorgarán cópia de dichos sumarios, autorizados con su firma. Art. 16 id.

166. Todos los buques están en la obligacion de socorrerse recíprocamente, y por lo tanto, no se negarán los auxilios cuando la necesidad lo exija. Art. 15. D. de 5 de Agosto de 840.

167. Los auxilios personales ó de bienes del Estado, que las Capitanías de los puertos dén á los buques nacionales, en cualquier peligro, serán libres de todo cargo ó gravámen. Art. 5.° ley de 18 de Enero de 848.

168. Todo capitan será responsable de las averías que su buque ocasionare por efecto de mala maniobra ú otro cualquier incidente. Art. 16. D. de 5 de Agosto de 840.

169. Ningun buque tendrá á bordo mas fuego, que el del fogon destinado al servicio de su dotacion, prohibiéndose absolutamente fraguas y otros motivos de tener candela fuera de la cocina. El infractor sufrirá la multa de veinte y cinco pesos. Art. 17 y 21. D. de 5 de Agosto de 840.

170. Todo buque mercante mantendrá á su bordo de noche, dos luces, una en la cámara y otra en el rancho de la gente, en farol bien cerrado. Art. 22 id.

171. Ningun buque mercante podrá tirar cañonazos de saludo ó señales sin permiso del capitan del puerto; así mismo, es prohibido cazar ó tirar fusilazos en lo interior del puerto desde los buques; matar pájaros marinos y tomar huevos de sus nidos. El que incurra en cualesquiera de estas infracciones, pagará veinte y cinco pesos de multa. Art. 20 y 21 id., y art. 9.°, adicional á dicho decreto.

172. Los capitanes al embarcar ó desembarcar en sus embarcaciones, ó en las que fletaren, efectos sumergibles, tendrán mucho cuidado de no sobrecargarlas. Art. 23. D. de 5 de Agosto de 840.

SECCION III.

LASTRE, DESLASTRE Y CARENAS. (*)

173. De ningun buque se podrá arrojar al agua, en toda la extension del fondeadero, basuras ni escombros; debiendo recogerse en tinas, para que las voten al sitio señalado por el capitan

(*) La Prefectura, con fecha 26 de Octubre de 1861, se dirijió á la Subprefectura, á la Capitanía y á la Comandancia del Resguardo, encargándoles cuiden, bajo la mas estricta responsabilidad, de que no se extraiga lastre de los costados del muelle, conforme á las prevenciones anteriores.

del puerto. El infractor pagará la multa de veinte y cinco pesos. Art. 18 y 21. D. de 5 de Agosto de 840.

174. Considerando las localidades de los puertos, sus capitanes señalarán los puntos en que los buques deban arrojar y tomar lastre; y será prohibido tomarlo ó votarlo en otro lugar que no sea el determinado por dicho funcionario. Art. 24 id.

175. Todo buque que se halle en estado de carena, recorrida ó de parada en las líneas de barlovento, pasará á la de sotavento y para poderlo verificar, pedirá permiso á la Capitanía del puerto. Art. 11. D. de 5 de Agosto de 840.

176. Todo buque en que haya necesidad de hacer carena, recorrida de cualquiera especie ú otras faénas extraordinarias, se situará fuera de las líneas y en el paraje á propósito que señale la autoridad de marina. Art. 9.° R. de 17 de Setiembre de 851.

177. Los capitanes que hubiesen obtenido permiso de la Capitanía de puerto para carenar ó dar quilla, se fondearán á sotavento en el sitio señalado á las chatas sobre las que deben tumbar; y los capitanes de los buques y dueños de chatas que se fondearen para estas operaciones en otro lugar que el designado, pagarán la multa de veinte y cinco pesos. Art. 13, adic. al D. de 5 de Agosto de 840.

178. Se prohibe á los capitanes de buques nacionales ó estranjeros, emplear en carena ó recorridas, individuo alguno de maestranza que no sea matriculado, á cuyo efecto, pedirán en la Capitanía del puerto los que necesiten, al tiempo de solicitar el permiso correspondiente para emprender sus trabajos. El que infringiere este artículo, pagará 25 pesos de multa. Art. 5.° adic. al D. de 5 de Agosto de 840.

179. Para cada puerto mayor se formará y mandará observar una tarifa circunstanciada, justa y equitativa de los jornaleros, de los maestros y operarios de ribera de todas clases, conciliando los intereses de éstos y los de los dueños de los buques. Ar. 22, ley de 18 de Enero de 848.

SECCION IV.

TRÁFICO INTERIOR. (*)

180. Todas las embarcaciones menores de los puertos, están bajo la inmediata inspeccion del capitan del puerto, quien vigi-

(*) La situacion de estas embarcaciones se arreglará segun lo prescribe la sec. 1.ª de este título. Véase el título de entradas en cuanto á la prohibicion de atracar á los buques antes que se haya pasado la visita de guerra y la de la renta.

lará sobre el buen estado de sus cascos y correspondiente surtimiento de palos, velas, remos, amarras y demas útiles, segun su clase; y les prohibirá el tráfico mientras no sean reparadas. Art. 86, tít. 7.º, trat. 5.º O. G.

181. Los capitanes de los puertos llevarán un libro de todas, sea cual fuere su clase, destinando una foja para cada una, en que expresarán el nombre del dueño, porte, sus útiles, patron y el número que le corresponda. Art. 87 id.

182. Las embarcaciones menores no podrán por motivo alguno separarse á la vela ni al remo del lugar del fondeadero, fuera de la línea de los buques, mas de un cable. El infractor pagará una multa de veinte y cinco pesos. Art. 19 y 21. D. de 5 de Agosto de 840.

183. Es prohibido el tráfico por la bahía, despues de tirado el cañonazo de retreta; esto es, desde las ocho de la noche en invierno, y desde las nueve en verano, hasta las cinco de la mañana, hora en que se dispara el cañonazo de diana. Art. 28. D. de 5 de Agosto de 840 y Or. de 6 de Febrero de 845 que manda observar el art. 131, tít. 7.º, trat. 5.º de la O. G.

184. Para cortar todo abuso y conseguir el mejor servicio en los puertos, se fijará el importe de los fletes de las lanchas y botes y cuidarán sus capitanes del cumplimiento de las órdenes que se les comuniquen, protegiendo y sosteniendo en sus derechos á los de los buques, á fin de que no sean defraudados en dichos fletes, ni sufran retardo ó entorpecimiento alguno por falta de actividad de los operarios. Art. 23, ley de 18 de Enero de 848.

185. El dependiente del Resguardo por su comision á bordo, representa al jefe de él; y por lo tanto, será considerado y auxiliado en todo lo concerniente al servicio á que es destinado. Art. 27. D. de 5 de Agosto de 840.

BIBLIOTECA DIMI MAR

TITULO VI.

Disposiciones relativas á los vapores y á determinados puertos

SECCION I.

PUERTOS DE SAN JOSÉ. (*)

186. Cuando no haya buques en descarga, cuyos efectos causen derechos, pueden salir las balsas con frutos del pais, desde las seis de la mañana hasta las tres de la tarde, prévia intervencion del Resguardo y de un prolijo exámen de las especies que embarquen, á causa de que la braveza del mar no permite la observancia del reglamento de comercio en cuanto á las horas de carga y descarga. Or. de 23 de Octubre de 1845.

187. Cuando haya buques en descarga con efectos estranjeros, ó se impedirá la salida de las balsas en horas avanzadas, ó se celará mucho el retorno, á fin de que no se introduzcan clandestinamente efectos que adeuden derechos. Or. cit.

188. En dicho puerto están suprimidos los derechos de rol, balsas, los llamados gajes de capitanía, gastos de cuenta de cargadores ó balseros que estuvo en práctica exigir. Art. 4.º, ley de 4 de Diciembre de 1845.

189. Incurre en comiso el buque y su cargamento que fondeare en la Isla Alta y atracare á las balsas antes de anclar en el puerto. Art. 5.º id.

190. No se permitirá que las balsas salgan á la pesca, despues de las seis de la tarde en verano y de las cinco en invierno, ni entrar en ningun tiempo antes de las seis de la mañana, sin ser reconocidas. Art. 6.º id.

191. Se prohibe en dicho puerto el abuso introducido de exigir á cada buque que carga ó descarga, la gabela de dos pesos, conocida con el nombre de derechos municipales ó de salida. Or. de 22 de Setiembre de 845.

(*) Estas disposiciones deben observarse en el puerto de San José, aparte de las generales que contiene este Reglamento.

192. En los puertos de Ilo, Cerro Azul, Chala, Huanchaco, San José y Pacasmayo, habrá un pontón colocado de cuentadel Estado para facilitar el embarque y desembarque de las personas y mercaderias que conduzcan á ellos los vapores. R. de 23 de Enero de 1861. P. n. 8, t. 40, p. 31.

SECCION II.

ISLAS DE CHINCHA (*)

193. Los buques nacionales que cargan huano para la agricultura del pais, deben matricularse de nuevo, con este esclusivo objeto; sin cuya formalidad, ninguno se ocupará en este tráfico. Art. 1.º D. de 21 de Marzo de 842.

194. Los buques que se matriculen con este fin, deben hallarse en buen estado respecto de sus condiciones marineras para navegar sin riesgo; prohibiéndose la matriculacion de los que no reunan estas condiciones. Or. de 28 de Noviembre de 845.

195. La Comandancia General de Marina pasará al Ministerio de Hacienda, razon de los buques matriculados con este fin y de las Capitanías á que están adscriptos; pasará tambien aviso mensual, de las alteraciones que se verifiquen en esta especie de matrículas y de los buques que se inscriban para dedicarse á ese destino. Or. cit.

196. Teniendo el mar en las Islas de Chincha, mucho cantil, principalmente en las islas del Norte, no permitirá el comandante del buque allí estacionado, que el lastre de los buques se arroje muy lejos de la costa ni muy cerca de ella. Arrojado de quince á diez y ocho brazas de profundidad, contribuirá en lo sucesivo á mejorar el fondeadero. Art. 5.º Or. de 20 de Junio de 1848.

197. Si la prevencion anterior es importante con relacion al fondeadero de las islas del Norte, lo es mucho mas con respecto al canal que separa á esa isla de la del centro; pues sirviendo el canal de fondeadero á esta última y entrando en él buques de porte, es necesario cuidar escrupulosamente que éstos arrojen su lastre á una profundidad igual cuando menos á la indicada; de lo contrario, se obstruirá el fondo con el tiempo y se imposibilitará la exportacion del huano de la isla del centro. Art. 6.º id.

198. Como la costa de las tres islas, y especialmente la parte

(*) El comandante del buque estacionado en las Islas, es el capitan del puerto: debe, pues, observar este funcionario, las prevenciones de esta seccion, aparte de las generales comprendidas en los demás títulos. Sobre reglas para extraer huano para la agricultura del pais, v. la 3.ª parte n. 34.

de barlovento, está sembrada de peñascos, arrecifes y bajos encubiertos que han causado daños á algunas embarcaciones, convendrá que el comandante, usando de una embarcacion menor y del escandallo, sondée la costa y señale los bajos con ligeras boyas, particularmente en los parajes por donde los buques entran á los fondeaderos. Art. 9.º id.

199. Celará el comandante que no se disparen en tierra ni en los buques, tiros de fusil, cañon ú otra arma de fuego, ni por via de entretenimiento ó caza en los dias festivos, para que no se ahuyenten los pájaros de las Islas y que los trabajadores no hagan matanza de ellos, ni persigan sus nidadas. Art. 12 id.

200. El que infringiere el artículo anterior, pagará una multa de diez pesos. Art. 5.º R. de 11 de Febrero de 1845.

201. El comandante dará de cuando en cuando algunas bordadas sobre la ballesta, ensenada del Sur de Pisco y Morro de Viejas y Carretas, pues aunque en esas localidades es difícil la extraccion del huano, sin el auxilio de brazos, nunca será excesiva la vigilancia á este respecto. Pero durante su ausencia, deberá dejar un comisionado en las Islas para velar sobre el órden y policía de ellas. Art. 14. Or. de 20 de Junio de 1848. cit. (*)

202. Impedirá que las lanchas vayan sumamente cargadas de huano al costado de los buques porque de este modo se expone á perderse el artículo como ya ha sucedido. Art. 16 id.

203. Se prohibe absolutamente que las embarcaciones menores de vivanderos que constantemente van á las Islas, saquen de ellas ningun trabajador, sin permiso del contratista. El que salga sin este requisito, no podrá volver á ellas. Art. 18 id.

204. Ninguna embarcacion podrá salir de Pisco con destino á las Islas de Chincha, sin permiso del administrador de dicha Aduana ó del capitan del mismo puerto, quien deberá instruirse del motivo de su ida. Or. de 1.º de Agosto de 1845. (**)

205. Celará el comandante que las mangueras tengan el largo y ancho correspondientes, que lleguen hasta el interior de los

(*) Este decreto contiene otras disposiciones que se refieren al órden administrativo y económico de las Islas. Al comandante del ponton, cumplia sin embargo, la observancia de dicho decreto en todas sus partes. Mas nombrado en 1853 un gobernador para dichas Islas, la autoridad del comandante del buque, quedó reducida á la que ejercen los capitanes de puerto.

(**) La declaratoria de 23 de Diciembre de 1859 dispuso lo siguiente: Estando garantida por la Constitucion del Estado la libertad de industria; y habiendo desaparecido, desde que las Islas de Chincha han dejado de ser lugares de correccion y castigo, la única razon que justificaba la restriccion en ellas de esa libertad industrial: se declara; que desde la fecha en pdelante, cualquiera puede establecer en las enunciadas Islas, empresas para proveer de agua ó de alimentos á sus moradores; ó cafées, fondas, posadas ú otras diversas industrias permitidas por la ley, con solo sujecion á los reglamentos de policía. Rúbrica de S. E. el Vicepresidente.—Salcedo.

buques ó de las lanchas; que el carguío de huano por ellas se verifique por la mañana antes que sople fuertemente la paraca que es la que causa desperdicios al tiempo que los peones arrojan el huano de los sacos que llevan al hombro. Estas precauciones deben observarse con mas especialidad, cuando hagan su carga los buques nacionales, porque éstos desperdician proporcionalmente mas cantidad de huano que los estranjeros. Art. 12. Or. de 1.° de Junio de 1848, cit.

206. Los barqueros del pais pueden construir una ó mas mangueras si les conviene, dándoles préviamente el comandante un plazo corto para que lo ejecuten. Art. 20 id.

207. Los mismos barqueros podrán tambien cargar por medio de la manguera de que usan los demas buques, pero ha de mediar para esto el conocimiento del contratista, y el pago que sea de costumbre. Art. 21 id.

208. Se prohibe que ninguna embarcacion, inclusas las que se ocupan en la pesca, vayan á las Islas, excepto las de los vivanderos. Art. 23 id.

209. Cuidará el comandante, de que los buques nacionales que se dirijan á las Islas á extraer huano para la agricultura del pais, lo hagan despues de haber cumplido con lo prescripto en el decreto de 21 de Marzo de 1842, reimpreso y adicionado en el «Peruano» núm. 46, tom. 14 que se acompaña. Art. 2.° id.

210. Llevará una razon de los buques nacionales que carguen huano para la agricultura del pais durante el mes, y tambien de los estranjeros que durante el mismo tiempo reciban sus cargamentos por cuenta de las contratas celebradas con el gobierno. Dicha razon la pasará el comandante directamente al Ministerio de Hacienda, al principio de cada mes. Art. 3.° Or. de 20 de Junio de 1848. (*)

211. El carguío del huano por la manguera, se hará en el buque que primero hubiere dado aviso al contratista de estar listo para recibir su carga. En caso de hallarse alguno ó algunos buques con el término de sus estadías por vencerse, de lo que pueden resultar cargos, requirirá el comandante al contratista para que les dé la preferencia en el carguío, dejando para despues los buques de mayor tiempo de estadías. Art. 7.° id.

212. Si corren éstas por causa del contratista, ó por demora de los capitanes de los buques, lo expresará así el comandante en la razon mensual que debe dar al Ministerio, para que en el primer caso, se declare la responsabilidad á que está sujeto el contratista, y para que en el segundo, se evite el cargo por las estadías excedentes. Cuando ocurra este exceso, expresará tambien el comandante en su razon el dia de la llegada de los bu-

(*) Esta razon la pasa hoy el gobernador á dicho Ministerio.

ques respectivos á las Islas, y el tiempo vigente que tuvieren de estadías. Art. 7.º id. (*)

213. En caso que los capitanes de los buques á la carga, quisiesen contrariar el arreglo de preferencia antes indicado, prestará el comandante el auxilio necesario al contratista para llevarlo á debido efecto. Art. 8.º

214. Es deber del jefe de la estacion, prevenir á los capitanes de los buques que de las Islas deben venir á este puerto, que es prohibido pasar por el boqueron situado entre la Punta del Callao y la Isla de San Lorenzo. Or. de 9 de Setiembre de 1851.

215. Tomará conocimiento de los buques que lleguen á las Islas para asegurarse de la legalidad de su procedencia y de que van con las licencias respectivas. Art. 1.º Or. de 20 de Junio de 1848.

SECCION XII.

DE LOS VAPORES.

216. Los vapores arreglarán su marcha, de modo que lleguen de dia á los puertos, y que si á pesar de esto arriban de noche, pueden ser despachados; para lo cual, y para consultar la vigilancia fiscal, el vapor inmediatamente anterior, advertirá á las autoridades de los puertos por donde pase, los dias y horas del buque inmediatamente posterior que de ida ó vuelta deba pasar por ellos, á fin de que los dependientes de Aduana estén listos para despacharlos, sea de dia ó de noche, cuidando de tener en depósito y no entregar hasta por la mañana los equipajes y efectos desembarcados en la noche. R. de 24 de Diciembre de 1841.

217. En los dias de la salida de los vapores, la Capitanía del Callao, se constituirá á bordo, media hora antes de la en que deban zarpar, y cuidará de que lo verifiquen precisamente á la hora señalada en el arreglo de que se haya dado conocimiento al público. R. de 10 de Agosto de 1847.

218. El despacho de los vapores se verificará precisamente á la hora que sus agentes hayan préviamente indicado al público, aunque no se haya recibido la correspondencia que el gobierno trate de remitir por conducto de ellos; cuya vigilancia á este respecto compete á la Capitanía. Or. de 6 de Mayo de 1850.

219. Por ningun motivo se prolongará la permanencia de los vapores en los puertos que recorren, ni un momento despues de

(*) Aquí parecen mezcladas atribuciones del gobernador y del comandante, segun la nota anterior. Las cuestiones sobre preferencia en el cargnio deben tambien corresponder al gobernador.

BIBLIOTECA DIMITMAR

la hora señalada para su salida; siendo responsable de los males que ocasione su demora, cualquiera persona que contrarie esta disposicion. R. de 10 de Setiembre de 1858. P. n. 11, tom. 35. (*)

220. Cuando llegase el caso que el gobierno necesite postergar la marcha de los paquetes, se verificará esto, prévio acuerdo con el agente de la Compañía de Vapores. R. cit.

221. Los paquetes de vapor quedan exceptuados de las reglas prescriptas sobre alineamiento, en razon á que deben aproximarse á tierra cuanto sea posible; pero sí se les obligará á que sus pontones formen la línea perfecta que se les prefije, conservando en los intermedios, las lanchas y chatas de su servicio. Art. 11. R. de 17 de Setiembre de 851.

222. Los capitanes de los vapores sentarán en su diario, las ocurrencias y observaciones que hagan sobre la salud de los pasajeros, durante la travesía; y este diario será presentado á la junta de sanidad ó médico comisionado para la visita. Art. 3.º Or. de 5 de Febrero de 853. R. O. n. 7. p. 58 á 59.

A.

VAPORES.

Lima, á 30 de Diciembre de 1850.

Habiendo concluido el privilegio de los vapores, se resuelve:

1.º Las comunicaciones que se dirijan de la República á cualquiera punto del estranjero, se entregarán por los administradores de las estafetas de los puertos, en paquetes cerrados, á bordo de dichos buques, á donde se constituirán en compañía del capitan del puerto, no pudiendo los capitanes de los vapores recibir ni llevar de otro modo comunicacion alguna. (**) 2.º La que los vapores traigan del exterior, se entregará precisamente á bordo á los referidos administradores, y tambien la suelta que recojan en el viaje ó de los pasajeros; quedando absolutamente prohibido hacer la entrega de otro modo, bajo las penas esta-

(*) Modificado por el art. 8.º del arreglo celebrado por la Compañía con la Administracion General de correos; cuyo arreglo fué aprobado en 18 de Agosto de 1860. Este y el decreto de 30 de Diciembre de 1850 á que se refiere, se hallan á continuacion bajo las letras **A** y **B**; y bajo la letra **C**, el celebrado sobre conduccion de jefes, oficiales, tropa y otros.—La descarga de los vapores se verificará á cualquiera hora del dia tomándose por las Aduanas las precauciones convenientes. Art. 57 del Reg. de Com.

(**) Véase la segunda parte del art. 6.º del convenio celebrado con la Compañía, copiado á continuacion bajo la letra **B** y el art. 10 del mismo, segun los cuales está modificado el artículo á que se refiere esta nota.

blecidas para el contrabando de cartas. (*) 3.º Los mismos administradores serán los que entreguen y reciban á bordo de los vapores, en balijas cerradas, la comunicacion que gire entre los puertos de la República en la forma prevenida por el artículo 1.º (**) 4.º Se autoriza al administrador general de correos para que arregle con la Empresa de vapores el compensativo que deba dársele por la conduccion de la correspondencia, bien sea por peso ó por un precio mensual fijo; bajo la base de que no perciban otro porte ni estipendio alguno de los particulares y de que ninguna clase de correspondencia quede exceptuada de lo dispuesto anteriormente, debiendo incluirse en ella los impresos. 5.º La Administracion General hará tambien los arreglos convenientes para el buen despacho de las estafetas de los puertos y para que en todas las demas que han de recibir de aquellas y remitirles la correspondencia conducida por los vapores, se observe el mejor órden y la distribuyan con puntualidad. Rúbrica de S. E.—*Mar.*—Colc. tom. 12, p. 172, n. 184.

BIBLIOTECA DIMARMAR

B.

ARREGLO POSTAL.

Habiéndome autorizado el Supremo Gobierno por decreto de 25 de Julio último, para hacer un nuevo arreglo con D. Jorge Petrie, agente y representante de la Compañía de Vapores, por terminar en 30 del mismo mes el anterior convenio, hemos acordado y firmado el siguiente:

Art. 1.º La Empresa de vapores continuará conduciendo, como hasta ahora, las balijas de correspondencia, con arreglo á las prevenciones que contiene el supremo decreto de 30 de Diciembre de 1850, y á las condiciones estipuladas en este arreglo.

Art. 2.º La Empresa es libre de aumentar viajes al Norte y Sur; pero nunca harán los vapores menos de dos viajes al mes, en una y otra direccion.

Art. 3.º Si se aumentasen los viajes de los vapores á mayor número de los establecidos hasta el dia por la Empresa, no podrá ésta exigir mayor compensativo que el acordado en este convenio.

Art. 4.º Los vapores continuarán tocando siempre en el puerto de Chala dos veces al mes, segun el contrato especial celebrado por el Supremo Gobierno con la Empresa en 12 de Junio de 1857, prorogado en 20 de Mayo de 1859.

(*) Modificado por lo dicho en la nota anterior.
(**) Véase lo dicho en la nota anterior.

Art. 5.° La Empresa se compromete á no permitir que su oficiales ó dependientes, tanto de á bordo como de tierra, ó los pasajeros, reciban ó lleven cartas ó paquetes de contrabando, y los que se sorprendiesen, la Empresa es obligada á entregarlos en la respectiva estafeta, ó al empleado ó funcionario público mas inmediato. Para evitar dicho contrabando de cartas, y que no se alegue ignorancia por los pasajeros, se pondrá la correspondiente prevencion en el Reglamento que se fija á bordo de los vapores, y, ademas, en las papeletas ó boletos que se dan á los pasajeros para su embarque, indicándose las multas impuestas á los que conducen cartas, sin estar préviamente franqueadas por medio de estampillas del Perú, al tenor de los artículos 13, 14 y 15 de la tarifa general de 23 de Enero de 1858.

Art. 6.° Los contadores de los vapores quedan obligados á recibir las balijas ó paquetes de manos de los empleados de la renta de correos, con sujecion al *Parte* que acostumbra expedir la direccion del ramo.—Este documento servirá para entregar y recibir en todos los puertos, los sacos ó paquetes de correspondencia, anotándose á continuacion por los empleados, lo que reciben y entregan, como se practica con los correos de tierra. —En el Callao se procederá de diverso modo.

El capitan ó contador del vapor, recibirá en el mismo local de la estafeta, las balijas de correspondencia, una hora antes de la prefijada para la salida del vapor. Al regreso, el capitan ó contador de dicho buque, despues de practicada la visita de la Capitanía, llevará, sin pérdida de momento, á la oficina de correos del Callao, los sacos ó balijas de correspondencia que haya conducido, y hecha la confrontacion con el *Parte*, exigirá el respectivo comprobante de haberse verificado la entrega. El administrador de la estafeta del Callao cuidará de remitir el *Parte* á la administracion general, para el debido exámen.

Art. 7.° Si se plantifica la marcha á bordo de los vapores, de empleados ó conductores de correos, el pasaje de éstos se abonará segun lo acordado en el artículo 11. Se les dispensará por la Empresa toda la proteccion y auxilios convenientes, para la seguridad y buen acomodo de la correspondencia. En tal caso, correrá á cargo de ella el recibo y entrega de las balijas de que habla el artículo anterior; siendo obligados tambien á cuidar que no haya contrabando de cartas y á recoger las que conducen los pasajeros.

Art. 8.° Para evitar los perjuicios que ocasiona al servicio público y á la misma Empresa de vapores, la demora de su despacho en algunos puertos, es condicion: que se les ha de poner expeditos en las horas que haya prefijado para su salida, tanto con la entrega de balijas, como con la visita de la Capitanía del

puerto y demas formalidades establecidas; mas si por algun accidente fuese indispensable la demora del vapor, ésta no podrá pasar de una hora de la prefijada, lo cual se entiende únicamente en el puerto del Callao.

Art. 9.º Los contadores de los vapores son obligados á devolver á la Renta de correos, los sacos, balijas ó maletas vacias que recibieren para la conduccion de la correspondencia al estranjero.

Art. 10. Con excepcion del puerto del Callao, están obligados los administradores de correos ó un comisionado de éstos, autorizado por su impedimento, á ir á bordo de los vapores á recibir y entregar las balijas; y en su defecto, lo verificarán los capitanes de puerto, haciendo las anotaciones en el *Parte*, segun lo prevenido en el artículo 6.º.

Art. 11. La Compañía de Vapores se obliga á llevar á bordo de sus buques los empleados civiles, con un 25 por ciento de rebaja sobre los precios designados en la tarifa para particulares; bien entendido, que dichos empleados deberán ir por órden ó en comision del gobierno, no teniendo lugar la rebaja sino en virtud de una nota dirigida al efecto á los capitanes ó agentes de la Empresa, firmada por autoridad competente. Y con respecto á los jefes, oficiales, tropa y rabonas, los pasajes serán conformes al convenio particular celebrado por el Supremo Gobierno y la Compañía de Vapores en 27 de Abril del corriente año. El gobierno se compromete ademas, mientras dure el presente contrato, á dar la preferencia á la Compañía de Vapores, para el pasaje de los enunciados individuos: pero esto se entiende, cuando no quiera hacer uso de los buques del Estado.

Art. 12. La Empresa se compromete á conducir *gratis* á bordo de sus buques, hasta la cantidad de cuatro mil pesos, siempre que el mencionado dinero pertenezca al ramo de correos, para lo cual el administrador de la estafeta litoral remitente, entregará apertoria al agente, capitan ó contador del vapor, un duplicado de la nota original de remision.

Art. 13. En compensativo del servicio de correos que prestan los vapores, de la rebaja acordada en el pasaje de los jefes, oficiales, etc., de la conduccion del dinero y del triplicado número de vapores y viajes que hay y se hacen actualmente al mes, la Empresa recibirá del gobierno la subvencion de mil doscientos pesos mensuales, sin perjuicio de la que le está señalada por la próroga del supremo decreto de 20 de Mayo de 1859, con motivo de la comunicacion de Chala; y ademas continuará exonerada de los derechos de tonelada y puerto, como lo ha estado hasta ahora; siendo de advertirse, que si la Empresa tuviese por conveniente disminuir el número de viajes de sus vapores en la costa del Perú, la subvencion entonces solo será de sete-

cientos pesos, como lo ha sido hasta aquí, mientras dure el disminuido número de viajes, salvo casos fortuitos ó fuerza mayor.

Art. 14. El presente contrato durará tres años, contados desde la fecha en que fuere aprobado por el Supremo Gobierno.

Hecho en Lima, á 1.° de Agosto de 1860.—*Pablo Leon.*—*Jorge Petrie.*—Testigo, *Fernando Lozano*, Oficial 1.° Secretario.—Testigo, *German Woldt*, Intérprete.

Lima, Setiembre 18 *de* 1860.

Apruébase el convenio que, con autorizacion del gobierno, ha celebrado el administrador general de correos con el agente de la Compañía de Vapores, sobre la conduccion de las balijas y el pasaje de los militares y empleados públicos que viajen en servicio del Estado. Comuníquese y publíquese para su puntual cumplimiento.—Rúbrica de S. E.—*Morales.*——P. n. 19 tom. 39 p. 59.

C.

ARREGLO SOBRE PASAJES, DE JEFES, OFICIALES, TROPA, ETC.

Excmo. Señor.

Jorge Petrie, á nombre de la Compañía de Vapores, ante V. E. con el debido respeto digo: Que en virtud de las indicaciones del Sr. General Ministro de la Guerra, dirigidas á mí sobre los futuros precios de pasaje que el Supremo Gobierno debe pagar en los vapores de la Compañía, me permito hacer la siguiente oferta:

Primero—La Compañía se compromete á llevar, segun lo permite la capacidad de sus vapores, en cualesquiera de sus viajes establecidos entre los puertos de la costa del Perú y que se hallan expresados en el itinerario publicado al efecto, un número de individuos, desde trescientos hasta setecientos, entre jefes, oficiales, soldados y rabonas.

Segundo—El precio de pasaje será el mismo que designa la tarifa vigente de la Compañía, con una rebaja de 25 por ciento, si el número de individuos embarcados en un solo vapor de cuenta del gobierno, no excede de doscientos; es decir, desde un solo individuo hasta el número fijo de doscientos; y con una rebaja de cincuenta por ciento, si el número en un solo vapor de cuenta del gobierno, pasa de doscientos, es decir, desde doscientos uno hasta setecientos. La mesa de los jefes y oficiales, será como corresponde á pasajeros de primera clase y costeada por la Compañía. Los soldados y rabonas serán mante-

nidos, durante el viaje, de cuenta de la Compañía, recibiendo las mismas raciones que los pasajeros ordinarios de cubierta, con mas su racion acostumbrada de aguardiente.

Tercero—El Supremo Gobierno se obligará á ocupar exclusivamente los vapores de la Compañía siempre que tenga que mandar pasajeros de su cuenta, á menos que quisiese emplear los buques del Estado.

Cuarto—Aprobada por V. E. esta oferta, será reducida á contrato, cuya duracion será de tres años forzosos, tanto por parte del Supremo Gobierno, como de la Compañía que represento; y por tanto.

A V. E. ruego se digne resolver lo que sea de su agrado.—Callao, Abril 18 de 1860.—Excmo. Señor.—*Jorge Petrie.*

Lima, Abril 19 de 1860.

Acéptase esta propuesta, redúzcase á escritura pública, pase al efecto al comandante general de marina para que disponga lo conveniente, debiendo remitir una cópia certificada al Ministerio de Guerra y Marina. Rúbrica de S. E.—*Pezet.*—P. n. 41, tom. 39, p. 196. (*)

D.

PRIVILEGIO CONCEDIDO A LOS MISMOS.

Lima, Febrero 16 de 1861.

Sin embargo de que en el artículo 23 del nuevo Reglamento de Comercio solo se permite á los vapores de la línea establecida entre Valparaiso y Panamá, que puedan conducir, por ahora, mercaderías libres ó artículos nacionales de un puerto mayor á otro, ó á puerto menor; con todo, atendidas las ventajas que para la industria nacional resultan, de que dichos vapores continúen tocando en los puertos mayores y menores, y en las caletas habilitadas, como lo han hecho hasta el 5 del corriente, dia en que ha comenzado á regir el mencionado reglamento: se concede á la Compañía á la que dichos vapores pertenecen, el permiso que con tal objeto solicita, y que solo subsistirá hasta que se establezca la línea de vapores nacionales, cuya plantificacion se proyecta.—Comuníquese, regístrese y publíquese. Rúbrica de S. E.—*Salcedo.*—P. n. 14, tom. 40, p. 51.

(*) En 26 de Abril de 1860, se extendió ante el escribano público de esta Provincia la escritura correspondiente de acuerdo con lo ordenado en este decreto.

BIBLIOTECA DIMINMAR

CONVENCION POSTAL CELEBRADA CON S. M. B.

JOSÉ RUFINO ECHENIQUE, PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, ETC.

Por cuanto entre la República del Perú y S. M. la Reyna del Reyno Unido de la Gran Bretaña é Irlanda, se celebró por los respectivos plenipotenciarios el dia trece de Agosto de este año la siguiente Convencion Postal.

El Presidente de la República del Perú y S. M. la Reyna del Reyno Unido de la Gran Bretaña é Irlanda, deseando promover las relaciones de amistad que existen entre ambos paises y regularizar por medio de una Convencion las comunicaciones por correos entre la república del Perú y los dominios Británicos; han nombrado con este objeto, á saber.

El Presidente de la República del Perú al General D. Juan Crisóstomo Torrico, Ministro de Guerra y Marina y Encargado *ad interim* del despacho de Relaciones Exteriores; y S. M. la Reyna del Reyno Unido de la Gran Bretaña é Irlanda, al Caballero Guillermo Pitt Adams, Encargado de Negocios de S. M. Británica cerca del Gobierno del Perú: los que habiéndose manifestado sus respectivos poderes y hallándolos en buena forma han convenido en los artículos siguientes:

Art. 1.° Habrá una comunicacion periódica y regular entre la república del Perú y el Reyno Unido de la Gran Bretaña é Irlanda para la transmision de cartas, periódicos, boletines de bolsa, listas de precios corrientes y otros papeles impresos cuya transmision por el correo á precios moderados se permite en la Gran Bretaña, comprendiendo así los que salen ó se publican en uno de los dos paises y se dirijen al otro, como los que segun las estipulaciones de la presente convencion, se remitan en tránsito por los respectivos territorios de las partes contratantes.

Art. 2.° La conduccion por mar de las cartas y papeles impresos de que se hace mencion en el artículo anterior, tanto en derechura, entre los dos paises, como con escala ó desde los puertos intermedios entre ambos paises y de uno á otro puerto del Perú, se verificará una ó dos veces en cada mes mientras el gobierno británico tenga por conveniente mantener la comunicacion por medio de buques de vapor británicos destinados para la conduccion de las balijas, bien sea que esos buques pertenezcan á la marina real ó á particulares, con quienes al efecto contrate el gobierno de Su Magestad Británica.

Art. 3.° Los vapores, mientras el gobierno británico estime conveniente mantener la comunicacion, llegarán y saldrán de

aquellos puertos del Perú en que se crea conveniente tocar una ó dos veces en cada mes con toda la regularidad que permita la naturaleza del servicio. Podrán salir y entrar de los puertos de la República á cualquiera hóra, y no estarán sujetos á detencion, secuestro ó embargo.

Si dichos paquetes son buques pertenecientes al gobierno británico, ó que estén á su servicio, serán considerados y tratados como buques de guerra y tendrán derecho á los mismos honores y privilegios de buques de guerra y estarán exentos de derechos de navegacion, de toneladas, puerto y otros impuestos semejantes; lo mismo que de toda declaracion, inspeccion ó visita de las Aduanas.

Si animado el gobierno del Perú del deseo de extender su cooperacion al servicio de los vapores, destinase de aquí en adelante para dicho servicio, algunos buques de su propia marina, estos buques gozarán entonces recíprocamente en los puertos del Reino Unido y en los puertos de sus colonias, á donde puedan tocar, los mismos privilegios, exenciones é inmunidades que se han concedido ó se concediesen en los puertos de la República á los paquetes británicos.

Art. 4.° Los mencionados vapores tendrán libertad para tomar ó recibir abordo, ó para desembarcar en los puertos de los dos paises, cualesquiera pasajeros de cualquier pais que sean, con el equipaje y efectos que tengan para su uso personal, con tal que dichos pasajeros estén provistos de sus respectivos pasaportes en debida forma, y bajo la condicion de que los comandantes de los vapores se sometan á los reglamentos de sanidad y de policía de dichos puertos. Sin embargo, la conduccion de pasajeros no deberá en ningun caso dar márjen á detencion ó impedimento en el desempeño del servicio en que se emplean los vapores.

Art. 5.° Si los comandantes de los vapores lo tienen por conveniente, pueden desembarcar en los puertos del Perú y recibir de ellos sin fondear, las balijas, los pasajeros y objetos preciosos, cuya introduccion ú exportacion están permitidas por las leyes de la República.

Art. 6.° En caso de guerra entre las dos naciones (lo que Dios no permita) los vapores correos británicos, así como los buques que en adelante destine el Perú á este servicio, continuarán su navegacion periódica sin molestia ó impedimento hasta que uno de los dos gobiernos notifique al otro que no debe continuar este servicio. En semejante caso los paquetes de cada pais podrán volver libremente á sus respectivos puertos sin detencion ú obstáculo alguno.

Art. 7.° A la llegada de los paquetes británicos á cualquier puerto del Perú, será obligacion de los agentes encargados de

las balijas de correspondencia, entregarlas, sin demora, á la casa de la administracion de correos á donde deberán abrirse las balijas en presencia del agente consular británico, ó del agente nombrado para este efecto, á quien se entregará la correspondencia oficial del gobierno británico, sin exigírsele porte alguno, procediéndose despues á repartir la de particulares.

El agente consular británico ó el agente británico que haya sido nombrado con este objeto, podrá recibir de los individuos particulares, y de la administracion de correos en el Perú las cartas y papeles que han de conducir los paquetes británicos, sin que se les exija ni pueda reclamárseles imposicion alguna postal, ó cualquiera otra, y las entregarán directamente á los comandantes de paquetes.

Art. 8.º El gobierno del Perú se obliga á conceder al gobierno británico el tránsito de las balijas cerradas á través del tertorio peruano con la correspondencia del Reino Unido, de las colonias y posesiones británicas, y de otros puntos; en donde el gobierno británico tiene establecidas estafetas para cualquiera de los Estados adyacentes de la América Meridional, y tambien el tránsito de la correspondencia de aquellos Estados para el Reino Unido, para las colonias y posesiones británicas, y para otros lugares en donde el gobierno británico tiene establecidas administraciones de correos. El porte que se ha de cargar á esas balijas cerradas deberá ser el mismo que se imponga en virtud de este convenio á la conduccion interior de cartas y periódicos que se dirijen entre el Reino Unido y el Perú.

Cuando se dirijan cartas en balijas cerradas en virtud de la anterior estipulacion, el pago que se haga á la estafeta del Perú por la estafeta británica será por onza, conforme al peso neto de las cartas en dos cuotas la onza.

Art. 9.º Por cada carta que no exceda del peso de media onza inglesa, que proceda de los puertos del Perú y vaya destinada á cualquier parte del Reino Unido, ó que se quiera trasmitir por medio del Reino Unido á las colonias y posesiones británicas, ó á otros paises y *vice versa*, se pagará en la administracion de correos de la Gran Bretaña el porte sencillo de dos chelines si se conducen por los vapores británicos, ó un porte de ocho peniques si se trasmitiesen en buques particulares. Con respecto á cartas de mayor peso, la tarifa de portes será la misma que la establecida para la correspondencia entre el Reino Unido y las colonias británicas de la India Occidental, es decir:—

Por cada carta de mas de media onza, pero que no exceda de una onza, porte doble; de mas de una onza, pero que no exceda de dos onzas, cuatro portes; de mas de dos onzas pero que no exceda tres onzas, seis portes; de mas de tres onzas pero que no exceda cuatro onzas, ocho portes; y así sucesivamente.

añadiéndose dos portes por cada onza ó fraccion de onza á mas de la primera.

Las cartas procedentes del Perú trasmitidas por el Reino Unido á las colonias y posesiones británicas, ó á paises estranjeros, del mismo modo que las cartas de las colonias y posesiones británicas ó de paises estranjeros trasmitidas por el Reino Unido al Perú, pagarán ademas de los referidos portes los que se pagan en Inglaterra por cartas dirigidas ó venidas de las mencionadas colonias; posesiones y paises estranjeros.

Art. 10. Por cada carta que no exceda el peso de media onza inglesa, que los vapores británicos ó buques particulares, empleados en virtud del contrato, para este servicio, lleven de las colonias de la Gran Bretaña en las Indias Occidentales á los puertos del Perú, y *vice versa*, ó de las colonias francesas de la Martinica y la Guadalupe, á los puertos del Perú, y *vice versa*, se pagará en las estafetas británicas el porte de un chelin y cuatro peniques; y por cartas mas pesadas se arreglará el pago á la escala formada en el artículo anterior.

Art. 11. Por cada carta que no exceda del peso de media onza inglesa conducida por los vapores británicos desde algun puerto de la costa occidental de América al Perú, y *vice versa*, ó de uno á otro puerto del Perú se pagará al agente de la estafeta británica en el puerto de despacho el porte de seis peniques, y por las de mayor peso se arreglarán los portes á la escala anotada en el artículo 9.º.

Como en la moneda corriente del Perú no hay una pieza sencilla ó combinacion de monedas pequeñas que sea exactamente igual á la suma de seis peniques ingleses, queda acordado que en todos los pagos que se hagan por particulares al agente de la estafeta británica en el Perú, con motivo de los portes de cartas mencionadas en este artículo, se recibirá el real como equivalente á seis peniques.

Art. 12. Por cada carta que no exceda del peso de media onza inglesa, y que sin pasar por el Reino Unido se conduzca por los vapores británicos de cualesquiera puertos estranjeros, en donde toquen, se pagará al agente de la estafeta británica en el puerto de despacho, el porte de dos chelines, y por cartas de mayor peso el porte estará en conformidad con la escala establecida en el artículo 9.º.

Pero esta estipulacion, no será aplicable á las cartas trasmitidas entre el Perú y los siguientes puntos, á saber: la Martinica, la Guadalupe, los puertos en la costa occidental de la Nueva Granada, y los puertos de las repúblicas del Ecuador, Chile y Bolivia.

Art. 13. El gobierno del Perú se compromete á que la correspondencia oficial que se trasmita desde el consulado británico

BIBLIOTECA DIMAR

en Arica á la legacion de S. M. B. en Bolivia, será llevada por el correo atravesando el territorio peruano, libre de todo gravámen postal en el Perú y á que esa correspondencia será dirigida siempre por la primera balija que se despache desde Arica á Bolivia despues de la llegada del vapor correo británico; y que del mismo modo la correspondencia oficial remitida por la legacion de S. M. B. en Bolivia al consulado británico en Arica, se conducirá por el correo atravesando el territorio peruano, sin gravámen alguno.

Art. 14. Por todas las cartas que sean dirigidas al Perú ó desde el Perú, bien sea por los vapores británicos ó por buques particulares, sea cual fuere el destino de tales cartas, se pagará porte interno en las estafetas del Perú, con arreglo á una tarifa que no exceda de la impuesta actualmente en la República á las cartas para el interior.

Si en cualquier tiempo futuro se hiciese alguna reduccion en dicha tarifa, la misma rebaja se hará extensiva á las cartas llevadas al Perú ó remitidas del Perú por vapores británicos ó buques particulares.

Art. 15. No se impondrá ningun porte marítimo á las cartas traidas por comandantes de buques mercantes, y que vayan dirigidas *bona fide* á los consignatarios y personas interesadas en el equipo ó cargamento de dichos buques. Esas cartas no deben exceder sin embargo, del peso de seis onzas por cada buque, para cada consignatario, ó persona interesada en el equipo ó cargamento.

Art. 16. Los periódicos publicados en idioma español y remitidos en derechura del Perú al Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda ó desde un puerto á otro del Perú por los vapores británicos, serán llevados y entregados libres de todo gravámen por parte de la administracion de correos británicos. De igual manera los periódicos en cualquier idioma publicados en el Reino Unido, con arreglo á las leyes británicas que regulan su publicacion y circulacion, cuando se remitan en derechura del Reino Unido á la república del Perú por los paquetes británicos, serán conducidos sin gravámen alguno, y tambien lo serán por las malas de la República, y se entregarán libres de todo gravámen de porte.

Los periódicos que se remitan en derechura por los paquetes británicos desde una colonia ó posesion británica á un puerto del Perú, se llevarán en las balijas de la República y se entregarán libres de todo gravámen postal. Los periódicos que se remitan en derechura por los vapores británicos, del Perú á una colonia ó posesion británica ó á cualquiera de los puertos estranjeros en donde arriben dichos vapores, no estarán sujetos á derechos mas altos que los que paguen los periódicos llevados

en derechura de una á otra colonia británica ó desde una colonia británica para cualquiera de los puertos estranjeros en donde puedan arribar los vapores británicos.

Cuando los periódicos se conduzcan por buques particulares entre el Perú y el Reino Unido, ó entre el Perú y una colonia ó posesion inglesa, la estafeta británica cobrará un penique por el despacho de cada periódico é igual suma por su entrega.

Cuando se remitan los periódicos por buques particulares desde una colonia ó posesion británica á un puerto del Perú, la cantidad que se ha de cobrar á su entrega en la República, no pasará de un penique esterlino por cada periódico.

Art. 17. A fin de evitar toda interpretacion contraria á las intenciones de ambos gobiernos, se declara aquí, que las ventajas que resulten á cualquiera de las partes de las estipulaciones contenidos en el presente convenio, se ha de entender que las gozan en virtud y en retribucion de las recíprocas obligaciones que dicha parte contrae desde ahora.

Art. 18. La presente convencion empezará á regir al cabo de 6 meses del canje de las respectivas ratificaciones. Queda celebrado el convenio por 5 años contados desde la fecha de las ratificaciones que se verificarán en Lima lo mas pronto posible dentro de doce meses. Al cabo de dichos cinco años continuará en vigor el presente convenio por cinco años mas, y así para lo sucesivo hasta tanto que cualquiera de las dos partes notifique á la otra que desea lo contrario; y esa notificacion deberá hacerse al menos doce meses antes de la espiracion de cada período de cinco años.

En testimonio de lo cual, las respectivas partes han firmado este convenio y lo han sellado con sus respectivos sellos.

Hecho en Lima el trece de Agosto de mil ochocientos cincuenta y uno.

J. Crisóstomo Torrico (L. S.)
Wm. Pitt Adams (L. S.)

Por tanto: y habiendo el congreso aprobado esta convencion el diez y nueve de Noviembre de este año, en uso de las facultades que la Constitucion de la República me concede, he venido en aceptarla, aprobarla y ratificarla, teniéndola como ley del Estado y comprometiendo para su observancia el honor nacional.

En fé de lo cual, firmo la presente ratificacion, sellada con el sello de la República y refrendada por el ministro de Estado del Despacho de Relaciones Exteriores, en Lima á primero de Diciembre del año del Señor de mil ochocientos cincuenta uno.

José Rufino Echenique.
Bartolomé Herrera.

ARTÍCULOS ADICIONALES AL CONVENIO CELEBRADO EN LIMA EL 13 DE AGOSTO DE 1851, ENTRE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y S. M. B. PARA EL ARREGLO DE LA COMUNICACION POR MALA ENTRE EL PERÚ Y LA GRAN BRETAÑA.

Siendo de desear una modificacion del convenio postal hecho entre la república del Perú y S. M. B., y firmado en Lima el 13 de Agosto de 1851 con la mira de establecer bajo de una base mas conforme á los reglamentos de la oficina de correos peruana, los arreglos por los que los agentes consulares británicos en los puertos del Perù, ó bien los agentes británicos nombrados á este propósito, pueden recibir de los particulares las cartas y periódicos que deben ser conducidos por los paquetes de la mala británica;

S. E., el Presidente de la república del Perú, y S. M. la reina del Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda, han nombrado sus plenipotenciarios para negociar y concluir los artículos á este objeto, á saber:

S. E. el Presidente de la república del Perú, al general de brigada D. Manuel de Mendiburu, inspector y comandante general de artillería, ministro de hacienda y ministro plenipotenciario de la República cerca de S. M. B.;

Y S. M. la reina del Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda al muy honorable Jorge Guillermo Federico, conde de Clarendon, baron Hyde de Hindon, par del Reino Unido, miembro del muy honorable Consejo privado de S. M. B. caballero de la muy noble órden de la Jarretiera, caballero Gran Cruz de la muy honorable órden del Baño, principal secretario de Estado de S. M. B. para los negocios estranjeros;

Quienes, despues de haber manifestado sus respectivos plenos poderes, y hallándolos en buena y debida forma, han convenido y concluido los artículos siguientes:

Art. 1.º Todas las cartas y periódicos que se hayan de despachar desde los puertos del Perú por los paquetes de la mala británica, serán exclusivamente colectados por la oficina de correos peruana; y ésta para que dichas cartas y periódicos sean conducidos por los expresados paquetes, los entregará á los agentes consulares británicos, ó á los agentes británicos nombrados al efecto, en los puertos respectivos.

2.º Los portes correspondientes á la oficina de correos británica, por aquellas cartas y periódicos, que de los mencionados en el precedente artículo se detallarán mas adelante, serán recaudados por las oficinas de correos peruanas; y la cantidad que de este modo sea recaudada la entregará la oficina de correos peruana á los agentes consulares británicos, ó á los agen-

tes británicos nombrados al efecto, en los respectivos puertos.

Los valores del porte son como siguen:

1.º Por cada carta que no exceda del peso de media onza inglesa, que se envíe por los paquetes de la mala británica, desde un puerto del Perú á cualquiera otro de la costa occidental de América, ó desde un puerto del Perú á otro puerto del mismo Perú, se pagará un porte ó precio de seis peniques ó sea un real.

2.º Por cada carta que no exceda del peso de media onza inglesa, que sin pasar por el Reino Unido se remita por los paquetes de la mala británica desde un puerto del Perú á cualquiera otro puerto estranjero en donde puedan tocar los paquetes, se abonará un precio ó porte británico de dos chelines, ó sea cuatro reales.—Se exceptúan sin embargo, las cartas conducidas entre el Perú y Martinica, Guadalupe, puertos de la costa occidental de la Nueva Granada, y puertos de las repúblicas del Ecuador, Chile y Bolivia.

3:º Y por las cartas que excedan del peso expresado, un aumento de porte conforme á la razon puesta en el artículo 9.º del convenio de 13 de Agosto de 1851.

4.º Por cada periódico que sin pasar por el Reino Unido deba ser conducido por los paquetes de la mala británica desde un puerto del Perú á cualquiera otro puerto estranjero en donde toquen dichos paquetes, se pagará un precio ó porte de dos peniques.—Se exceptúan los periódicos dirigidos á cualquiera otro puerto del Perú, y los periódicos destinados á la república de Nueva Granada.

Art. 3.º Los presentes artículos se considerarán como adicionales al convenio firmado en Lima el 13 de Agosto de 1851, entre la república del Perú y S. M. B., y tendrán la misma fuerza y validez que si estuvieran comprendidos en dicho convenio; quedando sin efecto las estipulaciones que resultan modificadas por los presentes.—Serán ratificados, y canjeadas las ratificaciones, en Lóndres, dentro de diez y ocho meses, contados desde esta fecha.

En testimonio de lo cual los respectivos plenipotenciarios han firmado el presente, signándolo con los sellos de sus armas.

Dado en Lóndres, el dia siete de Octubre, en el año de Nuestro Señor de mil ochocientos cincuenta y tres.

Manuel de Mendiburu (L. S.)
Clarendon. (L. S.)

Lima, 27 de Abril de 1854.

De conformidad con el voto del Excmo. Consejo de Estado, y atendiendo á que los artículos adicionales á la convencion pos-

tal celebrada con la Gran Bretaña, modifican de una manera favorable algunos de los inconvenientes que en su práctica se han observado; pónganse provisionalmente en vigor dichos artículos, sin perjuicio de darse cuenta de ellos al congreso para que resuelva segun sus atribuciones. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*G. Sanchez.*—Coleccion Diplomática, p. 238 á 256.

TITULO VII.

De la organizacion de las Capitanías. (*)

CAPITANÍA DEL CALLAO.

223. La Capitanía del puerto del Callao como principal del Estado y residencia del comandante del tercio naval del Departamento de Lima, será servida por un capitan de navío ó de fragata: tendrá á sus órdenes dos ayudantes de la clase subalterna, y para el despacho de su oficina se le designarán dos escribientes, bien de la clase subalterna de oficiales del cuerpo político, ó bien de la de amanuenses. (1) Art. 10, sec. 1.ª, Reg. Org. de 6 de Julio de 1847.

224. Para su servicio marinero y militar armará esta dependencia una falúa y dos botes de la capacidad y resistencia propias á su desempeño: estarán dotadas dichas embarcaciones con sus aparejos y demas útiles navales que necesitan para su buen servicio en las diversas atenciones ejecutivas que le son anexas;

(*) Del reglamento orgánico á que este título se refiere, se han tomado solo los artículos que interesan á las Capitanías de los puertos y á los matriculados, dejando los demas que son relativos al servicio de la marina de guerra.

(1) Por Resolucion de 27 de Enero de 1857, se señalaron á esta oficina dos amanuenses mas, en calidad de provisionales, durante las circunstancias de aquella época. Pasadas éstas, la Tesorería solo abona los sueldos de los dos á que se refiere el artículo anotado.

Para gastos de escritorio le están asignados 144 pesos anuales por el art. 2.º D. de 1.º de Octubre de 1839.

La Resolucion de 8 de Abril de 1857, ratificada por la de 30 de Octubre del mismo año, acuerda á esta Capitanía 36 pesos mensuales para costear la habitacion del jefe que la sirva. Ninguna de estas dos Resoluciones se ha publicado, pero la toma de razon existe en la Tesorería.

En cuanto al nombramiento de cabos de matrícula y patrones de botes, véanse los artículos 16 y 17, tít. 1.º de esta primera parte.

y su gente de mar se compondrá de un patron de lancha y diez y seis marineros, con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por racion de armada: habrá tambien en la Capitanía otra falúa esquifada para el servicio de la Gobernacion de la Provincia, la cual se tripulará con su misma gente de mar. (2) Art. 11 id.

225. Para las atenciones de matrícula, policía del puerto y muelle, y persecucion de marineros desertores de la marina mercante, tendrá la expresada dependencia dos cabos de matrícula con el sueldo de sargentos segundos de infantería, y una peseta diaria por racion de armada. (3) Art. 12 id.

226. Se considerará así mismo un médico cirujano que acompañe al capitan de puerto en las visitas de sanidad; y este empleado no disfrutará de otro prest, que el derecho que se cobre á los buques por reglamento. (4) Art. 13 id.

BIBLIOTECA DIRINMAR

HUANCHACO Y PISCO.

227. Las Capitanías de los puertos de Huanchaco y Pisco, serán servidas por jefes ú oficiales subalternos de la armada: tendrá cada una de estas dependencias para las atenciones de su peculiar servicio, una lancha ó bote de construccion aparente para poder barquear en dichos puertos: serán de suficiente capacidad y resistencia: estarán aparejadas con todos sus útiles navales y dotadas con un patron de la clase de artillero ordinario y ocho grumetes con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por racion de armada. Estos capitanes y su gente de mar se alojarán por cuenta del Estado en un mismo local, en cuyo caso se les abonará solo la mitad de la asignacion señalada por reglamento para gastos de escritorio y casa. (5) Art. 14 id.

(2) El presupuesto de los años de 52 y 53, partida 329, pág. 79, concedió á los marineros de esta dependencia el haber de artilleros de preferencia. El presupuesto de 1854 y 55, que despues de regir seis meses, se anuló, consideró cuatro marineros mas en esta Capitanía. Pero la Tesorería no paga hoy, sino 16 marineros con el haber de tales, conforme á la Resolucion de 3 de Abril de 1861. P. n. 32, tom. 40, pág. 130, por la cual se mandó, que á los individuos de las tripulaciones de todas las Capitanías, se les abonase el sueldo de marineros y tres reales diarios por racion de armada.

(3) En cuanto al nombramiento de cabos de matrícula, patrones de botes, etc., véanse los artículos 16 y 17 del tit. 1.° de esta primera parte.

(4) El médico de sanidad es hoy el titular de esta Provincia.

(5) La Resolucion de 25 de Marzo de 1860, mandó agregar á la dotacion de la falúa de esta Capitanía, cuatro marineros, los cuales percibirán el sueldo de que se encarga la segunda parte de la nota núm. 2 de este título.

El art. 2.°, reglamento de 1.° de Octubre de 1839, acuerda á los capitanes de los puertos mayores 168 pesos anuales para gastos de escritorio y casa. A los de los menores 84 con el mismo fin.

228. Para el servicio de policía de aquellos puertos y el de matriculados: tendrá á sus órdenes cada uno de los referidos capitanes, un cabo de matrícula con el sueldo de cabo 1.º de infantería y una peseta diaria por racion de armada. La gente de mar de dotacion que por el artículo anterior se considera para estas dependencias, no se tomará de las matrículas, ni se considerará en presupuesto para el pago de sus sueldos, sino desde que se les habilite con las embarcaciones que acaban de señalarse, pudiendo entretanto ocupar para las atenciones del servicio las lanchas de particulares pagando por cuenta del Estado su correspondiente flete. (6) Art. 15 id.

PAITA Y TUMBES.

229. El puerto de Paita, en el cual, por su buena localidad, numerosa matrícula de marineros y maestranza, y su inmediacion á los rios de la Chira y de Tumbes en cuyas márgenes y bosques se producen abundantes y excelentes maderas de construccion naval, se halla establecido un apostadero de marina, seguirá encargado del mando de dicho establecimiento un capitan de navío: el mencionado jefe solo tendrá por ahora un ayudante de la clase subalterna y un amanuense: será comandante del tercio naval de esa provincia: estará subordinado al comandante general del Departamento y procederá en cuanto á las atribuciones que le competan para el desempeño de aquel servicio, conforme á las instrucciones que se le dén y al contenido de las facultades detalladas á los comandantes generales de Departamento en el título respectivo de las ordenanzas generales de la armada. El referido jefe y su ayudante serán alojados por cuenta del Estado, pasándosele á mas sesenta pesos al año para gastos de escritorio; y para las atenciones de su peculiar servicio, tendrá un bote aparejado con todos los útiles marineros competentes, y dotado de un patron de la clase de artillero ordinario y seis grumetes, con el sueldo de reglamento, y una peseta diaria por racion de armada. Art. 16 id.

(6) El cabo de matrícula de esta Capitania, tendrá la racion de armada á que se refiere la segunda parte de la nota núm. 2 de este título.

Cuando los capitanes de puerto recaudaban los derechos de toneladas y de puerto, tenian fondos con que satisfacer el flete de las embarcaciones de los particulares que tomaban para el servicio. Hoy, que estos derechos forman parte del ingreso de las Aduanas, segun el núm. 2 de la segunda parte de esta obra, no puede tener efecto esta disposicion. El Estado debe, pues, pasar á todas las capitanias las embarcaciones que necesiten para el servicio.

230. Un jefe de la armada servirá la Capitanía del expresado puerto, y tendrá para las atenciones de aquel servicio un bote de suficiente capacidad y resistencia, aparejado con todos los útiles navales necesarios, y dotado con un patron de la clase de artillero ordinario y ocho grumetes, con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por racion de armada. El mencionado capitan de puerto y su gente estarán alojados en un mismo local por cuenta del Estado, y percibirá por gastos de escritorio la mitad de la cantidad designada por reglamento con ambos objetos. Estará subordinado al comandante del apostadero en todo lo relativo á su servicio especial y tendrá á sus órdenes un ayudante de la clase subalterna y un cabo de matrícula, con el sueldo de sargento segundo de infantería y una peseta diaria por racion de armada. (7) Art. 17 id.

ISLAY Y ARICA.

231. Las Capitanías de Arica é Islay serán tambien servidas por jefes de la armada: tendrá cada una de estas dependencias para las atenciones del servicio, un bote de suficiente capacidad y resistencia, aparejado con todos los útiles navales necesarios y dotado con un patron de la clase de artillero ordinario y diez grumetes con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por racion de armada. Dichos capitanes de puerto serán alojados en los mismos términos que los anteriores, disfrutarán para gastos de escritorio, la mitad de la suma designada por reglamento; y cada uno tendrá á sus órdenes para el servicio de matriculados y policía del puerto, un cabo de matrícula con el sueldo de cabo 1.º de infantería y una peseta diaria por racion de armada. El capitan del puerto de Arica, tendrá á mas un ayudante de la clase subalterna de oficiales de la marina militar. (8) Art. 18 id.

IQUIQUE.

232. La capitania del Puerto de Iquique será servida por un oficial de la armada de la clase subalterna: tendrá para el de-

(7) En cuanto al sueldo de la gente, véase la nota núm. 2 de este título. El decreto de 9 de Mayo de 1856, autorizó al Prefecto de la provincia litoral de Piura, para que de entre los matriculados del puerto de Tumbes, nombrase un patron de la clase de marinero y cuatro grumetes para el servicio del bote de dicha Capitania.

(8) En cuanto al sueldo y racion de armada de los marineros, véase la segunda parte de la nota núm. 2 de este título. Respecto á botes, gastos de escritorio, etc., véanse las notas núm. 5 y núm. 6 de este título.

sempeño de aquel servicio, un bote de suficiente capacidad y resistencia, aparejado con todos sus útiles navales necesarios, y dotado con un patron de la clase de artillero ordinario que á la vez sirva de cabo de matrícula, y seis grumetes con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por racion de armada. Estará alojado él y su gente, del mismo modo que los demas capitanes y percibirá para gastos de escritorio la mitad de la cantidad designada por reglamento. (9) Art. 19 id.

ILO, HUACHO, LAMBAYEQUE, PACASMAYO Y CASMA.

233. Las Capitanías de los puertos de Ilo, Huacho, Lambayeque y Pacasmayo, serán servidas por jefes ú oficiales subalternos de la armada: estas dependencias para el desempeño de su servicio, acudirán á las embarcaciones ó balsas particulares, pagando por cuenta del Estado su correspondiente flete. Los capitanes percibirán para gastos de escritorio y casa, la cantidad designada por reglamento. En las Capitanías de Huacho y Lambayeque, en consideracion al número de sus matriculados, tendrán á sus órdenes los capitanes, un cabo de matrícula, con el sueldo de cabo primero de infantería y una peseta diaria por racion de armada. (10) Art. 20 id.

234. Las Capitanías de los demas puertos y caletas habilitadas serán servidas por matriculados ó particulares de conocida honradez y aptitudes para el desempeño de aquel servicio: no tendrán dotacion alguna y solo percibirán las obvenciones y asignaciones señaladas por reglamento para casa y gastos de escritorio. La comandancia general de marina, procurará siempre proponer para estos destinos, á los jefes ú oficiales del cuerpo general ó político de la armada, retirados ó licenciados del servicio, que residan en aquellos puertos, así como los pilotos que se hallen en el mismo caso, ó á cualquier otro individuo de mar

(9) Véanse las notas indicadas en la anterior.

(10) Véase la nota núm. 6 de este título.

Por órden de 3 de Octubre de 1856, se autorizó al capitan del puerto de Casma, para habilitar un bote, dotándole con un patron y dos marineros; previniéndose que cuando sea necesario tripularlo con mas gente, se tome de los matriculados, cuyo servicio deben prestar éstos sin goce alguno, en virtud de los privilegios que les conceden las Ordenanzas.

Respecto á gastos de escritorio, botes, etc., véanse las notas núm. 5 y núm. 6 de este título. En lo relativo á sueldos y racion de armada de los marineros, la segunda parte de la nota núm. 2 de este título.

Por órden de 23 de Julio de 1846, se mandó que el capitan del puerto de San José, ocupase la casa que en dicho puerto se compró para Aduana.

de la marina militar ó mercante, que igualmente resida en los mencionados puertos. (11) Art. 21 id.

235. A todas las embarcaciones del Arsenal y Capitanías de puerto, se les montará un cañon, obus, carronada ú otra pieza de artillería de calibre inferior, segun sus respectivos portes, en cureña giratoria. Al efecto, cada embarcacion tendrá hecha de firme la correspondiente esplanada y medio punto sobre que deban girar, y dichas piezas serán dotadas con la cartuchería, municiones y demas útiles para su manejo en los casos del servicio. Se comprende en esta disposicion á las falúas de rentas pertenecientes á los Resguardos de las Aduanas de los puertos. Art. 22 id.

236. A toda la gente de mar del Arsenal, ó de las Capitanías de puerto, Resguardos, y á los cabos de matrícula, se les armará de canana, espada, pistola y cuchillo de abordaje, por cuenta del Estado. Art. 23 id.

237. Toda la gente de mar del departamento de marina y sus dependencias, se vestirá y uniformara á su costa del sueldo que perciba; pero se le dará por cuenta del Estado cada cuatro años, un colchon sencillo y una almohada. Art. 24 id.

238. Los que deban emplearse en el Arsenal, Capitanías de puertos y Resguardos, serán precisamente tomados de las matrículas de marina, y han de tener la calidad de peruanos de nacimiento, prefiriendo siempre para dotar dichos establecimientos, á los matriculados residentes en los respectivos puertos; y solo será permitido por la escasez de marinería nacional, tomar para la clase de oficiales de mar y patrones á los matriculados no naturales de la República. Art. 25 id.

239. Se suprimen los ayudantes de las Capitanías de los puertos, á excepcion de la del Callao, Paita y Arica: de consiguiente, los ayudantes que en la actualidad hubiesen en algunas de dichas dependencias, serán dados de baja de esas colocaciones. Art. 26 id.

240. Queda derogado en todas sus partes el arreglo orgánico de la comandancia general de marina y sus dependencias, de 12 de Enero de 1840. Art. 28 id.

241. Los capitanes de puerto servirán tres años consecutivos esas comisiones; cumplido este tiempo, serán relevados por otros, y alternarán con los que se hallen embarcados segun sus respectivas clases, salvo los casos en que por impedimento físico ó gracia del gobierno, se quiera continuarlos en el sevicio de los mencionados destinos. Art. 4.º Disposiciones generales de dicho reglamento.

(11) Los capitanes de puerto ya no perciben observaciones, segun las resoluciones de 7 y 19 de Junio de 1852 que se verán bajo el núm. 2 de la segunda parte de la obra.

242. Los jefes y oficiales del cuerpo general y político de la armada, alternarán periódicamente en el servicio, ya sean embarcados ó bien destinados en el Arsenal, ministerio del ramo y demas dependencias de marina, segun la escala que al efecto formará el comandante general del Departamento, elevándola al conocimiento del gobierno para su aprobacion. Art. 5.º id.

243. Los grumetes que se embarquen de dotacion en los buques del Estado, serán tomados alternativamente de los diversos tercios navales del litoral de la República, desde la edad de quince años hasta la de cuarenta, y servirán el tiempo señalado en el artículo anterior: cumplido el plazo de su servicio, serán ajustados y liquidados en el puerto principal del Departamento, pagados en plata de sus alcances, despedidos del servicio y trasportados á sus pueblos por cuenta del Estado. Art. 12 id.

244. Á todo matriculado de marina que se llame para servir en las faénas del Arsenal, en las de armamentos ó desarme de buques, en las de quillas, ó en las de auxilios solicitados para el servicio naval del Departamento y sus dependencias, se le abonará en plata una peseta diaria por cada dia de trabajo; y cuando éste sea mayor de 3 horas, sin pasar de medio dia, se le abonará la mitad; considerando por medio dia, el tiempo de trabajo corrido desde las seis de la mañana hasta las doce del dia, ó desde las dos de la tarde hasta las seis de la misma, y ambos tiempos por un dia. Art. 13 id.

245. A los maestros y oficiales de maestranza que se llamen para servir en las obras navales del Arsenal, ó dependencias de marina, se les abonará el jornal designado á sus respectivas clases por la tarifa vigente. (12) Art. 14 id.

Dése cuenta á la próxima lejislatura. El ministro de Estado del Despacho de guerra y marina queda encargado de la ejecucion de este decreto y de mandarlo imprimir, publicar y circular. Dado en la casa del Supremo Gobierno en Lima, á 6 de Julio de 1847.—*Ramon Castilla.*—*José Rufino Echenique.*—Colec. Of. tom. 10, pág. 468, núm. 122.

(12) Véase el núm. 9 de la segunda parte de esta obra. A pesar de que el artículo 22 de la ley de 18 de Enero de 1848 (véase 2.ª parte núm. 29) mandó que en todos los puertos se estableciesen tarifas, hasta hoy no se ha publicado mas que la del Callao que es aquella á que se refiere la cita de la primera parte de esta nota.

BIBLIOTECA DHN.MAR

NOTA Á LA SECCION PRIMERA, TÍTULO TERCERO DE ESTA PRIMERA PARTE.

La Prefectura de la Provincia con el fin de contener la desercion de marineros, de prescribir reglas sobre embarque y desembarque de éstos, y de contener los abusos de los posaderos, expidió en 30 de Octubre de 1857 una resolucion que consta de ocho artículos. De estos, los dos primeros se contraen á recomendar la puntual observancia de los decretos, leyes y reglamentos copiados en el título á que se refiere esta nota.

El artículo tercero que tambien se ocupa de esto, dice al fin: —«que la Capitanía fiscalize y persiga en el puerto á los mari-«neros vagos é inmorales que perjudican al gremio nacional y «al buen servicio del comercio.»

«Artículo 4.º Como base de llevar á debido cumplimiento las «disposiciones ya citadas, (las copiadas en el título á que se «refiere esta nota) se previene, que ningun posadero ni corre-«dor ó traficante en la bahía con embarcaciones menores, podrá «salir libremente á la mar, sino con bote matriculado, con cono-«cimiento de la Capitanía ó licencia de autoridad competente.»

«Art. 5.º Que el sueldo de 35 pesos indebidamente elevado á «esta suma por los especuladores en la desercion de marineros, «quede reducido en la proporcion y términos propuestos por la «Capitanía del puerto á 27 pesos.»

«Art. 6.º Que no se reconozcan oficinas públicas de embar-«que como perjudiciales á los buques y á los marineros y que «los capitanes de los bajeles sean libres de contratar los que «necesiten, sin gravámen alguno, formalizando las contratas «ante la Capitanía del puerto, con los marineros nacionales, y «ante los respectivos cónsules con los estranjeros.»

«Art. 7.º Las posadas, á mas de lo prevenido en el artículo «2.º de este decreto, referente á la observancia de la dispo-«sicion suprema de 30 de Setiembre de 1850, quedan bajo la «fiscalizacion, vigilancia y reglas locales preventivas que puede «imponerles la Capitanía del puerto, para impedir los abusos «que pudieran cometerse por ellos.»

«Art. 8.º Los sueldos de los marineros de los buques mercantes y de los que se embarquen para las Islas de Chincha, «quedan reducidos á 17 pesos.»

La Capitanía en el decreto que expidió para el cumplimiento de esta resolucion, prescribió, que la mas pequeña infraccion de los posaderos seria castigada con 50 ó con 25 pesos de multa: que al posadero ó cualquier otro individuo que embarcase un marinero sin llevar antes á la Capitanía el respectivo papel de desembarque para anotarlo y permitir el pase, se le impondria una multa de 25 pesos.

Si entre las disposiciones que comprende este Reglamento se encuentran algunas importantes, no es menos cierto, que careciendo del requisito de la aprobacion suprema, no tiene fuerza obligatoria. Con todo, puesto que evitarian los abusos sin número que se cometen en este ramo, parece oportuno encargarse de ellas, sea para que se las revista de la sancion que les falta, sea para que sirvan de base á las mejoras que deban introducirse mas tarde en tan interesante objeto del servicio público.

Estando ya la obra en prensa, se me ha asegurado por persona digna de fé, puesto que es jefe de una de las oficinas de marina, que este reglamento fué aprobado por el Supremo Gobierno. Pero esa resolucion no ha sido publicada.

El capitan de este puerto expidió tambien un reglamento, en 20 de Noviembre de 1857, en el cual impone penas pecuniarias á los infractores; y aunque dicho funcionario carece de facultades para esto, será oportuno, por lo dicho antes, copiar dichas reglas que son las siguientes:

«Los posaderos del Callao están por decreto de 30 de Octubre «del mes anterior, bajo la fiscalizacion de la Capitanía del puer«to, y por tanto, observarán las prevenciones siguientes:»

«1.º Pasarán diariamente á la Capitanía del puerto, una re«lacion de los individuos que hubiesen admitido en sus casas, «como así mismo de los embarcados, especificando el buque á «donde se encontrasen.»

«2.º No admitirán en sus posadas individuos que no tengan «su comprobante de desembarco, visado por la Capitanía y por «la Intendencia de Policía. El contraventor de esta disposicion «sufrirá una multa de veinte y cinco pesos por cada individuo «encontrado sin el requisito expresado.»

«3.º Con referencia á marineros desertores se observará «lo dispuesto en el supremo decreto de Agosto de 1850, y por «lo tanto se impondrá cincuenta pesos de multa por cada uno «que se les encontrare; mas si los referidos desertores fuesen «de los buques de guerra nacionales, se les impedirá el conti«nuar como posaderos sin perjuicio de la multa ordenada.»

«4.º Ningun posadero podrá embarcar hombre alguno sin «llevar antes á la Capitanía del puerto el papel de desembarco «para anotarlo, y permitirlo no el pase: el que no lo verificase «tendrá una multa de veinte y cinco pesos.»

«5.º Con respecto á la marinería que se embarque en buque «peruano, se dispone que el posadero deberá llevar al individuo «á la Capitanía para anotarlo en el rol, y se hará entender que «queda sujeto á las leyes del pais, si fuese estranjero, así como «disfrutará de las prerogativas de peruano, mientras permanez- «ca bajo el servicio de nave nacional.»

«6.º Los sueldos para Europa y Estados Unidos desde el 1.º «de Diciembre quedan reducidos á veinte y siete pesos hasta el «1.º de Junio de 1858, y de esta fecha para adelante á razon de «veinte pesos por mes. Los de la costa y Chincha, serán á razon «de diez y seis pesos desde el 1.º de Diciembre para adelante: el «que embarcase marineros con el sueldo mayor al asignado, «será multado con veinte y cinco pesos por cada hombre.»

«7.º Los posaderos no tendrán en sus respectivas casas á los «marineros mas que los diez dias que señalan los reglamentos «vigentes, ni harán mas adelanto que el siguiente; á marineros «para Europa y Estados Unidos podrán suministrarles hasta «veinte pesos,y á los de la costa y Chincha hasta diez. El posa- «dero que diese mas de las cantidades señaladas, será sentencia- «do á perder el exceso sin que le sirva disculpa de ningun gé- «nero.»

«8.º El posadero que no tratase bien á su gente y que le «recargase sus cuentas, tanto de alimentos como de ropa, y no «se les diese al precio de plaza, será consultado, y se le cerrará «el establecimiento, sin permitirle mas la ocupacion de alojar «marineros.»

«9.º A mas de las prevenciones hechas en estas instrucciones «se encarga á los posaderos el observar fielmente el supremo «decreto de Agosto de 1850, y el reglamento local expedido por «la Prefectura en decreto de 30 de Octubre citado, teniendo «entendido que la Capitanía los observará con detencion, y les «aplicará las penas que ambas disposiciones señalan á los in- «fractores.»

«10. Los posaderos pondrán en lugar conveniente, tanto los «reglamentos de posadas cuanto estas instrucciones, á fin de que «los individuos alojados puedan instruirse de lo contenido en «ellas.»

11. Los posaderos recibirán en dinero y no en notas el valor de los sueldos de la marinería, para evitar la perniciosa costumbre del cámbio, en lo que se perjudica notablemente el marinero, al que se le entregará en su mano el haber que le corresponda, para que pueda comprar las especies que necesite con

la economía posible; el individuo que admitiese nota, tendrá una multa á favor del hospital, igual al valor á que aquella hubiese ascendido.—*Antonio de la Haza.*

FIN DE LA PRIMERA PARTE.

SECUNDA PARTE.

Diversas disposiciones, aranceles, tarifas, etc.

NUMERO 1.

SANIDAD.

Lima, 5 *de Febrero de* 1853.

Sr. Gobernador de la Provincia Litoral del Callao.

Transcribo á US. por órden suprema los artículos 5.º, 6.º, 7.º y 8.º del acuerdo tenido por la junta central ó suprema de sanidad de esta capital, relativamente á las precauciones que conviene tomar en ese puerto con los vapores que lleguen de Panamá, y que debe hacerse extensiva á los demas buques que vengan del mismo puerto, con procedencia de las costas de Méjico y California y hayan tocado en Panamá.

Ademas de recomendar á US. la aplicacion de los decretos de cuarentena que se dictaron en 22 de Octubre de 1833 y 23 de Mayo de 1834, le comunico tambien por órden suprema las siguientes prevenciones:

1.ª Habiéndose disimulado en el vapor el hecho de que el Sr. Taurel, atacado segun todas las apariencias de la fiebre amarilla, fué desembarcado en Paita, hará US. saber á quien convenga, que en caso de igual contravencion de los principios sanitarios, se exigirá una fuerte multa á la Empresa ó capitanes de los vapores, quedando esto prevenido desde ahora.

2.ª Que no habiéndose hecho por el médico ó médicos comisionados de ese puerto el exámen de la enfermedad de D. Felipe Ramirez, cuyos síntomas no pudieron dejar de ser manifiestos cuando llegó al puerto, y debian ser tanto mas alarmantes cuanto que ya se sabia la existencia de la fiebre en Panamá,

BIBLIOTECA DIGITMAR

reconvenga US. á dicho profesor ó profesores, previniéndoles mayor celo en lo sucesivo, y haciéndoles entender sus graves responsabilidades por cualquiera omision ó condescendencia.

3.ª Que obligue US. á los capitanes de los vapores á asentar en su diario las observaciones y ocurrencias sobre salud de los pasajeros, durante la travesía, y que este diario sea presentado á la junta de sanidad, ó médico comisionado para la visita.

4.ª Que en el dia haga US. preparar un lazareto en la Isla de San Lorenzo, para cuyo gasto queda US. autorizado.

5.ª En el expresado lazareto serán desembarcados los pasajeros y ademas la carga que conduzcan los vapores y demas buques que procedan de Panamá.

6.ª La correspondencia será traida con las respectivas precauciones de picarse y empaparse con vinagre, ó con las confecciones mas á propósito para prevenir el contagio.

7.ª Si á consecuencia de la visita del buque con las precauciones de uso resultase que durante la travesía no ha ocurrido caso de enfermedad, la cuarentena de observacion y personal ó de pasajeros, será lo mas de 15 dias; debiendo siempre tomarse en consideracion lo que resulte del exámen de la patente por si resultase ó no limpia; pero si hubiese ocurrido caso, será vigorosa tambien en cuanto al término.

8.ª El buque despues de terminada la cuarentena no podrá entrar al fondeadero sino despues de fumigado.

9.ª US. cuidará de situar la guardia correspondiente para la ejecucion de la cuarentena, y de proporcionar médicos, medicinas y asistentes y las lanchas y botes por los que deban, del modo que determinan las reglas vigentes, ser provistas las personas sujetas á cuarentena, así como los empleados que deben cuidar de la seguridad de la carga y de la vigilancia fiscal.

10. Los costos de depósito de efectos y de mantencion de las personas, son de cuenta de ellas, como es de uso general.

Dios guarde á US.—*José Manuel Tirado.*

Los artículos á que se refiere la nota anterior son los siguientes:

5.º Que igualmente se haga presente al Supremo Gobierno la necesidad de que todos los vapores de la línea del Pacífico conserven á su bordo un médico para que asista en el viaje á todas las personas enfermas, y para que al arribo de ellas á cualquier puerto de la República informen á la autoridad local si han ocurrido ó no enfermedades durante el viaje y espliquen todos los caracteres que en ellas hubiesen advertido.

6.º Que tanto los vapores como los demas buques procedentes de Panamá ó de otros lugares infestados de alguna epidemia,

anclen á sotavento del puerto, y en un sitio á proposito para que ni los buques que existan en la bahía ni la poblacion tengan peligro de ser contagiados por el aire que de ellos puede comunicarse de una embarcacion á otra.

7.° Que mientras tanto se establece un lazareto en la Isla de San Lorenzo, se sitúe el ponton ó carbonera de los vapores á sotavento tambien del puerto con el objeto de que en él se depositen los enfermos que vengan á bordo para su reconocimiento y asistencia.

8.° Que si acaso se presentaren algunas dudas que la junta de sanidad del Callao no pueda por sí sola resolver para la calificacion de cualesquier accidentes de las enfermedades, se dé aviso á la Junta Suprema, cuyos profesores se ofrecen pasar al Callao todas las veces en que haya necesidad de sus conocimientos en beneficio de la humanidad.

Lima, á 5 de Febrero de 1853.

Sr. Gobernador de la Provincia Litoral de Piura.

Sabiendo con evidencia que la fiebre amarilla se halla actualmente en las Antillas y Panamá, es de la mayor importancia que US. redoble su vigilancia poniendo en vigor todos los reglamentos sanitarios, y que si por la visita que practique la junta de sanidad, especialmente al pasar los vapores por ese puerto, resulta que durante la navegacion de los buques que proceden de los puntos infestados, ha ocurrido algun caso de fiebre, los pasajeros, equipajes y bultos destinados para ese puerto desembarquen y hagan una cuarentena rigurosa en el Lazareto constituido en ese puerto, entregándose la correspondencia con las formalidades acostumbradas y pudiendo el buque continuar su navegacion. Si ningun caso hubiese ocurrido, la cuarentena será de observacion y no pasará de quince dias. Caso que el buque esté destinado á ese puerto, se le sujetará á la incomunicacion y precauciones establecidas.

Es demas prevenir á US. que en el Lazareto deben encontrar los pasajeros todos los auxilios que demande su situacion.

Dios guarde á US.—*José Manuel Tirado.*—Registro Oficial, tom. 3.°, núm. 7, pág. 58 á 60.

NUMERO 2.

Lima, Junio 7 de 1852.

Para consultar que la recaudacion de los derechos de puerto y de toneladas que pertenecen á las Aduanas, segun el nuevo Reglamento de Comercio, no interrumpa el pago de los haberes y gastos ordinarios de las Capitanías de los puertos, ni ofrezca embarazos á la contabilidad central de la marina; se resuelve:

1.° Las Aduanas considerarán como uno de sus ramos el producto de los derechos de puerto y de toneladas que recauden con arreglo al capítulo 13 del Reglamento.

2.° Con excepcion de la del Callao, pagarán mensualmente el presupuesto de haberes y gastos de las Capitanías de puerto, segun libramientos de las tesorerías departamentales arreglados á los que expida la Direccion General de Hacienda con sujecion á la ley del presupuesto.

3.° Del importe de dichos haberes y gastos se datarán como de remesas hechas á la tesorería de su respectivo Departamento.

4.° Las tesorerías departamentales pasarán certificados de dichos pagos á la del Callao para el asiento de partidas y demas objetos de la cuenta general de la marina que corre á su cargo.

5.° La Aduana del Callao dará cada mes lo necesario para el pago de la Capitanía; y las sumas que con tal objeto franquée, las datará como remitidas á la Tesorería de Lima, cuya oficina cuidará de librarlas en favor de la del Callao.

6.° Desde el 21 del presente mes las Aduanas cobrarán los derechos de puerto y toneladas que deban pagarse, segun lo dispuesto en el Reglamento que desde ese dia regirá. Las Capitanías cerrarán sus cuentas en la indicada fecha, sin dejar deuda alguna pendiente por los derechos cuya recaudacion ha corrido á su cargo.—Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Mendiburu.*

A consecuencia de una consulta de la comandancia general de marina; ha dictado S. E. el Presidente, el decreto que sigue:

Lima, á 15 de Junio de 1852.

Disponiéndose por el nuevo Reglamento de Comercio, que ha de regir desde el 20 del presente mes, que las Aduanas recauden por anclaje y toneladas, los derechos fijados en su capítulo 13; y considerando ademas, que por esta resolucion deben cesar

los efectos de la última parte del artículo 3.º del decreto de contabilidad de 1.º de Octubre de 1839, que fué dictado en concepto de que los jefes de los puertos recibiesen las obvenciones de Capitanía y rol de que hoy se les exonera: resuélvese—que en el pago que han de hacer las Aduanas á las Capitanías, como está mandado por decreto de 7 del actual, se abone á los jefes y oficiales de guerra ó del cuerpo político que las desempeñen, á contar desde Julio próximo, el sueldo de embarcado sin mando conforme á su graduacion y á la escala inserta en el artículo 2.º del citado decreto de 1.º de Octubre de 839.—Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Torrico*.—Registro Oficial, núm. 27, tom. 2.º, pág. 246.

NUMERO 3.

Lima, Octubre 1.º *de* 1860.

Considerando que las disposiciones adoptadas por el Gobierno en bien de la marina nacional y estranjera, no han bastado á cortar el abuso de seducir á los marineros para inducirlos á la desercion, causando con esto una pérdida manifiesta al dueño del buque, por los sueldos que ordinariamente tienen adelantados, y perjuicios de mayor consideracion por la imposibilidad en que se encuentran para emprender sus expediciones; que las repetidas quejas que el gobierno recibe á este respecto, le ponen en el deber de ensayar, como medio represivo para este abuso, la restriccion de enganche de marineros; que el establecimiento de una oficina especial limita este tráfico, y por consiguiente, hace inútil la proteccion á los desertores, desde que á mas de no serles lucrativa, se impone una pena á los que la autorizen ó favorezcan:

Concédese á D. Manuel Cipriano Dulanto, en representacion de su hijo D. Belisario, establecer, por el término de diez años, en los puertos del Callao y Pisco, una Agencia general de embarque de marineros, con sujecion á las siguientes condiciones:

1.ª Desde el dia en que se abra el establecimiento, será de su obligacion tomar una razon exacta del número de marineros nacionales y estranjeros que existan en las posadas, clasificando con exactitud, la nacion á que cada uno pertenezca, el buque de donde desembarcó y la fecha desde que se halla en tierra, comparando estos datos con los que la Capitanía del puerto debe tener, conforme á lo prevenido en decreto de 6 de Noviembre de 1858.

2.ª En lo sucesivo no desembarcará ningun marinero sin que sea ajustado y pagado con las formalidades prescritas en el de-

creto citado, ni será admitido en ninguna posada sin un boleto de la Agencia general, en que conste su legal desembarque. La Agencia dará gratis estos boletos.

3.° El posadero, luego que reciba á un marinero, dará parte á la Agencia, y ésta anotará en el registro que debe llevar para que pueda saberse en cualquier dia, el número de marineros que se hallen en cada posada.

4.° El posadero que admita algun marinero sin la respectiva papeleta y no dé el aviso indicado en el artículo anterior, pagará, si se le prueban estas faltas ante la respectiva autoridad, veinte y cinco pesos de multa, que se aplicarán al hospital de Guadalupe y á la Agencia general, como retribucion por las diligencias que hubiese practicado para el descubrimiento de las faltas del posadero.

5.° Ninguna otra persona que los empleados de la Agencia general, podrá facilitar marineros á los buques: los contraventores sufrirán la pena determinada en el artículo anterior.

6.° Cuando algun buque necesite marineros, los pedirá á la Capitanía del puerto y ésta á la Agencia general, la que, con conocimiento de los que tiene cada posada y en concepto al tiempo que estén desembarcados, los facilitará, procurando que sean de la nacion á que el buque pertenezca, si el capitan no hiciese alguna indicacion particular á este respecto.

7.° Luego que se hallen listos los marineros, la Agencia los pondrá á disposicion de la Capitanía del puerto, y ésta á la del capitan que los hubiese pedido; si éste rehusase algunos, la Agencia volverá á sus posadas á los desechados, y entregará otros á disposicion del que los necesita.

8.° Recibidos los marineros á satisfaccion, el capitan satisfará el enganche que se hubiese estipulado, de cuya cantidad se pagará el cargo de posadero; dos pesos para la Agencia, por los que se embarquen para el Pacífico, y cuatro pesos por los que se dirijan á Europa: y el saldo, si lo hubiese, se entregará al marinero, practicándose esta operacion en la Capitanía, con asistencia de los agentes consulares de la nacion del buque y del marinero, si quisiesen concurrir, para lo cual la Agencia les dará el correspondiente aviso.

9.° La Agencia llevará por separado una razon de los buques para los cuales hubiese facilitado marineros, expresando el nombre de cada uno y las circunstancias de haber sido con arreglo al artículo anterior.

10. Si durante la permanencia del buque en el puerto, se desertan algunos marineros de los facilitados por la Agencia general, ésta estará obligada á perseguirlos y ponerlos á bordo, de su cuenta, ó á reemplazarlos con otros, sin que el capitan tenga ninguna obligacion.

11. El marinero que despues de ajustado y embarcado, como lo indica el artículo 8.º, se desertase, y por no encontrarsele fuese preciso reemplazarlo, queda responsable á la cantidad que recibió, con mas los gastos de su aprehension, lo cual se descontará cuando se le vuelva á embarcar, no permitiéndole en este segundo caso salir á tierra, mientras el buque se halle en el puerto.

12. En el caso del artículo anterior, la Agencia dará aviso al cónsul de la nacion del marinero que hubiese desertado.

13. La Agencia estará obligada á proporcionar los marineros que se necesiten para los buques de guerra nacionales, sin cobrar por esto ninguna gratificacion; para lo cual, cuando algun nacional necesite reemplazar su tripulacion, le pedirá á la comandancia general, quien dará aviso á la Capitanía, para que ésta ordene lo conveniente á la Agencia general.

14. La Agencia estará obligada á perseguir á los marineros desertores, tanto de los buques de guerra nacionales como estranjeros, sin gravámen por los primeros, y únicamente el pago de los gastos ocasionados por la aprehension para los segundos.

15. La Agencia vigilará si en las posadas para marineros, se observa buen órden y están con el aseo debido, y deberá dar parte á la autoridad de los defectos ó excesos que notare, para que ésta proceda conforme á sus atribuciones y á las detalladas en los decretos de 30 de Setiembre de 1850 y el mencionado de 6 de Noviembre de 1858.

16. La Agencia pagará trescientos pesos anuales, en mesadas de veinte y cinco pesos, al hospital de Guadalupe.

17. Si la Agencia acreditare que la Agencia general de embarque no produce los benéficos resultados que el gobierno se propone alcanzar en bien de la marina nacional y estranjera, ya sea por insuficiencia de este medio, ó por defectos ó faltas de la Agencia, quedará desde luego sin ningun efecto la presente concesion.—Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Pezet*.—P. núm 22, tom. 39, pág. 103.

Habiendo interpuesto el Sr. Encargado de Negocios y Cónsul General de S. M. B. una reclamacion, con motivo del decreto expedido en 1.º de Octubre del año próximo pasado, por el Ministerio de Guerra y Marina, relativo á la concesion hecha á D. Manuel Cipriano Dulanto, para que pueda establecer, por el término de diez años, en los puertos del Callao y Pisco, una Agencia general de embarque de marineros; ha expedido S. E. el Presidente, con fecha 21 de Enero último, la resolucion que sigue:

Lima, Enero 21 *de* 1861.

Vista la reclamacion del Encargado de Negocios y Cónsul General de S. M. B., los artículos 7.º del Tratado vigente entre la República y la Gran Bretaña, y el 13 del concluido con los Estados Unidos de América, el decreto supremo de 1.º de Octubre último y los referentes de 30 de Setiembre de 1850 y 6 de Noviembre de 1858; y considerando que por los citados artículos de los referidos tratados, los capitanes de buques de cada una de las partes contratantes tienen, en los territorios de la otra, plena libertad para manejar por sí sus negocios, ó encomendarlos á las personas que quieran emplear como agentes, corredores, factores ó intérpretes, sin que pueda obligárseles á que empleen personas determinadas para el desempeño de estos servicios, ni tampoco á dar ningun salario ó remuneracion á quien no quieran ocupar; y que estas estipulaciones son un obstáculo, respecto á los capitanes de buques ingleses y norte-americanos, para el cumplimiento del decreto de privilegio concedido á D. Manuel Cipriano Dulanto, para que pueda establecer, por el término de diez años, en los puertos del Callao y Pisco, una Agencia general de embarco de marineros, puesto que por el artículo 5.º del citado decreto se dispone, que ninguna otra persona, fuera de los empleados en la Agencia general, podrá facilitar marineros á los bupues, estando los infractores sujetos á las penas señaladas en el artículo 4.º—se declara; que sin perjuicio de que continúe la Agencia en el uso de las concesiones que se le otorgaron por el decreto de 1.º de Octubre, quedan exceptuados los capitanes de los buques norte-americanos y británicos, de las obligaciones á que los sujetaba el privilegio concedido á Dulanto, pudiendo dichos capitanes contratar sus marineros, sin ocurrir á la Agencia, cuando no lo juzguen necesario, y emplear con toda libertad á las personas que elijan para el desempeño de esa comision. Contéstese, comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Melgar.*—P. núm. 12, tom. 40, pág. 43.

A consecuencia de una comunicacion dirigida por el cónsu- de Bélgica, con el objeto de que se exima á los capitanes de buques belgas de las obligaciones á que los sujeta el privilegio concedido á D. Manuel Cipriano Dulanto en 1.º de Octubre de 1860; S. E. el Presidente ha expedido la siguiente resolucion:

. *Lima, Julio 15 de 1861.*

Hallándose comprendidos los súbditos de Bélgica, segun las estipulaciones de los artículos 6.º y 19 del tratado de 25 de Febrero último, vigente entre el Perú y ese reino, en las concesiones que el gobierno declaró, por resolucion de 21 de Enero, á los súbditos británicos y á los ciudadanos de los Estados Unidos: se declara que los capitanes de los buques belgas quedan tambien exceptuados de las obligaciones á que los sujetaba el privilegio concedido á D. Manuel Cipriano Dulanto, para el establecimiento en el Callao y Pisco de una Agencia general de embarco de marineros, y que dichos capitanes pueden contratarlos cuando lo juzguen necesario, sin ocurrir á la Agencia, y emplear con toda libertad á las personas que elijan para el desempeño de esa comision. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Melgar.*—P. núm. 7, tom. 41, pág. 25.

BIBLIOTECA DIMINMAR

NUMERO 4.

TARIFA DE LOS PRECIOS Ó PASAJES QUE DEBERÁN COBRAR LOS FLETEROS POR CONDUCIR DE TIERRA Á BORDO, Ó VICE-VERSA. (*)

1—Por un flete á bordo de uno ó mas buques de la bahía, que no exceda de media hora de tiempo, y con una sola persona por ida y vuelta.....	$	»	4
2—Por un flete con mas de dos personas, á mas de los cuatro reales de flete principal; se pagará por cada una de las personas excedentes.....	»	»	1
3—Por cada cuarto de hora de demora sobre el tiempo fijado en el primer artículo, se pagará dos reales, y á mas un real por cada persona si fuese mas de una en el bote.	»	»	»
4—Por flete á bordo de un buque que se halle á la vela, si está todavía dentro del puerto, y es bote de cuatro remos, se pagará.....	$	4	4

(*) Una de las ocasiones en que con mas frecuencia se malogran las mercaderías que conducen los lancheros, es alijarlas por el pescante: córrese el estrobo, en virtud de no haberlo asegurado, y el bulto cae al agua ó se rompe sobre la lancha. Los fleteros suelen tambien malograr los equipajes. Cuando hay descuido, impericia ó mala fé, y cuando por excesivo sobrecargo de las embarcaciones, como sucede á veces, se deterioran ó pierden de otro modo los bultos ó equipajes, es indudable que deben pagar el daño que causan. Pero esto no podrá verificarse, sino organizándolos de acuerdo con lo que dispone el artículo 11, tit. 2.º de la Or. de M. Así formarian un fondo como los playeros, el cual serviria para responder de los daños que causasen y para socorrerse en sus necesidades.

5—Por un bote fletero para alcanzar algun buque que sale del puerto ó se halle á inmediaciones de la isla, siendo á cuatro remos: si alcanzase la embarcacion se pagarán 8 pesos 4 reales, y sino tuviese efecto, la mitad..... » » »

6—Por desembarcar equipajes ó bultos de carga en bote fletero sea la distancia que fuese, tanto por embarcar como por desembarcar, se pagará por cada bulto corriente un real, y los mayores ó menores variarán la proporcion..... » » »

7—Por un bote tomado para tender espías á los buques por cada hora pagará..... $ 1 »

8—Siempre que se tome un bote fletero para remolcar algun buque ó lancha, tripulado con dos remos cuatro 4 pesos, y con cuatro se pagarán..... $ 4 4

Y si pasase de este tiempo seis reales por cada hora..... » » 6

9—Siempre que se mande flete á bordo se pagará de uno á cuatro bultos sin pasajero..... » » 4

Si llevase pasajero cuatro reales por él, y un real por cada bulto..... » » »

10—Por un bote fletero que se remita á la isla á algun buque anclado en ella, se pagará por ida y vuelta..... $ 4 4

11—Por conducir á un buque, prévia la licencia de la Capitanía del puerto, pagarán dos reales por cada carta que se conduzca..... » » 2

12—Todo fletero que cobrase mas de lo señalado en los artículos anteriores, sufrirá por la primera vez la pena de perder el flete, y por la segunda tres dias de trabajo á bordo de las lanchas del Estado, ó cuatro pesos y medio de multa..... » » »

13—Todo fletero que no tratase á las personas que lo ocupen con el respeto debido, tanto en el muelle como en los botes ó buques, faltándoles con expresiones ó ademanes insultantes, sufrirá la pena de seis dias de trabajo en las lanchas del Estado..... » » »

Callao, Noviembre 25 de 1846.—A. Valle-Riestra, Ayudante. —Comandancia General del Departamento de Marina.—Aprobado—Forcelledo.—Francisco U. y Guerra, Secretario.

Antonio Valle-Riestra.

JORNALES DE LANCHAS DE 10 Á 30 TONELADAS DE TAMAÑO.

Una lancha ocupada desde las seis hasta las doce, se le considera medio dia.

Desde las seis hasta la una, tres cuartos de dia.

Desde las seis hasta las dos, un dia.
Si solo se ocupa media hora, se abona medio dia.

Precios.

1 lancha con 3 hombres al dia 10 pesos 4 reales.
Id. con 2 hombres..... 8 pesos 4 reales.
Id. con 1 hombre..... 7 pesos 0 reales.
Id. sin gente..... 5 pesos 0 reales.

Por cada lanchada de lastre se paga diez pesos, y si el buque que lo toma no es nacional, pagará ademas cinco pesos cada lanchada por derecho de lastre.

Hay lanchas tambien que se ocupan en desembarcar carga, cobrando un real por cada bulto corriente, dos reales por los dobles, y proporcionalmente los mayores y menores.

NUMERO 5.

FARO DE LA ISLA DE SAN LORENZO.

Lima, á 12 de Julio de 1855.

En consideracion á la necesidad que hay de establecer faros para la seguridad de los buques: se acepta la propuesta de D. Tadeo Terry para poner uno en la Isla de San Lorenzo del puerto del Callao, bajo las condiciones siguientes:

1.ª El edificio será construido con piedra, ladrillo, madera y cal y tendrá de altura cuarenta y cinco á cincuenta pies por lo menos, con sujeccion al plano.

2.ª Su duracion estará calculada como para ochenta ó cien años, salvo casos fortuitos.

3.ª Dicho edificio deberá quedar construido en el término de ocho meses, contados desde la fecha, y la luz que expida el fanal será perceptible á diez millas de distancia y será constante en todas las noches del año.

4.ª Se colocará el faro en la parte mas aparente de la isla, que señalará el gobierno.

5.ª El empresario cobrará á los buques en cada viaje un octavo de real por tonelada, y á los mercantes nacionales solo dos veces al año. Los buques de guerra quedan exceptuados del abono de esta pension.

6.ª Los útiles que se traigan del estranjero para la obra no pagarán derechos de Aduana.

7.ª Gozará el interesado del privilegio exclusivo por treinta años, y concluido el término, se aplicará el faro á beneficio de

Estado con los útiles y almacenes, sin que haya lugar á la menor indemnizacion por parte del fisco.

8.ª El gobierno compelerá al empresario al cumplimiento de lo estipulado, para que los buques durante la noche puedan tomar el puerto con toda seguridad.

9.ª La Capitanía del puerto le prestará auxilio en los casos que lo pidiere, para que pueda realizar la pension indicada. Dénse las órdenes convenientes al cumplimiento de este decreto, regístrese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Mar.*—P. núm. 5, tom. 29, pág. 23.

NUMERO 6.

SOBRE DESCARGAS Y LIMPIEZA DEL MUELLE DEL CALLAO.

Lima, Julio 1.º *de* 1851.

Sr. General Gobernador de la Provincia del Callao.

Por consecuencia de una larga prática de abusos, el muelle de ese puerto se encuentra enteramente cubierto de mercaderías: y conociendo el gobierno que con sobrada razon censura el público el desórden que en aquel recinto se advierte, ha acordado las providencias que detallaré á US. y son indispensables para la observancia de los reglamentos que se ha relajado de diversos modos, con visible perjuicio del comercio y peligro de los intereses fiscales.

El muelle debe estar absolutamente desocupado y sin embarazos. No es propio ni conviene existan sobre él mercancías sino por momentos, con motivo de la carga y descarga para que estos actos se ejecuten con limpieza y regularidad, ejerciendo la Aduana sin inconvenientes la inspeccion y autoridad que debe. Cuando el reglamento designa los artículos que son de expedita entrega *en playa*, no dice que deban arrumarse ni permanecer encima del muelle, en una localidad excepcional, cual es dicho muelle, puede considerarse como uno de aquellos parajes inmediatos á la orilla del mar que se destinen para la colócacion provisional de todo aquello que es permitido se despache en playa. Esta concesion tampoco tiene consigo ni puede tener la de aglomerar y conservar indefinidamente los efectos fuera de la Aduana, sin despacharlos. El comercio se grava con los gastos de guardianes, las cosas sufren deterioro, y las ocasiones de hurto y defraudacion se multiplican en medio de la confusa reunion de inmenso número de bultos y pertenencias.

Con reflexion de todo esto, ha resuelto el Presidente se hagan cumplir por US. las reglas y disposiciones que siguen:

1.ª El muelle de ese puerto no es lugar destinado á depositar efectos de ninguna especie; debe ocuparse solo por momentos para embarque y desembarque de carga y mantenerse desembarazado absolutamente de bultos y artículos, cualquiera que sea su pertenencia.

2.ª Toda mercancía que conforme al artículo 16 del reglamento es permitido se despache en playa, será conducida inmediatamente á los lugares mas cercanos á la playa que se les señala á continuacion.

Los trigos se amontonarán encima de la contra-escarpa en un terreno espacioso que existe á la izquierda del camino que dá entrada á la Aduana, y los tabacos del pais á la izquierda del trigo en el mismo paraje.

Toda botija de aguardiente ó vino se colocará al pie de la contra-escarpa, en el interior del foso al lado derecho de la entrada á la Aduana.

Las maderas, sin otra excepcion que las alfajias, se han de situar al pie de la contra-escarpa, en el interior del foso en toda su extension por la izquierda.

Las alfajias se bararán y arrumarán en la playa del castillo destruido del sol. Las que hoy existen en la playa de la mar brava, quedarán allí hasta su despacho.

Las harinas se colocarán en el lugar que se les tiene designado, bajo los corredores de los almacenes.

Todos los demas artículos de expedita entrega en playa, se colocarán en el espacioso terreno que se prolonga encima de la contra-escarpa, desde el lado derecho del camino por donde se entra á la Aduana, hasta donde sea preciso, en direccion á la fortaleza destruida de Santa Rosa.

3.ª Todo artículo que se acomode ó se ponga en rumas en los lugares antedichos, se entenderá que ha de ocupar el terreno designado prolongándose en cuanta lonjitud permita éste; mas no llenando gran espacio de fondo, pues particularmente en el foso, ha de quedar expedito y libre un camino de doce varas, á lo menos, en todo el frente de las mercaderías para tránsito de los carros que han de salir de esos sitios con carga por derecha ó izquierda, segun la localidad.

4.ª Los bultos y efectos, sin excepcion alguna, no puntualizados en el artículo 16, dispondrá US. que sin demora se introduzcan en la Aduana y almacenen como es debido, quitándose del muelle,

5.ª Hará US. cumplir exactamente el artículo 16 que dice: «que conforme se vaya desembarcando la carga, pase á depositarse en Aduana,» y el 18 que manda «no se permita que quede

carga alguna en playa, á excepcion de las especies relacionadas en el artículo 16.»

6.ª Dispondrá US. que los rieles y cuantos efectos pertenecientes á la empresa del ferrocarril existan hoy en el recinto del muelle, se quiten inmediatamente y trasladen de cuenta de sus dueños al lugar que US. les señale. Esto mismo se hará con los calderos y cualesquiera artículos correspondientes á la Compañía de Vapores.

7.ª Tambien ordenará US. que en el menor tiempo posible, se quiten del muelle el carbon, maderas y cuantos efectos correspondan al Estado, sean de la Aduana ó de la marina, haciendo se trasladen al arsenal, sus almacenes ú otros lugares convenientes.

8.ª El carbon de piedra y todos cuantos efectos son libres por reglamento y existan en el muelle, hará US. se levanten despachados por sus dueños y conduzcan á sus almacenes particulares ó al destino que quieran dentro del término que al efecto dispondrá US. se les señale por la Aduana, sin que sirva de pretexto el corto gravámen impuesto para consolidacion.

9.ª Los artículos que quiera despachar el comercio antes y durante el período de tiempo que se emplee en la traslacion, dispondrá US. se entreguen á los interesados y despachen allí debidamente por la Aduana, si son efectos de expedita entrega en el muelle, segun el artículo 16.

10. La conduccion de las mercaderías de despacho en playa que en cumplimiento de estas prevenciones han de llevarse á los nuevos sitios designados, no se costeará por los dueños de ellas, que el gobierno no intenta se graven por consecuencia de los abusos tolerados en largo tiempo por la Aduana; pero el riesgo de dichas conducciones será sí por cuenta de los dueños de las especies que se trasladen, á quienes toca adoptar las precauciones que estimen convenientes.

11. Para arreglar y ejecutar dicha conduccion, US. principiará por dar á las cuadrillas de cargadores la organizacion siguiente. Se resuelve, que todos los matriculados de marina que se emplean en el servicio del público, practicando las cargas, descargas y carguío de mercaderías, dependan y obedezcan solo las órdenes de la Aduana con absoluta inhibicion de las autoridades de marina ú otras, que no podrán ocupar á dicha gente en faéna ni servicio alguno; mandando el gobierno, que siempre que por exigencias y necesidades del servicio nacional, cualesquiera que sean en el ramo de marina, sea preciso y deba emplearse á dichos matriculados en trabajos del Estado, etc.—sea prévio aviso, consentimiento y órden del administrador de la Aduana, excepto el caso de disponerlo US. mismo, como que sabrá discernir la naturaleza de la concurrencia urgente

que sobrevenga: bien entendido que por ningun motivo ha de hacer US. ni consentir que se haga lo que atrase y dañe al comercio en ninguna de sus operaciones.

12. Esta determinacion no priva del fuero á los matriculados como pertenecientes á los tercios navales: establece sí la dependencia de las cuadrillas de la Aduana en materia de trabajo personal, distribucion de tiempo y organizacion, para que no se conozca mas voz ni autoridad que obedecer que la del jefe de la Aduana, considerándose sin efecto los reglamentos y ordenanzas en lo que se opongan al presente mandato—pues esas disposiciones del tiempo colonial, cuando no habia comercio libre, ni Aduana en ese puerto, han caducado de hecho, y no pueden hoy ejecutarse ni defenderse, como opuestas que son á la conveniencia pública.

13. Mas adelante pensará el gobierno en lo relativo á las tarifas y como deberá atenderse á los títulos que el comercio y el público todo tienen á ser servidos en materia de carguío, sin sufrir vejaciones, maltrato en las mercancías y exacciones injustas. Ahora se contraerá US. á hacer organizar solo cinco cuadrillas, distribuyendo en ellas la fuerza total existente.

14. Extinguirá US. el turno por cuadrillas, práctica antigua de época en que no habia gran movimiento mercantil y que es preciso desaparezca haciendo US. que las cinco cuadrillas estén siempre prontas y de servicio, sin excepcion; con lo que se evitará el mal advertido tantas veces de hallarse las lanchas al costado del muelle, esperando, ó sujetas á la gente de turno, con grave perjuicio del comercio.

15. Toca al administrador de la Aduana distribuir la gente, dar sus órdenes desde la víspera al jefe principal, y celar que éste circule las suyas á los de cuadrillas: todo con presencia de las necesidades del servicio público, en cuyo concepto el dicho administrador hará emplear los cargadores, no solo en sacar de lanchas la carga y conducirla á las rumas de playa ó á los almacenes de la Aduana, segun el caso, sino tambien en el movimiento interior de bultos dentro de cada almacen, ó su traslacion de un almacen á otro, etc.: sobre lo cual y el modo de pagar el fisco estas faénas, el señor administrador y US. pensarán y consultarán lo conveniente, bajo bases muy económicas.

16. Con respecto al derecho de cuadrillas, sus jornales ó producto del trabajo, recaudacion, depósito, distribucion, pagamentos, etc., continuará todo como está, sin hacerse innovacion, hasta que bien inteligenciado US. de estos manejos, informe y proponga al gobierno lo que sea debido.

17. La Aduana con concepto á las nuevas localidades en que se establecerán los efectos que van á quitarse del muelle, dispondrá lo necesario á la situacion, cuidado y vigilancia de los

BIBLIOTECA DIMARMAR

empleados del resguardo para cautelar abusos y defraudaciones.

18. Sobre toda duda ó tropiezo que se presente en la pronta ejecucion y cumplimiento de estas disposiciones, dirigirá US. las consultas oportunas, expresando siempre su opinion; y en cuanto á gastos, quiere S. E. no se practique ninguno, por pequeño que sea, sin prévia resolucion y autorizacion.

Dios guarde á US.—*Juan Crisóstomo Torrico.*—Colec. tom. 12, pág. 224, núm. 62.

Con fecha 1.º del actual, el gobierno ha expedido la resolucion que se copia.

Teniendo en consideracion: que el muelle del Callao no presta comodidad, por falta de extension, para que por él se desembarquen las maderas, la leña y el carbon de piedra, y que la aglomeracion de tales artículos en dicho recinto es perjudicial al órden y policía, y al comercio, que encuentra embarazos para la fácil y segura introduccion de sus mercaderías; se resuelve: 1.º Las maderas, leña y carbon de los particulares que se introduzcan por el puerto del Callao desde el 20 de Junio próximo, se traerán á tierra y colocarán en playa á inmediaciones del antiguo fuerte del Sol, y no podrán desembarcarse en ningun caso por el muelle ni sus alrededores.

2.º El administrador de la Aduana, con acuerdo y aprobacion del gobernador del Callao, segun el artículo 181 del Reglamento de Comercio, designará los lugares en que se arrumarán dichos artículos, señalando dicho gobernador los atracaderos mas seguros para las lanchas y balsas en que se traigan á tierra.

3.º En el reglamento de la Aduana y Resguardo se establecerá el órden y vigilancia convenientes en seguridad de los derechos impuestos á las maderas que han de recibirse por dicha playa. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Mendiburu.* Reg. Ofic. tom. 2.º pág. 150, núm. 17.

NUMERO 7.

El Gobierno, con prévio consentimiento del Consejo de Estado, ha aprobado en 3 del actual la siguiente:

TARIFA DE LAS CUADRILLAS DE TASQUEROS, LANCHEROS, ARRUMADORES, CARGADORES Y DEMAS DEL PUERTO DE PISCO.

TASQUEROS.

Esta cuadrilla será compuesta de personas capaces de desempeñar el destino, y su número no bajará de veinte individuos que serán admitidos en ella, con prévia aprobacion del capitan de puerto: serán responsables á la mitad de averías en los aguardientes y demas caldos, y con respecto á los efectos, pagarán un cinco por ciento sobre el demérito que tengan, menos en casos extraordinarios como es el de mojarse en los hombros, ó por picada de raya, pues en tales casos no hay responsabilidad.

Cobrarán su trabajo por el órden siguiente:

A.

Alfajias de trece ó mas varas, por bararlas y arrumarlas en playa, á dos reales.
Dichas hasta de ocho varas, real y medio.
Alfardas, un real.
Azúcar, el pan, un cuartillo.
Anclas, el quintal, medio.
Anclotes, idem medio.
Arados sueltos ó rejas, seis medio.

B.

Barras de cobre ó estaño, el quintal, tres octavos.
Barriles de harina, un real.
Idem medios, idem medio.
Botijas de aguardiente de seis arrobas, un real.
Idem idem de cuatro y media, tres cuartillos.
Idem vino, tres cuartillos.
Botijuelas de toda especie, un cuartillo.
Baúles, medio.
Barricas y medias pipas, un real.
Barras de plomo, fierro, etc., el quintal, tres octavos.

Bocois, tres reales.
Biguetas, un real.
Barriles de dos en carga, medio.
Bergajones de fierro, el quintal tres octavos.

C.

Cables de jarcia y cadenas de fierro, cada hombre medio.
Camas de calesa, cuatro medio.
Cajones que desembarque un hombre solo, medio.
Idem menores de tres á cuatro arrobas, un cuartillo.
Idem que necesiten mas de un hombre, real y medio.
Cajoncitos de fideos, jabon y otros aparentes, cuatro medio.
Combas, seis medio.
Carbon de piedra, el quintal un cuartillo.
Idem madera, idem un cuartillo.
Curbas grandes, un real.
Idem pequeñas, medio.
Cueros secos, seis medio.
Idem salados, cuatro medio.
Churlas, medio.
Cuadernales grandes y chicos, un cuartillo.
Capachos de alquitran y brea, medio.

D.

Damajuanas de aguardiente, agua-raz, aceite, etc., un cuartillo.
Idem vacias un octavo.

E.

Escobas, la docena un octavo.
Escobones grandes, idem un cuartillo.
Idem chicos, idem un octavo.
Equipaje, el bulto medio.

F.

Fardos de ropa, medio.
Fierro, quintal tres octavos.
Frascos de azogue, tres octavos.
Frasqueras, un cuartillo.
Fieles, quintal tres octavos.

G.

Guaratacos, seis medio.
Guiones de luma, tres medio.
Guindalesas, quintal tres octavos.

H.

Hamacas, el bulto medio.

J.

Javas grandes, desde cuatro á ocho hombres, dos reales.
Idem medias, tres cuartillos.
Idem cuartas, medio.
Jamones de Chiloé, el ciento ocho reales.
Jarcia, quintal tres octavos.

L.

Linguetas grandes de fierro, quintal tres octavos.
Idem. de á quintal, tres octavos.
Líos de charqui, tres cuartillos.
Lumas grandes, un real.
Idem menores, tres cuartillos.
Lampas, la docena medio.
Leña, quintal un cuartillo.
Ladrillos de mármol grandes, un octavo.
Idem idem chicos, ocho medio.
Lona, loneta, brin, doce piezas un real.

M.

Mangles, tres cuartillos.
Manquetas, seis medio.
Marquetas de cebo colado, un cuartillo.
Masas para carruajes, un cuartillo.
Motones grandes y chicos, el ciento ocho reales.
Máquinas de fierro, quintal tres octavos.

O.

Odres de aceite, aceitunas, vino, medio.
Ollas de fierro de todo tamaño, seis medio.

P.

Palos de arboladura, cada hombre medio.
Petacas de tabaco habano, jabon, pasas, etc., medio.
Piedras de sal, un cuartillo.
Piñuelas, tres medio.
Pipas ó toneles de vino, aguardiente, etc., cada hombre medio.
Idem medias, un real.
Panzas de manteca, un cuartillo.
Petates, rollo medio.
Pailas ó fondos grandes, quintal tres octavos.
Piedras de molino, cada hombre medio.
Planchas de cobre, idem tres octavos.
Petacas de nueces, guindas, almendras, dulces, orejones, medio.

Q.

Quesos de todo tamaño, quintal un cuartillo.

R.

Rieles de cobre, un cuartillo.
Rayos para carruajes, medio.
Remos, seis medio.
Resones, quintal un cuartillo.

S.

Suelas, doce medio.
Sacas de algodon aprensadas, medio.
Idem sin aprensar, medio.
Silletas sueltas, la docena un real.

T.

Tablas de roble ó lingue, un octavo.
Idem de raulí ó laurel, ocho medio.
Idem de alerce, veinte medio.
Tablones de caoba ó cedro de todo tamaño, un real.
Tercios, medio.

Z.

Zurrones de tabaco corriente, de tres en carga, un cuartillo.
Idem idem grandes de dos idem, medio.
Idem de sebo grandes, real y medio.

Idem medianos, un real.
Idem pequeños, tres cuartillos.

Ningun bulto de efectos podrá pagar mas de dos reales.

Los efectos que no van expresados pagarán proporcionalmente, segun la presente tarifa, y si por ser un número de piezas muy pequeñas no pudiera calcularse, en tal caso se pagarán cuatro pesos por la descarga de una barcada grande, y en proporcion si la lancha es pequeña.

LANCHEROS.

Estos ganarán tres reales cada uno en cada barcada de las lanchas grandes, que carguen de setenta á ochenta botijas de seis arrobas, y dos reales en las demas lanchas menores y de buques: los patrones ganarán en las primeras cuatro reales, y en las segundas tres reales. Las lanchas son responsables á la avería que resulte en ellas por entero, supuesto que cobran su flete; esta avería se pagará por mitad entre la lancha, y la otra mitad entre toda la gente que la tripula. Si aconteciese, como sucede continuamente, que al costado de la lancha se rompiese una botija y no pudiere esclarecerse si fueron los lancheros ó tasqueros que hicieron la avería; en este caso de duda pagarán la mitad los tasqueros y la otra mitad la lancha y tripulacion. El flete de las lanchas se cobrará á seis pesos por cada cien botijas, y con respecto á los piscos se regularán para este caso á cuatro por botija de seis arrobas.

ARRUMADORES.

Estos ganarán tres reales por cada cien botijas de arrumaje: los jornaleros que les acompañen ganarán ocho reales diarios, con atencion á que cobran por entero su jornal, cuando solo trabajan un corto tiempo, como sucede continuamente.

GUARDIANES.

Los guardianes en playa son responsables á toda falta: ganando ocho reales diarios, y los cabeceadores ganarán cuatro reales cada uno por cada barcada de ochenta botijas, ó por este número para mayor claridad; estos cuatro reales se cobrarán del mismo modo en la descarga por igual número de bultos: se entiende para estos casos el que es tercio en carga.

CARGADORES DE TIERRA.

Los individuos que se ocupen en este trabajo no podrán verificarlo, sin estar provistos de un boleto del capitan del puerto, que afianzará de este modo su conducta, evitando al mismo tiempo la concurrencia de gente vaga. Concurrirán con los tasqueros por iguales partes á la saca de botijas á la era, siendo responsables unos y otros á la avería, por la mitad de su valor, que será garantizada por toda la cuadrilla.

Por la saca de cada botija de aguardiente se cobrará medio.

Por idem de las botijas de cuatro y media arrobas de toda clase, tres octavos.

Por idem de seis piscos idem, un real.

La entrada ó salida de todo otro artículo en bodega se regulará á la mitad que tenga de costo en la descarga ó carga, sin que en éstos entren cabeceadores. La conduccion de la playa al pueblo se pagará á razon de uno y medio reales carga. Las botijas de caldo que éstos carguen para la playa deberán pagar su avería por entero, sea de la clase que fuese, pagándose de conduccion dos reales por las de seis arrobas: uno y medio reales por las de cuatro y media de toda clase; y un cuarto de real cada botija. Colec. tom. 6.º, pág. 653 núm. 185.

NUMERO 8.

ARANCEL DE LOS PLAYEROS DEL CALLAO. (*)

A.

Alfajías de todas clases, varado dos reales.
Idem idem arrumado, un real
Alfardas, un real.
Anclas y anclotes, quintal un cuartillo.
Azogue, cada frasco medio.

(*) Cuando se publicó este arancel, los playeros llevaban al hombro los bultos desembarcados, para situarlos en cierto punto del muelle, hasta que llegaban los carros de la Aduana por medio de los cuales eran conducidos á los almacenes. Hoy se economiza este trabajo, pues el mismo pescante que sirve para extraer las mercaderías de las lanchas, se emplea para pasarlas á los carros. Esta razon, la de importarse desde que se publicó dicho arancel, un número considerable de nuevos artículos no comprendidos en él, lo cual ocasiona frecuentes disputas y la depresion del valor de otros, hacen indispensable su reforma. Lo dicho respecto de las mercaderías gravadas, no puede aplicarse á los efectos libres de derechos, porque los playeros siempre llevan éstos al hombro hasta el depósito.

BIBLIOTECA NAVAL

Azúcar, fardo de cuatro panes un real.
Idem idem de dos idem, medio.
Idem idem de uno idem, un cuartillo.
Arados sueltos, seis por medio.

B.

Baúles, un real.
Barriles de vino, vinagre, carne, alquitran, brea, harina, galleta y de toda otra especie, medio real.
Barriles medios, un cuartillo.
Barrilitos de todas clases, un octavo.
Barricas, medias pipas de todas clases, un real.
Balonas de papel, de diez resmas, medio.
Idem idem de diez y seis idem, tres cuartillos.
Barras de cobre, estaño, fierro, plomos de todas clases y tamaños, un cuartillo.
Bateas de madera, un cuartillo.
Balas de todos tamaños, un octavo.
Botijas de aguardiente, vino, vinagre, aceltunas y miel, un real.
Botijas vacías un cuartillo.
Botijuelas de aceite linazas, un cuartillo.
Idem idem de comer, un octavo.
Idem idem de aceitunas, un octavo.
Bocois de todas clases, dos reales.
Biguetas, un real.
Biguetillas, medio.
Bigas ó soleras, varado, tres reales.
Idem idem arrumado, un real.
Birlochos con todas sus piezas, cuatro reales.
Barretas sueltas, seis por medio.

C.

Cacao, saco de dos cargas medio.
Cajones, de ocho hombres cuatro reales.
Idem de cuatro idem, dos reales.
Idem sencillos, un real.
Idem chicos, medio.
Idem de acero, medio.
Idem chiquitos de cohetes, té, etc., un octavo.
Idem de vino, cerveza, licores y aceite, de una docena, un cuartillo.
Idem de velas, chicos, un cuartillo.
Idem de idem mas grandes, medio.
Idem de jabon de 20 libras un octavo.

Idem de idem de dos arrobas, un cuartillo.
Idem de idem de un quintal, medio.
Idem de fideos, medio.
Idem de plata con las pesadas, real y medio.
Catres de Guatemala, medio.
Cañones, quintal un cuartillo.
Cadenas de fierro, quintal un cuartillo.
Cables de cáñamo, por cada hombre, medio.
Carbon de piedra, saco medio.
Idem de palo, idem medio.
Campanas grandes, quintal un cuartillo.
Idem chicas, cada una medio.
Churlas de canela, grandes un cuartillo.
Idem de idem, chicas un octavo.
Camas para carruajes un octavo.
Cocos de Panamá, 12 por medio.
Costales de harina, cebada, arroz, frijoles, garvanzos, almendras y toda especie, medio.
Costales de galleta, medio.
Idem de algodon, medio.
Curbas grandes, medio.
Idem chicas, un cuartillo.
Cuartones de Chile, un octavo.
Idem de Guayaquil, un cuartillo.
Cueros de vaca secos, un octavo.
Idem de idem salados, un cuartillo.
Idem de lobo, secos doce por medio.
Idem de idem, salados, seis por medio.
Chiguas de frutas, quesos, choros, gualdrapas, pescadilla y carbon, un cuartillo.
Cureñas, un real.
Combas, seis por medio.
Cuñetes chicos de pintura y mantequilla, un octavo.
Cubos, doce por un real.
Conchas, quintal un cuartillo.
Coches con todo completo, ocho reales.
Calesas, seis reales.
Canastas de vino, cidra y cerveza, una docena un cuartillo.

D.

Dátiles, canastas, cuatro por un cuartillo.
Damajuanas de aceite, agua-raz y ginebra, un cuartillo.
Duelas, 100 por un real.

E.

Estopa, tercios grandes medio.
Idem idem, chicos, un cuartillo,
Escobas, veinte y cinco por un real.
Escobenes, grandes y chicos medio.
Equipaje, pieza doble dos reales.
Idem idem sencilla, un real.
Idem idem chica, medio.

F.

Fardos de ocho hombres, cuatro reales.
Idem de cuatro idem, dos reales.
Idem sencillos, un real.
Idem chicos, medio.
Idem de tabaco habano, medio.
Idem de cordobanes, tres cuartillos.
Idem de algodon, medio.
Fogones grandes y chicos, dos reales.
Frasqueras dobles, medio.
Idem chicas, un cuartillo.
Flejes, cada atado, medio.

G.

Guaratacos, un octavo.
Guiones, un cuartillo.

H.

Huano, saco un cuartillo.
Hamacas, tercio medio.

J.

Javas de loza grandes, dos reales.
Idem de idem medias, un real.
Idem de idem cuartas, medio.
Jamones de Chiloé, veinte y cinco por un real.
Idem del Norte y de Europa, doce por un real.
Jarcia, rollos dobles, un real.
Idem sencillos, medio.
Idem chicos, un cuartillo.

L.

Ladrillos de mármol grandes, un cuartillo.
Idem de idem chicos, un octavo.
Idem de idem comunes, veinte medio.
Líos de charqui, medio.
Lumas grandes, un real.
Idem chicas, un cuartillo.
Lampas, doce por medio.
Leña, quintal un cuartillo.
Lingotes de fierro grandes, un real.
Idem de idem chicos, medio.
Lona, loneta ó brin, piezas sueltas, doce por un real.

M.

Mangles, un real.
Mazas para carruajes, un cuartillo.
Marquetas de cera grandes, medio.
Idem de idem chicas, un cuartillo.
Idem de cebo colado, un cuartillo.
Motones, chicos y grandes, diez y seis por un real.
Máquinas de fierro, quintal un cuartillo.

O.

Odres de aceite de comer, vino, aceitunas, etc., medio.
Idem de aceite de lobo, ballena, que pasen de 7 arrobas, tres cuartillos.
Ollas de fierro, grandes y chicas, un cuartillo.

P.

Pipas de todas clases, dos reales.
Piscos de aguardiente y de aceitunas, un cuartillo.
Petacas de pazas, medio.
Idem de tabaco, medio.
Idem de jabon, medio.
Piedras de sal de Huacho, un cuartillo.
Idem de idem de Paita, veinte medio.
Piñuelas, un cuartillo.
Palos grandes de arboladuras, cada hombre medio.
Idem chicos, cada uno un real.
Panzas de manteca, graza y mantequilla hasta seis arrobas, un cuartillo.

BIBLIOTECA NAVAL MAR

Idem pasando de seis arrobas, medio.
Palo del Brasil, quintal un cuartillo.
Palma, tercio un real.
Idem frezcas, tercio dos reales.
Pailas de fondos grandes, dos reales.
Idem de idem chicas, un real.
Petates, rollos grandes, medio.
Idem idem chicos, un cuartillo.
Piedras de molino, grandes, cuatro reales.
Idem de idem chicas, dos reales.
Piezas de madera de 13 ó mas varas, varado cuatro reales.
Idem idem ó idem, arrumado real y medio.

Q.

Quesos sueltos, chicos y grandes, diez por medio.

R.

Rayos para carruajes, un octavo.
Remos, seis por medio.
Resmas de papel de estraza, diez por medio.
Resones, quintal un cuartillo.

S.

Sacos de algodon, lana, ají, etc., medio.
Suelas, diez por medio.
Silletas sueltas, docena un real.
Sacos de corchos, un cuartillo.
Saquitos, un octavo.
Sacos de café y pimienta, medio.

T.

Tablas grandes de caoba ó cedro, varada y arrumada dos reales.
Idem chicas idem idem, tres cuartillos.
Idem de lingue, cuatro por medio.
Idem de laurel, cinco por medio.
Idem de roble, un cuartillo.
Idem de caoba, un cuartillo.
Idem de cedro, un cuartillo.
Idem de pino, un octavo.
Idem de alerce, diez y seis por medio.
Tabloncillos de idem cinco por medio.

Tercios de ropa, medio.
Idem de costales vacíos, medio.
Idem de pescadillas ú otras cosas, medio.
Trigo, fanega del pais, medio.

V.

Velas de buque, cada hombre, medio.

Z.

Zurronees de sebo, grandes, un real.
Idem de idem chicos, medio.
Idem de orégano, azafran y aji, medio.
Zurrones de tabaco zaña ó bracamoro, un cuartillo.
Idem de yerba mate, medio.
Idem guindas, pazas, cocos, nueces y almendras, medio.
Idem de añil, medio.
Idem de café y cacao, medio.
Idem de pimienta, medio.

NOTA.

En los precios que se designan, como cajones de vino, etc., de una docena á un cuartillo el precio será duplicado si el contenido lo es, es decir: cajon de dos docenas medio, y si tiene tres docenas tres cuartillos, y así sucesivamente otros que se designan por el peso.

Lo señalado es para embarque y desembarque.

Si los bultos por muy grandes ocupan mas de ocho hombres, se deben pagar á un real por cada uno que ocupe.

Los sacos ó costales de harina, etc. que pasen de ocho arrobas, pagarán el duplo segun el mayor peso que tengan, es decir: de cuatro á ocho arrobas, medio real; de ocho á doce arrobas, tres cuartillos; y de doce á diez y seis arrobas, un real.

Los recibidores de la carga, que deben ser dos, ganarán ocho reales diarios cada uno.

IDEA DE LA ORGANIZACION DE ESTA COMPAÑÍA Y DE LA DISTRIBUCION DE SUS FONDOS.

No habiendo sido posible encontrar el reglamento sobre organizacion y distribucion de los fondos de esta compañía, fuerza ha sido tomar datos de aquellos que sirven en ella casi desde que se estableció; por tanto, no es posible responder de su axactitud.

Componíase en su principio de sesenta hombres, un comandante, un teniente y un sargento 1.º. Cada playero al ingresar, daba 10 pesos para la caja y se obligaba á pagar las deudas de aquel á quien subrogaba. Los fondos así formados, tenian por objeto pagar las averías ó quiebras que hiciesen.

Estableciόse despues, en virtud del reglamento que redactó el capitan de este puerto Don Jorje Young, el cual debe subsistir, pues do se expedido otro, que la compañía se dividiese en secciones de á diez hombres denominadas cuadrillas: que cada una de éstas, se destinase á la carga y descarga de un buque desde que pidiese este trabajo hasta su conclusion: que del producto que semanalmente rindiese el trabajo de cada cuadrilla, se hiciesen doce porciones iguales, de las que diez duodécimas partes debian ser para los diez hombres de la cuadrilla, de modo que á cada uno tocase una duodécima parte, y que las dos duodécimas restantes, fuesen, una para el comandante, y la otra, distribuible en partes iguales entre los oficiales. Así ha subsistido la division, hasta que nombrado otro comandante en 1857, ó 58, á mas del que tenia la compañía, se pretendió que los oficiales tuviesen un sueldo de $100 mensuales. Estos reclamaron de tal alteracion, y no obstante los favorables informes de la Comandancia General de Marina, de la Aduana, Capitanía, del Sr. Fiscal de la Excelentísima Corte Suprema, que apoyaban á los oficiales, se resolvió, que recibiesen la suma indicada mientras se expedia sobre la materia el decreto que conviniese.

El Reglamento de Young dispuso tambien, que de las 10 duodécimas partes que corresponden á los 10 playeros, se descontasen, medio en cada peso, para fondos de la caja, en lugar de los $10 que privitamente daba cada playero al ingresar á la compañía, con el fin de pagar averías y quiebras: que de las mismas diez duodécimas partes, se tomase un real en cada $10, para el escribiente que lleva los libros de carga y descarga y que forman las cuentas que cada cuadrilla debe cobrar al dueño ó consignatario de las mercaderías, en cuyo servicio se ocupa.

Aparte del pago de quiebras y averías, las cantidades producidas por el descuento de medio en cada peso, deben aplicarse

tambien á remediar las necesidades de los del gremio, cuando á juicio del comandante sean sumamente graves, en hacer un entierro qne no pase de $60 á cada uno de los que fallezcan y en la fiesta y procesion del Señor del Mar.

La caja que contiene estos fondos, debe depositarse en la Capitanía del puerto, y tener tres llaves, una de las cuales se hallará á cargo del expresado capitan de puerto, otra tendrá el comandante y la tercera el sargento 1.º.

Cuando alguna cantidad ingrese á la caja, se verificará esto á presencia del capitan del puerto ó de su ayudante y de los otros que tienen las dos llaves restantes. Para extraer alguna suma, sea cual fuere su monto y destino, es así mismo necesario el requisito de la presencia de las tres indicadas personas.

Hoy tiene la compañía sus cuadrillas numeradas del 1 al 14, y entran al trabajo segun el órden de sus números. Cuando las urgencias de carga ó descarga las han ocupado todas, vuelve á entrar de turno la primera, aunque no haya concluido el trabajo á que se le hubiese destinado primitivamente; y así respecto de las demas.

NÚMERO 9.

TARIFA DE JORNALES DE LA MAESTRANZA DEL CALLAO. (*)

Comandancia General de Marina.—Callao, 13 de Octubre de 1840.

Benemérito Señor General Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.

En virtud de haber sabido estrajudicialmente que los navieros peruanos se quejaban del subido jornal que tenian que abonar á la maestranza matriculada, en circunstancias de que los fletes que lograban adquirir para sus buques, eran sumamente bajos, y que apenas les dejaban para subvenir á sus gastos, hice reunir toda la maestranza matriculada, expuse lo relacionado, y á mas, que los buques tanto nacionales como estranjeros, no querian hacer sus reparaciones en este puerto, lo que sin duda alguna á nadie era mas perjuicial que á ellos mismos; y en su consecuencia se convinieron, con la mejor voluntad, en que se

(*) El artículo 22 de la ley de 18 de Enero de 1848 (véase núm. 29 3.ª parte) prescribe que en todos los puertos mayores se establezcan tarifas de los jornales de sus maestranzas. Si se han formado dichas tarifas, la Coleccion Oficial no las registra.

detallase y rijiese desde el mes entrante, la tarifa que adjunto, y que US. se sirve pedirme en su estimable de esta fecha.

Dios guarde á US.—*José Boterin.*

TARIFA de los jornales que deben pagar los particulares á la maestranza matriculada de carpinteros y calafates, á mas de la racion de costumbre, ó en su defecto una peseta, en la que no se comprende a los aprendices.

Maestros mayores		$2	2 reales.
Oficiales		2	
Obreros	de 1 peso á	1	4 »
Aprendices	de 2 reales á		6

Idem de idem que pagará el Estado á mas de la racion de armada, ó en su defecto una peseta diaria cuando trabaje á bordo con la excepcion de aprendices.

Maestros mayores		$2	
Oficiales		1	4 reales.
Obreros	de 4 reales á	1	
Aprendices	de 2 id. á		3.

Idem de los precios que los particulares deben abonar á los acerradores matriculados, esto es, por cada vara de acerrio, segun las pulgadas de vitola y calidad de las piezas conforme se detalla.

Clases.	Pulgadas.	Rs.	Mravs.
Madera derecha...	De 12 á 15.....		31.
De pino, cedro y roble.....	De 16 á 20.....	1.	14.
	De 21 á 24.....	2.	17.
Id. Maria, Cañafistola, Guachapeli, Canelo, Moral y Caoba.....	De 12 á 15.....	1.	29.
	De 16 á 20.....	3.	8.
	De 21 á 24.....	4.	4.
Idem bálsamo.....	De 12 á 15.....	2.	17.
Negra.....	De 16 á 20.....	3.	25.
Etc.....	De 21 á 24.....	5.	6.

BIBLIOTECA DIMARMAR

NOTA.

Por las piezas de vuelta y cucharros se pagará el duplo. Por los hilos que se acerrasen á los tablones de Candaso, no se le considerará valor alguno, al menos que no exceda del grueso de 5 pulgadas, en cuyo caso, se abonarán por vara 9 maravedises; y si llegase á 8 pulgadas valdrá 16 maravedises, y lo mismo en adelante hasta 12 pulgadas.

Idem de idem que debe abonárseles por el Estado.

Clases.	Pulgadas.	Rs..	Mravs.
Maderas derecha...	De 12 á 15.....		25.
De pino, cedro y roble.....	De 16 á 20.....	1.	1.
	De 21 á 24.....	2.	
Idem Maria, Cañafistola, Guachapeli, Canelo, Moral y Caoba.....	De 12 á 15.....	1.	17.
	De 16 á 20.....	2.	20.
	De 21 á 24.....	3.	10.
Idem bálsamo.....	De 12 á 15.....	2.	
Negra.....	De 16 á 20.....	3.	
Etc.....	De 21 á 24.....	4.	5.

NOTA.

Por las piezas de vuelta y cucharros, se pagará el duplo. Por los hilos que se acerrasen á los tablones á Candaso, no se considerará valor alguno, á menos que no exceda del gruesos de 5 pulgadas, en cuyo caso, se abonará por vara 8 maravedises; y si llegase á 8 pulgadas, valdrá 15 maravedises; y lo mismo en adelante hasta las 12 pulgadas.

Idem de los jornales que abonará el Estado á los veleros y toneleros.

Maestros mayores por trabajo y direccion.....	$2
Oficiales.....	1 2 reales.

NOTA.

La de herreros y faroleros, que en todos los arsenales son destinos asalariados, como los veleros y toneleros, y que mientras tanto no tengamos buques, no es ventajoso al Erario el tenerlos bajo ese órden, no se les puede detallar tarifa, en razon á la diversidad de clases de obra y portes de ella, así como por la variedad de precios en los materiales; así es que soy de dictámen que á dichos herreros y faroleros se les abone su trabajo, segun lo gradúe el Mayor del Departamento y Comisario pagador, en consideracion á los precios corrientes de plaza. —Callao, Octubre 20 de 1840.—*J. Boterin.*

Lima, Octubre 20 *de*1840.

Apruébase la presente tarifa de jornales; por tanto, obsérvese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Salas.*—(Per. tom. 4.º, núm. 36.) Colec. tom. 6.º, pág. 708, núm. 260.

NUMERO 10.

DIQUES.

Lima, 9 *de Octubre de* 1857.

Visto este expediente, y atendiendo que sin embargo de que Dominguez y Ca. no han cumplido con establecer en el puerto del Callao el dique flotante, que tomaron á su cargo, dentro del término y bajo las condiciones que se estipularon en la escritura otorgada en 28 de Marzo del año próximo pasado, con arreglo al decreto de 20 de Diciembre de 1855, debe tenerse en cuenta la influencia de los últimos acontecimientos políticos para atenuar la falta en que han incurrido los contratistas; y á pesar de que haya mérito bastante para cancelarse el privilegio, la utilidad que debe reportar el público de que se lleve á cabo una obra tan importante y necesaria, exije que solo se modifique en términos adecuados para facilitar su plantificacion y llenar con mejor éxito su objeto; se aprueba la refusion y traspaso que los demas interesados en dicho privilegio han otorgado á D. Tadeo Terry, por las escrituras que éste ha presentado: y se declara subsistente á su favor el mencionado privilegio bajo de las cláusulas y modificaciones siguientes:

1.ª Que el dique flotante á que se refiere el precitado decreto de 20 de Diciembre de 1855, deberá precisamente situarse en la Isla de San Lorenzo en el lugar mas aparente que se designará por los injenieros que nombre el Gobierno, poniéndose éstos de acuerdo con los que elija el empresario.

2.ª Que el término prefijado en la cláusula 6.ª del referido decreto, para el establecimiento del dique, será el máximum perentorio de 15 meses, que empezarán á correr y contarse desde esta fecha.

3.ª Que el empresario deberá poner expeditas las fianzas prevenidas en las cláusulas 6.ª y 20 del mencionado decreto, ya sea ratificándose las que presentaron los fiadores primitivos ó presentándose nuevos fiadores de notoria responsabilidad y abono, á satisfaccion de la Tesorería, á fin de que, con los 30 mil pesos que deben afianzar, se haga efectiva la multa en que incurrirá el empresario por falta absoluta ó mora del cumplimiento del contrato.

4.ª Que la exencion de derechos por las máquinas, materiales y útiles destinados á la construccion, reparacion y funciones del dique, á que se contrae la cláusula 11 del mismo decreto, correrá y se extenderá, dándose por el administrador de la Aduana del Callao, prévia las precauciones necesarias, la licencia respectiva para que se desembarquen en la Isla de San Lorenzo, y sin que por motivo ni pretexto alguno se permita su introduccion en el puerto del Callao.

5.ª Que la facultad concedida en el artículo 5.º de dicho decreto, para ocupar sin responsabilidad, con destino á almacenes y demas dependencias del dique, el terreno público ó del Estado que necesite el empresario hasta 10,000 varas cuadradas, se ejecutará en la Isla de San Lorenzo, designándose y mensurándose las áreas por los injenieros que nombre el Gobierno, de acuerdo con los que elija el empresario, y advirtiéndose que la ocupacion solo podrá durar el término del privilegio, y vencido éste, reasumirá el Estado el uso y posesion de las áreas junto con la propiedad de las fábricas.

6.ª Que quedan subsistentes y en todo su vigor y fuerza las demas cláusulas y condiciones del referido decreto de 20 de Diciembre 1855, en cuanto no se opongan á las modificaciones que contiene el presente.

Pase este expediente á la Tesorería de este Departamento á fin de que se otorgue la escritura de modificacion respectiva, con insercion de ambos decretos y documentos de traspaso otorgados á favor de Terry, poniéndose la anotacion que corresponde al márjen de la matriz de la escritura que se otorgó en 10 de Marzo del año próximo pasado, prévia la aceptacion de Terry, presentacion y aprobacion de sus fiadores; y fecho todo presen-

tará el interesado testimonio del instrumento para que, en su vista, se le expida la patente de privilegio.—Comuníquese, regístrese y publíquese.—Tres rúbricas de S. E. el Consejo de Ministros.—*Zevallos.*

Lima, Diciembre 20 *de* 1855.

Vistas las propuestas que para el establecimiento de un dique en el Callao, se han presentado por D. Z. B. Caverly, D. Juan Rokcie, la Compañía Blanchard y Widmore, D. Henrique Marques, D. Amadéo Ridel, D. Ricardo W. Meacle y D. Vicente Dominguez y Compañía; siendo preferibles las que se han limitado á solicitar el privilegio exclusivo, porque las de otro género sin dar al Estado mayores ni iguales ventajas que las primeras, exigen erogaciones pecuniarias mas ó menos considerables; y siendo entre las de simple privilegio exclusivo, la que mas ventajas ofrece la de Dominguez y Compañía, pues dá mas seguridades de la realizacion de la obra y de su duracion por un tiempo convenido, y proporciona al Erario el ahorro del derecho de dique y de mano de obra y parte del precio de materiales en la reparacion de buques de guerra del Estado, y ofrece á los buques mercantes nacionales la rebaja de la mitad de los derechos de dique; concédese á Dominguez y Compañía el privilegio exclusivo que solicitan con las modificaciones siguientes:

1.ª Se establecerá en el puerto del Callao un dique flotante de fierro ó de madera segun sean los de última construccion en Europa y Estados Unidos, teniéndose por objeto la mayor duracion. Para la satisfaccion del Gobierno en este punto, presentarán los empresarios un certificado de dos injenieros diferentes del que construya el dique, en cuyo documento se expresará ser el material elegido el de mas duracion. Este documento será visado por el cónsul ó agente diplomático del lugar en que se expida.

2.ª Las dimensiones del dique serán cuando menos de doscientos cincuenta y cinco pies de eslora, noventa de manga y cuarenta y dos de puntal; y tendrá la capacidad necesaria para admitir dos buques medianos á la vez, y uno grande solo y del porte de un navío de línea.

3.ª Tendrá el dique para su desagüe, dos maquinarias de vapor, con la fuerza de 15 caballos ó mas cada una, segun convenga, y esté en proporcion al dique.

4.ª Vendrá garantida su duracion en estado de buen servicio por cincuenta años, y los documentos que acrediten esta circunstancia y los expresados en los tres artículos anteriores, serán aprobados en las legaciones peruanas establecidas en In-

glaterra, Francia ó Estados Unidos, segun sea el pais donde se construya el dique.

5.ª La sociedad empresaria podrá ocupar sin responsabilidad, con destino á almacenes y demas dependencias del dique, el terreno público del Estado que necesitare, hasta 10,000 varas cuadradas, con tal que no sea el que designare el Gobierno para un nuevo arsenal.

6.ª De cuenta y riesgo, y á costa de la empresa, se establecerá por ésta el dique en veinte meses contados desde que se le entregue la patente de propiedad exclusiva, debiendo asegurar el cumplimiento de esta obligacion con una fianza de treinta mil pesos: mas caducará la enunciada patente, si al fin de los veinte meses no se halla concluida la obra del dique, ó al menos en el puerto todos los útiles necesarios para construirlo. Se exceptúan únicamente los casos fortuitos de naufragio ó fuerza mayor, en virtud de los cuales se les prorogará el término, segun las peculiares circunstancias.

7.ª Se garantiza á Dominguez y Compañía por el término de veinte y siete años la propiedad del dique, exclusiva de otro dique flotante en el Callao; y vencidos los veinte y siete años, se trasmite la propiedad del dique plenamente al Estado, convirtiéndose por virtud del trascurso de ese tiempo, en propiedad nacional, sin costo ni responsabilidad alguna de parte de la hacienda pública.

8.ª Si el Estado despues de asumir esa propiedad, tiene por conveniente enagenarla ó arrendarla, será preferida por el tanto la sociedad Dominguez, ó quien represente su derecho; mas si fuese el caso de arrendamiento, no podrá durar esa preferencia sino por cinco años.

9.ª Los almacenes, astilleros y máquinas del dique, se entienden incluidos en la trasmicion de propiedad al Estado, de que habla el artículo 7.º.

10. Por la concesion de esta patente, no se priva al Gobierno de la facultad de establecer en el Callao ú otro puerto el dique ó diques, firmes ó flotantes, que convengan para el servicio de la armada nacional. Tambien los particulares podrán establecer diques firmes.

11. Se introducirán libres de derechos las máquinas, los materiales y todos los útiles destinados á la construccion, reparacion y funciones del dique y de sus almacenes. Esta libertad de derechos no incluye el de consolidacion y los municipales.

12. La introduccion de buques al dique es enteramente voluntaria, y los dueños y capitanes conservan su facultad de carenarlos y repararlos, inclinándolos sobre chatas, como lo hacen ahora ó por otro medio cualquiera que empleen fuera del dique.

13. Los empleados y obreros del dique quedan exceptuados de todo alistamiento militar, mientras permanezcan ocupados en él.

14. El gobierno y las autoridades locales protegerán, por los medios de ley, el fiel y pronto cumplimiento de las contratas que celebren los maquinistas, empleados, y en general todos los obreros del dique y de sus dependencias, siempre que no sean contrarias á las leyes de la República. De esas contratas se tomará razon en la Gobernacion del Callao.

15. Por los buques que se introduzcan en el dique, se pagará lo que contrataren libremente el dueño de la embarcacion ó su representante y el empresario. A falta de contrata podrá cobrar la empresa por derechos del dique á lo mas cuatro reales por tonelada durante el primer dia y tres reales diarios por tonelada en los siguientes, si el buque estuviese en lastre ó descargado, pues si se hallare con carga á su bordo, podrá cobrarle dos reales mas por cada tonelada. Debe entenderse tambien, que el dia comenzado se supone concluido; que el trabajo de la noche se incluye en el dia; y que no se adeuda derecho alguno por el dia ó dias que no hubiesen destinados á la reparacion del buque, los trabajadores suficientes ó cuando menos el número que se designa en el artículo siguiente. Cada cinco años se revisará la tarifa contenida en esta condicion, y podrá ser modificada interviniendo el Gobierno.

16. En los casos en que por falta de contratacion prévia, deba observarse lo prevenido en los dos artículos que anteceden, se requiere que la empresa destine para la reparacion del buque, al menos diez operarios diarios y aptos para el trabajo permanente de las obras que se les encargue.

17. Por los buques nacionales se pagará, en el caso de no haber precedido contrata con la empresa, la mitad de los derechos indicados en el artículo 14; teniéndose esta concesion por gracia especial que hace de sus derechos privados el empresario.

18. Los buques de guerra de la República y sus pontones, tienen preferencia para entrar á repararse en el dique todas las veces que lo necesiten; y no pagarán á la empresa derecho alguno por servirse de él ni la mano de obra, satisfaciéndosele únicamente al valor de materiales al costo.

19. Al tiempo de trasmitirse como propiedad nacional el dique, sus almacenes, astilleros y máquinas, se hallarán en buen estado de servicio y capaces de durar en ese estado veinte y tres años, cuando menos, á juicio de peritos: la refaccion que necesiten el dique y sus máquinas será de cuenta del asegurador por cincuenta años, segun el principio establecido en el artículo 4.º; y la refaccion de los almacenes, de cuenta de la empresa.

20. La empresa prestará una garantía de treinta mil pesos

para asegurar el establecimiento del dique, en los términos antes indicados, y para responder, establecido que sea, del cumplimiento de las obligaciones á que queda sujeto. Ademas de esta fianza, se obliga á la empresa á satisfacer mil pesos por cada mes que demore la conclusion de la obra, no contándose el primer mes de demora.

21. No se podrá trasmitir este privilegio, sin conocimiento del Gobierno, y si se trasmitiere á estranjeros, se anticipa desde ahora, que será con la condicion de que los que lo adquieran, deberán sujetarse en las diferencias que pudieran ocurrir con el Gobierno á solo los medios que el derecho franquea á los naturales del pais.

Expídase la patente respectiva y pase este expediente á la Tesorería principal para que se otorgue la correspondiente escritura.—Regístrese.—Rúbrica de S. E.—*Melgar*.—Per. núm. 32, tom. 33, pág. 153.

Excelentísimo Señor.

Jorge Petrie, agente general de la Compañía de Vapores en el Pacífico, á V. E. con el mas profundo respeto hace presente: que habiendo actualmente una gran necesidad de un dique flotante para el reparo de los vapores y otros buques que frecuentan el puerto del Callao, me ofrezco á construir un dique de fierro, á mi propia costa y gastos, bajo las condiciones siguientes:

1.ª El Supremo Gobierno concederá su permiso y proteccion para que se construya el dique en la playa del Callao ó de San Lorenzo, como sea necesario, y desde que el dique sea echado al agua, permitirá que se sitúe en un lugar que convenga y sea aparente, á juicio de la Compañía, para quedarse allí, con el intento de servir para el reparo y la compostura de los buques:

2.ª Tan pronto como el dique esté establecido y listo, tendrá el Supremo Gobierno la preferencia para su uso, en reparar y componer sus buques, con el cargo de pagar solamente las tres cuartas partes de los precios para particulares:

3.ª Serán libres de todo derecho aduanero, fiscal ú otro cualquiera, la maquinaria, los materiales, ranchos y repuestos, y todos los útiles precisos para la construccion y la conservacion del dique y sus factorías en tierra, y para los reparos y composturas de los buques que puedan usarlo; lo mismo que serán libres de toda contribucion ordinaria y extraordinaria el dique y las factorías con su personal, y nunca se impondrá gavela alguna á la empresa y sus dependencias:

4.ª El Gobierno dará el terreno necesario en el Callao para la construccion de las factorías y fábricas, almacenes y lo demas que precisa, si el terreno fuere de la propiedad del Estado, y hará lo mismo en San Lorenzo, si la empresa prefiriere colocar el dique en aquel lugar; tambien dará el gobierno permiso para la construccion de un muelle, y concederá todas las demas facilidades precisas, para llevar adelante y para conservar esta tan públicamente útil empresa.

Excmo. Señor.
Jorge Petrie.

Lima, Agosto 16 de 1861.

Siendo la construccion de un dique de fierro en el puerto del Callao, una obra pública de reconocida utilidad, el Gobierno no puede menos que aceptar, como en efecto acepta, la propuesta que para realizarla por su cuenta, hace en este recurso la Compañía de Vapores; bien que modificando las condiciones que contiene, en los términos siguientes:

1.º La exencion de contribuciones ordinarias y extraordinarias á que se refiere la condicion 3.ª, se entenderá solo respecto de las fiscales, mas de ningun modo de las municipales, que la empresa deberá satisfacer siempre:

2.º Los terrenos que el Gobierno ceda á la Empresa, bien en el Callao ó en la isla de San Lorenzo, segun sea el lugar donde llegue á plantificarse el dique, serán aquellos que, á mas de ser de libre disposicion del Estado, no estén destinados á alguna obra pública:

3.º Dichos terrenos serán devueltos al Estado con el dique, fábricas, almacenes y demas establecimientos que sobre ellos se levanten, gratuitamente ó por su valor, conforme tasacion, en el caso de que, por convenir así á los intereses de la empresa, suspenda ésta la navegacion por vapor entre los puertos de la República:

4.º Todas las cuestiones que entre el Gobierno y la empresa puedan suscitarse á consecuencia de esta concesion, se decidirán única y exclusivamente por los tribunales de la República y con arreglo á sus leyes.

Comuníquese á quienes corresponda, regístrese y publiquese. —Rúbrica de S. E.—*Melgar.*—Per. núm. 14, tom. 41, pág. 51.

BIBLIOTECA DIMAR

NUMERO 11.

AGUADA Y LASTRE. (*)

El artículo 2.º del decreto de 1.º de Abril de 1830 dispuso, que para atender á los gastos que demandaba la construccion del muelle del Callao, se pagasen dos reales por cada pipa de agua que se tomase en dicho puerto. Esta imposicion se recaudaba con los derechos de muellaje y pescante. Hoy se pagan separadamente. Despues se expidieron los decretos siguientes:

Casa del Supremo Gobierno en Lima á 15 de Setiembre de 1841.

Circular Diplomática.

Por el Ministerio de Hacienda ha expedido el Gobierno del infrascripto Ministro de Relaciones Exteriores el siguiente decreto:

Lima 15 de Setiembre de 1841.

Siendo necesaria la construccion de un nuevo canal para conducir el agua al muelle del Callao, sin los efectos que ahora tiene perjudiciales á la salud pùblica, y debiendo todos los que la toman concurrir á esta interesante y benéfica obra, se declara: que mientras esta se practique, deben pagar la aguada todos los buques que la tomen en dicho puerto, inclusos los de guerra de cualquiera nacion que sean; y para que llegue á noticia de todos, prevéngase al Ministro de Relaciones Exteriores que circule á los cónsules y ministros públicos la presente resolucion. Dígase al gobernador litoral: que el producto que rinda este derecho, que debe exigir ahora á los buques de guerra, debe entrar á la Intendencia de Policía para que sirva oportunamente en parte de los gastos que se tiene que emprender en el referido canal que se va á construir.

El infrascrito tiene el honor de trascribirlo al Señor..... para su conocimiento; y aprovecha esta ocasion para reiterarle sus sentimientos de consideracion y respeto—*Manuel Perez de Tudela.*—Per. núm. 25, tom. 6.º—Colec. tom. 8.º, pág. 120, núm. 157.

(*) En cuanto al lastre, en el Callao, véase la nota puesta á la seccion 3.ª, título 5.º de la primera parte.

A mérito de una consulta elevada al Gobierno por la Tesorería del Callao, solicitando se declare si los derechos de pescante, y aguada de buques nacionales, que antes estaban subhastados con los de muelle, ingresarán tambien en la Aduana, ó se subhastarán por separado; se ha expedido la siguiente resolucion:

Lima Julio 9 de 1852.

Correspondiendo á la Aduana la recaudacion del derecho de muelle que comprende el que se denominaba de pescante, desconocido hoy en el Reglamento de Comercio; se declara: que el impuesto sobre la aguada que corria antes en union de aquellos, debe subhastarse por separado en la Tesorería del Callao, como uno de los ramos municipales.—Rúbrica de S. E.—*Mendiburu.* —Reg. Ofic. núm. 30, pág. 260, tom. 2.º.

Lima, á 26 *de Julio de* 1850.

Considerándose: 1.º que en la cañería del puerto de Islay ha invertido el Estado una cantidad considerable: 2.º que tambien es costosa su conservacion, á la cual debe atenderse con cuidadado, y buscándose los recursos necesarios para cubrir ese gasto: 3.º que el pago que se propone por cada tonelada de agua que tomen los buques surtos en Islay es muy moderado é inferior al costo que tendria el mismo artículo, si fuesen á buscarlo en otro puerto; de conformidad con lo expuesto por la comandancia general de marina y por el Fiscal de la Corte Suprema de justicia, se declara: 1.º que los buques estranjeros deben pagar en el puerto de Islay cuatro reales por cada tonelada de agua que tomen, como lo hacen en el Callao: 2.º los nacionales quedan exentos de este gravámen al hacer aguada: 3.º el producto de este ramo será depositado en la Aduana de aquel puerto para atender con él á los gastos que demanda la conservacion y cuidado de la cañería, segun lo que sobre este punto y los sobrantes que hayan, se acuerde por el ministro respectivo: 4.º esta disposicion regirá en cuanto al costo de la aguada é inversion del producto, mientras el Gobierno con vista de los datos necesarios hace los arreglos convenientes. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Cisneros.* Per. núm. 9, tom. 24.—Colec. tom. 12, pág. 123, núm. 129.

ARIDAD CATÓLICA
BIBLIOTECA
LIMA

Lima, Diciembre 13 *de* 1842.

Conforme con el voto consultativo del Consejo de Estado, cóbrese por la Capitanía del puerto del Callao, cuatro reales por cada tonelada de piedra que carguen los buques estranjeros, y un real por las que embarquen los nacionales; y se destina este derecho para la construccion de una cañería de fierro para conducir las aguas al muelle: previniéndose que no se continuará cobrando dicho derecho á los buques nacionales, pagado que sea el costo de la cañería, la que se dispondrá se haga con la mayor economía por el gobernador de la provincia litoral: comuníquese, regístrese donde corresponda, y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Mariátegui.*—Per. núm. 62, tom. 8.º—Colec. tom. 8.º pág. 235, núm. 109.

NUMERO 12.

ESTADOS DE ENTRADA Y SALIDA DE BUQUES.

Casa del Supremo Gobierno en Lima á 21 *de Enero de* 1848.

Sr. Ministro de Estado en el Despacho de guerra y marina.

Remito á US. dos mil ejemplares del modelo, bajo el cual debe llevarse por los capitanes de puerto una razon detallada de todos los buques de comercio que entran en los puertos mayores, menores y caletas habilitadas de la República; y tambien remito á US. otros dos mil ejemplares del modelo para la formacion de las razones de salida de los mismos buques.

Ambas razones deben expresar el contenido que indica el título puesto á la cabeza de cada casilla; y en cuanto á las razones de entrada, no será demás advertir para evitar equívocos—que bajo el *nombre del último puerto de salida* de la septima casilla debe expresarse el puerto de donde partió el buque antes de llegar á aquel donde se halla.

Son dos los objetos de importancia que se propone el Gobierno con esta medida. 1.º Alcanzar por medio de estas razones, que deberán ministrarse puntualmente en cada mes, un dato exacto y necesario para la formacion de la estadística comercial del pais, pues por ellas se vendrá en conocimiento del movimiento marítimo de las embarcaciones tanto nacionales como estranjeras que trafican por los puertos del Perú, del número

de sus toneladas, del de su tripulacion, y de la naturaleza del cargamento que llevan; noticias importantes y de órden muy distinto de las que deben ministrar las Aduanas por importaciones y exportaciones, calidad, cantidad, etc. 2.° Como estas razones han de indicar las fechas de la entrada y salida de buques en cada puerto, y el nombre del último de donde proceden, se habrá conseguido tambien por medio de ellas la certidumbre de la legalidad del tráfico marítimo por los puertos, y contener á los capitanes de los buques que entren en puertos prohibidos, como lo hacen algunos no obstante las disposiciones penales del artículo 144 del Reglamento de Comercio, que se trascribe á continuacion para que se tenga mas presente por los capitanes de puertos.

Cualquiera buque nacional ó estranjero que entrare en alguno de los puertos del Estado en que le esté prohibido entrar, bien sea por la naturaleza del viaje que emprenda ó bien por no ser habilitado el tal puerto; y así mismo aquel que sacando licencia para un puerto menor entrase en otro no expresado en la licencia, será juzgado y condenado con todos sus útiles.

US. se servirá remitir el número expresado de modelos al Sr. Comandante general de marina, para que los distribuya entre todos los capitanes de los puertos y caletas, previniéndole, que si en éstas ó en algun puerto menor no hubiese capitan, la remision de los ejemplares la verifique á los gobernadores que hagan veces de capitanes de puerto: que exija de todos el acuse de recibo, y que cuide con el mayor interes que los capitanes le remitan al principio de cada mes las razones indicadas con las observaciones que les ocurran y que crean conveniente hacer, escribiéndolas en la última columna de observaciones que contiene la razon.

Como los capitanes de puerto han de remitir estas razones al principio de cada mes á la comandancia general de marina, lo que deberán practicar, empezando á formarlas desde 1.° de Abril próximo, la comandancia las remitirá tambien mensualmente á este Ministerio, dando parte del capitan de puerto que deje de remitir su razon respectiva, á fin de declararle responsable por la falta.

Dios guarde á US.—*Manuel del Rio.*—Per. núm. 8, tom. 19. —Colec. tom. 11, pág. 26, núm. 15.

BIBLIOTECA DINAMAR

ESTADO QUE MANIFIESTA LAS SALIDAS DE BUQUES DE ESTE PUERTO EN TODO EL MES DE LA FECHA. (*)

DIA DE SALIDA.	ARBOLADURA.	NACION.	NOMBRE.	DIA DE ENTRADA.	NÚMERO DE TRIPULACION.	DESTINO.	TONELADAS.	CARGA.	NOMBRE DEL CAPITAN.	OBSERVACIONES.

(*) La Coleccion Oficial no registra los modelos de los estados de entradas y salidas de buques, á que se refiere la órden copiada bajo el núm. 11 de esta segunda parte. Los adjuntos diseños son tomados de la Ordenanza General de Marina y de la órden citada.

ESTADO QUE MANIFIESTA EL NÚMERO DE BUQUES NACIONALES Y ESTRANJEROS QUE HAN ENTRADO EN ESTE PUERTO EN EL MES DE LA FECHA.

DIA DE SALIDA.	ARBOLADURA.	NACION.	NOMBRES	TONELADAS.	CARGA	ÚLTIMO PUERTO DE DONDE PROCEDEN.	DIAS DE NAVEGACION.	ESCALAS INTERMEDIAS.	NÚMERO DE TRIPULACION.	NOMBRE DEL CAPITAN.	OBSERVACIONES.

| | | |

NUMERO 13.

CONSTRUCCION DE MUELLES PARTICULARES EN EL CALLAO.

Lima, á 8 de Febrero de 1861.

En atencion á que la construccion de muelles particulares en el Callao, desde donde se halla actualmente el embarcadero hasta Pescadores, es conveniente de todo punto, no solo para que quede defendida esa parte de la poblacion de los embates del mar, sino para que poco á poco vaya formándose una calle espaciosa que con el tiempo se convierta, sin gravámen alguno del fisco, en un extenso malecon, que á mas de las ventajas que proporcione como tal, sirva de ornato á aquella ciudad, y de recreo á sus moradores: que la oposicion hecha por las autoridades de dicho puerto á una obra de esta clase, iniciada por D. Inocencio Gallinar, oposicion que se funda principalmente en las facilidades que se darian al contrabando, permitiéndose el establecimiento de muelles en un lugar distante del Resguardo, desaparece desde que se considera que los empleados de esa oficina están en la obligacion de extender su vigilancia sobre toda la playa, de dia y de noche, ya por medio de guardias y de continuas comisiones durante aquel, ya haciendo frecuentes rondas marítimas y terrestres en el curso de ésta; de conformidad con lo informado por la Direccion General de Hacienda y reproducido por el fiscal de la Corte Suprema, se concede á D. Inocencio Gallinar, y á todos los que como él quieran emprender la construccion de muelles en la parte de la playa del Callao, comprendida entre los dos puntos indicados, el permiso correspondiente para ello, con la calidad de que solo prolonguen sus trabajos hasta el punto que se señale por el ingeniero del Estado, que se comisionará al efecto, de que todos los gastos que demanden esos trabajos sean de cuenta de los empresarios, quienes no exigirán del Gobierno, en ningun tiempo, la menor ayuda, de que en la embocadura de los muelles que se construyan se formen garitas para la comodidad y descanso de los guardas que allí se empleen en el servicio, y en fin, de que solo se desembarquen por tales muelles las mercaderías exentas del pago de derechos y los artículos toscos que no entran en los almacenes de la Aduana, como las maderas y demas efectos de esta clase. Comuníquese, regístrese y publíquese. Rúbrica de S. E.—*Salcedo*.—Per. núm. 13, tom. 40 pág. 50.

FIN DE LA SEGUNDA PARTE.

BIBLIOTECA DIMAR

TERCERA PARTE.

DE LA MATRICULACION PERSONAL Y DE BUQUES.

MATRICULACION PERSONAL, SUS PRIVILEGIOS Y CARGAS. (*)

NUMERO 14.

QUIENES DEBEN INSCRIBIRSE EN LAS MATRÍCULAS Y SOBRE LIBERTAD DE PESCAR.

Considerando:

Que las frecuentes competencias que se suscitan entre los gobernadores de los pueblos litorales y los capitanes de puerto, sobre actos de autoridad que ejercen los primeros con mengua de las atribuciones de los segundos, cuyas consecuencias, al paso que distraen la atencion del Gobierno, son de notable desórden al buen servicio, se declara por punto general.

Art. 1.° Los capitanes de puerto en sus respectivas jurisdicciones de marina, son los únicos encargados y responsables de la policía de los puertos, conforme á lo prevenido en el tomo 2.°, título 7.° de las ordenanzas generales de la armada, y demas resoluciones supremas sobre la materia.

2.° Así mismo son, por el carácter de sus destinos, los jefes naturales é inmediatos de los matriculados de marina, con arreglo á la ordenanza, y particularmente segun el tenor de los artículos 31, 37, 38 y 39 de su título 7.°; de consiguiente los

(*) Los matriculados deben tener un boleto ó certificado de matrícula. Su costo, requisitos y refrendacion, están determinados en el artículo 4.° de la órden de 5 de Agosto de 1840, (véase número 28, tercera parte, véase tambien el artículo 10, tit. 2.°, O. de M.)

expresados gobernadores se sujetarán en la esfera de sus atribuciones al contenido de las ordenanzas y artículos citados.

3.° Los capitanes de puerto no inscribirán en las matrículas de marina, sino á aquellos individuos que á continuacion se expresan. 1.° A los pescadores mayores de diez y seis años que estén en actual ejercicio de la pesca. 2.° A los peruanos hombres de mar, que sirvan embarcados en buques de la marina de guerra ó en la mercante nacional, ó se hallen destinados al servicio de las embarcacion s menores pertenecientes a los Resguardos ó dependencias de marina. 3.° A las compañías de cargadores establecidas en los puertos para el servicio del comercio, y á los marineros peruanos que barquecn en ellos. 4.° A los individuos de maestranza naval, que domiciliados en los puertos, se hallen ó no embarcados, con tal que se ocupen de sus oficios en servicio del Estado ó de los buques mercantes nacionales.

5.° Los capitanes de puerto darán de baja de sus respectivas matrículas á todos los matriculados que no reunan las calidades prescriptas por el artículo anterior.

6.° Los sub-prefectos y gobernadores litorales, vigilarán cuidadosamente que no sean inscritos en las matrículas de marina, aquellos individuos, que no siendo llamados á ellas por lo dispuesto en este decreto, pudieran inscribirse.

El Ministro del Estado del Despacho de guerra y marina, queda encargado de hacerlo imprimir, publicar y circular. Dado en la casa del Supremo Gobierno en Lima á 5 de Agosto de 1840.—*Agustin Gamarra.*—*Juan José de Salas.*—Per. tom. 4.°, núm. 13—Colec. tom. 6, pág. 661, núm. 191

Lima, á 26 de Octubre de 1849.

Considerando: que todo ciudadano tiene obligacion de enrolarse en la fuerza pública segun su clase y circunstancia: que los matriculados en las poblaciones del Litoral componen las milicias navales de la República siendo consiguiente que todos los vecinos de los puertos desde la edad de quince años hasta la de cincuenta, tengan que inscribirse en su respectivo partido: que de este deber no puede eximirse ningun ciudadano ni el Gobierno tiene facultad para declarar otras excepciones que las prevenidas en la ley: que siendo los vecinos de los puertos los únicos que pueden ejercer las profesiones ó industrias de mar entre otras de la pesca, debe obligárseles á que se matriculen en el partido de su domicilio: que con esto no se viola la libertad de la industria, porque se les obliga únicamente á llenar un

deber imprescindible; y cumpliéndole al Gobierno dictar órdenes para la cabal ejecucion de las leyes; se declara: que la industria de la pesca es libre como cualesquiera otra segun lo previene la Constitucion, pero que todo pescador desde la edad de quince años hasta la de cincuenta tiene obligacion forzosa de ser matriculado en el partido naval á que corresponda el lugar de su residencia. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Mar.*—Per. núm. 39 tom. 22.—Colec. tom. 11, pág. 354, núm. 116. (Véase el número 16 y los números 30 y 31 de esta tercera parte.)

NUMERO 15.

EXENCION DEL PAGO DE CONTRIBUCION, DE SERVIR EN EL EJÉRCITO Y EN LA GUARDIA NACIONAL. MATRICULACION DE ESTRÁNJEROS. (*)

Considerando:

I. Que si bien los matriculados de marina gozan del fuero y otras excepciones señaladas por su ordenanza, no por eso están exentos de pagar las contribuciones establecidas por las leyes;

II. Que la citada ordenanza solo exceptúa del pago de contribuciones á los pescadores y demas matriculados que se hallen en actual servicio del Estado,

DECRETO.

Art. 1.º De conformidad con los artículos 7.º y 8.º del tít. 5.º de la ordenanza de matrículas, mandada observar segun el artículo 182 de la Constitucion política de la República, como

(*) En cuanto á exencion del pago de contribucion, los artículos 13 y 14 de la ley de 18 de Enero de 1848 (véase núm. 29, tercera parte,) son la última resolucion sobre la materia.

Los artículos 10, 11, 12 y 15 de dicha ley, tienen por objeto el incremento de los hombres de mar, y al mismo tiempo conceden un privilegio á los hijos de los matriculados.

Por medio de los artículos 6.º á 8.º, parece que el legislador se ha propuesto llamar al país á los hombres inteligentes en los diversos ramos que comprende la marina.

La seccion 4.ª del reglamento orgánico de 6 de Julio de 1847, designa el modo de tripular los buques de guerra; y el artículo 12, disposiciones generales del mismo reglamento, ordena, que los grumetes se tomen alternativamente de los diversos tercios navales.

así mismo consultando el incremento de la maestranza naval y marinería nacional, quedan exceptuados del pago de contribucion personal los individuos de las matrículas de marina á quienes comprendan las condiciones 1.ª, 2.ª y 4.ª del artículo 3.º del decreto de 5 de Agosto último.

2.º A fin de que sea constante la calidad por la cual el matriculado está exento del pago de contribucion, cuidarán los comandantes de matrículas de expresar en los boletos que expidan, el oficio que ejerce cada uno de los matriculados, de su jurisdiccion respectiva, cuyos boletos, que se refrendarán en cada trimestre, serán visados en esta provincia por el comandante general de marina, y en las demas litorales, por el capitan del puerto principal que esté comprendido en ella.

3.º Los encargados de recaudar las contribuciones, solo exceptuarán de su pago á los matriculados, que con arreglo á lo dispuesto en el artículo anterior, hagan constar hallarse considerados en alguna de las tres condiciones enunciadas por el artículo 1.º.

El ministro de Estado en los departamentos de guerra y marina, queda encargado del cumplimiento de este decreto, y de mandarlo imprimir, publicar y circular. Dado en la casa del Gobierno en Lima á 29 de Setiembre de 1840.—*Agustin Gamarra.—J. J. de Salas.*—(Per. tom. 4.º, núm. 28.)—Colec. tom. 6.º, pág. 692, núm. 232.

Casa del Supremo Gobierno en Lima á 20 de Enero de 1842.

Benemérito Señor Coronel Comandante General de Marina.

En la consulta que con fecha 13 de Octubre del año próximo pasado se sirvió US. elevar al Gobierno sobre exonerar del pago de contribucion industrial á la maestranza naval y demas matriculados de marina de esta provincia, ha recaido en esta fecha la suprema resolucion que sigue.

«De conformidad con lo expuesto por el Gobernador de la provincia litoral del Callao é Intendencia de Policía, y de acuerdo con lo dictaminado por el Fiscal de la Excma. Corte Suprema de justicia, sobre exonerar del pago de la contribucion industrial á la maestranza naval y demas individuos matriculados de marina de la referida provincia; y en virtud, de que por la tarifa de jornales de 20 de Octubre del año próximo pasado, han quedado reducidos los jornales de maestranza que abona el Estado, casi á la mitad de lo que antes se pagaba, lo que indirectamente equivale al pago de la patente que se les exige; y con-

siderando ademas, los servicios que la referida maestranza, así como todos los matriculados de la provincia prestan á la nacion, tanto en los buques de guerra como en los mercantes y dependencias de ese departamento; se declara: desde el presente semestre á los matriculados de la provincia litoral del Callao, exceptuados del pago de la contribucion industrial por razon de sus respectivos oficios ú ocupaciones en la marina, con tal que con arreglo á las cuatro condiciones del artículo 3.º del decreto de 5 de Agosto del año próximo pasado, se hubiesen inscripto en la matrícula naval de la referida provincia.

Trascríbolo á US. para que disponga su cumplimiento, previniendo al comandante del tercio naval de esa provincia, que así como el Gobierno obrando con equidad ha exceptuado debidamente á los matriculados del pago de patentes, así mismo será inexorable en castigar á aquellos que se excusen de la obligacion de prestar sus servicios al Estado cuando tenga necesidad de emplearlos: igualmente, y con el fin de evitar reclamos por parte de los estranjeros que se matriculan, y desde luego se niegan á servir, desconociendo el deber en que están segun la obligacion que contraen, se servirá US. ordenar y hacer cumplir en todos los tercios navales de la República, y particularmente en el de esa provincia, que todos los estranjeros que se hubiesen matriculado, ó en lo sucesivo pretendan matricularse, se inscriban en los registros civícos respectivos como peruanos naturalizados, como deben serlo de conformidad con el tenor de la ordenanza, y sin cuyo requisito ninguno podrá ser matriculado, ni deberá disfrutar los beneficios que ofrece el ejercicio de la industria del mar en el territorio del Estado.

Dios guarde á US.—*José María Raigada*.—Per. núm. 8, tomo 7.º.—Colec. tom. 8.º, pág. 177, núm. 7.

Lima, á 17 de Junio de 1846.

Teniendo en consideracion que las exenciones que conceden las ordenanzas de la armada á los matriculados en la marina, no pueden considerarse vigentes en cuanto á contribuciones, desde que éstas han sido arregladas por leyes de la República, y que el decreto de 29 de Setiembre de 1840 y su referente de 5 de Agosto del mismo año, por los que se excepcionó del pago de contribucion personal á los individuos de las matrículas de marina, deben ser tambien subordinados á las leyes vigentes sobre contribuciones; se declara: que el teniente de las matrículas del Chorrillo José Hilario Hijinio, por no hallarse actualmente ocupado en ningun servicio de la armada, no debe gozar de la

BIBLIOTECA DIMAR

exención de contribuir que solicita: declárase así mismo, que ningun matriculado cuando deje de estar en servicio y se ejercite en alguna industria con provecho suyo, pueda ser exonerado del pago de las contribuciones que le correspondan. Comuníquese al ministro de guerra y al Prefecto del Departamento y tómese razon en el tribunal mayor de cuentas. Publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Paz Soldan.*—Per. núm. 52, tom. 15.—Colec. tom. 10, pág. 1168, núm. 130.

Casa del Supremo Gobierno en Lima, á 28 de Octubre de 1847.

A consecuencia de una solicitud que por conducto de la comandancia general de marina interpuso el maestro mayor de calafates del puerto de Paita Isidro Benegas, sobre que á él, y los demas que pertenecen á su gremio, se les exonere de servir en los cuerpos de la guardia nacional, y del pago de contribucion; S. E., el General Presidente ha dictado con fecha 26 del que corre la resolucion que sigue:

Siendo un deber comun para todos los naturales de la República el servir en la guardia nacional; y respecto á que los tercios y partidos navales forman parte de los milicias del Estado, por cuya razon vendria á imponerse un duplicado gravámen á las personas enroladas en ellos, si se les obligase á pertenecer á los cuerpos cívicos territoriales, se declara: que todo individuo matriculado en cualquiera de los expresados tercios ó partidos queda exento de servir en el ejército, y en la guardia nacional. En cuanto al otro punto que abraza la solicitud del calafate Isidro Benegas que ha dado mérito á esta consulta, estese á las resoluciones vigentes sobre la materia. Comuníquese á quienes corresponda y publíquese. Rúbrica de S. E.—*Dávila.*—Per. núm. 37, tom 19.—Colec. tom. 10, pág. 534, núm. 194. (*)

(*) En lo relativo á los privilegios de los matriculados, consúltese el tit. 5.° de la ordenanza de matrículas, y especialmente sus artículos 5.°, 6.°, 7.° y 8.°. Las referidas ordenanzas subsisten en la parte no derogada, segun el art. 136 de la Constitucion de 13 de Noviembre de 1860.

Por lo demas, el fuero personal de que los matriculados gozaban, ha sido abolido por el art. 6.° de la Constitucion citada. Solo subsiste, pues, el fuero real, conforme al art. 32 de dicha carta, y en lo respectivo á los delitos cometidos en servicio militar, cuartel, fortaleza, á bordo de los buques de guerra y en campamento, los cuales serán juzgados con arreglo á las leyes militares y por los jueces y Consejos que ellas establecen, como lo prescribe el art. 94 de la seccion adicional al reglamento de tribunales.

Respecto á la matriculacion de estranjeros, véanse los artículos 8.° y 9.°, tit. 2.° de las ordenanzas de matrícula, los cuales están modificados por el decreto copiado bajo este número.

NUMERO 16.

SOLO LOS MATRICULADOS EJERCEN LA INDUSTRIA DE MAR.

Casa del Supremo Gobierno en Lima, á 5 de Agosto de 1841.

Benemérito Sr. Comandante General de Marina.

S. E. el Presidente del Consejo de Estado encargado del poder ejecutivo, se ha servido en acuerdo del dia de ayer expedir la resolucion que sigue:

«A consecuencia de una consulta del Prefecto del Departamento litoral de Moquegua en que solicita se extinga el privilegio que se han arrogado algunos no naturales del pais en el ejercicio de la industria del mar en el puerto de Arica, y de conformidad con el artículo 2.º del título 2.º de la ordenanza de matrículas que prohibe el ejercicio de la citada industria en la extension de todas sus partes, á todo aquel que no sea matriculado de marina; se declara por punto general, que el ejercicio de la mencionada industria en las costas, puertos é islas que corresponden al Estado, es propio y exclusivo de los matriculados de marina, con tal que lo hayan verificado con arreglo á cualesquiera de las cuatro condiciones expresadas en el artículo 3.º del decreto de 5 de Agosto próximo pasado; de consiguiente queda prohibido el ejercicio de la industria del mar, á todo aquel que no sea matriculado de marina. Publíquese y comuníquese al comandante general de marina, para que disponga su observancia, de cuya infraccion, serán inmediatamente responsables los capitanes de puerto, á quienes corresponde vigilar sobre su cumplimiento.—*Manuel Menendez.—José Maria Raigada.*»

Trascribolo á US. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios guarde á US.—*José Maria Raigada.*—Per. núm. 12, tom. 6.º.—Colec. tom. 8.º, pág. 101, núm. 138. (Véanse los números 30 y 31 de esta tercera parte.) (*)

(*) Los artículos 10 y 11, tít. 3.º de las ordenanzas de matrícula, prescriben tambien, que solo los matriculados de marina ejerzan esta industria; esto es, la pesca, navegacion, el tráfico interior de los puertos y muelles, el empleo en las dotaciones de las embarcaciones de las rentas, etc.

NÚMERO 17.

QUE LA COMANDANCIA GENERAL DE MARINA NO PUEDE EXPEDIR ÓRDENES PARA TOMAR GENTE MATRICULADA CON DESTINO Á LOS BUQUES DE GUERRA. TIEMPO Y CONDICIONES CON QUE SIRVEN AL ESTADO.

A consecuencia de haber tomado en Paita cuatro hombres para aumentar la tripulacion del pailebot «Vigilante» de órden de la comandancia general de marina, pero sin anuencia ni conocimiento del señor general gobernador de esa provincia litoral, S. E. el Presidente ha expedido en 15 del presente el decreto que sigue:

Declárase, que la comandancia general de marina no puede expedir órdenes á los capitanes de los puertos con el fin de que tomen gente, aunque sea matriculada, y la destinen á aumentar las tripulaciones de los buques de guerra, y que esas disposiciones deben tomarse con acuerdo del Gobierno, y los capitanes de los puertos ejecutarlas con anuencia de los Prefectos, á quienes en los casos que ocurran se dirigirán las prevenciones convenientes á tenor de las cuales la comandancia general circulará las suyas á dichos capitanes, sin que sirvan de regla los principios de ordenanza que se aducen, pues ésta rige en lo que no se oponga á las instituciones de la República, que no están conformes con los privilegios y autoridad exclusiva que en estas materias no puede conservar la marina en atencion al mando que los Prefectos ejercen y consideraciones que deben guardárseles.—Rúbrica de S. E.—*Mendiburu.*—Per. núm. 27, tom. 14.—Colec. tom. 9.º, pág. 245, núm. 243.

Los pilotos nacionales y estranjeros así como todos los individuos de mar y maestranza, y pescadores inscriptos en las matrículas de marina, están obligados á servir á la República 3 años por una sola vez, bien sea embarcados en los buques del Estado, ó bien destinados en las dependencias de marina, despues de este tiempo obtendrán un certificado del comandante del tercio naval á que pertenezcan, visado por el inspector de sus milicias navales, y no podrá obligárseles á servir nuevamente, salvo los

casos de guerra nacional. Art. 11, Disposiciones generales del reglamento orgánico de 6 de Julio de 1847.—Colec. tom. 10, pág. 468, núm. 122. (*)

NUMERO 18.

ORGANIZACION DE LOS TERCIOS NAVALES.

Casa del Supremo Gobierno en Lima, á 6 de Octubre de 1840.

Sr. Coronel Comandante General de Marina.

Señor Coronel.

Para que el arreglo de las matrículas de marina se establezca ordenadamente y en conformidad con lo dispuesto por la ordenanza de su instituto, ordenará US. se observe con puntualidad lo siguiente, segun lo determinado por el titulo 3.º de la referida ordenanza.

Art. 1.º Toda la gente de mar y maestranzas y demas individuos matriculados, llamados á inscribirse en las matrículas por el artículo 3.º del decreto de 5 de Agosto último, formarán un cuerpo militar, al cual se denominará *milicias navales de la Repùblica.*

2.º El comandante general de marina, en quien reside la subinspeccion de todos los cuerpos de la armada, será tambien el sub-inspector de las milicias navales de la República, y sus atribuciones serán á mas de las que ejerce como comandante general, las que indica el articulo 21 del expresado título 3.º

3.º Las milicias navales se subdivirán en otros cuerpos que se denominarán tercios navales, y cada tercio naval tomará el nombre particular de la capital del Departamento á que pertenezca el puerto principal que se halle comprendido en él.

4.º Los tercios navales se subdivirán en otros cuerpos, que se titularán partidos navales, y cada partido naval tomará el nombre particular de la capital de la provincia á que pertenezca el puerto principal que se halle comprendido en la matrícula del respectivo partido.

5.º En conformidad de los dos artículos anteriores, se llamará *tercio naval de Moquegua*, el conjunto de todos los partidos navales que se hallen comprendidos dentro de los límites litorales de dicho departamento, y su comandante principal será el

(*) Véanse los artículos 243, 244 y 245, tit. 7.º de la 1.ª part. de esta obra.

capitan del puerto de Arica, observándose el mismo sistema con respecto á los tercios navales correspondientes á los Departamentos de Arequipa, Lima, Libertad, y provincia litoral de Piura, cuyos comandantes principales, serán, en el primero, el capitan del puerto de Islay, en el segundo, el del Callao, en el tercero el de Huanchaco, y en la expresada provincia litoral, el de Paita.

6.° El mismo órden anterior se observará con respecto á los partidos navales, y sus comandantes particulares, serán los capitanes del puerto principal de la provincia, á cuya jurisdiccion pertenezca la extension litoral de su matrícula.

7.° En el repartimiento de los matriculados, que han de componer la formacion de los tercios y partidos navales, se observará análogamente lo que se previene en el art. 3.° del referido título.

8.° El sub-inspector de matrículas, á propuesta de los cocomandantes principales de los tercios, nombrará de entre los matriculados, aquellos individuos que, sin sueldo alguno, han de servir las plazas de sargentos de brigada, prohombres y cabos primeros y segundos.

9.° Los comandantes de cada partido pasarán á fin de cada mes, á sus correspondientes comandantes de tercios, las respectivas noticias de que se encarga el artículo 19 del mencionado título, y los comandantes de los tercios, pasarán al sub-inspector en cada trimestre, un resúmen general de todos los individuos de que se compongan las matrículas de su mando, cuidando de expresar en él, la clasificacion prevenida, en la segunda parte del referido artículo.

10. El sub-inspector con arreglo al artículo 21, formará á fin de año un estado general, en que se manifieste la fuerza de que se compongan las milicias navales, expresando en él y con separacion, la que pertenezca á cada tercio y partido, con clasificacion de los diversos ejercicios en que se ocupen los matriculados, á cuyo estado acompañará el informe indicado en el expresado artículo 21, y se elevará al Gobierno por conducto del ministerio del despacho.

11. Tanto los comandantes de los tercios, como los de los partidos, pasarán en cada tres meses á sus respectivos matriculados, las revistas respectivas, á fin de que tenga su debido efecto lo dispuesto por el artículo 2.° del decreto de 29 de Setiembre último.

12. Así mismo cuidarán muy estrictamente de no inscribir en las matrículas, sino aquellos individuos, cuyas calidades se hallan contenidas, en las cuatro condiciones expresadas en el art. 3.° del decreto de 5 de Agosto último.

Todo lo que de suprema órden comunico á US. para que

desde la fecha tenga todo lo dispuesto su puntual observancia.
Dios guarde á US.—*Juan José de Salas*.—Per. tom. 4.°, núm. 31.—Colec. tom. 6.°, pág. 699, núm. 245. (*)

NUMERO 19.

PILOTOS. (**)

Considerando:

I. Que es muy limitado el número de pilotos facultativos que ejerzan cumplidamente su profesion náutica en la marina mercante.

II. Que estas circunstancias han dado lugar á que se introduzcan en la República pilotos, cuya inteligencia no está sufi-

(*) El art. 4.°, tit. 2.° de la ordenanza de matrícula, establece, que los comandantes de marina formen de los matriculados cuatro listas, de hábiles, inhábiles, patrones y de veteranos, indicando al mismo tiempo los requisitos con que deben llevarse dichas relaciones. Véanse los artículos 6.° y 7.° del mismo título. Y en cuanto á la organizacion de las brigadas y trozos, etc., el art. 3.° y siguientes del tit. 3.°

En cuanto á los estados, que segun los artículos 9.° y 10 de este decreto, deben pasarse, consúltense los artículos 19, 20 y 21, tit. 3.° de la ordenanza de matrícula, para examinar las diferencias entre éstas y aquellas disposiciones, teniéndose presente, que nombrado el comandante principal de los tercios navales de la República, por decreto de 7 de Marzo de 1861, este jefe debe recibir del comandante de cada tercio, y pasar al comandante general de marina, los estados referidos, conforme á los artículos 20 y 21 de la citada ordenanza.

(**) La órden de 3 de Febrero de 1840, dispuso que por el exámen y por el certificado, que debia expedírseles en papel del sello 5.°, pagasen los examinandos cuatro pesos cuatro reales al Director de escuelas náuticas. Ordenóse despues en 1.° de Setiembre de 1840, que hallándose suficientemente rentado dicho Director, los cuatro pesos y medio se aplicasen al pago de los bagajes necesarios para que pudiesen concurrir á la capital los pilotos examinadores. Mas, el artículo 4.° de la ley de 18 de Enero de 1848 (véase núm. 29, 3.ª part.) prohibe exigir cantidad alguna por el exámen de pilotos y por la expedicion de sus títulos, renovacion, etc.

Respecto de las condiciones y tiempo por el cual deben servir al Estado, véase la segunda parte del núm. 17 de esta tercera parte y su nota.

El art. 9.° de este decreto modifica el art. 19, tit. 2.° de la ordenanza de matrícula, en cuanto á los requisitos para obtener la patronía de los buques que hacen el tráfico costanero.

El art. 20 del mismo título, previene, que los comandantes de matrícula lleven cuaderno separado de los pilotos, contramaestres y patrones, expresándose en dichas relaciones, los objetos que en dichos artículos se indican. Véase tambien el tit. 8.° de dicha ordenanza. En cuanto á la maestranza, el tit. 7.°.

cientemente probada, contrariando de este modo las supremas disposiciones anteriores, que se encargan sobre la materia.

III. Que es del deber del Gobierno extinguir radicalmente abuso tan perjudicial, establecido con peligro de los buques, las mercancias que trasportan y los individuos que navegan en ellos.

Decreto:

Art. 1.° Los propietarios de buques de la marina mercante nacional, podrán emplear en su servicio á pilotos no nacidos en el Perú, con tal que éstos sean examinados por el Director de escuelas náuticas, y por cuyo exámen hayan merecido el certificado que acredite la inteligencia de su profesion.

2.° Luego que un piloto no nacido en el Perú, se presente al comandante general de marina solicitando ser examinado para ejercer su profesion en la marina mercante, el expresado comandante general elevará la solicitud del interesado, con su informe, al Ministerio de guerra y marina, para que por él se expida la órden conducente á su exámen, ante una junta formada al efecto, que presidirá el Director de escuelas náuticas.

3.° El Director de escuelas náuticas, para examinar un piloto asociará á la junta de que se encarga el artículo anterior dos oficiales de la armada ó dos pilotos matriculados.

4.° Examinando el piloto y con el certificado que acredite su saber facultativo, el Director de escuelas náuticas devolverá el expediente del interesado al Ministerio de guerra y marina, para que con el «Admítase al servicio de la marina mercante de la República al piloto D. N. N.» firmado por el Ministro del Despacho, pase el expediente al comandante general de marina, á fin de que inscrito el piloto en la matrícula, que formará el expresado comandante general, le expida el nombramiento de ordenanza, quedando de este modo expedito para ejercer su profesion y sujeto en todo á las obligaciones que imponen á los de esta clase las ordenanzas de matrículas.

5.° La carta de exámen, que el Director de escuelas náuticas expida al piloto examinado, y el despacho que en su consecuencia confiera el comandante general de marina, son requisitos, sin los cuales, desde la publicacion de este decreto, ninguno podrá ser admitido al servicio de la marina mercante nacional en calidad de piloto.

6.° El comandante general de marina hará fijar en la puerta de su secretaría y en la del capitan del puerto, una lista de los pilotos desembarcados, á fin de que llegue á noticia de los propietarios de buques, que necesitaren de sus servicios.

7.° Para estímulo de los pilotos en el delicado desempeño de sus deberes, como tambien para la seguridad de las propiedades

de los navieros y las del comercio, el comandante general de marina, al disponer su asiento en la matrícula, les hará conocer las obligaciones y responsabilidad que contrae en el ejercicio de su profesion, obligándolos á llevar diario de la derrota de sus viajes, el que presentarán á la vuelta de cada uno al Director de escuelas náuticas para que los examine y adicione, y no se les permitirá continuar navegando, si carecen del certificado respectivo, que acredite haberse presentado con su diario al expresado Director.

8.º Los pilotos peruanos quedan sujetos á las mismas condiciones que los estranjeros.

9.º Los patrones prácticos de los buques, cuya navegacion está circunscrita al cabotaje de las costas del Estado, no podrán servir en ellos, si no son ciudadanos en ejercicio, matriculados y examinados de su suficiencia práctica y marinera, acreditada ante una junta del departamento de marina, que el comandante general de él instituirá con arreglo á ordenanza.

10. El presente decreto será sometido á la aprobacion de la próxima lejislatura, sin perjuicio de que rejirá provisoriamente desde el dia de su publicacion. (*)

El Ministro de Estado en los departamentos de guerra y marina queda encargado del cumplimiento de este decreto, y de mandarlo imprimir, publicar y circular. Dado en la casa del Gobierno en Lima á 4 de Agosto de 1840.—*Agustin Gamarra.* —*Juan José de Salas.*—Per. tom. 4.º, núm. 13.—Colec. tom. 6.º, pág. 656, núm. 188.

NUMERO 20.

LEJISLACION RELATIVA A LA NACIONALIZACION DE BUQUES, PRIVILEGIOS Y CARGAS IMPUESTAS A ESTOS Y A LA MATRÍCULA PERSONAL.

Para fomentar la marina mercante del Estado, de cuyos progresos penden los grandes intereses de la defensa y prosperidad del pais; declaro, que los propietarios de buques que quieran obtener patentes de mercancía, deben préviamente cumplir las condiciones siguientes:

1.º Presentarán los documentos de propiedad que tengan al Director general de marina y ante éste se sustanciará el expediente, para que concluido en todas sus partes lo remita al Ministerio de marina y se extienda la patente. (a)

(*) Aprobó este decreto el art. 28, ley de 18 de Enero de 1848 (véase núm. 29 de esta 3.ª parte.

(a) Director general de marina, se llama el funcionario que hoy conocemos con el nombre de comandante general de marina. El expediente se

2.º El que registre un buque, jurará ser el único propietario, ó expresará si hay otros dueños mas del buque, quedando constancia de su juramento en el libro de registros que existirá en la Direccion general. (b)

3.º El capitan del buque y las dos tercias partes de la tripulacion serán precisamente naturales del Perú, ó de alguno de los Estados independientes de América, y el capitan tendrá indispensablemente la calidad de ciudadano. (c)

4.º El capitan declarará bajo de juramento el lugar de su residencia y expresará tambien el lugar en que fué construido el buque sin omitir la circunstancia de haber sido apresado ó vendido para que haya conocimiento de todo.

5.º El Director general nombrará un oficial inspector que examine el buque y certifique el largo, ancho y profundidad que tenga, el número de toneladas que pueda medir, la clase de buque, si es fragata, ó bergantin, goleta ó lo que fuese; y en fin describirá la configuracion de su proa. (d)

6.º Concluidas estas diligencias, el Director general remitirá el expediente para los efectos que previene el artículo 1.º y se expedirá la patente de mercancía en papel del sello mayor, pudiendo en virtud de ella navegar libremente bajo el pabellon del Perú y gozar los privilegios que por las leyes y reglamentos del Gobierno están concedidos á los buques nacionales. Dado en el palacio protectoral de Lima, Noviembre 24 de 1821.—2.º—

remite al Ministerio de Hacienda: así lo dispuso el ejecutivo en 1849, cuya órden no ha sido posible encontrar, pero así se procede hoy. La presentacion ante la comandancia general, la exije tambien el decreto de 17 de Junio de 1830 (véase núm. 22, 3.ª parte); y la exhibicion del título de propiedad el art. 5.º, D. de 10 de Diciembre de 1836. (Véase núm. 26, 3.ª parte).

(b) El que registre un buque debe tambien acreditar su calidad de ciudadano. Art. 6.º, tit. 9.º, O. de M. y art. 1.º D. 30 de Setiembre de 833, (véase num. 25, 3.ª parte). Y si pertenece á una sociedad, véase art. 2.º D. de 10 de Diciembre de 1836 (núm. 26, 3.ª parte) el cual establece las condiciones que deben concurrir en este caso.

(c) Modificado en cuanto á la proporcion legal de marineros nacionales, por el art. 2.º D. de 16 de Marzo de 1839, (véase núm. 27, 3.ª parte) y por el art. 9.º, ley de 18 de Enero de 1848 (véase núm. 29, 3.ª parte).

(d) El art. 4.º D. de 10 de Diciembre de 1836, citado, determina los objetos que debe comprender el arqueo. El art. 3.º de la Or. de 5 de Agosto de 1840 (véase núm. 28, tercera parte) determina las personas que deben verificar esta diligencia; y el art. 2.º, ley de 18 de Enero de 1848, citada, dispone que se haga gratis. Tampoco se exigirá cantidad alguna por las matrículas y pasabantes que se expidan, aunque se renueven, lo cual resulta, no solo de la ley últimamente citada, sino tambien de los artículos 1.º y 2.º, Or. de 5 de Agosto de 1840 (véase núm. 28, 3.ª parte), cuyas disposiciones son bien explícitas. Para casos de renovacion de la patente y matrícula, véase art. 8.º, tit. 9.º, O. de M., y los artículos citados de la órden de 5 de Agosto de 1840 y el art. 9.º del D. de 10 de Diciembre de 1836. Entonces se verifican de nuevo las diligencias de nacionalizacion y se expiden tambien gratis. Art. 2.º, ley de 18 de Enero de 948 (véase núm. 29, 3.ª parte.)

Firmado.—*San Martin.*—P. O. D. de S. E.—*B. Monteagudo.*—Colec. tom. 1.°, pág. 82, núm. 124. (e)

NUMERO 21.

NECESIDAD DE LA MATRICULACION. QUE SE CUMPLA EL DECRETO COPIADO BAJO EL NÚMERO ANTERIOR. PENAS A LOS QUE NAVEGUEN SIN PATENTE Y LICENCIA.

Los navieros de la mar del Sur pueden lisonjearse de haber asegurado sus propiedades en el Pacífico con el considerable incremento que rápidamente ha tomado nuestra armada naval, á impulso de los desvelos del gobierno y de la opinion de nuestra justa causa. Mas para que los buques de la marina mercante del Estado puedan navegar libremente y quedar á cubierto de las agresiones y piraterías, sosteniendo al mismo tiempo aquellos la gloria y el respeto del pabellon peruano, se ha resuelto lo que sigue: (f)

El Supremo Delegado.

He acordado y decreto:

1.° Se notifica nuevamente el cumplimiento en todas sus partes del supremo decreto protectoral de 24 de Noviembre pasado,

(e) Las patentes se expiden gratis, segun el art. 2.° de la ley de 18 de Enero de 1848 (véase núm. 29, 3.ª parte). Las ventas de buques hechas á ciudadanos en los puertos de la República, están exceptuadas del pago de derechos de Aduana, segun el art. 132 del Reglamento de Comercio, cuya exencion se halla consignada en todos los reglamentos de la materia. Lo son tambien todos los útiles navales segun el final del art. 131.

Están asi mismo exceptuadas del pago de alcabala, de francatura de registros y de todo derecho segun la siguiente resolucion:—Callao, Marzo 17 de 1848.—De conformidad con el dictámen fiscal que precede y estando los buques nacionales exentos por la ley de 18 de Enero último del pago de todo derecho, cualquiera que sea su naturaleza;—se resuelve:—que en adelante no se exija por las oficinas de correos á los capitanes de dichos buques que franqueen los registros de sus cargamentos. Rúbrica de S. E.—*Dávila.*

(f) Este decreto se expidió, sin duda, con el objeto de apremiar á los dueños de buques, á que verificasen la nacionalizacion; pero aun cuando por esto haya sido una disposicion de circunstancias, subsisten sin embargo los artículos 3.° y 4.°.

que establece los requisitos y formalidades necesarias para obtener patentes de mercancía.

2.° Los propietarios ó consignatarios de los buques mercantes del Perú que se hallasen anclados en la bahia del Callao, se presentarán por conducto del director general de marina en solicitud de las patentes de que trata el artículo anterior en el término de quince dias, y en el de cuatro meses, todos los que estuviesen en los demas puertos del Pacífico de los Estados independientes de América: éste se prorogará mas ó menos segun las circunstancias que hayan motivado la demora de las embarcaciones.

3.° Los comandantes de los buques de guerra de la marina del Perú, quedan encargados de hacer un prolijo reconocimiento á todos los buques mercantes del Estado, en cualquier punto que se encuentren, para evitar que éstos, cumplido el término citado, naveguen sin las licencias y patentes respectivas; en cuyo caso deberá el comandante marinar la embarcacion que hubiese sorprendido, y remitirla en entredicho al puerto del Callao á cargo de un oficial de guerra en donde será juzgada conforme á ordenanza.

4.° Los buques mercantes no entrarán en el goce de los privilegios que por las leyes y reglamentos de comercio están concedidos á los nacionales del tráfico, hasta tanto que éstos no se hubiesen matriculado, ni menos podrán enarbolarse la bandera del Perú sin dicho requisito.

5.° El ministro de Estado en el departamento de marina queda encargado de comunicar este decreto á quienes corresponde para su notoriedad y cumplimiento. Imprímase, publíquese por bando, é insértese en la gaceta oficial. Dado en el palacio del Supremo Gobierno en Lima, á 10 de Abril de 1822.—3.°—Firmado.—*Torre Tagle.*—Por órden de S. E.—*Tomas Guido.*—Gac. tom. 2.°, núm. 30.—Colec. tom. 1.°, pág. 176, núm. 94.

NUMERO 22.

LA COMANDANCIA GENERAL DE MARINA DEBE INTERVENIR EN LAS VENTAS DE BUQUES. SIN ESTE REQUISITO NO SE EXPIDEN PATENTES.

Siendo necesario cortar los abusos que empiezan á introducirse en los expedientes sobre nacionalizacion de buques, y hacer guardar las formalidades que deben observarse en las compras que hagan de ellos los ciudadanos del Perú á los estranjeros, no se admitirá en lo sucesivo recurso alguno en que se solicite la expedicion de patente, siempre que no obre en él la constancia de que la comandancia general de marina ha inter-

venido en el contrato, conforme á las ordenanzas del ramo. Imprímase. Dado en la casa del gobierno en Lima, á 17 de Junio de 1830.—11 y 9.º—*A. Gamarra.*—Por órden de S. E.—*José de Larrea y Loredo.*—Conc. núm. 48.—Colec. tom. 3.º, pág. 378, núm. 189.

NUMERO 23.

NO SE OTORGUEN ESCRITURAS DE VENTAS DE BUQUES SIN CONOCIMIENTO DE LA COMANDANCIA GENERAL DE MARINA. FIANZA. OBJETOS DE ELLA.

Lima, 3 de Julio de 1830.

Visto, con lo últimamente expuesto por la comandancia general de marina, se declara: que los escribanos públicos y del Estado no deben proceder sin su conocimiento á otorgar escritura alguna, relativa á las ventas que hagan de buques los estranjeros, á los ciudadanos del Perú; quienes para nacionalizarlos han de dar fianza, á satisfaccion de la indicada comandancia, del valor del buque, para lo cual se pondrá una cláusula en dicho instrumento en la que el comprador se constituirá obligado, bajo la pena de confiscacion, á no hacer mal uso de la patente y á responder de que ni en parte, ni en el todo pertenece á ningun estranjero. Comuníquese á quienes corresponde, y publíquese. Una rúbrica de S. E.—P. O. de S. E. y E. del señor ministro.—El jefe de las secciones 1.ª y 2.ª—*Manuel del Rio.*—Conc. núm. 53 y Reg. Ofic. de 830, núm. 12. Dec. 81. Colec. tom. 3.º, pág. 381, núm. 200.

NUMERO 24.

ORDENASE EL CUMPLIMIENTO DEL DECRETO COPIADO BAJO EL NÚMERO ANTERIOR. FIANZA Y OTRAS DISPOSICIONES.

En el expediente promovido por los propietarios de buques nacionales, solicitando varias declaraciones en favor de giro marítimo, y elevado por el tribunal del consulado, ha expedido S. E. el Vice-Presidente en 7 del actual el decreto que sigue:

Visto con lo expuesto por el tribunal del consulado, administracion de Aduana, contaduria general de valores, y fiscal de la

corte suprema de justicia, y considerando que es un deber del ejecutivo protejer y fomentar el comercio de cabotaje, que segun la ley, solo puede hacerse en buques con pabellon nacional, removiendo al efecto los abusos que en este giro se han introducido, y aliviando las cargas que gravitan sobre los ciudadanos que á él se dedican, se resuelve lo siguiente:

1.° En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 42 del Reglamento de Comercio expedido en 8 de Julio de 1826, los buques nacionales deberán precisamente estar registrados en la comandancia general de marina y consulado y componer sus tripulaciones, á lo menos, con la mitad de marineros naturales del Perú.

2.° Se observará puntualmente la resolucion suprema de 23 de Julio último, relativa á que los escribanos públicos y del Estado no procedan, sin conocimiento de la comandancia general de marina, á otorgar escritura alguna de venta de buques pertenecientes á los estranjeros, á los ciudadanos del Perú; quienes para nacionalizarlos deben dar fianza, á satisfaccion de la misma comandancia, del valor del buque, para lo cual se pondrá una cláusula en dicho instrumento, por la que el comprador se obligue, bajo pena de confiscacion á hacer mal uso de la patente, y á responder que ni en parte ni en todo, pertenece á ningun estranjero.

3.° Calificado que fuere cualquier dolo ó ilegal transaccion en esta materia, quedará de hecho decomisado el buque y la mitad de su valor se aplicará al denunciante.

4.° Se rebaja á un real por tonelada el derecho de anclaje, que, á tenor del artículo 27 del Reglamento de Comercio, deben pagar en los puertos los buques nacionales.

5.° El primer pliego que ha de servir para la apertura de registros de los buques nacionales, será en adelante del papel sellado de la tasa quinta, cuyo valor es de cuatro reales, en lugar del doce pesos, que hasta el dia se ha exigido á los propietarios ó consignatarios de ellos.

6.° Con respecto á la descarga de todos los efectos que importen los buques estranjeros en el primer puerto á donde arriben, el Gobierno expedirá la resolucion conveniente, luego que se absuelva la consulta elevada sobre el particular por el administrador general de la Aduana del Callao.

7.° Acerca de la reforma de los excesivos derechos, que, segun asegura el tribunal del consulado, se exigen por los escribanos de registros, la misma corporacion deberá especificar cuales son los derechos que abusivamente se cobran, á fin de que agregándose el arancel de los que lejítimamente corresponden á dichas escribanías, pueda dictar el Gobierno la medida que parezca mas justa.

8.° No ha lugar á la solicitud interpuesta por los dueños de buques para que se les permita conducir al Callao libremente el dinero necesario para pagar á sus tripulaciones; puesto que la experiencia ha manifestado los abusos á que ha estado sujeta semejante franquicia en otras ocasiones.

9.° Con relacion á los plazos que se solicitan para el pago de derechos, el Gobierno los ha concedido á los aguardientes y á los trigos: y las producciones territoriales no están sujetas á gravámenes de esta clase, á tenor del artículo 52 del Reglamento de Comercio.

10. Finalmente sobre la otra solicitud relativa á que los oficiales de los buques sean peruanos, y á que éstos y los marineros se inscriban en la matrícula de la marina, como tambien los pilotos que deben ser examinados y aprobados conforme á ordenanza, pásese el expediente al ministerio del despacho de marina, para dictar las providencias que sean convenientes. Tómese razon en la Contaduría general de valores, administracion de Aduana y tribunal del consulado y publíquese en el periódico oficial. Rúbrica de S. E.—Por órden de S. E.—*Pando*.—Conc. núm. 71 y Reg. Ofic. de 1830, núm. 12, D. 95.—Colec. tom. 3.°, pág. 419, núm. 255. (*)

NUMERO 25.

LOS DUEÑOS DE BUQUES DEBEN SER CIUDADANOS. PENAS EN CASO DE INFRACCION. PROHÍBESE A LAS MUGERES APERSONARSE EN LOS EXPEDIENTES DE NACIONALIZACION.

Considerando:

Que el Gobierno está obligado á fomentar la marina mercante y á protejer el comercio de cabotaje, removiendo cuantos obstáculos se opongan á su progreso.

(*) El art, 1.° de este decreto está vigente en cuanto á las tomas de razon. La proporcion de marineros matriculados en la República, ha sido alterada por el art. 9.° de la ley de 18 de Enero de 1848 (véase esta 3.ª parte, núm. 29).

El artículo 2.° se refiere equivocadamente al decreto de 23 de Julio; debiendo ser al de 3 del mismo mes y año copiado bajo el núm. 23 de esta 3.ª parte. En cuanto á lo demas que contiene, véase la nota (h) de esta misma parte.

En lo relativo al contenido del artículo 3.°, véanse los artículos 3.° y 4.° del decreto de 16 de Marzo de 1839 que lo modifican (3.ª parte núm. 27.

En cuanto al art. 4.°, el art. 147 del Reg. de Com de 31 de Diciembre de 1860, dispone, *que los buques estranjeros ó nacionales procedentes*

Que las franquicias concedidas á los buques peruanos se han hecho ilusorias por los fraudes que se cometen, prestando algunos ciudadanos sus nombres para la nacionalizacion de buques que pertenecen á estranjeros.

Decreto:

1.° Todo propietario de buque nacional debe ser ciudadano del Perú y acreditarlo conforme á la ley. (g)

del estranjero y que midan doscientas ó mas toneladas segun su patente, paguen al fondear por todo derecho, ocho pesos. Consúltense tambien los siguientes artículos de dicho reglamento. Los demas artículos del decreto anotado, con excepcion del 10, sobre el cual se expidió el decreto copiado bajo el núm. 19 de esta 3.ª parte, se refieren á asuntos comerciales, que ó no tienen hoy aplicacion, ó no se refieren á la matriculacion de buques ó han sido abolidos ó modificados. Respecto de ellos, puede consultarse el Reglamento de Comercio en la parte que corresponda.

(g) Segun los artículos 5.° y 6.°, tít. 9.° de la Or. de M., ningun estranjero no naturalizado debe tener parte en los buques nacionales, lo cual está confirmado por el art. 1.° del D. de 10 de Diciembre de 1836 (véase núm. 26, 3.ª parte), y por los artículos 4.° y 5.°, D. de 16 de Marzo de 1839 (véase núm. 27, 3.ª parte), véase tambien la nota (b).

El art. 547 del Cód. de Com., dice:—*la propiedad de las naves mercantiles puede recaer indistintamente en toda persona que por las leyes comunes tenga capacidad para adquirir.* Si esto es así, veamos si los estranjeros pueden conforme á la legislacion á que se refiere el artículo citado, ser dueños de buques nacionales.

Partiendo del principio de que las naves son bienes muebles, y teniendo en consideracion, que segun los artículos 33 y 34 de nuestro Código Civil, los estranjeros no naturalizados tienen capacidad para adquirir estos bienes, es indudable, que conforme á las leyes comunes, pueden ser propietarios de buques nacionales. Hé aquí la consecuencia que sin esfuerzo se desprende del art. 547 del Cód. de Com.; consecuencia que se halla en oposicion con las leyes citadas al principio de esta nota.

Disponiendo el art. 583 del Cód. de Com. español, que es el adoptado en la República con las modificaciones oportunas, que solo los ciudadanos sean dueños de buques nacionales, no es posible concebir las razones que movieron á verificar la reforma de este artículo, consignada en el art. 547 de nuestro código; reforma, que sobre no estar de acuerdo con la legislacion de marina que es la especial en este caso, produce una notable confusion.

Mas, los artículos de la ordenanza de matrícula y los decretos citados al principio de esta nota, no han dejado de observarse ni un solo dia; y así ha debido suceder, puesto que si para ser capitan de un buque que hace la navegacion de alta mar, segun el art. 2.°, D. de 4 de Agosto de 1840 (véase núm. 19, 3.ª parte), no se exige la calidad de ciudadano, puesto que si las cuatro quintas partes de las tripulaciones de los buques nacionales pueden componerse de estranjeros, segun el art. 9.° de la ley de 18 de Enero de 1848 (véase núm. 29, 3.ª parte); pues que éstos gozan de otras exenciones á las que se contrae especialmente la ley citada; es necesario que los ciudadanos gozen siquiera del privilegio de ser los únicos propietarios de buques. Si así no fuera, serian graves y frecuentes las cuestiones diplomáticas. Las naciones mas civilizadas del globo, como Inglaterra, Francia, Austria, Suecia, Portugal y España, no han sido mas liberales que nosotros en este punto.

2.º Luego que se nacionalize un buque, el dueño otorgará fianza á satisfaccion de la comandancia general de marina, de la la cantidad de cuatro mil pesos por los buques de cincuenta á cien toneladas y de nueve mil pesos por los que excedan de esta mensura (h), Se releva de esta fianza á los propietarios de embarcaciones menores que no lleguen á cincuenta toneladas, pero no de acreditar que son ciudadanos del Perú. (j)

3.º Los actuales dueños de buques que se hallen en esta capital ó en el Callao, prestarán la fianza á los seis dias de publicado este decreto; y en el término de dos meses los que existan en otros puntos.

4.º Siempre que se descubra que algun estranjero tiene parte en el valor de cualesquiera de los buques que navegan bajo el pabellon peruano, ó en el de los que se trate de nacionalizar, será confiscado el buque á beneficio del Estado, y ademas

Siendo la ley de comercio privativa de su ramo, como lo es la de marina; y tocando á ésta fijar las condiciones con que se acuerda la navegacion, nacionalizacion, etc., con la mira no solo de proteger el comercio marítimo, sino de crear una marina nacional, cuyo fin es tambien sostener el decoro del Estado y sus intereses; la ley de marina y no la de comercio, debe servir de norma en este punto.

(h) Prescribese tambien la necesidad de la fianza por el decreto de 3 de Julio de 1830 (véase núm. 23, 3.ª parte) art. 2.º, tit. 10, O. de M. y art. 5.º, D. de 10 de Diciembre de 1836, (véase num. 26, 3.ª parte). Debe ser á satisfaccion de la comandancia general de marina, confirmado por el art. 8.º del D. de 10 de Diciembre de 1836, citado, y por el D. de 3 de Julio de 1830, citado. En cuanto á la cantidad de la fianza, derogado por el art. 5.º del D. de 1836, citado, el cual confirma el art. 2.º, tit. 10 de la O. de M. La fianza responde, de que ningun estranjero no naturalizado tiene parte en el buque como lo prescribe el decreto de 3 de Julio de 1830, citado, el art. 1.º de este decreto y los artículos 4.º y 5.º del D. de 16 de Marzo de 1839 (véase núm. 27, 3.ª parte) que confirman los artículos 4.º y 5.º del decreto á que se refiere esta nota. Responde, de que no se ejercerá el contrabando, la piratería y de los demas objetos indicados en el art. 2.º, tit. 10, O. de M., en el art. 5.º, D. de 10 de Diciembre de 1836 y en los decretos referidos.

(j) Indicados los abusos que la fianza cautela; siendo posible que una embarcacion de 50 toneladas y aun de 20, cuyo porte tienen muchas de las que hacen el tráfico de cabotaje, incurra en esas faltas, ya porque pertenezca á un estranjero, porque verifique el contrabando ú otros actos prohibidos por las leyes de la navegacion ó del comercio, no hay razon que justifique en este caso la exencion de la fianza. Pero, desde que el art. 5.º del D. de 10 de Diciembre de 1836, mandado cumplir por el de 16 de Marzo de 1839, no hace excepcion en cuanto al porte, parece que toda embarcacion que no se halle en el caso del art. 9.º, D. de 5 de Agosto de 1840 (véase núm. 31, 3.ª parte), debe prestar fianza.

La resolucion de 4 de Octubre de 1833, dispuso, que la fianza se otorgase con ciudadanos del Perú. Pero desde que los estranjeros no naturalizados pueden adquirir bienes raizes, en el caso que señala el art. 34 del Código Civil, los que los tengan y reunan los requisitos que exigen las leyes, pueden ser fiadores. De este modo, está implícitamente modificada la citada resolucion en esta parte.

se cobrará el valor de la fianza que será aplicado al denunciante. (l)

5.º El ciudadano del Perú que se prestase á dar su nombre á algun estranjero para la compra de un buque con el objeto de nacionalizarlo, será juzgado como defraudador de las rentas del Estado y no se le permitirá comerciar en el pais. (m)

6.º Ninguna muger podrá hacer personeria para la nacionalizacion de los buques. (n)

7.º Los capitanes de buques se entenderán directamente en todo lo relativo á ellos, con los dueños ó sus consignatarios, los que harán por sí mismos los despachos, ajustarán los fletes y verificarán sus cobros sin que entiendan en estas diligencias ni se mezclen con ningun pretexto los referidos capitanes.

8.º El comandante general de marina, administradores de las Aduanas, capitanes de puerto y tribunal del consulado, quedan respectivamente encargados de velar sobre la observancia de este decreto.

El oficial mayor encargado del despacho del ministerio de Estado en el departamento de hacienda, cuidará de su ejecucion y dispondrá se imprima, publique y registre donde convenga. Dado en la casa del Supremo Gobierno en Lima, á 30 de Setiembre de 1833.—14.—*José Braulio de Campo Redondo.*—Por órden de S. E.—*José de Mendiburu.*—Colec. tom. 4.º, pág. 330, núm. 103.

(l) Modificado por el art. 4.º, D. de 16 de Marzo de 1839 (véase núm. 27, 3.ª parte).

(m) Modificado por el art. 5.º del D. de 16 de Marzo de 1839 (véase núm. 27, 3.ª parte).

(n) Se ha dicho, que este artículo está derogado por el 6.º del Código de Comercio, que declara á las mujeres hábiles para ejercer el tráfico mercantil. Pero si de esta capacidad y no de otro principio se deriva el derecho que ellas tienen á representar en las nacionalizaciones de buques, de esa misma capacidad, acordada por el art. 3.º del referido código, á los estranjeros no naturalizados, se deduciria que tambien ellos pueden apersonarse en tales casos. Los que opinan en aquel sentido, son pues conducidos por identidad de razon, á negar la subsistencia de las leyes citadas en la primera parte de la nota (g).

A mas de lo expuesto, si se aceptase la personeria de las mugeres en las nacionalizaciones de buques, se abriria un ancho campo para eludir las leyes citadas en la nota referida. Impedir esto es el objeto del artículo á que alude esta nota, lo cual se deduce, especialmente del considerando segundo. En realidad, el parentesco, el interés ó cualesquiera otras relaciones, podrian decidir á una muger á prestar su nombre para representar como propietaria de un buque que pertenezca á un estranjero no naturalizado.

NUMERO 26.

MATRICULACION. CASOS EN QUE SE HACE DE NUEVO. PATENTES. PÉRDIDA DE LAS NAVES NACIONALES. TRIPULACIONES. ROL. ETC.

Decreto:

1.° Para que un buque goce de los privilegios y del título de nacional, debe ser propiedad lejítimamente adquirida de uno ó mas ciudadanos del Estado y sujetarse á las condiciones que este decreto exige. (o)

2.° Si el buque pertenece á una compañía, bastará que la mitad de los socios se componga de naturales del Estado, para que el buque sea nacional, pudiendo ser la otra mitad de estranjeros naturalizados.

3.° Todo buque nacional será matriculado en alguna de las tres comandancias generales de marina del Callao, Islay y Cobija. Puede serlo provisionalmente en alguno de los puertos del Estado en que haya capitan de puerto y navegar con el certificado de matrícula de éste por el término de cuatro meses improrogables, cuando mas, espirado el cual, no será considerado como nacional, si no ha ratificado su matrícula en la comandancia general, á cuya jurisdiccion pertenezca el puerto en que tomó el certificado. (p)

4.° La matrícula del buque nacional consiste en un certificado que se asentará en un libro llevado para este efecto por el capitan de cada puerto y por cada comandancia general de ma-

(o) Aunque los actos administrativos de Santa Cruz no los reconoce el Perú, segun el art. 3.° de la ley de 25 de Setiembre de 1839, el decreto de 16 de Marzo de 1839 (véase núm. 27, 3.ª parte) en su art. 6.°, manda que queden en su vigor y fuerza los artículos de este decreto que no fueron derogados por él.

En cuanto á las condiciones que exige este decreto para obtener la propiedad de los buques, véanse las notas (b) y (g).

(p) Cuando se expidió este decreto, se establecieron en el litoral los tres Departamentos indicados. Hoy solo existen, el del Callao que comprende la costa, desde el Loa hasta el Tumbes y el de Amazonas.

En cuanto á la expedicion de matrículas provisionales por los capitanes de puerto, está derogado por el artículo 1.°, Or. de 5 de Agosto de 1840 (véase núm. 28, 3.ª parte) y sobre todo, por el art. 9.° del decreto de 5 de Agosto de 1840 (véase núm. 31, 3.ª parte), en el cual se deja á los capitanes de puerto la facultad de expedir matrículas, solo á los buques pescadores que no pasen de diez toneladas y que ejerzan su industria dentro de los límites de su jurisdiccion. Hase establecido por eso, que vendido un buque nacional ó estranjero en otro puerto, siendo ciudadano el comprador, el capitan del puerto le otorga una licencia ó certificado en que aludirá á la venta, y este documento le servirá únicamente para navegar al puerto del Callao, donde el buque habrá de verificar las diligencias de nacionalizacion, por consecuencia de las cuales, obtendrá su

BIBLIOTECA DIMEMAR

rina. Los certificados serán redactados segun el modelo anexo al presente decreto y marcado con la letra A. Todo capitan de puerto que matricule un buque provisionalmente, remitirá por la primera oportunidad copia legalizada del certificado de matrícula al comandante general de marina de quien dependa, quien lo asentará en su libro, y del certificado que en éste exista, dará al dueño del buque la copia legalizada de que habla el artículo 3.°, recogiendo la que le dió el capitan de puerto en que se hubiese matriculado originalmente el buque. (q)

5.° Para matricular un buque, es forzoso presentar el título de propiedad y fianzas por la mitad del valor del buque, que respondan de las penas pecuniarias que por este decreto se imponen. (r)

6.° El capitan del puerto en que se hubiese hecho la matrícula provisional, podrá, á peticion del dueño del buque, darle las copias legalizadas que necesite de la matrícula, durante el tiempo señalado en el artículo 3.°; y el comandante general de marina, pasado aquel tiempo, siempre que el dueño las pidiere. (s)

7.° El que quiera obtener una patente de navegacion del Gobierno, no podrá pedirla, sin presentar una copia legalizada de la matrícula. La matrícula y la patente son papeles indispensables para la navegacion. Por falta de cualquiera de ellos el buque caerá en comiso, excepto el caso en que el capitan pruebe haber perdido los dos ó alguno de ellos inocentemente, por informacion de testigos producida ante el comandante de marina del puerto á que arribare. (t)

8.° No se podrá matricular un buque, sin que el dueño deje

patente y matrícula. Durante la navegacion, el buque no debe tocar en otro puerto, sino en los casos que justifican las arribadas.

Las matrículas que expidan los capitanes de puerto, conforme al art. 9.°, decreto de 5 de Agosto citado, deben ser gratis á tenor del art. 2.°, decreto de 5 de Agosto de 1840, y art. 3.° y 2.° de la ley de 18 de Enero de 1848 (véase núm. 28 y 29, 3.ª parte).

(q) La matrícula del buque es expedida por el comandante general de marina, véase lo dicho en la nota anterior y el art. 1.° de la Or. de 5 de Agosto de 1840 (véase núm. 28, 3.ª parte). El contexto de este artículo demuestra, aparte de lo aducido en la nota (p), que los capitanes de puerto no tienen hoy la facultad de expedir matrículas ni aun provisionales.

(r) Véase lo dicho en la nota (h).

(s) Vèase lo dicho en las notas (p) y (q). Por eso las referidas copias solo puede otorgarlas el comandante general de marina. Pasada la época de la naciolizacion, no se dá nueva matrícula, sino despues de practicadas otra vez las diligencias relativas á este objeto, como se ha dicho en la última parte de la nota (d).

(t) En cuanto al modo de proceder para conseguir la patente, véase el método de nacionalizacion. Véase tambien la nota (a). En lo demas vigente. El expediente se concluye ante la comandancia general, quien lo remite al Gobierno en estado de expedirse la patente.

en la capitanía de puerto ó comandancia de marina en que se matricula, testimonio de la escritura de fianza de que habla el artículo 5.º. Si en el caso de matricularse un buque provisionalmente, la fianza no fuese á satisfaccion del comandante general de marina, se prestará otra que lo sea, chancelándose la primera.(u)

9.º Se hará de nuevo la matrícula en la capitanía de puerto en que se hizo originalmente, durante el tiempo señalado en el artículo 3.º, y despues en la comandancia general á que corresponde, 1.º cuando el buque mude de dueño por un título legal: 2.º cuando hubiere alguna alteracion en el personal de la compañía á que pertenezca: 3.º cuando se hiciere alguna alteracion importante en las circunstancias que constituyen la filiacion del buque segun el modelo adjunto. Faltando estos requisitos, los juzgados y tribunales no admitirán demanda sobre esta clase de contratos. (ff)

10. Cae en decomiso el buque que navegue sin haber renovado la matrícula en alguno de los casos mencionados en el artículo anterior.

11. En caso de inutilizarse ó perderse de cualquier modo un buque nacional, el dueño ó capitan lo declarará ante el capitan de puerto que hizo la matrícula, si ocurriere la pérdida en el tiempo señalado en el artículo 3.º, y despues, ante el comandante general de marina á quien corresponda, devolviendo la copia ó copias legalizadas de la matrícula que posea, y la patente de navegacion, quedando chancelada la fianza. Se concede para estos actos el término de seis meses, contados desde el dia en que el buque se perdió é inutilizó, pasado los cuales sin haberlo ejecutado, el dueño del buque pagará una multa de quinientos pesos. (v)

12. Cae en decomiso todo buque que navegue con registro ó patente de nacional sin serlo, ó con un registro que no convenga con las circunstancias del dueño y del buque.

13. Todo buque nacional debe llevar pintados en la popa en caracteres de mas de cuatro pulgadas de largo, su nombre y el número de su matrícula; y gravado en el palo mayor, en número de mas de tres pulgadas de largo, el número de toneladas que constan en el registro, pagando una multa de

(u) Se ha dicho en las notas (p) y (q) que solo la comandancia general de marina expide matrículas: por tanto, no hay matrículas provisionales, sino se dá este nombre á los certificados que expiden los capitanes de puerto en los casos á que se refiere la nota (p).

(ff) En todos estos casos se verifican de nuevo las diligencias de nacionalizacion ante la comandancia general de marina. Véanse las notas (d) y (s).

(v) Como los capitanes de puerto no otorgan otras matrículas que aquellas de que se ocupa el art. 9.º, D. de 5 de Agosto de 1840 (véase núm. 31, 3.ª parte), el sumario parece que puede iniciarlo aquel á cuyo puerto arribare primero el capitan; y concluido lo remitirá á la comandancia general de marina.

cien pesos por la omision de cada una de estas circunstancias, exigible por la comandancia general de marina de cualquier puerto del Estado en que se encontrare el buque.

14. Desde la fecha de la publicacion de este decreto, hasta el año de 1840, la tripulacion de cada buque nacional se compondrá, á lo menos, de una tercera parte de marineros nacidos en alguno de los tres Estados de la Confederacion. Despues de dicho año, esta proporcion será de una mitad. (x)

15. Por cada marinero que falte en la proporcion legal establecida en el artículo precedente, pagará el dueño una multa de cincuenta pesos, excepto si probase, por informacion de testigos ante el comandante de marina del puerto á que llegase, la muerte ó fuga de los marineros que falten á la proporcion legal, ó la necesidad en que se vió de alterarlo por borrasca, averia gruesa ú otro accidente imprevisto. (y)

16. El Gobierno podrá alterar la proporcion legal de la tripulacion de los buques nacionales en tiempo de guerra, ó para algun servicio en que se emplee un buque determinado.

17. Podrá formar parte de la tripulacion legal nacional, todo marinero estranjero que haya servido en la marina del Estado, por espacio de dos años, con tal que no haya sido expulsado de ella por mala conducta, insubordinacion, conspiracion, rebeldía ú otra falta grave.

18. Desde ocho años despues de la fecha de este decreto, todo capitan de buque nacional deberá ser ciudadano de alguno de los tres Estados. (z)

19. Ningun buque nacional podrá salir de un puerto de los tres Estados, sin llevar un rol firmado por el comandate de marina ó el capitan del puerto en el caso del artículo 3.º, segun el adjunto modelo A, de los marineros que componen su tripulacion, ni el capitan de puerto podrá firmar el rol, sin haber pasado revista, y hallándolo conforme al rol presentado. No se permitirá la salida del buque sino está completa la proporcion legal de marineros nacionales. Este rol es papel indispensable de navegacion, debe presentarse para su confrontacion y fines

(x) Derogado por el art. 2.º, D. de 16 de Marzo de 1839 (véase núm. 27), cuya disposicion está corroborada por el art. 9.º de la ley de 18 de Enero de 1848 (véase núm. 29, 3.ª parte).

(y) En cuanto á la pena, corroborado por el art. 2.º, D. de 16 de Marzo de 1839 (véase núm. 27, 3.ª parte).

(z) Confirmado por el art. 1.º, D. de 16 de Marzo citado en la nota anterior. Así lo ordena tambien la O. de M., art. 19., tit. 2.º. Pero el decreto de 4 de Agosto de 1840 (véase núm. 19, 3.ª parte), reserva la calidad de ciudadanos para los patrones ó capitanes del cabotaje, como lo prescribe su art. 9.º. Mas, los que hacen la navegacion de alta mar, pueden ser estranjeros segun el art. 1.º de dicho decreto.

correspodientes en todos los puertos del Estado en que entre el buque. (k)

20. Si el buque entrare en algun puerto de los tres Estados trayendo alguno ó algunos marineros menos de los que constan en el rol, ademas de observar lo prevenido en el artículo 15, el capitan deberá justificar ante el comandante de marina, el motivo de la falta, so pena de pagar una multa de veinte pesos por cada marinero que falte. (aa)

21. En todas las capitanías de puerto y comandancias generales de marina, se llevará una matrícula de los marineros nacionales y estranjeros que pertenezcan á las tripulaciones de los buques mercantes, de sus correspondientes jurisdicciones. Cada marinero matriculado tendrá un certificado de su respectiva matrícula, y ningun capitan podrá admitir marinero alguno que carezca de este requisito, bajo la pena de cincuenta pesos de multa, por cada hombre no matriculado que admita en la tripulacion de su buque. (ch)

22. Los marineros matriculados están exentos de todo servicio público que no sea el de la nacion del Estado. (bb)

23. Los marineros continuarán matriculados aunque no estén actualmente sirviendo en algun buque, excepto si han sido despedidos por falta grave calificada de tal, por el capitan de puerto á que arribe el buque; en cuyo caso, dará cuenta al capitan ó comandante de marina en cuya oficina estuviese matriculado el marinero, para que lo borre y recogerá la certificacion.

24. El capitan de todo buque nacional deberá conducir la correspondencia de oficio que le sea entregada por el comandante de marina del puerto de que zarpe, ó por la autoridad local superior del pueblo.

25. Tambien deberá encargarse de los fardos y efectos que le sean entregados, con tal que sean para el servicio público y se le pague su porte al precio corriente, como tambien de los empleados públicos, civiles y militares, con las mismas circunstancias.

26. La infraccion de cualquiera de los dos artículos precedentes, será castigada con prision ó multa que no exceda de quince dias ó de trescientos pesos.

27. Tambien es obligacion de todo capitan de buque nacional

(k) El art. 23, tít. 10 de O. de M. impone tambien el deber de llevar rol.

(aa) El art. 23, tít. 10, O. de M. declara tambien en este caso la responsabilidad del capitan, pero no fija la pena.

(ch) Véase la nota (*) puesta al núm. 14 de esta 3.ª parte, el núm. 3 de de la 2.ª y el tít. 3.º de la 1.ª parte.

(bb) Confirmado con las modificaciones á que se refiere el núm. 15 de la 3.ª parte.

admitir á su bordo, por el tiempo que el comandante de marina le mande, mantener con decencia é instruir en los trabajos prácticos de la maniobra y de la navegacion, un alumno de las escuelas náuticas que se establezcan en cualquiera de los Estados de la Confederacion. (w)

28. Los dueños de los buques son responsables por las infracciones de este decreto hechas por el capitan ó por quien tenga el mando accidental del buque.

Mi secretario general, ministro de Estado en el departamento de guerra y marina, queda encargado de este decreto haciéndolo publicar, imprimir y circular. Dado en el palacio protectoral de Lima, á 10 de Diciembre de 1836.—*Andres Santa-Cruz.* —Por órden de S. E.—*Pio de Tristan.*—Colec. tom. 5.º, pág. 434, núm. 335.

A.

(*Véase el artículo 4. del decreto anterior.*)

N. N. comandante de marina de... certifico: que se ha matriculado en esta comandancia el (bergantin, fragata, goleta ó lo que el buque sea,) nombre del buque, y el que usó últimamente el dueño ó dueños N. y N., residentes en tal parte, su ocupacion ó calidad civil, su porte tantas toneladas, de á 40 pies cúbicos castellanos, construido en tal parte el año de tantos, con tantos puentes, tantos pies de largo de popa á proa y tantos de mayor anchura; tantos pies de anchura entre los puentes (si tiene mas de uno), ó tantos de mayor profundidad de la bodega, (si solo tiene uno) tantos palos, aparejo de tal clase y con tal signo de proa; cuyas circunstancias han sido comprobadas por mí, en presencia del dueño ó capitan, y en virtud de esta matrícula, el referido buque gozará de ahora en adelante de todos los privilegios, exenciones y prerogativas que las leyes conceden á los buques nacionales, quedando en mi poder la escritura de fianza prestada por el referido ó los referidos N. y N., dueño ó dueños del dicho buque, y para que conste le doy la presente en á de . (cc)

(w) Ampliado por los artículos 10, 11, 12 y 15 de la ley de 18 de Enero de 1848 (véase núm. 29, 3.ª parte).

(cc) Hase dicho en las notas (p) y (q) que los capitanes de puerto no expiden matrículas, sino á las embarcaciones pescadoras indicadas en la primera de las notas citadas. Como estos documentos para los demas buques los otorga el comandante general de marina, no se redactan hoy en la forma que prescribe el artículo anotado.

B.

(Véase el artículo 19 del decreto anterior.)

Rol de tripulacion del bergantin, goleta tal, perteneciente á N. N. con inclusion del capitan y demas empleados, certificado conforme con la revista pasada por el infrascripto capitan del puerto de antes de la salida de dicho buque del referido puerto con direccion al de verificada el dia de de 186

Nombres.	Edad.	Destino en el buque.	Ultimo buque en que sirvió.	Fecha de su entrada en este buque.	Puerto en que entró al servicio de este buque.	Dia de su fallecimiento ó de su salida del buque.	Murió ó dejó el servicio del buque en	Causa de su falta en el buque.

NUMERO 27.

PENAS EN CASO DE QUE ALGUN ESTRANJERO TENGA PARTE EN UN BUQUE NACIONAL, Y A LOS CIUDADANOS QUE PRESTEN SU NOMBRE PARA OCULTAR ESTO.

Obligado el Gobierno á fomentar la marina mercante y proteger el comercio de cabotaje, no menos que á dictar las medidas convenientes para que no se hagan ilusorias las franquicias que están acordadas al tráfico en buques peruanos,

Decreto:

Art. 1.º Todo capitan de buque nacional, deberá ser peruano de nacimiento, ó haber obtenido carta de ciudadanía.(*)

2.º En consideracion á la escasez de marineros peruanos, la tripulacion de cada buque nacional se compondrá por ahora á lo menos de una quinta parte de individuos nacidos en la República; en la inteligencia que por las diferencias que se notaren se llevará á debido efecto la multa que impone el artículo 15 del decreto de 10 de Diciembre de 1836. (**)

3.º El beneficio que concede el articulo 25 del Reglamento de Comercio á los efectos y frutos estranjeros que se introduzcan por buques nacionales con procedencia directa del pais que los produce, solamente tendrá efecto cuando la tercia parte de la tripulacion del buque sea de individuos nacidos en el Perú.

4.º Si se descubriese que algun estranjero tiene parte en el valor de cualquiera de los buques que naveguen bajo el pabellon peruano, ó en el de los que se intenten nacionalizar, ademas de quedar aquel inhábil para comerciar en el pais, el buque será confiscado en beneficio del ramo de arbitrios, extrayéndose de su valor una tercia parte que será entregada al denunciante, al que tambien se aplicará el importe de la fianza de que se encarga el artículo 5.º del referido decreto.

5.º Cualquiera ciudadano del Perú que se prestase á dar su nombre á algun estranjero para la compra de un buque con el

(*) Revocado por el art. 1.º, decreto de 4 de Agosto de 1840 en cuanto á los pilotos de altura, véase núm. 19 de esta 3.ª parte. Pero esta disposicion subsiste respecto de los que hacen el tráfico de cabotaje, segun el art. 9.º del decreto citado.

(**) Confirmado en cuanto al número de marineros nacionales por el art. 9.º de la ley copiada bajo el núm. 29 de esta parte.

objeto de nacionalizarlo, será juzgado como defraudador de las rentas del erario, y multado con una cantidad igual al valor del buque. En caso que no pueda hacerse efectiva la multa, sufrirá dos años de presidio.

6.° Quedan por ahora en su vigor y fuerza los artículos del decreto de 10 de Diciembre de 1836, que no han sido derogados ó modificados por el presente.

El ministro general queda encargado de la ejecucion y cumplimiento de este decreto. Dado en el palacio del Supremo Gobierno en Lima, á 16 de Marzo de 1839—*Agustin Gamarra.*—Por órden de S. E.—El jefe de la seccion de hacienda.—*José de Mendiburu.* Per. tom. 1.°, núm. 31.—Colec. tom. 6.°, pág. 231, núm. 42.

NUMERO 28.

LA COMANDANCIA GENERAL DE MARINA EXPIDE LAS MATRÍCULAS Y PASAVANTES. RENOVACION DE ESTOS DOCUMENTOS. ARQUEO. BOLETOS DE LOS MATRICULADOS.

Sr. Coronel Comandante General de Marina.

S. E. el Presidente, queriendo eximir á los propietarios de buques de la marina mercante nacional, de varias exacciones, que abusivamente establecidas y con menoscabo de sus utilidades en el comercio gravan sobre ellos; ha resuelto en acuerdo de este dia lo que sigue:

Art. 1.° Desde la fecha en adelante, las matrículas que la comandancia general de marina expida á los buques nacionales se expedirán gratis en papel del sello 5.°, costeado por los interesados, y dicha matrícula no se revalidará sino en los casos expresados en los artículos 3.° y 9.° del decreto de 10 de Diciembre de 1836; ó cuando por su mucho uso ó mal estado de servicio, se hiciese necesaria su revalidacion.

2.° Igualmente se expedirán gratis, en los mismos términos que la matrícula, los pasavantes, que la citada comandancia general expida á los buques menores, que hacen navegacion de cabotaje, dentro de los límites de las costas del Estado. (*)

(*) El decreto de 10 de Diciembre de 1836, á que esta órden se refiere, se halla bajo el núm. 26 de esta 3.ª parte.

3.° Al injeniero constructor que se comisione para arquear los buques, solo se le concede por el ejercicio de esta operacion el medio real, que segun supremas resoluciones anteriores, se pagaba por cada una de las toneladas que resulten del arqueo; y con el fin de evitar errores en el cálculo, que puedan perjudicar al erario ó á los dueños de buque, se asociará siempre al constructor un oficial de la armada, nombrado por US., que con su autorizacion se dé al acto toda la legalidad que demanda. (*)

4.° A los individuos de mar ó maestranza matriculados, solo se les exigirá dos reales por el valor del boleto impreso, que se les expida, cuya revalidacion no se verificará, sino en los casos de inutilidad, ó en el de no tener lugar para su refrendacion en los tiempos fijados á sus revistas (**)

Lo que comunico á US. para que todo lo dispuesto tenga su puntual cumplimiento, quedando desde luego estinguidos los mencionados derechos, que se cobraban antes de esta suprema resolucion. Dios guarde á US.—Rúbrica de S. E. *Juan José de Salas.*—Per. tom. 4.°, núm. 13.—Colec. tom. 6.°, pág. 662, núm. 192.

NUMERO 29.

EXPEDICION DE PATENTES. ARQUEO. EXÁMEN DE PILOTOS. MEDIDAS PROTECTORAS RESPECTO DEL COMERCIO MARÍTIMO, DE LAS MATRÍCULAS Y DE LA MAESTRANZA. CARENAS Y OTRAS DISPOSICIONES.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana.

Considerando:

Que es necesario fomentar y proteger por cuantos medios sean posibles la marina mercante, la industria y el comercio nacional:

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1.° Los buques nacionales quedan exentos de pagar derechos de áncoraje, toneladas, limpia de puerto, capitanía,

(*) Derogado en cuanto al costo por los artículos 2.° y 3.° de la ley de 18 de Enero de 1848, que se copia bajo el número siguiente.

(**) Este artículo confirma en cuanto á la necesidad de la papeleta ó cédula el art. 10, tit. 2.°, O. de M.

rol, hospital y cualquiera otro, sea cual fuere su naturaleza. (*)

2.º Las patentes de navegacion al nacionalizarse los buques, y las que se renueven despues con algun motivo, se expedirán libres de todo derecho en papel del sello respectivo cuyo importe tampoco se les exigirá.

3.º El arqueo ó medida y demas reconocimientos prévios, que se practiquen en las embarcaciones para expedirles patente, y los que deban hacerse posteriormente en los puertos, se verificarán sin gravámen de ninguna especie para los vendedores y compradores.

4.º Bajo de ningun pretexto se exigirán derechos, gajes ó emolumentos por el certificado de matrícula que se otorgue ó renueve á los pilotos, ni por sus exámenes ni nombramientos.

5.º Los auxilios personales ó de bienes del Estado, que las capitanías de los puertos dén á los buques nacionales en cualquier caso de peligro, serán libres de todo cargo ó gravámen.

6.º Se abonará del erario público á todo capitan estranjero ó nacional el pasaje de los carpinteros ó herreros que traigan á su bordo del exterior, siempre que acrediten que éstos son inteligentes en obras de arsenal y trabajos navales y que vienen á establecerse en Arica, el Callao ó Paita siendo naturales de la República; y si son estranjeros, no se verificará el pago de su pasaje, sin que se matriculen en dichos puertos.

7.º El mismo trasporte se pagará á los capitanes de cualquier buque que recojan y traigan del estranjero pilotos, contramaestres y guardianes, maestros de velas, calafates ó marineros naturales de la República, que regresen á uno de los tres puertos indicados.

8.º El comandante general de marina y los capitanes de los puertos nacionales protegerán á los individuos designados en el artículo anterior, luego que arriben, proporcionándoles plaza en los buques nacionales con preferencia á la gente de mar no nacida en la República.

9.º Los capitanes de los puertos cuidarán de que los capitanes ó dueños de los buques mercantes nacionales, tengan en sus tripulaciones al menos la quinta parte de naturales del Perú, y les proporcionarán los que falten, si ellos no pudiesen conseguirlos. En caso de que los mismos capitanes ó dueños de buques quisiesen aumentar el número de peruanos en su tripulacion se tomarán las medidas convenientes. (**)

(*) El art. 147 del Reglamento de Comercio modifica este artículo. Dispone, que los buques nacionales que midan doscientas toneladas ó mas y que vengan del extranjero, paguen al fondear ocho pesos por todo derecho de puerto; está asi mismo modificado por los artículos 152 y 153 de dicho Reglamento.

(**) En cuanto á las embarcaciones que hacen el tráfico entre Tumbes y

10. Los matriculados de los puertos de la República que tengan dos ó mas hijos varones, destinarán uno al servicio de los buques mercantes, el cual será elegido por los capitanes de los puertos, consultando su inclinacion, y servirá por dos años á lo menos. Los contratos que celebren en estos casos, serán autorizados por ellos, y se sacarán dos ejemplares, de los cuales uno quedará en la capitanía.

11. El dueño ó capitan de la embarcacion, si es pequeña, recibirá á lo menos dos de estos jóvenes y si es grande cuatro, y á cada uno dará una gratificacion mensual que no baje de dos pesos, un vestuario de marinero cada tres meses y su racion diaria; quedando obligados á darles buen trato, sin poder aplicarles castigos corporales.

12. Los capitanes de puertos indagarán si los jóvenes destinados á los buques están bien asistidos: oirán sus quejas y tomarán providencias para remediar las faltas que adviertan.

13. Los matriculados quedan exonerados del pago de toda contribucion, con tal que sirvan embarcados en buques de la marina mercante nacional, ó estén destinados en las embarcaciones menores de los resguardos y dependencias de marina.

14. Los individuos de la maestranza naval domiciliados en los puertos del Callao, Arica y Paita, estén ó no embarcados, quedan tambien exceptuados del pago de toda contribucion, siempre que se ocupen de sus oficios en servicio del Estado, ó de los buques mercantes nacionales.

15. Los capitanes de los buques mayores de 180 toneladas, admitirán y llevarán en la cámara á un jóven de quince á diez y ocho años, á quien el piloto enseñará la navegacion práctica. Si pasado un bienio no quisiesen recibirlo de la respectiva autoridad que lo entregue, ó si recibido no lo enseñasen, se les exigirá una multa que no baje de cien pesos; compeliéndolos al mismo tiempo al cumplimiento de esta obligacion.

16. El ejecutivo dispondrá que las compañías de cargadores en todos los puertos de la República se arreglen y tengan sus oficiales y encargados inmediatos; que no exijan por sus servicios jornales dobles ó injustos y que sean responsables por las averias que causen.

17. Para evitar los gastos que ocasiona en Arica, Islay, Paita y otros puertos el ocurrir á las capitales de Departamento por las licencias de descarga y de salida, las autoridades de los puertos expedirán dichas licencias.

18. A los buques nacionales no se exigirá en el Callao, Arica

Guayaquil el art. 1.° del decreto de 1848 que se registra bajo el núm. 32, dispone, que sus tripulaciones se compongan de naturales del Perú en su totalidad.

BIBLIOTECA DIMAMAR

y Paita derechos por lastre, muellaje, pescante, ni por las verduras ni animales que embarquen para rancho.

19. Ningun buque nacional podrá carenarse, ni practicar otras obras de consideracion en puerto estranjero, sino en el Callao, Arica ó Paita.

20. El dueño de buque que contraviniere á lo dispuesto en el artículo anterior, pagará una multa de dos pesos por tonelada, en el primer puerto á donde arribe justificándose préviamente el hecho.

21. No están comprendidos en las disposiciones de los dos artículos anteriores, las recorridas y obras indispensables y urgentes para remediar una averia, á fin de navegar sin peligro.

22. Para cada puerto mayor se formará y mandará observar una tarifa circunstanciada, justa y equitativa, de los jornaleros, de los maestros y operarios de riberas de todas clases, conciliando los intereses de éstos y de los dueños de buques.

23. Para cortar todo abuso y conseguir el mejor servicio en los puertos, se fijará el importe de los fletes de las lanchas y botes, y cuidarán sus capitanes del cumplimiento de las órdenes que se les comuniquen, protegiendo y sosteniendo en sus derechos á los de los buques, á fin de que no sean defraudados en dichos fletes, ni sufran retardo ó entorpecimiento alguno por falta de actividad en los operarios.

24. Se establecerán bases seguras en estos reglamentos, para que los maestros principales contraten y sean responsables de las obras que corran á su cargo en los buques y para que los operarios llenen sus deberes con puntualidad.

25. Los patrones y marineros de las falúas de rentas y de las dependencias de marina serán precisamente naturales del Perú.

26. Todo capitan ó dueño de buque nacional, que venda su embarcacion en el exterior, está obligado á trasladar la tripulacion al puerto mayor donde se halle matriculada, ó á cualquiera otro de la República que ella y los propietarios elijan.

27. Los buques comprados en el estranjero por ciudadanos de la República pueden, con pasavantes del cónsul peruano establecido en el puerto en que se realice el contrato, y en su defecto con el del mas inmediato, hacer un solo viaje á cualquiera de los puertos del Perú, con cargo de sacar en debida forma la respectiva patente de navegacion a su llegada al Callao antes de emprender nueva expedicion. En el primer viaje solo quedarán sujetos el buque y su cargamento á los derechos impuestos á los demas buques nacionales, gozando de todas las franquicias que se conceden á éstos por la presente ley. (*)

(*) La resolucion de 9 de Julio de 1852 retiró á los cónsules la facultad de expedir pasavantes provisionales; sin embargo, puesto que las disposi-

28. Se aprueba el decreto de 4 de Agosto de 1840 sobre los requisitos necesarios para la admision de pilotos en la marina mercante.

29. Se declara vigente el artículo 1.º del decreto de 29 de Setiembre de 1840 en la parte relativa á los documentos que deben tenerse á la vista para no exigir contribucion á los matriculados; quedando reformado con arreglo á esta ley en lo demas que contiene.

Comuníquese al poder ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento, mandándolo imprimir, publicar y circular. Dado en Lima, á 7 de Enero de 1848.—*Manuel Salazar*, Presidente del Senado. *José Isidro Bonifaz*, Presidente de la Cámara de Diputados. *Jervasio Alvarez*, Senador Secretario. *A. Avelino Cueto*. Diputado Secretario.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento Dado en la casa de Gobierno en Lima á 18 de Enero de 1848.—*Ramon Castilla.*—*José Maria Raigada.* —Per. núm. 8, tom. 19.—Colec. tom. 11, pág. 21, núm. 11.

NUMERO 30.

PESCA. LOS COMANDANTES DE MARINA OTORGAN MATRÍCULAS A CIERTAS EMBARCACIONES PESCADORAS. ESTADOS QUE DEBEN PASAR ESTOS FUNCIONARIOS. OBSERVACIONES QUE HAN DE HACER EN LA NAVEGACION Y PARTE QUE DE ELLAS DEBEN DAR LOS PATRONES DE DICHAS EMBARCACIONES.

Las ventajas que resultan á la nacion con la franquicia de la industria de mar, son de tal utilidad al público, que el gobierno seria responsable de una omision criminal si no propendiese á ella, aun sustrayéndose el tiempo destinado al concierto de planes para terminar la guerra contra la usurpacion que obstinadamente siguen los españoles. El fomento de la pesca en todas las costas é islas adyacentes del Estado, ademas de que proporciona utilidades conocidas para la comodidad del mercado, facilita á la marina militar la instruccion de las matrículas para la marineria de los buques de guerra: con estos objetos

ciones del poder legislativo no pueden ser revocadas por el ejecutivo, subsiste el precepto del art. 27 á que esta nota se refiere. La resolucion de 2 de Abril de 1841 prescribe, que los cónsules de la República deban necesariamente intervenir en las traslaciones de dominio de los buques peruanos verificadas en puertos estranjeros, ó cuando siendo estranjeros dichos buques, se enagenan á peruanos, lo cual está de acuerdo con el art. 24 de las instrucciones dadas á los cónsules.

El Supremo Delegado

Hé acordado y decreto:

1.º Todos los individuos naturales del Estado que deseen emplearse en el ejercicio de las pescas en cualquiera de los puertos y caletas de la extension de sus costas, se presentarán á los capitanes de puertos ó subdelegados de marina mas inmediatos á su residencia para matricularse; con este requisito quedan habilitados para poderse emplear en este género de industria, siendo de su obligacion al tiempo de pedir el permiso, manifestar á los mismos, el nombre del arraez, el de la embarcacion, y el número de los individuos de que consta su esquifazon.

2.º Estos permisos se concederán, y refrendarán cada dos meses por las autoridades que designa el artículo anterior sin gravámen ni demora alguna siempre que el buque en su arqueo no pase de veinte toneladas; en cuyos casos las licencias de gobierno son absolutamente indispensables. (*)

3.º Los capitanes de puerto ó subdelegados cuidarán de pasar mensualmente á la direccion general de marina razon de los permisos que hayan otorgado con la misma expresion del nombre de los arraezes ó patrones, el de los buques, y número de los individuos que los tripulan; cuyas noticias las pasará el director general al ministerio de marina para su conocimiento.(**)

4.º Deseoso el Gobierno de fomentar esta ocupacion, franqueando á los naturales medios de subsistir, concede igualmente á los buques del porte indicado que se hayan de emplear en esta clase de industria, franquicia de derechos de ancoraje y limpias de puerto en todos los que entraren y salieren con este objeto; y así mismo de los que corresponden pagar al Estado por la introduccion de los artículos de pesca como son espermas, aceites, cueros y pieles sin restriccion alguna. (***)

5.º El director general de marina queda encargado del cumplimiento de este decreto y de su notoriedad en todos los puertos habilitados del Estado, como tambien de dar las instrucciones convenientes á los subdelegados de marina y capitanes de puertos para evitar el contrabando y que los patrones de los buques destinados á la pesca atraquen á las embarcaciones que no sean del Estado; debiendo aquellos dar parte de las observaciones que hubiesen hecho en su navegacion.

(*)Modificado por los artículos 7.º y 9.º del decreto copiado bajo el número siguiente. Segun ellos, los capitanes de puerto conceden matrículas á las embarcaciones pescadoras que no pasen de diez toneladas, siempreque ejerzan su industria dentro de los límites de la capitanía en que se matriculen.

(**) Este artículo es el complemento del art. 9.º del decreto que se registra bajo el número siguiente, en el cual no se indica el tiempo en que los capitanes de puerto deben pasar á la comandancia general de marina la razon de los buques pescadores que matriculen.

(***) Ampliado por los artículos 10, 11, 12 y 13 del decreto copiado bajo el número siguiente.

6.º Comuníquese por el ministerio de Estado en el departamento de marina á quienes corresponda: imprímase, publíquese por bando é insértese en la gaceta oficial. Dado en el palacio del Supremo Gobierno en Lima, á 18 de Marzo de 1822.—3.º—Firmado.—*Torre Tagle.*—Por órden de S. E.—*Tomas Guido.*—Gac. tom. 2.º, núm. 40.—Colec. tom. 1.º, pág. 154, núm. 79.

BIBLIOTECA DIMINMAR

NUMERO 31.

PESCA. QUE EMBARCACIONES DE LAS QUE EJERCEN ESTA INDUSTRIA SE MATRICULAN EN LAS COMANDANCIAS DE MARINA. RAZONES QUE SOBRE ELLAS DEBEN PASAR ESTAS OFICINAS.

Considerando:

I. Que la industria de las pescas de mar en las costas é islas de la República es una regalia esclusiva de los ciudadanos peruanos:

II. Que la falta de una ley que arregle su ejercicio ha dado ocasion á abusos que perjudican tanto á los nacionales como al erario público, por las defraudaciones que sufre bajo el pretexto de la pesca.

Decreto:

Art. 1.º La industria de las pescas de mar, en las costas de la República y sus islas adyacentes, es esclusivamente permitida á los naturales del Estado.

2.º Para ejercerla se requiere: ser peruano de nacimiento ó por naturalizacion constitucionalmente adquirida, y su ejercicio es absolutamente prohibido al que no reuna las calidades expresadas.

3.º A todo buque no peruano le es prohibido pescar en las costas é islas pertenecientes al Estado, y el que se encontrare pescando á distancia de una legua fuera de puntas de los lugares prohibidos, incurrirá en la pena de comiso, y su valor será distribuido conforme al reglamento de presas.

4.º A ningun buque pescador se le podrá conceder licencia para salir de puerto alguno de la República á ocuparse de la pesca, sin que su tripulacion sea compuesta de peruanos de nacimiento, ó á lo menos en su tercia parte, y las otras dos de naturalizados.

5.º Ningun buque nacional pescador podrá tocar en puerto alguno de la República, sin la licencia que se lo permita, y el que se hiciere infractor incurrirá en la pena señalada en el artículo 3.º.

6.° Todo patron de buque pescador que por borrasca, descalabro ú otro cualquier accidente de la navegacion, se hallare en necesidad de entrar sin licencia en algun puerto del Estado, inmediatamente despues de su llegada, procurará justificar ante el capitan de él, el motivo que lo obligó á la arribada, y el que no lograse justificarse, y contra él hubiesen pruebas de malicia, sufrirá la multa de cien pesos.

7.° Los capitanes de puerto concederán licencia á los buques pescadores que, no excediendo de diez toneladas, solicitaren pescar en la extension de su jurisdiccion; pero excediendo de este porte ó queriendo extenderse á mayores límites, ocurrirán por ella á la autoridad superior á que corresponda el puerto en que se hallaren, excepto en el del Callao, donde se continuarán expidiendo, como hasta la fecha.

8.° Los documentos con que salgan á la mar los buques pescadores, serán los mismos con que en la actualidad navegan los demas buques nacionales, en conformidad á sus tamaños, tráfico y leyes existentes sobre la navegacion.

9.° Los capitanes de puerto expedirán á estos buques sus matrículas, en consideracion á que á la mayor parte de ellos les seria difícil y costoso ocurrir por ellas á la comandancia general de marina; pero el comandante general formará por separado una matrícula del número de que se compongan, segun la relacion que los capitanes de puerto están obligados á pasarle.

10. Los buques pescadores quedan exentos del derecho de toneladas, ancoraje y limpia; pero pagarán á los capitanes de puerto el de capitanía que le corresponda, segun la tarifa vigente.(*)

11. Son libres de todo derecho, las pieles, espermas, aceites, pescados y otros artículos que los pescadores peruanos introdujeren ó exportaren como producciones de su industria, en el ejercicio de la pesca, en las costas é islas de la República.

12. El pescador que tomando de la pesca de buques estranjeros iguales ó semejantes géneros á los expresados en el artículo anterior, procurase introducirlos ó expotarlos del Estado, como adquiridos por él en el ejercicio de su pesca en las costas é islas de la República, perderá á favor del fisco el buque y géneros que contenga, y se le prohibirá para siempre el ejercicio

(*)Modificado en la 1.ª parte por el artículo 147 del Reglamento de Comercio de 31 de Diciembre de 1860, segun el cual, solo pagan derechos de toneladas y de puerto, los buques estranjeros ó nacionales procedentes del estranjero que midan doscientas ó mas toneladas segun su patente, cuyos derechos son recaudados por las Aduanas segun el decreto copiado bajo el núm. 2 de la 2.ª parte de esta obra, el cual está confirmado por el art. 158 del Reglamento de Comercio citado.

Por el mismo decreto que se registra bajo el número citado, está derogado este artículo en cuanto á los derechos de capitanía, que no se pagan ya.

de la industria del mar, y la residencia en los puertos peruanos. (**)

13. El que denunciare el hecho de que se encarga el artículo anterior, gozará de la mitad del valor del buque y géneros confiscados.

14. No se comprenden en este decreto las canoas, balsas ú otras pequeñas embarcaciones, que se ejercitan en la pesca para el consumo diario de las poblaciones; por consiguiente continuarán en su libre ejercicio sin alteracion alguna como hasta el dia.

15. El presente decreto será sometido á la aprobacion de la próxima legislatura, sin perjuicio de que regirá provisionalmente desde la fecha de su publicacion.

El ministro de Estado del despacho de guerra y marina queda encargado de su cumplimiento, y de hacerlo imprimir, publicar y circular. Dado en Lima, á 5 de Agosto de 1840.—*Agustin Gamarra.—J. J. de Salas.*—Per. tom. 4.º, núm. 31.—Colec. tom. 6.º, pág. 663, núm. 193.

NUMERO 32.

FRANQUICIAS CONCEDIDAS A LAS EMBARCACIONES MENORES QUE HACEN EL TRÁFICO ENTRE TUMBES Y GUAYAQUIL.

Considerando:

I. Que es difícil impedir el tráfico de embarcaciones menores entre Tumbes y la costa de Guayaquil:

II. Que estas embarcaciones se ocupan en ese tráfico desde tiempo inmemorial conduciendo víveres y frutas, sin que haya sido posible evitarlo hasta ahora.

III. Que las circunstancias excepcionales en que por su posicion se encuentra el pueblo de Tumbes, exigen consideraciones particulares, que sin daño del erario contribuyan al aumento y bienestar de aquella poblacion;

IV. Que conviene tambien abrir á sus habitantes mercados para los artículos que, segun el decreto de 3 de Enero de 846, se les permite recibir en cambio de los frutos naturales que dan á los buques balleneros;

(**) El art. 185 del Reglamento de Comercio de 31 de Diciembre de 1861, dice—*Siempre que se comprobase que algun buque nacional destinado á la pesca ha recibido aceite de otra embarcacion estranjera, con el fin de importarlo libre, será confiscado el buque, sus útiles y carga.*

Prévio el acuerdo del Consejo de Estado,

Decreto:

Art. 1.º Se permite á las embarcaciones menores nacionales el tráfico entre Tumbes y la costa de Guayaquil, con solo la condicion de que toda su tripulacion ha de componerse de naturales del Perú. (*)

2.º Las referidas embarcaciones podrán introducir únicamente en Tumbes, los artículos que segun el Reglamento de Comercio ú otra resolucion vigente, no adeuden derecho alguno, y víveres y frutas pagando los derechos de reglamento. (**)

3.º Las embarcaciones menores en que se encontrasen otros artículos que los expresados, sufrirán las penas designadas en el artículo 130 del Reglamento de Comercio y las especies serán decomisadas. (***)

4.º Las embarcaciones menores á quienes se permite el tráfico entre Tumbes y la costa de Guayaquil quedan excepcionadas del pago de los derechos del rol, capitanía y otros conforme á la ley de 18 de Enero último.

5.º Se permite á las embarcaciones menores nacionales cargar en Tumbes, sin sacar licencia del puerto mayor frutos del pais, velas de esperma, aceite de ballena, graza y esperma para puertos estranjeros y en caso de conducir dichos artículos para Paita ú otro puerto mayor de la República, se exigirán en este último los derechos á los referidos artículos como si procediesen del estranjero.

El ministro de Estado del despacho de hacienda queda encargado del cumplimiento de este decreto, y de hacerlo imprimir y circular. Dado en la casa del Supremo Gobierno en Lima, á 11 de Abril de 1848.—*Ramon Castilla.*—*Manuel del Rio.*—Per. núm. 32, tom. 19.—Colec. tom. 11, pág. 66, núm. 68.

(*) Este artículo modifica el 9.º de la ley que se registra bajo el núm. 29.

(**) Confirmado por el art. 17 del Reglamento de Comercio de 31 de Diciembre de 1860.

(***) El actual Reglamento de Comercio consigna la pena en el art. 18. Respecto de otras franquicias concedidas á este puerto, véanse los artículos 133 y 190 del citado reglamento.

APENDICE.

BIBLIOTECA
NAVAL MAR

NUMERO 33.

Método para nacionalizar buques.

1.º Si un ciudadano del Perú comprase en el Callao un buque estranjero, se presentará á la comandancia general de marina, por medio de un recurso en que, manifestando este hecho, solicita la nacionalizacion.

2.º En este recurso expondrá, que es ciudadano del Perú por nacimiento ó naturalizacion acompañando para justificarlo, la correspondiente carta de ciudadanía; y en su defecto, si este documento se halla en un lugar distante, y es urgente la nacionalizacion, ofrecerá sobre aquel hecho la correspondiente informacion de testigos.

3.º A esta peticion acompañará tambien el certificado del cónsul de la nacion á que pertenecia el buque, á fin de acreditar por este documento que la patente se halla cancelada.

4.º En el mismo recurso expondrá la cantidad en que compró el buque cuya mitad será el valor de la fianza.

5.º El fiador que debe ser á satisfaccion de la comandancia general de marina, firmará el recurso en señal de allanamiento.

6.º Ordenará la comandancia general que se verifique el arqueo; concluida esta diligencia y puesto el informe que corresponde, el cual contendrá las medidas del buque, sus señales particulares y el año y el lugar en que fué construido, cuyos datos dará el dueño á la junta de arqueo, volverá el expediente á la comandancia general.

7.º Recibido por esta oficina, dispone, que pase al auditor para que practique las diligencias que corresponden. Si el

auditor encuentra algun defecto, lo devolverá á la comandancia con su dictámen.

8.º En el caso de no haber falta ni defecto alguno, el auditor mandará citar al interesado y al capitan. Aquel jurará: 1.º Si es el único propietario del buque ó si hay otros interesados; y si de esta exposicion resulta que el buque pertenece á una compañía, se le interrogará sobre el número de sus socios, el de estranjeros naturalizados y nacionales que contiene y se probará entonces la calidad de ciudadanos de todos los socios: 2.º La cantidad en que el buque fué comprado: 3.º Que ningun estranjero no naturalizado tiene parte en él: 4.º El lugar de su residencia: 5.º Si el buque ha sido apresado ó represado. En el segundo caso del artículo 2.º de este prontuario, el juez recibirá tambien la correspondiente informacion sobre la calidad de ciudadano, del interesado y de los demas que formen la compañía si la hay.

9.º El capitan declarará: 1.º Si es matriculado en el Perú: 2.º El número de individuos que tripulan el buque incluidos el declarante y pajes: 3.º Si entre éstos hay una quinta parte de nacionales: 4.º Si son exactas las diligencias de arqueo y las señales del buque indicadas en el informe de la materia.

10. Concluidas estas diligencias, dispone el auditor que pase todo al escribano de marina para que estienda las escrituras de venta y fianza, y para que otorgue al interesado los testimonios que de dichas escrituras pidiese.

11. Presentado en la comandancia general uno de estos testimonios, dicha oficina lo eleva al Supremo Gobierno por conducto del Ministro de Hacienda con el respectivo informe y nota.

12. Recibido en el Ministerio se expide la patente y se tomará razon de ella en la comandancia general de marina, direccion de hacienda, tribunales de consulado y de cuentas, aduana y capitanía del Callao, y concluido todo esto, la comandancia general la entregará al interesado con la correspondiente matrícula expedida por ella.

13. Hecho esto, la nave queda habilitada para navegar con el pabellon peruano y para entrar desde ese dia en el goce de los privilegios que la República acuerda á los buques nacionales.

14. Cuando la traslacion del dominio de un buque nacional, se verifica de un ciudadano á otro y el buque se halla en el Callao, se presentará la solicitud en los términos que prescriben los artículos 1.º, 2.º y 4.º.

15. La comandancia general ordenará, que la capitanía del puerto que tiene las patentes de los buques nacionales mientras permanecen en la bahia, agregue este documento; verificada

dicha diligencia, se procede en lo demas con arreglo á lo indicado en los artículos 5.º á 13.

16. Si hallándose un buque nacional en cualquier puerto de la República que no sea el del Callao, se vende á otro ciudadano, el vendedor dejará la patente y matrícula al capitan de dicho puerto, otorgando este al comprador un documento en que conste que tiene en su poder aquellos papeles: que el buque fué vendido por N. N. á N. N. y que el referido documento solo le sirve para navegar directamente al Callao. Llegado el buque á este puerto, se verificarán las diligencias de nacionalizacion en la forma indicada. A la solicitud en que se pida esto, se agregará el testimonio de la escritura de venta, legalizada en forma, si en el puerto en que se verificó el contrato habia escribano.

17. Cuando la venta se hace por un nacional á un estranjero, en otro puerto que no sea el del Callao, el capitan del puerto se quedará con la patente y matrícula, dando al vendedor un certificado por el cual conste que, verificada la venta del buque á N. N. de tal nacionalidad, conserva en su poder aquellos documentos.

18. Cuando en los mismos puertos, la venta se hace por un estranjero á un nacional, el comprador se constituirá en el Callao, trayendo: 1.º el certificado á que se refiere el artículo 3.º: 2.º la escritura de venta legalizada en forma, si en el lugar hay escribano: 3.º un certificado del capitan del puerto en que se celebró el contrato, en el cual expresará este funcionario, que el buque de tal nombre y pabellon fué comprado por el ciudadano N. N.: que este buque navega con direccion al Callao, siéndole prohibido arribar á otro puerto. Llegado el buque al Callao, se sustanciará el expediente de nacionalizacion con arreglo á lo dicho.

19. Cuando la venta se hace en puerto estranjero por un estranjero á un nacional, el cónsul peruano en dicho puerto intervendrá en el contrato; y el buque navegará directamente al Callao con los documentos que exige el artículo anterior; llegado, se verificarán las diligencias de nacionalizacion.

20. Cuando en los mismos puertos se verifique la traslacion del dominio de un buque nacional á un ciudadano de otro Estado, el cónsul peruano que interviene en el contrato, retiene la patente y matrícula, dando al comprador, si lo pidiere, un certificado igual al que prescribe el artículo 3.º; y al vendedor, el documento á que se refiere el artículo 17.

21. Si se hubiere perdido la patente y matrícula ó cualquiera de estos documentos, probado que esto se verificó de un modo inocente se expedirá nueva patente y matrícula, ó uno de estos documentos, si solo uno se hubiese perdido, practicándose préviamente las diligencias de nacionalizacion. Pero si del expe-

diente resulta malicia, se impondrá al responsable la pena que señala la ordenanza.

22. La expedicion de pasavantes, su renovacion por pérdidas, etc., se arreglará á lo dicho en los artículos precedentes, con la diferencia de que el expediente no pasa al Gobierno, sino que la comandancia general, segun el mérito que ofrece, otorga por sí dichos documentos.

NUMERO 34.

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA EXTRACCION DE HUANO PARA LA AGRICULTURA DEL PAIS.

Distritos de la costa á que corresponden las islas huaneras.

Considerando:

Que es necesario ejercer la mayor vigilancia en las islas huaneras de la propiedad del Estado, á fin de impedir el contrabando ó embarque fraudulento é ilegal del huano que forma hoy una de sus principales rentas:

Que no obstante las repetidas órdenes que se han librado, prohibiendo que se persiga ó ahuyente á los pájaros que se anidan en dichas islas, las embarcaciones de los pescadores y otras que suelen aproximarse á ellas, contravienen con frecuencia esas disposiciones con perjuicio de la conservacion de los depósitos:

Que los abusos mencionados antes hacen indispensable que el Gobierno designe las autoridades á quienes corresponda ejecutar las órdenes que expida relativas á las referidas islas:

Que hallándose éstas á largas distancias unas de otras, no pueden ponerse todas bajo una misma autoridad, y parece lo mas natural comprenderlas en los distritos de la costa á cuya inmediacion se hallen;

Decreto:

Art. 1.º Las islas huaneras pertenecientes á la República formarán parte de los distritos y provincias siguientes.

La isla de Lobos situada cerca de la Punta del mismo nombre á los 5º 13' de latitud sur corresponderá al distrito de Paita, provincia de Piura.

La isla de Lobos de Tierra y sus adyacentes, situadas á los

6° 27' sur, corresponderán al distrito de Lambayeque, provincia de Lambayeque.

Las islas de Lobos de fuera, situadas á los 6° 57' sur, corresponderán al distrito de Eten, provincia de Chiclayo.

Las islas de Malabrigo á los 7° 49' 11" sur, corresponderán al distrito de Paijan, provincia de Trujillo.

Las islas de Guañape á los 8° 36' 11" sur, corresponderán al distrito de Virú, provincia de Trujillo.

La isla de Santa y las islas del Terror situadas entre 9° 11' y 9° 17' 11" sur, corresponderán al distrito de Santa, provincia de Santa.

Las islas de D. Martin de Mazorques y Pelado entre los 11° 4' y 11° 25' 11" sur, corresponderán al distrito de Huacho, provincia de Chancay.

Las islas de Pescadores y las de Ancon en los 11° 46', corresponderán al distrito de Carabaillo, provincia de Lima.

Las islas Hormigas en los 11° 56' corresponderán á la provincia del Callao.

Las tres islas de Chincha á los 13° 32' 11" sur, formarán un distrito separado, bajo la autoridad del gobernador que se nombre.

2.° Para el cuidado de las mencionadas islas, se destinará un número suficiente de guardas, los que se remudarán ó alternarán segun fuere necesario.

3.° En las principales y mejor situadas de esas islas, se construirán barracas que puedan servir de habitacion cómoda para los guardas; y se estacionarán los botes ó lanchas que se consideren necesarios para mantener la comunicacion entre las mismas islas y la costa.

4.° Un buque de guerra será destinado especialmente á cruzar entre esas islas, las que deberá recorrer periódicamente, llevando una vez al mes la aguada y los víveres suficientes para proveer á los guardas que residan en ellos.

5.° Los Prefectos y gobernadores litorales á quienes corresponda, cuidarán de que se establezca el resguardo de que hablan los artículos anteriores, harán cumplir todas las resoluciones que se dicten sobre las referidas islas, y darán cuenta circunstanciada de cuanto ocurra en ellas.

Comuníquese y publíquese.—Lima, á 7 de Mayo de 1852.—*José Rufino Echenique.—Joaquin J. de Osma.*—Reg. Ofic. tom. 2.°, núm. 21, pág. 187. (*)

(*) Segun la declaratoria de 22 de Febrero de 1842, Colec. tom. 8.° pág. 185, núm. 16, todas las islas huaneras son propiedad del Estado. Así lo declaró tambien, con respecto á las situadas al norte de Ilo, la resolucion de 1.° de Febrero de 1848, Colec. tom. 11, pág. 37, núm. 29, agregando, que la comunidad de Puquina solo tiene derecho para extraer el huano que necesite para el abono de sus tierras y de ningun modo para venderlo.

BIBLIOTECA DIMARMAR

NUMERO 35.

Reglamento para la extraccion de este abono y disposiciones que lo reforman.

Siendo urgente dictar algunas medidas que eviten el contrabando que puede hacerse del huano en perjuicio de los intereses del Estado, y al mismo tiempo reglamentar la extraccion y venta de aquella sustancia, de que indispensablemente necesita la agricultura del pais: de acuerdo con el Consejo de Estado, en virtud de la atribucion 26 del artículo 87 de la Constitucion;

Decreto:

Art. 1.° Todo buque nacional que haga actualmente el comercio de huano para la agricultura del pais, se inscribirá de nuevo en el término de tres meses en la matrícula del puerto á que pertenezca, y el capitan de éste dará el correspondiente aviso á la comandancia general de marina. En adelante ningun buque podrá ocuparse en este tráfico sin dicha formalidad.

2.° El buque nacional que no se matricule en el término de los tres meses y se ocupe despues en trasportar huano, caerá en comiso.

3.° Por ahora y mientras se hace el reconocimiento mandado practicar, la isla situada al norte de Chincha y el pabellon de Pica son los únicos puntos de donde puede extraerse huano por los buques nacionales; y los que lo extraigan de otros puntos ó islas de la costa, que no sea la isla situada al norte de Chincha, ó el pabellon de Pica, caerán en comiso.

4.° Todo propietario ó capitan de buque nacional que quiera ir á cargar huano á la isla del norte de Chincha, se presentará en papel comun al teniente administrador de la Aduana de Pisco para que le expida la correspondiente licencia, la que se le otorgará sin costo alguno; pero con la condicion de que despues de haber cargado deberá volver al mismo puerto, á tomar su despacho final.

5.° Los buques nacionales que vayan á cargar huano al pabellon de Pica, sacarán su licencia del administrador de la Aduana de Islay, si el huano que van á extraer fuese para el consumo del Departamento de Arequipa, y si para el de Moquegua, del administrador de la Aduana de Arica, debiendo en el primer caso los capitanes recibir su despacho final en Islay, y en el

segundo en Arica, si conducen el huano para descargarlo en algun puerto menor ó caleta habilitada en dichos departamentos.

6.º Luego que llegue el buque al puerto para donde se le otorga la licencia, la presentará el capitan al administrador ó teniente administrador, quien con vista de la patente de navegacion, anotará en el reverso de dicha licencia, en letras y de ninguna manera en guarismos, la fecha de la salida del buque, el número de fanegas ó toneladas de que se componga el cargamento, y el lugar de su destino. Las licencias se numerarán y cortarán del libro que se formará al intento, cuyas fojas se rubricarán por el ministro del despacho. En el recorte de este libro, se anotarán, así como en la licencia, en letras y no en guarismos el número de ésta, el de las fanegas ó toneladas de que se componga el cargamento, el lugar de su destino, y la fecha de la salida del buque. El libro debe remitirse al ministerio del despacho, luego que se concluya, para que lo mande archivar en el tribunal mayor de cuentas.

7.º Los administradores de las Aduanas de Arica, Islay y Pisco, remitirán mensualmente y directamente al ministerio de Hacienda, razon circunstanciada de las licencias que otorgaren para que se tome de ellas la correspondiente en el susodicho tribunal.

8.º Al llegar cada capitan al punto de su destino, entregará al administrador, teniente administrador ó receptor de Aduana la licencia de que habla el artículo 4.º, y despues de que se concluya la descarga; examinará el número de fanegas ó toneladas que haya traido el buque, reservará la licencia en su poder, y dará al capitan una torna guia, conforme al modelo que se le remitirá, la que deberá presentar al administrador de la Aduana del punto á donde fuere á tomar nueva carga, sin cuyo requisito no podrá recibirla, y en caso contrario quedará responsable á pagar el valor del cargamento, cuya descarga no acreditare haber verificado con la referida torna guia en el punto á que estaba destinado.

9.º Todo capitan ó propietario de buque que se presente para sacar nueva licencia, entregará en ese acto al administrador de la Aduana la torna guia de que habla el artículo 8.º, so pena de caer el buque en comiso y ser juzgado el capitan como defraudador de la propiedad nacional.

10. En caso que el capitan ó propietario de buque no sacare dentro del perentorio término de dos meses, nueva licencia para cargar, remitirá en el primer correo que pasare por el puerto en que se halle, la torna guia al administrador de la Aduana que expidió la licencia, la cual le servirá de suficiente comprobante de haber cumplido con lo dispuesto en el artículo 8.º, y

si no lo verificase, quedará sujeto á la pena designada en el artículo 9.º.

11. En las torna guias se expresarán los nombres del buque y del capitan, los números de la licencia y de las fanegas ó toneladas que cargó, la fecha de su salida del puerto, ó caleta de donde proceda, y la de su llegada á aquel donde vaya.

12. Los administradores, y en su defecto la autoridad superior que resida en el lugar donde se desembarque el huano para el consumo del pais, ademas de cumplir las prevenciones contenidas en el artículo 8.º remitirán mensualmente al ministerio del despacho de hacienda las licencias que recojan, anotando en cada una la fecha en que llegó el buque á que pertenezca, la de la torna guia que se otorgó al capitan, y el número de fanegas ó toneladas desembarcado, para que el tribunal mayor de cuentas haga el correspondiente cotejo con las licencias, y examine si éstas casan bien con el recorte de que se habla en el artículo 6.º.

13. Solo puede desembarcarse huano para el consumo del pais en los puertos y caletas en que es permitido entrar á los buques nacionales por el reglamento de comercio, y demas habilitados por la costumbre para solo la importacion del huano.

14. Los capitanes que varien el destino de sus buques, llevando los cargamentos á un punto distinto del expresado en la licencia, serán juzgados como contrabandistas y los buques y cargamentos caerán en comiso.

15. Todo buque nacional ó extranjero que fondeare ó entrare en las islas ó lugares en donde hubiere huano, sin la correspondiente licencia de las autoridades que deben otorgarla, caerá en comiso.

16. Todo buque nacional ó extranjero que extraiga huano de cualquiera otro punto que no sea de los señalados en el artículo 3.º caerá en comiso con su cargamento, y el capitan será juzgado como contrabandista.

17. Toda contravencion á lo dispuesto en los artículos anteriores será juzgada por los juzgados de Aduana, en la parte que corresponde al comiso de los buques y sus cargamentos, y distribucion de su valor entre los denunciantes y aprehensores, conforme á lo dispuesto en el Reglamento de Comercio.

18. Los capitanes de los buques de la compañía del Estado quedan sujetos á la observancia de las formalidades establecidas en los artículos anteriores, en la parte que les corresponda, y los socios de ella obligados á cumplir las condiciones contenidas en el contrato aprobado en 19 de Febrero del presente año.

19. Ningun buque de la compañía podrá trasbordar el huano que conduzca, sino en el puerto de su destino, y siempre que se hiciere en éste, deberá acreditarse con un certificado de la

respectiva Aduana; la cantidad que se hubiese trasbordado, y la que se hubiese exportado.

20. Se prohibe matar ó cazar pájaros en las islas huaneras y tomar sus nidadas ó polluelos, y el que lo hiciere, será penado en un peso á favor del denunciante por cada pájaro, huevo ó polluelo que tomare ó matare.

21. Se aumentan cuatro plazas de guardas de á pie en el resguardo del Callao, y dos en el de Pisco, para que los primeros vayan alternándose en los buques de la compañía que se presenten á la carga, y los segundos ronden semanalmente las islas del huano. Los guardas que se aumentan en los resguardos del Callao y Pisco cesarán luego que termine la contrata.

El ministro de Estado en el departamento de hacienda queda encargado de la ejecucion y cumplimiento de este decreto, que se publicará y registrará donde corresponda; y dése cuenta á la próxima legislatura.

Dado en la casa del Supremo Gobierno en Lima, á 21 de Marzo de 1842.—*Manuel Menendez.*—*Luciano María Cano.*—Per. núm. 26, tom. 7.—Colec. tom. 8.º, pág. 193, núm. 27.

Lima, Noviembre 28 *de* 1845.

No habiendo tenido cumplimiento, por las circunstancias de guerra en que se ha encontrado la República, el decreto de 21 de Marzo de 842 publicado en el Peruano número 26, tomo 7.º, que prescribe las formalidades que deben observar los buques nacionales para la extraccion del huano de las islas de Chincha y Pabellon de Pica con destino á la agricultura del país: imprímase nuevamente dicho decreto, y remítase competente número de ejemplares al comandante general de marina para los efectos prevenidos en el artículo 1.º, quien desde luego pasará razon de los buques inscritos en las matrículas de las distintas capitanías de puerto del litoral que hayan declarado quererse ocupar en el tráfico del huano, cuidando de dar mensualmente al Gobierno aviso de las alteraciones que sufra esa parte de la matrícula, y de los buques que se inscriban para dedicarse á ese destino, y no permitiendo que se matricule alguno que no se halle en buen estado y condicion; pues el que no reuna estas calidades, no podrá ocuparse en el tráfico del huano.

Así mismo remítanse, por el conducto respectivo, ejemplares del mismo decreto á los administradores de las Aduanas de Arica, Islay y Pisco, que son los que deben expedir las licencias de que hablan los artículos 4.º y 5.º en la forma, y con las advertencias y anotaciones indicadas en el artículo 6.º, á cuyo fin se

rubricarán por el ministro todas las fojas del libro de donde han de cortarse las licencias, las que se imprimirán bajo el modelo número 1, encargándosele la mayor exactitud y puntualidad, tanto sobre este órden como sobre las demas incumbencias que les prescribe el decreto, y que cuiden de observar del mismo modo las dos prevenciones siguientes.

1.ª Luego que los capitanes de buques empleados en el tráfico de huano, les presenten, con el objeto de tomar nueva licencia para nueva carga, la torna guía que están obligados á entregar en cumplimiento del artículo 8.º del decreto, darán copia de ella y tambien de la nueva licencia que se les otorgue, á los agentes de la compañía en esos puntos: á saber—Farbret Pividal en Arica, D. Juan Ward en Islay y D. Cipriano Roman en Pisco, á quienes escucharán si les hiciesen algunas advertencias sobre el particular.

2.ª En el registro de todo buque nacional que esté cargado con huano y listo para marchar al puerto de su destino, expresarán el número de pies que cale el buque á popa y á proa, para que se haga el reconocimiento conveniente en el puerto ó caleta donde deba descargar.

Las torna guías que deben expedir la tenencia de Huacho y receptoria de Chancai, conforme á los artículos 8.º y 12, se imprimirán bajo el modelo número 2, y se les remitirá competente número de ejemplares: y á fin de proveer á las del sur y demas del norte, donde sea costumbre desembarcar huano para la agricultura del pais, se pedirá á los administradores de Arica, Islay y Pisco razon nominal de ellas, para que tambien se les mande los ejemplares necesarios, con el encargo especial de que cuiden escrupulosamente del exacto cumplimiento de los artículos 8, 11, 12, 13 y 14 del decreto; y que en el caso de infraccion de los dos últimos artículos por algun buque, procedan á su embargo, y á remitirlo prontamente á disposicion del administrador de la Aduana del Callao, para que con arreglo al artículo 7.º, le siga la correspondiente causa de comiso, y se distribuya su valor, en caso de condena, entre los denunciante y aprehensores, segun lo dispuesto en el Reglamento de Comercio, teniendo entendido las referidas tenencias ó receptorias de los puertos donde se descargue huano, que hay lugar á retencion y enjuiciamiento de un buque, siempre que varie el destino que se expresa en la licencia, ó que su viaje haya sido tan largo que dé fundamento á justas sospechas de haberlo variado, agregándose á esta circunstancia la de no entregar el número de fanegas ó toneladas de huano que conste de la licencia. Así mismo pondrán el mayor cuidado en reconocer si el número de pies que cala el buque á popa y á proa, es el mismo que se halla expresado en su registro, en cuyo cotejo pasarán por una

corta diferencia de menos en razon del peso del agua y víveres consumidos durante el viaje; pero si la diferencia fuese tal que dé lugar á suponer que se ha trasbordado huano y alijerado la carga del buque por esta causa, procederán en este caso á tomar declaracion jurada á cada uno de los hombres de la tripulacion, é instruirán el sumario correspondiente para remitirlo con el buque á disposicion del administrador de la Aduana del Callao.

Ordénese al Prefecto de Moquegua que no permita cobar ó acopiar huano en ningun punto de la costa, á no ser en el Pabellon de Pica, porque á la sombra de sacarlo para el consumo interior, se pueden ir acumulando cantidades de consideracion para extraerlas despues fácilmente con notable perjuicio de los intereses nacionales.

Finalmente, prevéngase al ministro de guerra y marina que las dos goletas compradas por los contratistas y expresamente destinadas á vigilar la costa, y evitar toda extraccion fraudulenta de huano, vuelvan á su exclusivo destino. Regístrese en el tribunal mayor de cuentas.

Rúbrica de S. E.—*Rio*.—Per. núm. 46, tom. 14.—Colec. tom. 9.º, pág. 334, núm. 360.

Lima, Febrero 4 de 1860.

Asegurándose en el oficio de foja 1.ª de este expediente, que la barca nacional «Bella Victoria» zarpó de las islas de Chincha, segun su registro, con ciento noventa y nueve toneladas de huano para la agricultura del pais, y que, despues de vender en Huacho cuatrocientas, emprendió viaje al Callao con seiscientas toneladas de aquel abono; y considerando que del sumario organizado y de las demas diligencias practicadas para el esclarecimiento de estos hechos, no resulta prueba alguna suficiente para evidenciar su realidad, y menos aun para calificarlos de fraudulentos ó meramente abusivos; se declara libre de comiso al enunciado buque y de toda responsabilidad á su capitan. Y en atencion á que es en sumo grado preciso dictar algunas medidas que précavan al erario de los perjuicios que puedan originársele de que buques matriculados para el trasporte del huano que se aplica al cultivo de terrenos nacionales, carguen mayor cantidad de este artículo que la que puedan conducir segun su registro, se dispone: primero, que desde el dia siguiente al en que llegue á conocimiento del interventor fiscal de las islas de Chincha esta resolucion, entregue dicho funcionario, ensacado y pesado, el huano que se ha de consumir en la República: segundo, que el enunciado interventor

lleve un libro en el que se asienten, firmadas por el capitan del buque que toma la carga, las partidas correspondientes á las entregas que se le hicieren: tercero que cada buque de los matriculados para proveer de huano á los agricultores del pais, lleve la cantidad de sacos precisa para todo el que quiera y pueda embarcar, sin cuyo requisito no se le permitirá extraer la mas pequeña porcion de aquel artículo: cuarto, que las embarcaciones que lo tomen con destino á la costa del norte de las islas, hagan, sin tocar en Pisco, su viaje directo al Callao, á fin de que á su llegada á este puerto, reciban á su bordo un inspector encargado de presenciar el desembarque de huano en el lugar á que se conduce, y de expedir un certificado de la cantidad descargada, caso de que en dicho lugar no haya administrador ó teniente administrador de aduana: quinto, que los buques que carguen con destino á la costa del sur de las islas, toquen en Pisco, á fin de que en ese puerto reciban tambien un inspector, para los efectos del artículo que precede: sexto, que la compañía de vapores proporcione, por cuenta del fisco, pasaje de regreso á dichos inspectores, hasta el puerto de donde salieron: séptimo, que para que estas disposiciones surtan sus efectos, y quede por otra parte satisfecha la urgente necesidad que hay de dotar á la Aduana del Callao con el número de inspectores proporcionado á las exigencias del buen servicio del Resguardo; se restablecen las quince plazas de inspector que, á mas de las treinta ahora existentes, señala el presupuesto general de la República; en inteligencia de que diez de dichos quince inspectores serviran en el Callao y los cinco restantes en Pisco. Comuníquese, regístrese y publíquese. Rúbrica de S. E. el Vice-Presidente.—*Salcedo*.—Per. núm. 13, pág. 52, tom. 38. (*)

(*) No es permitido sin licencia escrita del Supremo Gobierno, anclar en ninguno de los fondeaderos de las islas que son propiedad de la nacion. Los buques que lo hicieren caerán en comiso; y si se les encontrase huano abordo, los capitanes y tripulacion serán entregados á la justicia ordinaria para que se les juzgue como á delincuentes de hurto. Art. 19 del Reg. de Com. de 31 de Diciembre de 1860.

El artículo 20 declara, que quedan sujetas á esta misma pena, las embarcaciones en que se encuentre huano del Perú extraido sin autorizacion del Supremo Gobierno.

Los buques que carguen huano para el extranjero, lo harán únicamente de las islas de Chincha. Los que lo tomen para la agricultura del pais, lo extraerán del Pabellon de Pica ó de dichas islas, prévia licencia de la Aduana respectiva, que la otorgará con sujecion al decreto de 21 de Marzo de 1842 y disposiciones posteriores. Art. 21 de dicho Reglamento.

NUMERO 36.

Que se observe el decreto de 28 de Noviembre de 1845, copiado bajo el número anterior.

Casa del Supremo Gobierno en Lima, 18 de Diciembre de 1845.

Circular á los Sres. Prefectos de Arequipa, Moquegua y administrador del Aduana del Callao.

En el «Peruano» número 46, tomo 14 del que remito á US. seis ejemplares, se registra el supremo decreto que ha expedido S. E. en 28 de Noviembre último, mandando que tenga puntual cumplimiento el de 21 de Marzo de 842, «que se ha reimpreso á continuacion en el mismo Peruano», sobre las formalidades que deben observar los buques nacionales que se dediquen á la extraccion del huano de las islas de Chincha y Pabellon de Pica con destino á la agricultura del pais. US. se servirá dirigir al teniente administrador de la Aduana de Pisco dichos ejemplares, y el libro adjunto que contiene las licencias que deben expedirse á dichos buques para aquel tráfico, reencargándole la mayor exactitud y puntualidad tanto sobre este órden, como sobre las demas incumbencias que les prescribe el decreto de 21 de Marzo citado, y así mismo sobre las últimas prevenciones hechas por S. E. en su decreto de 28 de Noviembre.

Aunque en una de estas se indica que el teniente administrador de Pisco dé razon de las tenencias ó receptorias donde sea costumbre desembarcar huano para la agricultura del pais para proveerlas de competente número de ejemplares de torna guias, que deben expedir á los buques que descarguen huano, remito sin embargo cien ejemplares impresos de dichas torna guías, en proporcion al número de fojas de que se compone el libro de las licencias, para que pasándolas tambien US. al referido teniente administrador, distribuya éste las necesarias entre las tenencias ó receptorias de ese litoral y del norte, donde se acostumbre descargar el huano, sin perjuicio de ministrar US. la razon nominal de ellas para conocimiento del Gobierno.

Dios guarde á US.—*Manuel del Rio.*—Per. núm. 52, tom. 14.—Colec. tom. 9.º, pág. 348, núm. 379.

NUMERO 37.

Que puede desembarcarse huano en la Caleta de Pacay.

En un expediente promovido por el Dr. D. Manuel Asencio Cuadros y D. Jerónimo Baldivia, se ha decretado lo siguiente:

Lima, Enero 2 de 1851.

Supuesto que el embarcadero del Pacay en la caleta de Cocotea, solo dista media legua del que actualmente sirve para desembarcar huano destinado á la agricultura de Arequipa, y que en seis meses del año no hay inconveniente para que lleguen buques al Pacay, pues en ese tiempo no concurren á la isla denominada la «Grande,» los pájaros huaneros, que se espantarian con motivo del tráfico de los buques; se resuelve, que en los seis meses que corren desde Noviembre hasta Abril inclusive, puedan los buques que conducen huano á la mencionada caleta, desembarcarlo en el Pacay. Comuníque al Prefecto de Arequipa para que dé las órdenes correspondientes, y prevéngase al administrador de la Aduana de Islay—disponga que el guarda situado en Cocotea, concurra al Pacay en los seis meses indicados á presenciar la descarga del huano. Publíquese. Rúbrica de S. E.—*Melgar.*—Per. núm. 4, tom. 25·—Colec. tom. 12, pág. 176, núm. 2.

NUMERO 38.

Que se dé razon de los buques y de las personas que carguen huano para la agricultura del pais y que el huano que forma capas gruesas se destine á ésta.

Lima, 10 *de Setiembre de* 1851.

Sr. Capitan de navío D. José Maria Salcedo.

Tengo por conveniente prevenir á US. que cada vez que un buque nacional cargue huano para consumo en la agricultura del pais, me dé US. aviso oficial de su nombre, toneladas que saque de dicho artículo, puerto á donde se dirija y quien es el capitan. Firmará éste ál pie del mismo parte de US. al ministe-

rio, y yo pasaré estos avisos á los capitanes de los puertos respectivos, para que me dén noticia documentada del arribo de las expresadas embarcaciones despues que examinen el estado de su carga.

Dios guarde á US.—*Manuel de Mendiburu.*—Rej. núm. 19, tom. 1.º—Colec. tom. 12, pág. 248, núm. 101.

Lima, á 10 de Setiembre de 1851.

Sr. Capitan de navío D. José Maria Salcedo.

El huano que forma capas mas ó menos gruesas en la parte superior de las masas que contienen las islas no debe extraerse por ningun motivo para paises estranjeros. Por tanto, encargo á US. haga que jamas se falte á esta disposicion, no consintiendo se embarque cantidad alguna de él. El referido huano lo han tomado siempre las embarcaciones que extraen dicho artículo para el consumo en la agricultura de nuestro territorio. Continuará, pues, haciéndose así y US. vigilará que no se altere esta costumbre, pues es bien sabido que los buques huaneros han preferido constantemente cargar el huano de color oscuro.

Dios guarde á US.—*Manuel de Mendiburu.*—Rej. núm. 19, tom. 1.º—Colec. tom. 12, pág. 248, num. 102.

NUMERO 39.

Banderas y pabellones del Perú

La equivocada inteligencia que se ha dado al supremo decreto de 15 del pasado Marzo, que establece la bandera y estandarte nacional, y la necesidad de clasificar el pabellon y las insignias con que deben navegar todos los buques del Estado, segun la naturaleza de su armamento, y la graduacion del jefe que los manda, y que no se confundan á larga distancia con las banderas é insignias de que usan los españoles: Por tanto:

El Supremo Delegado

He acordado y decreto:

1.º La bandera de los buques de guerra, plazas marítimas y sus castillos, será de tres listas verticales ó perpendiculares, la

del centro blanca, y las de los estremos encarnadas con un sol tambien encarnado sobre la lista blanca.

2.º El estandarte será igual en todo á la bandera, con la diferencia que en lugar del sol, llevará las armas provisionales del Estado bordadas sobre el centro de la lista blanca.

3.º Las embarcaciones propias de las rentas de hacienda ó empleadas por ellas en comision de resguardo, usarán la misma bandera que los buques de guerra, con la diferencia de los caracteres H. P. que irán colocados con letras blancas, el primero en la lista encarnada inmediata á la hasta de bandera, y el segundo al lado opuesto guardando simetría con el sol que deberá quedar en el centro.

4.º Los corsarios particulares en tiempo de guerra llevarán la misma bandera que los bajeles de guerra sin diferencia alguna; y si fuesen armados en corso y mercancía: como lo expresarán sus patentes, deberán añadir el distintivo que se les señale de que habrán diseños en la direccion general remitidos por el ministerio de marina.

5.º La bandera de los buques mercantes será igual á la nacional, con la diferencia de no llevar el sol encarnado en la lista del centro; á excepcion de que su equipaje ó armamento corra de cuenta del Estado para combois ú otros objetos del servicio, en cuyo caso usarán la de los buques de guerra mientras dure su fletamento, y no en otras circunstancias aunque las del destino dicten ponerlas al mando de oficial de guerra.

6.º Es prohibido á todo bajel de la armada hacer y recibir saludo al cañon sin su propia bandera, lo mismo que combatir arbolándola falsa, pero será permitido á estilo de mar hacer el uso que se previene en el artículo 7.º, título 29 de la ordenanza naval de 802.

7.º Los comandantes de los buques de guerra, los capitanes de puerto, subdelegados de marina y los cónsules, vice-cónsules, ó ajentes diplomáticos del Estado, cuidarán de que ningun buque mercante navegue con bandera supuesta no conforme á la patente de su armamento; en cuyo caso deberán impedir su infraccion, embargando la bandera, y precisando al contraventor á usar la que le corresponde, y dar parte para hacerle el cargo correspondiente; y si el caso fuese de mayor gravedad, deberán detener la embarcacion y remitirla en entredicho á cargo de una persona de confianza, para la deliberacion del gobierno.

8.º Para distinguir la insignia de generalísimo de la armada, se instituye una bandera que le sea peculiar, de que usará siempre que se embarque en falúa largándola delante de la carroza á la banda de estribor ó en su palo mayor; y embarcándose en cualquiera de los buques de guerra en el tope mayor: ha de ser dicha bandera cuadra con las mismas listas y armas bor-

dadas, que el estandarte detallado en el artículo segundo, con el aumento de una ancla perpendicular sobresaliendo el cepo por la union de las banderas con el escudo, y por la parte inferior las uñas, conforme al modelo que se comunicará al Departamento y demas autoridades correspondientes.

9.° La insignia de preferencia será una bandera cuadra toda encarnada con un sol blanco en el centro. Esta la usará el almirante y director general de la armada en el tope mayor, el vice-almirante en el tope de trinquete, y el contra-almirante en el de mesana. Si el vice-almirante mandase escuadra, arbolará la insignia al tope mayor como el almirante, lo mismo que el contra-almirante al de trinquete, si expresamente se le permitiese por la naturaleza de su comision, ó personaje á quien se dirija la embarcacion de su destino.

10. Los gallardetones, gallardetes y demas insignias para distinguir los empleos de capitanes de navío, de fragata y demas clases de la armada, se usarán en los mismos términos que designa el título 29 de la ordenanza naval de 802, para éstos y los demas casos en que sea necesario izar ó arriar las insignias, con la diferencia que estas serán de las mismas listas y colores que la bandera de que trata el artículo primero, y la grímpola para designar el oficial subordinado, será blanca.

11. El ministro de Estado en el departamento de guerra y marina, queda encargado de la circulacion de este decreto á los demas ministros de Estado en sus respectivos Departamentos, al general en jefe, director general de marina, gobernador de la plaza de la Independencia y Presidentes de los Departamentos, para que dispongan su cumplimiento en la parte que les toque. Imprímase, publíquese por bando, é insértese en la gaceta oficial. Dado en el palacio del Supremo Gobierno, en Lima á 31 de Mayo de 1822.—3.°—Firmado, *Torre Tagle*.—Por órden de S. E.—*Tomas Guido*.—Gac. tom. 2.°, núm. 47.—Colec. tom. 1.°, pág. 206, núm. 125. (*)

(*) El decreto de 21 de Octubre de 1820 fué el primero que se expidió sobre la materia, aunque con el carácter de provisional. El decreto de 15 de Marzo de 1822 modificó éste, el cual fué á su vez aclarado por aquel á que se refiere esta nota. Pero todas estas disposiciones han sido derogadas por la ley de 24 de Febrero de 1825, copiada en la segunda parte de este mismo número.

En cuanto á las insignias que corresponden á los buques de la armada, está así mismo derogado este decreto, por resoluciones supremas que mandan observar la ordenanza general en este punto, cuyas resoluciones han sido expedidas, á mérito de consultas que la comandancia general de marina ha elevado al Supremo Gobierno.

Por cuanto el Congreso Constituyente del Perú ha sancionado lo que sigue.

Considerando lo necesario que es fijar el escudo de armas que distinga á la nacion, su pabellon, bandera, estandarte y escarapela, que hasta aquí han sido meramente provisionales.

Decreta:

1.º Las armas de la nacion peruana constarán de un escudo dividido en tres campos: uno azul celeste á la derecha, que llevará una vicuña mirando al interior: otro blanco á la izquierda, donde se colocará el arbol de la quina, y otro rojo inferior, y mas pequeño, en que se verá una cornucopia derramando moneda, significándose con estos símbolos las preciosidades del Perú en los tres reinos naturales. El escudo tendrá por timbre una corona cívica, vista de plano, é irá acompañado en cada lado de una bandera, y un estandarte de los colores nacionales, señalados mas adelante.

2.º Estas armas constituirán el gran sello del Estado, puesta en la circunferencia la inscripcion: *República Peruana.*

3.º El pabellon y bandera nacional se compondrán de tres fajas verticales, las dos extremas encarnadas, y la intermedia blanca, en cuyo centro se colocará el escudo de las armas con su timbre, abrazado aquel por la parte inferior de una palma á la derecha, y una rama de laurel á la izquierda entrelazadas. El pabellon de los buques mercantes será sencillo, sin escudo ni otra insignia.

4.º El estandarte será de la forma de la bandera con solo una corona cívica en el medio.

5.º La escarapela será de color blanco y encarnado, interpolados.

Comuníquese al Libertador, para que lo mande imprimir, publicar y circular. Dado en la sala del Congreso en Lima, á 24 de Febrero de 1825.—4.º de la República.—*José Gregorio Paredes*, Presidente.—*Juan Bautista Navarrete*, diputado secretario.—*Joaquin de Arrese*, diputado secretario.

Por tanto ejecútese, guárdese, y cúmplase en todas sus partes por quienes convenga. Dará cuenta de su cumplimiento el ministro de Estado en el departamento de gobierno. Dado en Lima, á 25 de Febrero de 1825.—4.º de la República.—*Simon Bolivar.*—Por órden de S. E.—*Hipólito Unanue.*—Gac, tom. 7.º, núm. 22.—Colec. tom. 2.º, pág. 67, núm. 37.

NUMERO 40.

Sustanciacion de los juicios de presas.

Examinando con la mayor detencion el proyecto de reglamento de presas, presentado por la comision nombrada para el efecto en virtud del artículo 3.º seccion 7.ª del estatuto provisorio.

Discutido en pleno Consejo de Estado, convocado especialmente con este objeto y oido su dictámen.

He acordado y decreto:

1.º Todo juicio de presas se decidirá definitivamente en tres instancias.

2.º Habrá lugar á este juicio en los casos siguientes: 1.º Si se encontrare algun buque en los mares litorales, ó sujetos á la jurisdiccion del Estado navegando sin patentes y demas documentos necesarios, ú otros que sean simulados. 2.º Si los buques neutrales ó amigos condujeren al territorio ocupado por el enemigo algunos artículos de contrabando de guerra. 3.º Si quebrantaren el bloqueo declarado por el supremo decreto de 15 de Octubre de 1821, y demas que se publicaren en lo sucesivo. 4.º Si se condujeren enemigos, ó efectos que les correspondan. En todos estos casos deberán ser detenidos de hecho. (1)

3.º Podrán tambien ser detenidos los buques neutrales, amigos ó nacionales, que conduzcan á su bordo, géneros de ilícito comercio, ó fueren sorprendidos comerciando en los puertos prohibidos: pero estos juicios como relativos á contrabando, serán privativos de los presidentes de los departamentos. (2)

(1) Modificado por el art. 2.º de la ley de 3 de Octubre de 1837, que se registra bajo el núm. 42 de este apéndice. Ampliado por el art. 7.º del decreto de 31 de Mayo de 1822, y por el de 23 de Agosto de 1854, que se copian bajo los números 39 y 43 de este apéndice.

(2) Presidentes de Departamentos se llamaban los que hoy se denominan Prefectos. Este artículo está revocado en cuanto á la jurisdiccion que acuerda á dichos funcionarios, puesto que segun el artículo 124 de la Constitucion reformada en 13 de Noviembre de 1860, la justicia se administra por los jueces y tribunales que ella establece. El cargo de los Prefectos es puramente administrativo. Al administrador de la Aduana compete ahora el conocimiento de los juicios de contrabando, segun el artículo 219 de su reglamento y el art. 449 del Reglamento de Tribunales de 20 de Mayo de 1854.

4.° Conocerá de los juicios de presas en primera instancia, el director general de marina con dictámen de su auditor. (3)

5.° Todo buque detenido, se conducirá al puerto del Callao en donde se iniciará la causa.

6.° Luego que el buque detenido llegue al puerto del Callao, el capitan apresador presentará al director de marina los papeles que haya encontrado en él, ó le hubiere presentado su capitan, maestre ó sobrecargo; y una relacion de lo acaecido, y de las personas existentes á su bordo.

7.° Para que estos papeles tengan la legalidad debida, el capitan apresador en el acto de la detencion del buque tomará razon de ellos por sí, ó por medio de la persona que deputare, con asistencia del capitan, maestre ó sobrecargo, quienes deberán firmar en su caso la razon que se forme; manifestándoseles que por estos documentos únicamente, y sin admitir despues otros, se ha de juzgar de la lejitimidad de la presa; y les dará de ellos una copia autorizada.

8.° Si el capitan apresador recelare que las patentes presentadas por el capitan, maestre ó sobrecargo del buque que intenta detener son simuladas, las cotejará con los ejemplares de las que acostumbran dar los estados á sus súbditos, y de que deberá tener copia dada por la direccion general de marina.

9.° Recibidos por el director general esos papeles y relacion, proveerá en seguida auto de oficio mandando se instruya el sumario.

10. Se procederá despues al exámen de papeles con citacion del capitan, maestre ó sobrecargo del buque detenido: se tomarán á éstos y á los del buque apresador sus declaraciones, y se examinarán las demas personas que se juzguen necesarias, para el mas perfecto esclarecimiento de los hechos.

11. No se admitirán otros papeles que los designados en los artículos 6.° y 7.° Si el capitan, maestre ó sobrecargo del buque detenido ofreciese calificar ó que no se los quisieron recibir, ó que se perdieron por un accidente inevitable, se les admitirá la justificacion en un término breve y perentorio.

12. Concluido el sumario, declarará el director general si há ó no lugar á la detencion del buque segun derecho, y seguimiento de la causa.

13. Este auto será apelable por ambas partes.

14. No se admitirá la apelacion al apresador, sin prévia fianza de daños y perjuicios.

15. Se pondrá en libertad al buque sin costo alguno, si se

(3) Hoy se denomina comandante general de marina. En lo demas confirmado por el art. 448 del referido Reglamento de Tribunales que somete la decision de estos juicios al indicado funcionario.

declarare no haber lugar á su detencion, y no apelare el apresador.

16. En caso contrario continuará el buque detenido hasta la resolucion de la alta cámara. Se hará lo mismo cuando se apelare por parte del apresado. (4)

17. Si pendiente la causa se temiere justamente que los géneros ó mercáderias del buque detenido, sufran en su totalidad ó gran parte, alguna grave pérdida ó deterioro, se resolverá por el director general si se debe ó no proceder á su descarga.

18. Cuando haya lugar á la descarga, se abrirán las escotillas del buque detenido, en presencia de un comisionado por el director general, y de su capitan, maestre ó sobrecargo: se formará un exacto inventario de los géneros que se estrajeren; se depositarán en almacenes, y dará una llave al referido capitan, maestre ó sobrecargo.

19. Siendo necesaria la venta de algunos géneros, se celebrará ó en remate público ó por medio de un comisionado, segun elijiere el capitan, maestre ó sobrecargo del buque detenido.

20. Devueltos los autos por la alta cámara se ejecutará su resolucion por el director general, ora mande detener ó poner en libertad al buque. (5)

21. Mandado detener, se dará traslado del proceso al apresador, apresado y fiscal de marina. En seguida se recibirá la causa á prueba por vía de justificacion, por el término de quince dias perentorios y con todos cargos. (6)

22. Fenecido este término, pronunciará sentencia el director general declarando al buque detenido por buena ó mala presa.

23. Esta sentencia será apelable en ambos efectos.

24. Interpuesta la apelacion, se substanciará y resolverá la segunda instancia con un escrito de cada parte. (7)

25. Igual órden se observará en la substanciacion y fenecimiento de la tercera, si se suplicare de la sentencia pronunciada en vista. (8)

(4) Alta cámara se llamaba la que hoy se denomina Corte Superior. En lo demas, confirmado por el decreto de 26 de Setiembre de 1825 y por el inciso único del art. 448 del Reglamento de Tribunales citado. Mas la tercera instancia á la cual hay lugar segun estas disposiciones, fué suprimida por decreto de 31 de Mayo de 1855, véase la 1.ª parte de la nota núm. 10 de este apéndice.

(5) Véase lo dicho en la 1.ª parte de la nota anterior.

(6) No hay fiscal de marina. En estos juicios intervienen los fiscales del fuero comun.

(7) Reformado por el art. 455 del Reglamento de Tribunales, el cual dice—*Las reglas establecidas para las apelaciones y súplicas de que conocen las cortes superiores de justicia, se observarán por los tribunales privativos, cuando juzguen en las mismas instancias.*

(8) Véase la nota anterior y la última parte de la nota núm. 4 de este apéndice, segun la cual está derogado este artículo. Pero si hubiere lugar

26. Fenecidas estas instancias se devolverá el proceso al director general de marina para que haga efectivo lo revistado.

27. Declarado el buque de buena presa, se procederá á su descarga y remision de efectos á tierra, cotejándolos con el registro ó conocimiento, é inventario hecho despues de la detencion, para evitar el menor extravio.

28. Su distribucion se hará en el modo que ordene la suprema autoridad. (9)

29. Si no se diere por buena presa, se entregará inmediatamente el buque á su capitan ó dueño con sus oficiales y gente, y cuanto le pertenezca: no se le exigirá derecho alguno, y se les dará el pasavante respectivo, para que continúen su viaje sin otra detencion.

30. Deberá en estos juicios ser condenado en costas el apresador de notoria mala fé.

Habrá tambien en ellos lugar al recurso de injusticia notoria. (10)

Dado en el palacio del Supremo Gobierno en Lima, á 29 de Abril de 1822.—3.º—Firmado.—*Torre-Tagle.*—Por órden de S. E.—*B. Monteagudo.* Gac. tom. 2.º, números 37 y 38.—Colec. tom. 1.º, pág. 193. núm. 108.

NUMERO 41.

Reglamento para la distribucion de presas.

Aprobado el reglamento provisional de presas por decreto supremo de 29 de Abril del corriente año, ha sido consiguiente

al recurso de nulidad, se interpondrá para ante la Excma. Corte Suprema, segun el art. 459 del Reglamento de Tribunales precitado.

(9) Para esto, véase el decreto que se copia á continuacion, bajo el núm. 41.

(10) Ahora se interpone recurso de nulidad, el cual se llevará á la Excma. Corte Suprema, segun lo dicho en la 2.ª parta de la nota núm. 8 de este apéndice.

Acerca de estos juicios, consúltese el Reglamento de Tribunales citado, tit. 28, artículos 448 á 451 y 454 á 460.

Para calificar si es ó no buena la presa y para sentenciar, debe atenderse á las reglas del derecho internacional: véanse tambien los tratados celebrados con la nacion á que el buque pertenezca; y en cuanto á los auditores y sus impedimentos ó escusas, véase el Código de Enjuiciamientos en materia civil, tit. 3.º sec. 2.ª, libro 1.º

En lo relativo á las arribadas forzadas, casos en que los oficiales de mar sostituyen al capitan, etc., consúltese el Código de Comercio y las ordenanzas de matrículas.

Como medio de esclarecer mejor los hechos del sumario, puédese pedir el parecer de jefes de marina ú otros inteligentes, sobre las circúnstancias

fijar el órden de su distribucion segun se previene en el artículo 28. El interes del estado y el premio á los que abrazan la penosa carrera del servicio de la mar en la armada peruana, han sido los objetos que el gobierno ha tenido á la vista al expedir el siguiente decreto. Ninguno de los premios que se detallan para los apresadores de buques enemigos seria necesario para estimular el honor y coraje de nuestros marinos, porque en ellos existe el sentimiento sublime que inspira siempre el amor de la gloria. Pero sujetos aquellos á fuertes riesgos y privaciones, es justo encuentren en estas mismas la compensacion á que tiene derecho el mérito, y la que por lejitima ha sido adoptada por todas las naciones. En fuerza de estas consideraciones,

El Supremo Delegado

He acordado y decreto:

1.° Todos los navíos, fragatas y cualquiera bajel de guerra, inclusos los corsarios, y todos los navíos mercantes, y los armados en corso y mercancía de los enemigos que sean aprehendidos por los buques de la marina militar de la armada del Perú, y así mismo los cañones, armas, municiones de guerra, aparejos, respetos, utensilios, víveres y cuanto dependa de los apresados, como las pedrerias, géneros de oro y plata, mercaderias y todos los efectos que compongan la carga de los expresados navíos y demas buques de guerra y mercantes enemigos, se repartirán totalmente entre el Estado y los apresadores por mitad.

2.° Si el gobierno tuviese por conviente aplicar alguno de los buques apresados á los enemigos á la armada del Perú, se cargará en cuenta á la parte que corresponda al Estado un tanto de su valor, segun la proporcion siguiente.

Por un cañon de navío de 90 arriba.....	$ 800
Por id. de los de 80, 74, 70 y 68.....	600
Por id. de los de 64, 60 y 50.....	500
Por id. de los de fragata.....	400

En los avalúos expresados se comprende la artillería, municiones de guerra y boca, aparejos, respetos y demas utensilios, incluso el casco de los buques cojidos á los enemigos, á excepcion de los géneros de oro y plata y demas efectos ó mercaderias

especiales que resulten de la causa, como la altura, posicion del buque, rumbo y otros objetos.

La jurisdiccion de este tribunal privativo está reconocida por el párrafo 2.°, art. 11 del Código de Enjuiciamientos en materia civil. En lo que falte en sus leyes especiales, procederá conforme al Código citado, como lo previene su art. 1822.

que hagan el cargamento de los citados buques, que se avaluarán por separado para su total division.

3.º Todo lo que se pudiese salvar de los equipajes y carga, así de los navíos, fragatas ú otros buques de guerra enemigos, como de los corsarios particulares que fueren echados á pique, quemados ó totalmente destruidos por los buques de la armada del Perú, se conducirá al Departamento del Callao, y por los documentos auténticos que se presenten, se abonará en cuenta para la respectiva distribucion entre los apresadores y el Estado la cantidad que resulte de la proporcion siguiente:

Por cada cañon montado de navíos de guerra enemigos	$ 100
Por cada uno montado de fragata ú otros buques de guerra	80
Por cada uno montado de corsarios particulares	40

Todos los oficiales y gente de mar de la armada que despues de apresada una embarcacion fuesen destinados á bordo ó en tierra en su custodia y demas diligencias de tasacion, remate y liquidacion de partes de presa, disfrutarán por via de gratificacion dos terceras partes mas del sueldo que disfruten por sus clases que les serán satisfechas del producto total de la presa.

5.º Luego que el buque apresado esté expedito y su cargamento en tierra en almacenes de la mejor seguridad, se nombrarán dos peritos tasadores por parte del gobierno, y otros tantos por parte de los apresadores para hacer el avalúo de la embarcacion y su carga con intervencion de oficial depositario: hecho esto, procederá á su venta el encargado de ellas por remates que se harán públicos con asistencia de la junta del departamento, procedidos los requisitos ordinarios de carteles y pregones. En defecto de la junta el comisario del ramo presidirá el acto.

6.º Para que la contaduría de marina á quien se encarga la distribucion y liquidacion de presas, pueda hacer efectiva la reparticion de ellas, rebajará del total que resulte de la venta, los derechos que correspondan pagar al Estado por el cargamento del buque, los gastos y gratificaciones que hubiere causado, y del remanente deducirá la mitad correspondiente al Estado y la de los oficiales y equipajes del buque apresador.

7.º La parte que corresponde al Estado se remitirá por el comisario de marina al ministro de Estado en el departamento de hacienda con una copia de la última operacion de cargo y data: las aplicaciones y distribuciones de la citada parte las hará el expresado ministro por el reglamento que al efecto se expedirá por separado.

8.º De la mitad correspondiente al comandante, oficialidad, tripulacion, y guarnicion del buque apresador, se harán dos porciones, la una de dos quintos para los equipajes. La subdi-

vision que se haga de las partes que corresponde á cada uno segun su graduacion, será sin atender á otro respeto, del modo que se detalla en el artículo siguiente.

9.º Los dos quintos pertenecientes á los oficiales generales, comandantes y demas oficiales de guerra y mayores de la dotacion de los buques apresadores, se distribuirán en esta forma.

Al almirante	30	partes.
Al vice-almirante que manda en jefe	20	»
Al mismo sin mando	15	»
Al contra-almirante con mando	15	»
Al mismo sin mando	10	»
Al capitan de navío con mando	7	»
Al mismo mandando fragata	5	»
Al capitan de fragata con mando	4 1-2	»
Al mismo sin mando	4	»
Al capitan de corbeta con mando	3 1-2	»
Al mismo sin mando	3	»
Al teniente primero con mando	2 1-2	»
Al mismo sin mando	2	»
Al teniente segundo con mando	1 1-2	»
Al mismo sin mando	1	»
Al alferez de fragata con mando	1-2	»
Al mismo sin mando	1-4	»
Al primer piloto	1-4	»
Al contador	1-4	»
Al capellan	1-4	»
Al cirujano primero	1-4	»
A los guardias marinas	1-8	»

Los tres quintos que corresponden á los equipajes se repartirán en la forma siguiente:

A los segundos pilotos	3	partes.
A los terceros idem	2	»
A los segundos cirujanos	3	»
A los primeros contramaestres	4	»
A los segundos idem	3	»
A los primeros y segundos guardianes	2 1-2	»
A los primeros carpinteros	3	»
A los segundos idem	2 1-2	»
A los terceros idem	2	»
A los primeros calafates	3	»
A los segundos idem	2 1-2	»
A los terceros idem	2	»
A los herreros	3	»
A los bocafraguas	2 1-2	»
A los oficiales de macho	2	»

A los maestros de velas	3		partes.
A los armeros	2		»
A los busos	2		»
A los cocineros de equipaje	2		»
A los maestres de víveres	1	1-2	»
A los despenseros	1	1-2	»
A los toneleros	1	1-4	»
A los artilleros de mar de preferencia, timoneles y gavieros	1	1-2	»
A los artilleros de mar ordinarios	1		»
A los marineros	1		»
A los grumetes		3-4	»
A los pajes		1-2	»
A los primeros sarjentos de infanteria de marina.	4		»
A los segundos idem	3		»
A los cabos primeros y segundos de infenteria de idem	2		»
A los tambores, pífanos y soldados	1		»
A los primeros sarjentos de artilleria de marina	4		»
A los segundos idem	3		»
A los cabos primeros y segundos de idem	2		»
A los tambores, pífanos y soldados de idem	1		»

10. Los oficiales del ejército embarcados en los navíos ú otros bajeles de la armada del Estado, ó en los de trasporte fletados de cuenta de él, y armados en guerra, tendrán parte en las presas segun la correspondencia de sus graduaciones con las de marina: y los sarjentos, cabos y soldados de las mismas tropas serán considerados como los de infanteria de marina.

11. Las tripulaciones de los buques mercantes empleados en seguir la armada del Perú, fletados por cuenta del Estado y armados en guerra, tendrán tambien parte en las presas, segun el reglamento que sigue.

De los dos quintos que corresponden á los oficiales.

El capitan tendrá ..... 1-2 parte.

De los tres quintos correspondiuntes á los equipajes.

El piloto tendrá	4	partes.
El escribano	3	»
El oficial de mar	4	»
El artillero ó marinero	1	»
El grumete	1-2	»
El paje	1-2	»

12. Cuando una armada naval ó escuadra esté al ancla en un puerto, y para establecer su crucero destaque una division de ella, y esta hiciesa presas, la parte correspondiente á los oficia-

les y equipajes apresadores se repartirá segun se detalla en el artículo 9.º, sin que toque parte alguna á los que quedasen en puerto, y no contribuyesen al apresamiento. Pero el producto de los buques apresados por cualquier bajel ó bajeles de una armada, despues que ésta hubiese zarpado del puerto, así por via de caza, como por otro motivo, será distribuido en comun á toda la dicha armada ó escuadra, conforme se ha detallado en el citado artículo.

13. Cuando los corsarios ó armadores particulares sean obligados por los comandantes de las escuadras, navíos ó fragatas, á salir con ellos de los puertos, ó á unirse en la mar; solo en este caso participarán los armadores del producto de las presas que se hicieren en el tiempo de su union con las escuadras ó bajeles del Perú, y su parte se señalará segun el número de sus cañones montados, sin distincion de calibres, ni atencion al mayor ó menor número de sus equipajes, y proporcionadamente á los cañones que monten los navíos ó buques de la armada en cuya compañía hayan hecho las presas; de suerte que si el corsario es de veinte cañones, y la division de buques de guerra á que éste corresponde es de un navío de 74, otro de 64 y una fragata de 30, se harán 188 partes, las 168 serán de los bajeles de la armada ó escuadra, y las 20 restantes del corsario.

En el caso que los expresados navíos ú otros buques hayan sido destacados de una armada naval ó escuadra anclada en un puerto, la parte que toque á los corsarios se arreglara como si los navíos destacados formasen una escuadra particular, y la parte que tocase á los navíos de guerra se dividirá entre ellos conforme al artículo 12.

14. En los demas casos en que los citados corsarios particulares no hayan sido precisados á unirse á los buques de la armada é hiciesen presas á la vista de éstos, pertenecerán las dichas presas enteramente á los corsarios que las hicieren, sin que participen de las que á su vista ó inmediacion hicieren los bajeles de guerra.

15. Los contadores de los buques que hayan hecho alguna presa, presentarán en la contadnría de marina una relacion circunstanciada, visada por su comandante, de los oficiales y equipajes que hubiesen entrado en combate ó contribuido al apresamiento, para que por ella proceda el comisario principal á distribuir la parte de presa que corresponda á cada uno. Igual relacion presentará el comandante del buque apresador al al director general de la armada; para que vista en junta de departamento se represente por ésta al gobierno los premios á que se hicieren acreedores los que se hubiesen señalado de un modo extraordinario.

16. La liquidacion de una presa podrá dividirse en una, dos

BIBLIOTECA DIMAR

ó mas distribuciones segun las circunstancias de la venta del buque y su carga; en cuyo caso se encabezará la relacion de las partes de presa con el epígrafe siguiente—*Primera distribucion de la presa tal, segunda, etc.*; y luego que se hubiese realizado el total de ella se reunirán las distribuciones que se hubiesen hecho, y se archivarán en la contaduria principal, debiendo estar autorizado cada uno de los dos documentos mencionados con el *visto bueno* del comandante del buque apresador.

17. Luego que el comisario principal haya oficiado estar pronto por su parte para hacer el pagamento de las partes de presa, se señalará por el director general de la armada el dia y hora en que debe verificarse con la precisa asistencia del mayor de órdenes del Departamento, y del comandante y contador del buque apresador.

18. El pagamento de que se trata en el artículo anterior, deberá permanecer abierto hasta un mes despues del dia señalado por el director general, con el fin de que los acreedores á él, que no hubiesen podido concurrir á tomar su parte por hallarse en viaje, por enfermedad ó por otro motivo, lo verifique en el término indicado por sí ó por apoderados; y los documentos que se expidan para el percibo de sus haberes deberán estar visados por el comandante é intervenidos por el contador del buque en que se hallaban al tiempo del apresamiento.

19. El comisario principal presentará á la junta del departamento, vencido el mes de que trata el artículo anterior, un estado que manifieste el caudal que hubiese entrado en su poder perteneciente á la presa, con expresion de lo que hubiese distribuido, y del que resultase existente por no haber concurrido sus interesados á percibirlos ó por otro motivo. Estas noticias las repetirá sucesivamente hasta tres meses despues de abierto el pagamento, y el fondo que resultase existente se remitirá al ministerio de marina con una relacion de los que hubiesen sido acreedores á él, para aplicarlos á un servicio útil á los dependientes de la armada.

20. Para mejorar la suerte de los heridos, é hijos de los empleados en el arriesgado servicio de la mar que murieren en los combates, á vuelta de campaña se propondrá al gobierno por la junta del Departamento del Callao las gratificaciones que convenga dar á los que fueron heridos en las funciones navales, segun la calidad de sus heridas y servicio en que las hayan recibido, como á las viudas é hijos de los que fueren muertos en funcion de guerra, ó murieren de las mismas resultas independientemente de los medios sueldos ó pensiones que se les consideren, sin dejar de incluir á los que de resultas de sus heridas quedasen inutilizados; y las viudas cuya situacion exije este socorro.

21. El ministro de Estado en el departamentos de marina queda encargado de dictar las providencias mas eficaces para que el director general de la armada, los comandantes generales de ella, la junta del departamento, el comisario principal de marina y los oficiales de esta dependencia guarden y cumplan cuanto contiene este reglamento, y que contribuyan á facilitar la liquidacion de las presas y su abono á los interesados en ellas. Imprímase, circúlese á quienes corresponda, é insértese en la gaceta oficial. Dado en el palacio del Supremo Gobierno en Lima, á 10 de Junio de 1822.—3.º—*Trujillo.*—*Tomas Guido.*—Gac. tom. 3.º núm. 5, 6 y 7.—Colec. tom. 1.º pág. 212, núm. 134. (*)

NUMERO 42.

Abolicion del corso. Principios de derecho marítimo aceptados en la República, en tiempo de guerra.

La Convencion Nacional,

Decreta:

Art. 1.º Se aceptan por la República los cuatro principios de derecho marítimo acordados por el Congreso de Plenipotenciarios de la Gran Bretaña, Austria, Francia, Prusia, Rusia, Cerdeña y Turquía, en Paris, en su declaratoria de 16 de Abril de 1856, á saber:

1.º El corso está y queda abolido.

2.º El pabellon neutral cubre la propiedad enemiga, á excepcion del contrabando de guerra.

3.º La propiedad neutral, exceptuando el contrabando de guerra, no está sujeta á confiscacion bajo pabellon enemigo.

(*) Los artículos 1.º, 5.º y 6.º de este reglamento asignan al Estado una parte de las presas. Esta disposicion ha sido confirmada por la resolucion de 23 de Enero de 1862, expedida con motivo de la distribucion de la goleta chilena *Niñita*, cuya presa fué hecha en el bloqueo que sostuvo la escuadra en Guayaquil el año de 1858. El gobierno debe, pues, aprobar los remates que de dichas presas se hagan, como lo verificó en la fecha citada.

Segun el artículo 6.º interviene en la distribucion la contaduria de marina. Esta oficina está refundida en la tesoreria, la cual llenará los deberes que le impone dicho artículo, con intervencion de la comandancia general de marina, segun la resolucion citada; haciéndose la distribucion en tabla mano propia.

4.º Los bloqueos para ser obligatorios deben ser efectivos, es decir, mantenidos por fuerza suficiente, capaz de impedir realmente toda aproximacion á la costa del enemigo.

Art. 2.º Cualesquiera cláusulas de los tratados públicos celebrados con potencias que hayan aceptado ó acepten los cuatro principios dichos, quedan modificadas en el sentido de ellos; y en adelante no se hará tratado alguno ó estipulacion en contrario.

Comuníquese al poder ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento. Dado en la sala de sesiones en Lima, á 3 de Octubre de 1857.—*Francisco Quirós*, Presidente.—*Pio B. Mesa*, Secretario.—*Fernando Céspedes Escudero*, Secretario.

Al Exmo. Consejo de Ministros. Encargado del Poder Ejecutivo.

Lima, Yá 5 de Octubre de 1857.

Imprímase, publíquese y désele el debido cumplimiento.—*Raigada.—Mar.—Cano.—Manuel Ortiz de Zevallos.*—Per. núm. 31, tom. 33, pág. 142.—Colec. Dip. pág. 331.

NUMERO 43.

En la República es prohibidos hacer armamentos de guerra contra Estados amigos.

Considerando:

Que en el estado de guerra en que actualmente se hallan comprometidas las principales potencias de Europa, es conveniente adoptar medidas conformes á la estricta neutralidad que el Gobierno de la República está obligado á observar, y que consultando á la vez los intereses nacionales estén, en cuanto sea posible, en consonancia con los principios de civilizacion proclamados por los beligerantes.

Decreto:

Se prohibe á los ciudadanos de la República y demas individuos sujetos á las leyes del pais, aceptar patentes de corso ó letras de marca, armar en los puertos nacionales buques destinados á este objeto, y tener participacion directa ó indirecta en su armamento y equipo.

Los contraventores de esta disposicion perderán el derecho

á la proteccion del Gobierno nacional, y quedarán sometidos á la severidad de las leyes.

Dado en Lima, á 23 de Agosto de 1854.—*José Miguel Medina.* —*José Luis G. Sanchez.*—Per. núm. 5, tom. 28, pág. 18.

NUMERO 44.

Departamento de Marina de Loreto.

Considerando:

I. Que la creacion de un astillero en las inmediaciones de la confluencia del «Ucayali» con el Marañon, mandada por ley de 21 de Noviembre de 1832, y la formacion de la grada de construccion, escuela náutica, factorías y otros establecimientos navales para el servicio de los puertos del «Amazonas» y sus confluencias, así como la exploracion científica de los rios y demas que conduzca al fomento y engrandecimiento de esa region, demandan el servicio de jefes y oficiales del cuerpo general de la armada con residencia fija:

II. Que el medio mas adecuado para la consecucion de este objeto, es el de la creacion de un departamento marítimo militar, que tenga por jefe un comandante general, con las atribuciones que las ordenanzas generales de la armada le señale, y los empleados con que debe estar dotado:

Decreta:

Art. 1.º Se crea el departamento marítimo militar de Loreto, cuya jurisdiccion se extenderá sobre todas las riberas del Amazonas y sus afluentes, comprendidas entre los límites del Perú con el imperio del Brasil y los de las demas repúblicas vecinas.

Art. 2.º Tendrá por jefe el departamento marítimo militar de Loreto, un comandante general de la clase de oficial general ó capitan de navío, con las atribuciones que le conceden las ordenanzas generales de la armada y demas disposiciones vigentes, un mayor de órdenes y comandante de arsenales, y los empleados del cuerpo general y dé cuenta y razon que sean necesarios.

Art. 3.º Se establece en el mencionado departamento, la escuela náutica y factoria de que habla el primer considerando de este decreto, debiendo darse oportunamente los respectivos reglamentos para la marcha normal de ellos.

Art. 4.º El gobierno nombrará con oportunidad los jefes y oficiales que deban desempeñar estos cargos.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, á siete de Enero de mil ochocientos sesenta y uno. Comuníquese y publíquese.—*Ramon Castilla.—Juan Antonio Pezet.*—Per. tom. 40, núm. 10, pág. 37.

NUMERO 45.

Escuelas náuticas en Paita y Arica.

Considerando:

I. Que el fomento de la marina nacional mercante demanda la creacion de pilotos de altura para el acierto de la navegacion y seguridad del comercio marítimo:

II. Que la juventud que se dedique á tan distinguida profesion, para que pueda llenar debidamente sus importantes objetos, debe poseer los conocimientos de la navegacion científica:

III. Que el medio para la consecucion de este importante fin, es el de establecer escuelas náuticas en los tercios navales mas convenientes de la República, en que se cursen los estudios elementales de marina:

Decreto:

Art. 1.° Se restablece en el puerto de Paita la escuela náutica que se organizó por decreto de 8 de Enero de 1840, y se crea otra en el de Arica.

Art. 2.° El Prefecto de la provincia litoral de Piura y el Prefecto del departamento de Moquegua, cada uno respectivamente se encargará del cumplimiento de este decreto, en los lugares de su dependencia.

Art. 3.° Ambas escuelas estarán á cargo de sus correspondientes sub-directores, que se nombrarán en decreto separado, y cuyos haberes serán los que correspondan á su clase, y la gratificacion de embarcado con mando.

Art. 4.° Para el arreglo de las escuelas de Paita y Arica y el plan de estudios que en ellas debe seguirse, regirá el reglamento que en la indicada fecha de 8 de Agosto de 1840, se dió para la primera.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, á tres de Enero de mil ochocientos sesenta y uno.—*Ramon Castilla.—Juan Antonio Pezet.*—Per. núm. 8, tom. 40, pág. 31. (*)

(*) La coleccion de Quirós páginas 532 á 535, números 16, 17, 18 y 19,

NUMERO 46.

Los marineros pagan sus hospitalidades como los individuos del ejército.

En una consulta del director de Beneficencia del Callao, referente al pago de hospitalidades que debe hacer la marineria de los buques de guèrra; ha recaido la siguiente resolucion:

Lima, Marzo 8 de 1852.

De conformidad con lo expuesto por la Direccion General de Hacienda, que reproducen el tribunal mayor de cuentas y el fiscal de la corte suprema, se resuelve: que tanto la marineria que tripula los buques de guerra nacionales, como la que sirve en las secciones del arsenal y capitanías de puerto, paguen sus corrrespondientes hospitalidades, lo mismo que los individuos de tropa del ejército; debiendo salir el real y medio de cada estancia de los que cause aquella, de su respectiva racion de armada, á fin de que el erario no se grave con un gasto no considerado en el presupuesto, que solo abona de su parte el otro real y medio por cada hospitalidad de la tropa. Comuníquese y publíquese.—Rúbrica de S. E.—*Torrico*.—Rej. Ofi. tom. 2.°, pág. 168.

NUMERO 47.

Playeros. Resolucion expedida, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 15 de la órden que se registra en la página 70 bajo el número 6 de la segunda parte de esta obra.

A mérito de una consulta hecha por el administrador de la Aduana de Islay, solicitando se señale una suma de dinero para invertirla en el arrumaje de bultos; el gobierno ha expedido la siguiente resolucion:

registra cuatro decretos de la misma fecha de 8 de Enero de 1840. Los dos primeros establecen y arreglan la escuela náutica de Lima; y los dos últimos, la de Paita.

Lima, Julio 6 de 1852.

Contéstese, que cuando la Aduana de Islay necesite el servicio de los cargadores de playa para arrumaje de bultos, puede y debe ocuparlos, pagándoles dos reales diarios á cada uno, como se practica en las demas Aduanas; pues dichos cargadores están obligados á prestar aquel servicio por las ventajas y proteccion que disfrutan. La aplicacion del expresado gasto, se hará á la partida 491 pliego 4.º—Rúbrica de S. E.—*Mendiburu.*—Reg. Ofic. tom. 2.º pág. 260.

NUMERO 48.

Carga y descarga de las mercaderias, quienes deben hacer esto.

Considerando:

1.º Que la junta departamental de Lima y el tribunal del consulado han manifestado las ventajas que ofrece el arancel para el pago de la carga y descarga de las cuadrillas de cargadores del puerto del Callao, formado el año de 1805, sobre el que se mandó observar por decreto de 10 de Octubre de 1826.

2.º Que ni el precio de la subsistencia, ni el de los jornales en la actualidad, es mayor que lo que era en el año de 1805.

3.º Que no puede el Gobierno mirar con indolencia el estado de abatimiento en que se halla la marina nacional, sin dejar de prestar al comercio la proteccion que necesita.

4.º Que las disposiciones que deben producir conocido provecho á la República no pueden dejar de dictarse por la diminucion de ganancias que resulte á una porcion pequeña y determinada de individuos,

Decreto:

Art. 1.º Queda sin efecto el decreto de 10 de Octubre de 1826, por el cual se aprobó el arancel que ha rejido hasta el presente para el pago de la carga y descarga de la cuadrilla de cargadores situada en el puerto del Callao.

Art. 2.º Desde la publicacion de este decreto en adelante rejirá en dicho puerto el arancel formado en el año de 1805, con esclusion del apéndice relativo á las conducciones del Callao á Lima.

Art. 3.º El precio de la carga y descarga de las máquinas, carruajes y demas bultos de volúmen que no están considerados en el arancel, será el que los interesados pacten con las cuadri-

llas de cargadores, quedando aquellos en libertad de emplear á cualesquiera otros individuos que se presten á hacer la operacion con mas comodidad.

Art. 4.° Las cargas y descargas de buques nacionales podrán hacerse por la tripulacion del respectivo buque, sin necesidad de emplear á la cuadrilla de cargadores.

Art. 5.° Se imprimirán los ejemplares necesarios del arancel del año de 1805 para que sirva de norma al comercio y á los cargadores, con la esclusion indicada en el artículo 2.°

Art. 6.° El ministro de Estado en el departamento de hacienda queda encargado del cumplimiento de este decreto, y de hacerlo imprimir, publicar y circular. Dado en la casa del Supremo Gobierno en Lima, á 10 de Mayo de 1833.—14 y 12.—*Agustin Gamarra.*—Por órden de S. E.—*Andres Martinez.*—Conc. tom. 4.° núm. 38.—Colec. tom. 4.° pág. 292, núm. 50. (*)

(*) Las cuestiones suscitadas últimamente respecto de los playeros, me decidieron á copiar el decreto áque se refiere esta nota.

El art. 3.° de dicho decreto, parece que dejará á los comerciantes la libertad de emplear en la carga y descarga de sus buques, á cualesquiera individuos sean ó no matriculados de marina. Aunque así fuese, estando mandado por la órden de 5 de Agosto de 1841, que se registra en la 3.ª parte de esta obra, bajo el núm. 16, pág. 115, que solo los matriculados ejerzan la industria del mar; y comprendiendo esta industria los objetos indicados en la nota puesta al pié de la órden referida, es evidente, que dicho decreto se halla abolido, á lo menos en esta parte.

Basta lo expuesto para demostrar la insubsistencia del decreto de 10 de Mayo. Pero aunque la órden de 1841 no existiese, será necesario observar que los artículos 10 y 11, tit 5.° y el art. 2.° tit. 2.° de la ordenanza de matrículas, establecen el mismo precepto. Esas disposiciones han sido siempre como ahora leyes del Estado, desde que las diversas constituciones que se han sucedido, han declarado vigente la ordenanza de matrículas; y puesto que no han sido abolidas en este punto por el mismo y único poder que tuvo la facultad de prescribir su observancia, el aludido decreto no ha podido derogarlas.

El privilejio concedido á este respecto á los matriculados, así como las demas exenciones de que gozan, se hallan íntimamente ligadas con la conveniencia de la nacion. Ella necesita estos individuos para tripular los buques de la armada, cuyo servicio deben hacer por medio de un rizuro o turno. Por eso están organizados en tercios, brigadas y trozos, denominaciones equivalentes á las de regimientos, batallones y compañías. Los tercios navales son pues guardias cívicas de marina que en tiempo de guerra como en el de paz están siempre prontos á servir al Estado.

El reducido número de los vecinos del litoral y especialmente el de los matriculados que en él residen; las fatigas que ofrece el trabajo de abordo y las privaciones de todo género que en él se experimentan; la necesidad de tener siempre prontos, hombres acostumbrados a esas fatigas y que adquieran fácilmente sino tienen ya los conocimientos que se requieren para ser útiles á la marina de guerra y á la mercante; el dilatado tiempo que exije la formacion de un hombre de mar; las prerrogativas de que siempre ha gozado la marina de guerra como un ramo preferente del servicio nacional; la proteccion que se debe á la navegacion, como medio del desarrollo del comercio marítimo y los provechos que de todo esto resultan al Estado; han sido sin duda el orígen de tales concesiones.

Paréceme haber tocado la cuestion bajo su aspecto legal y penetrado en

el espíritu de las disposiciones que desde una época muy remota han concedido á los matriculados las prerogativas enunciadas. Si en esto hay mengua de la conveniencia del comercio, lo cual será necesario demostrar, toca al Congreso reformar ó derogar en esta parte la ordenanza de matrículas.

INDICE.

PRIMERA PARTE.

TITULO I.

Página.

De los capitanes de puerto..... 1

TITULO II.

De la policia de los muelles y de los playeros.

Seccion I.—Policia de los muelles..... 5
Id. II.—Playeros..... 7

TITULO III.

De los posaderos, enganches y deserciones de marineros.

Seccion I.—Posaderos..... 8
Id. II.—Enganches..... 11
Id. III.—Deserciones..... 13

TITULO IV.

De las entradas y salidas de buques y de la visita de sanidad.

Seccion I.—Entradas..... 14
Id. II.—Sanidad..... 18
Id. III.—Salidas..... 20

TITULO V.

De la policia del fondeadero.

Página.

Seccion I.—Situacion de los buques en la bahia..... 23
Id. II.—Varadas, naufragios y otras disposiciones... 25
Id. III.—Lastre, deslastre, carenas..... 26
Id. IV.—Tráfico interior..... 27

TITULO VI.

Disposiciones relativas á los vapores y á determinados puertos.

Seccion I.—Puerto de San José..... 29
Id. II.—Islas de Chincha..... 30
Id. III.—Vapores..... 33

Se declara haber cesado el privilegio de los vapores de la compañia inglesa y se arregla el modo como debe entregarse y conducirse la correspondencia..... 34
Arreglo postal que modifica el decreto anterior..... 35
Contrato sobre pasajes de jefes, oficiales, empleados, etc. 38
Los vapores ingleses pueden tocar en los puertos menores y caletas habilitadas..... 39
Convenio postal celebrado con S. M. B. sobre conduccion y costo de la correspondencia..... 40
Artículos adicionales que modifican el anterior convenio. 46

TITULO VII.

De la organizacion de las Capitanias.

Capitania del Callao..... 48
Id. de Huacho y Pisco..... 49
Id. de Paita y Tumbes..... 50
Id. de Islay, Arica é Iquique..... 51
Id. de Ilo, Huacho, Lambayaque, Pacasmayo y Casma 52
Quienes pueden desempeñar las Capitanias de los demas puertos y caletas. Tiempo y alternativa en el servicio. Armamento. Calidad de los marineros. Grumetes. Jornales de la maestranza..... 52

Reglamentos de la Prefectura y de la Capitania del Callao sobre marineros y posaderos. Reflecciones..... 55

SEGUNDA PARTE.

Página.

Otras disposiciones sobre sanidad, número 1..... 59
Recaudacion de los derechos de puerto y de toneladas. Sueldos de los oficiales de guerra que sirven las Capitanias, núm. 2..... 62
Ajencia de marineros. Excepciones, núm. 3..... 63
Tarifas de fleteros y lancheros del Callao, núm. 4.... 67
Faro de la isla de San Lorenzo, núm. 5..... 69
Descarga en el muelle del Callao. Su limpieza. Playeros, núm. 6..... 70
Tarifa de las cuadrillas de tasqueros, lancheros, arrumadores, cargadores y demas del puerto de Pisco, núm. 7... 75
Arancel de playeros del Callao, núm. 8 80
Idea sobre la organizacion de esta compañia y acerca de la distribucion de sus fondos..... 87
Tarifa de jornales de la maestranza del Callao, núm. 9. 88
Diques del Callao, núm. 10 91
Aguada y lastre, núm. 11..... 98
Estados de entradas y salidas de buques. Modelos, núm. 12 100
Construccion de muelles particulares en el Callao, núm. 13..... 107

TERCERA PARTE.

DE LA MATRICULACION PERSONAL Y DE BUQUES.

MATRICULACION PERSONAL, SUS PRIVILEJIOS Y CARGAS.

Página.

Quienes deben inscribirse en las matrículas núm. 14..... 109
Libertad de pescar y necesidad de enrolarse en las matrículas..... 110
Exencion de contribuciones, de servir en el ejército y en la guardia nacional. Matriculacion de estranjeros, núm. 15..... 111
Solo los matriculados de marina ejercen la industria del mar, núm 16..... 115
Prohíbese á la comandancia general de marina expedir órdenes para tomar matriculados para dotar los buques de guerra. Tiempo y condiciones con que dichos matriculados sirven al Estado, núm. 17..... 116
Organizacion de los tercios navales, núm. 18..... 117
Pilotos, sus calidades, exámenes, etc., núm. 19..... 119
Sustanciacion de los expedientes de nacionalizacion, núm. 20..... 121
Necesidad de la matriculacion. Penas á los buques que naveguen sin patente y licencia, núm. 21... 123
La comandancia general debe intervenir en las ventas de buques. Sin este requisito no se expiden patentes, núm. 22..... 124
No se otorguen escrituras sobre ventas de buques sin conocimiento de la comandancia general de marina. Fianza. Objetos de ella, núm. 23..... 125
Que se cumpla el decreto copiado bajo el número anterior. Fianza y otras disposiciones, núm. 24..... 125
Los dueños de buques deben ser ciudadanos. Penas en caso de infraccion. Prohíbese á las mujeres solicitar la nacionalizacion de buques, núm. 25..... 127

Página.

Matriculacion. Casos en que debe hacerse de nuevo. Patentes. Pérdida de las naves nacionales. Tripulaciones. Penas por los marineros que de menos se encuentren respecto de los consignados en el rol. Monto de la fianza. Signos que deben llevar los buques nacionales. Roles. Deberes de los capitanes de buques, núm. 26.. 131

Penas en caso de que algun estranjero tenga parte en un buque nacional; y á los ciudadanos que presten su nombre para ocultar esto. Subsistencia del decreto anterior, núm. 27..... 139

La comandancia general expide las matrículas y pasavantes sin costo alguno. Renovacion de estos documentos. Arqueo. Boletos de los matriculados, núm. 28..... 140

Expedicion de patentes sin costo alguno. Arqueo. El exámen de pilotos, la expedicion de sus títulos, etc., es gratis. Medidas protectoras respecto del comercio marítimo, de las matrículas y de la maestranza. Donde deben carenarse los buques nacionales, excepciones y penas. Diversas disposiciones, núm. 29..... 141

Los capitanes de puertos otorgan matrículas á ciertas embarcaciones pescadoras. Estados que deben pasarse sobre ellas. Observaciones que deben hacer y parte que deben dar sus capitanes, núm. 30..... 145

Que embarcaciones de las que ejercen la pesca se matriculan en las comandancias de marina. Razones que sobre ellas deben pasar, núm. 31..... 147

Franquicias concedidas á las embarcaciones menores que hacen el tráfico entre Tumbes y Guayaquil, núm. 32.. 149

APENDICE.

Método para nacionalizar buques, núm. 33..... 151

Distritos de la costa á que corresponden las islas huaneras, núm. 34..... 154

Reglamento para la extraccion de huano con destino á la agricultura del pais y disposiciones que lo reforman núm. 35..... 156

Página

Prevenciones que sobre el particular se hicieron en 28 de Noviembre de 1845..... 159
Nuevas prevenciones que alteran el método para cargar este abono y otras restricciones impuestas para evitar fraudes..... 161
Que se observe el decreto de 28 de Noviembre de 1845, y otras disposiciones, núm 36..... 163
Que puede desembarcarse huano en la caleta de Pacay, núm. 37..... 164
Que se dé razon de los buques y de las personas que carguen huano para la agricultura del pais y que el huano que forme capas gruesas se destine á ésta, núm. 38. 164
Banderas y pabellones del Perú. Insignias. Bandera que debe usar la renta. Bandera supuesta, núm. 39..... 165
Ley que estableció definitivamente el escudo de armas, pabellon, estandarte, etc..... 168
Presas. Sustanciacion de estos juicios, núm. 40..... 169
Reglamento para la distribucion de las presas, núm. 41.. 172
Abolicion del corso. Principios de derecho marítimo, aceptados en la República, en tiempo de guerra, núm. 42..... 179
Prohibicion de hacer armamentos de guerra contra Estados amigos, núm. 43..... 180
Departamento de marina de Loreto, núm. 44..... 181
Escuelas náuticas de Paita y Arica, núm. 45..... 182
Hospitalidades de los marineros, núm. 46..... 183
Playeros. Resolucion expedida de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 15 de la órden que se registra en la página 70, bajo el núm. 6 de la segunda parte de esta obra; núm. 47..... 183
Carga y descarga en las playas y muelles. Reflecciones sobre la derogacion del decreto de 10 de Mayo de 1833, núm. 48..... 184