

**MEMORIA  
DE MARINA.**

# MEMORIA

QUE

EL MINISTRO DE ESTADO

EN EL DEPARTAMENTO

# DE MARINA

PRESENTA AL CONGRESO NACIONAL

DE 1855.

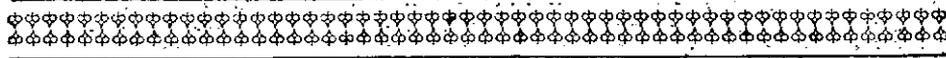


**SANTIAGO.**

IMPRESA DE LA SOCIEDAD.

---

1855.



En cumplimiento de la Lei, tengo el honor de presentar a los Cuerpos Colejisladores, la Memoria anual del Departamentó de Marina. En ella, al manifestar la condicion de este ramo del servicio público, pasaré en revista la marcha que ha seguido en su desarrollo en los últimos doce meses, i espondré las medidas tomadas por el Ejecutivo para su fomento, eficacia i mejor servicio.

En este sentido i con este proposito, mi informe versará sobre los siguientes puntos principales:

- I. Administracion del territorio marítimo de la República;
- II. Fuerza i eficacia de nuestra Marina militar i su servicio durante el año;
- III. Capacidad i desarrollo de nuestra Marina mercante;
- IV. Elementos é industrias, con que el pais cuenta para la satisfaccion de sus necesidades marítimas.

## **TERRITORIO MARITIMO.**

La administracion del Territorio marítimo de la República demandaba desde mucho tiempo una Ordenanza para su Réjimen interior, que al paso que consignase disposiciones en armonia con nuestra existencia independiente, i los principios proclamados i observados en nuestras relaciones

comerciales i políticas con los demas pueblos, determinase de una manera clara i precisa; la regla de conducta, las atribuciones i deberes de los funcionarios públicos en nuestro Territorio marítimo; esto es, en nuestro mar territorial, su ribera i la costa.

Penetrado el Congreso de la necesidad de este Código de Administracion para una parte de la República que carecia de él, tuvo a bien autorizar por lei de 18 de Noviembre de 1854 a S. E. el Presidente, para que lo formase i lo dictase con fuerza de lei, i aunque han gravitado sobre el Ministerio de Marina atenciones premiosas, se ha consagrado a este trabajo la consideracion debida, i me asiste la esperanza de que podrá terminarse en el año de plazo señalado por la lei citada.

Segun el plan trazado, la Ordenanza para el Réjimen i buen gobierno del Territorio marítimo, debe comprender cinco Tratados principales, de los cuales:

El 1.º tratará del Territorio marítimo, su comprension i límites;

El 2.º De la administracion del Territorio marítimo;

El 3.º De la Matrícula de la jente de mar;

El 4.º De la Pesca;

El 5.º de los Naufragios.

El Tratado 1.º se subdividirá en cuatro títulos, consagrados:

El 1.º Al mar territorial—su circunscripcion i Policia;

El 2.º A la Ribera—su circunscripcion i Policia;

El 3.º A la Costa—su circunscripcion i Policia;

El 4.º A los Puertos—Jurisdiccion en ellos—Policia jeneral.

El Tratado 2.º que versa sobre la administracion del Territorio marítimo, se subdividirá en los siguientes Títulos:

1.º Comandante Jeneral de Marina—su dependencia i obligaciones—sus atribuciones i mando;

2.º Intendentes i Comandantes de Armas de Provincias—su dependencia i obligaciones—sus atribuciones i mando en el Territorio marítimo.

3.º Gobernadores marítimos—su dependencia i obligaciones—sus atribuciones i mando.

4.º Subdelegados marítimos—su dependencia i obligaciones—sus atribuciones i mando.

5.º Inspectores marítimos.

El Tratado 3.º que es el consagrado a la Matrícula de la jente de mar, se subdividirá en los títulos necesarios al desenvolvimiento del plan jeneral de esta clase de instituciones, que entre nosotros, no puede en circunstancias

normales, afectar de una manera gravosa a las clases de nuestra sociedad a quienes se dirige la medida, i que deben al Estado la obligacion de defenderle i servirle, en cambio de las mayores ventajas que les resulten de su inscripcion en gremios que tendran el esclusivo derecho a la explotacion de las industrias marítimas.

En materia de Matricula o conscripcion marítima, es preciso tener presente una circunstancia que le es peculiar; tal es la de favorecer ella en los matriculados la misma industria que la nutre. Si Chile tomara para su marina por el término de cinco años a un joven de diez i ocho, lo restituye al pais marinerero hecho a los veintitres, la flor de la edad, en que puede aplicar en beneficio propio i jeneral del comercio i la navegacion, las aptitudes que el Estado le ha dado en cambio de sus servicios. Además; bien sistemada la matricula, la República recibirá anualmente su contingente de matriculados marítimos, por quintas partes; de modo que, calculando en mil hombres el máximo de nuestros equipajes de línea, (en el dia no llegan a quinientos) tendremos que la mayor demanda que el Estado podrá hacer a la jente de mar desparramiada sobre nuestra costa, seria de doscientos jóvenes por año, que repartidos proporcionalmente en todos los distritos marítimos, vendrian a dar dos o tres jóvenes cada uno.

Otro grande objeto se tiene en vista en la matricula de los gremios marítimos; i es la de poder contar en ellos con una guardia nacional marítima, organizada i lista para concurrir con prontitud al punto de la costa amenazado por un enemigo extraño.

En los casos de naufragio, ¿quienes podran prestar auxilios a los naufragos i proteccion a sus intereses? Nadie mejor que un cuerpo de hombres, con una organizacion dada, que haga mas eficaz ese auxilio con dependencia directa de jefes responsables.

La policia misma del territorio marítimo, así como su proteccion i defensa, vendria a recaer en los mas interesados en la seguridad i el buen orden comun, los gremios marítimos.

Los Reglamentos de pesca marítima, si bien por su naturaleza deben formar parte del Código de administracion del Territorio marítimo, pueden ser materia de disposiciones que se dicten despues de la promulgacion de la Ordenanza.

Las reglas de policia que deberan observar las autoridades marítimas en casos de socorro a los buques que arroje la tempestad o las eventualidades del mar sobre nuestra costa, sobrevenga o no el naufragio, son tan importantes, que he creido que merecen un Tratado aparte i esclusivo en la Or-

denanza Jeneral. En los casos de naufragio, todo depende del orden i método en la manera de prestar el auxilio; sin éstas condiciones, los mayores esfuerzos individuales, faltos de organizacion i de unidad, son infructuosos, i estas calamidades vienen al fin a ser el orijen de actos contrarios a la buena reputacion del pais i a la conmiseración debida al infortunio.

La ausencia de estas reglas ha dado lugar entre nosotros a serios desórdenes i a un desperdicio deplorable de esfuerzos i recursos. No considerandose nadie directamente llamado a intervenir en estos casos, unos descansaban en los otros; i dejado todo a la discrecion individual, todo marchaba al acaso. Una vez tocando la nave la ribera, la policia marítima se creia exonerada de toda intervencion, i la policia municipal nada mas podia hacer que impedir, en lo posible, el despojo de los naufragos i el extravio de los efectos.

La Matrícula, como ya he dicho, unida a la organizacion territorial contribuirá, en mucha parte, a que todo buque que encalle en nuestras playas, halle al menos, en alivio de su infortunio, socorros i proteccion a las personas i propiedades.

Dividido el territorio marítimo de la República por la lei de 8 Agosto de 1848, en Gobernaciones marítimas, que comprenden cada una el mar i costa de cada Provincia, era llegado el caso de preparar la subdivision de esas Gobernaciones en las Subdelegaciones, i cada Subdelegación en los Distritos marítimos mas convenientes al mejor orden administrativo de esa parte de la República. Con este motivo se pasaron en 14 de Diciembre último, circulares a los Intendentes de Provincia, para que ellos por su parte, con pleno conocimiento, propusieran al Gobierno la subdivision que mejor cuadrara al territorio marítimo de su respectiva Provincia, guardando la posible armonia con la subdivision política existente i teniendo presentes los accidentes naturales de la costa, sus puertos, su poblacion etc.

Los Intendentes correspondieron, como era de esperarse, a esta orden, presentando datos que facilitan esta operacion, necesaria al dictarse la Ordenanza que he explicado mas arriba.

El Puerto Constitucion reclamaba una reforma completa en la policia de su tráfico; i en armonía con las necesidades actuales, se ha dictado un nuevo Reglamento de Policia marítima para dicho Puerto.

Desgraciadamente la pérdida del Vapor que hacia el servicio de remol-

que en la barra de aquel Puerto, inutiliza por ahora algunas de las disposiciones de ese Reglamento. Sin embargo como se espera fundadamente poder reemplazar bien pronto i con ventaja el Vapor remolcador perdido, tendrá entónces su exacto i completo cumplimiento. En el mismo caso se encuentra el plan de señales aprobado para dicho Puerto.

El Congreso acaba de acceder a la demanda hecha por el Ejecutivo de los fondos necesarios a la adquisicion del nuevo Vapor que se proyecta, de una forma, fuerza i calado mas análogos al servicio del buque i a las peculiaridades locales de la barra, Puerto i ría de Constitucion; i aunque la autorizacion obtenida no determina cantidad, tengo motivos para creer que este gasto indispensable no excederá de cincuenta mil pesos.

A principios del año quedaron ya definitivamente instalados, los muer-tos, boyas i demas que demandaba la seguridad de la rada de Curanipe, quedando ya funcionando, con cuantos recursos en personal i material se han pedido en beneficio de la navegacion de aquel Puerto, un Subdelegado marítimo.

Se ha aprobado igualmente i promulgado para Curanipe, un plan de señales telegráficas entre los buques en rada i la tierra; plan que hacian necesario la inseguridad del fondeadero i la incomunicacion a que con frecuencia se ven forzados los unos respecto de la otra.

El Intendente de Concepcion ha manifestado con mucha instancia, la urgente necesidad de proveer a los Puertos de Lota i Coronel de funcionarios marítimos en aquellos parajes, hoi mui frecuentados a consecuencia del desarrollo que ha tomado la explotacion i el comercio del carbon mineral. Comprobada como está esa necesidad, el Gobierno solo se detiene en la eleccion, buscando sujetos idóneos para esos destinos, no pudiendo sacarlos del cuerpo jeneral de la Armada, demasiado diminuto para las otras atenciones preferentes del servicio.

En el Presupuesto Jeneral se consulta el sueldo de estos empleados territoriales marítimos.

La Gobernacion marítima de Valdivia carecia de una habitacion, que sirviese a la autoridad marítima del Corral para oficina i almaca de sus pertrechos navales. Se ha llenado esta necesidad arrendando una casa con estos objetos.

Se ha provisto a la Gobernacion marítima de Chiloé de un Ayudante que le hacia notable falta.

Con el fin de prevenir los perjuicios que resultan en los Puertos i radas de la República de la existencia en ellos de buques vetustos e inser-

vibles, que casi abandonados o mal cuidados por sus dueños, se van a pique al primer temporal, causando daños a los otros buques i al fondeadero mismo con sus escombros; vista la dificultad de remover estos una vez sucedida la desgracia, se ha espedido un decreto que ordena la demolicion de tales buques previa su condenacion por autoridad competente, prescribiendo el orden i forma en que ella debe hacerse en el caso de abandono o resistencia de los dueños. Esta medida de policía marítima era mui reclamada, i sin ella pronto no habria un punto de la bahía de Valparaiso en que pudiese fondear un buque sus anclas sin peligro de perderlas.

Surcado nuestro mar en todas direcciones por numerosos Vapores i buques de vela, ha llegado el caso de iluminar ciertos puntos de nuestra costa, para precaver desgracias i dar a nuestra navegacion i comercio i al que con nosotros mantienen las potencias estrangeras, todas las seguridades apetecibles i que tienen derecho a esperar de un pais que recibe del mar su actividad, su importancia i riqueza. Con la mira de satisfacer esta necesidad, se han tomado medidas para conseguir de Europa cinco fanales de un alcance de luz conveniente, para establecer faros en Caldera, Huasco, Valparaiso, Quiriquina i Ancud.

Entre las diferentes clases de fanales que hai en uso, el Gobierno ha elegido para los puntos indicados los de 4.º orden Catadriópticos, con luz fija blanca variada por destellos, distinguible a la distancia de diez i seis millas; distancia suficiente en faros de Puertos, sobre una Costa acantilada i tan pronunciada como la nuestra. El costo en Europa de cada uno de estos fanales, independiente de flete, instalacion, torre etc, será como de dos mil i quinientos pesos. Una partida en el Presupuesto para el año de 1856, está calculada para los primeros gastos que origine esta mejora importante. Mas adelante i gradualmente, segun las necesidades i el tráfico, se proveerá de faro a otros puntos de nuestra costa que lo demanden.

## MARINA MILITAR.

### MATERIAL.

Nuestra Marina militar, consta de los buques que detalla el cuadro jeneral que acompaño, bajo el núm. I.

Segun él nuestra Marina militar tiene a flote i en servicio, los siguientes buques.

Corbeta <i>Constitucion</i> de . . . . .	18 cañones
Bergantín <i>Ancud</i> de . . . . .	14 «
Bergantín <i>Meteoro</i> de . . . . .	10 «
Bergantín Goleta <i>Janequeo</i> de . . . . .	4 «
Barca Transporte <i>Infatigable</i> de . . . . .	4 «
Vapor <i>Cazador</i> de . . . . .	3 «
Fragata Ponton <i>Chile</i> de . . . . .	1767 toneladas.

A este número puedo agregar la Corbeta de Vapor a helice *Esmeralda*, de 850 toneladas i de una fuerza nominal probable de 200 caballos, que en grada de construccion desde 15 de Diciembre de 1854, deberá ser lanzada en Setiembre próximo, i en estado de ser recibida en Enero o Febrero del año entrante.

La construccion de este buque se hace bajo la inmediata vijilancia del Contra-Almirante Simpson, con arreglo a planos i especificaciones acordados por aquel Oficial Jeneral, aprobados por el Vice-Almirante Blanco Encalada, i sometidos al Gobierno. El reunirá, segun parece, todas las ventajas de solidez de construccion, fuerza de armamento i celeridad de marcha que pueden obtenerse en el mejor buque de su clase.

El precio contratado ha sido el de 23,000 libras esterlinas por el buque mismo, sus palos, aparejos i pertrechos marineros; i el de 11,000 libras de la misma moneda, por las máquinas, fijas en el buque i en estado de funcionar. Sobre el armamento militar carezco de datos, e ignoro su costo; pero se considera que el Vapor con sus cañones, cureñas, proyectiles, artificios, fusiles, pistolas, armas blancas etc. etc. con su armamento militar

i marinero completo, *sin repuestos*, será cubierto en su totalidad con los 200,000 pesos asignados para su adquisicion.

Mas hai que tomar en cuenta los repuestos de todo jénero para el consumo de tres años que segun las órdenes del Gobierno, debe traer el buque de Inglaterra, de donde podemos conseguir artículos de mejor calidad i a precios mui inferiores a los que nos impone el comercio de Valparaiso: hai que considerar los gastos inmediatos del buque, enganche de tripulacion, sueldos, ropas, provisiones de boca, combustible, i demas indispensables para que el vapor emprenda su viaje a Valparaiso. Todo esto demandará gastos para cuya satisfaccion habrá que pedirnos la suma necesaria, luego que se obtengan los datos para estimarlos con exactitud. Por lo pronto, calculo que este pedido no excederá de cuarenta mil pesos, en esta forma.

Repuestos de maquinaria, de helice de patente i herramientas de maquinistas para tres años. . . . .	\$ 12,500
Repuesto de velas, jarcia, mástiles, vergas, calabrotos, etc. etc. para tres años . . . . .	20,000
Cronómetros, instrumentos náuticos, mapas, libros, etc.	1,500
Muebles i servicio para la cámara alta, no comprendidos en la especificacion, gastos del buque, enganche, sueldos, ropa, provisiones de boca, combustible, etc. etc. . . . .	6,000
	<hr/>
	40,000

Al hablar del mayor costo del Vapor, que al fin no es otra cosa que una anticipacion ventajosa de mayor gasto que habria que hacer en él despues, conviene recordar, que a la llegada de nuestro Comisionado a Inglaterra, los precios de construcciones navales de todo jénero habian subido, con motivo de la guerra, en un veinte por ciento, cuya circunstancia comunicada al Gobierno, resolvió éste, no obstante, llevar a efecto la construccion proyectada.

En anticipacion del lanzamiento, aparejo i armamento del *Esmeralda*, se han nombrado el segundo Comandante, Oficial de Detall, el Contador i algunos otros oficiales que a las órdenes del Contra-Almirante Simpson, deben auxiliar e intervenir en esas operaciones i en la compra de repuestos, etc. segun he explicado. Estos oficiales están en visperas de partir para su destino.

Tócame ahora dar cuenta de las operaciones en que han sido empleádos los buques de la República en servicio.

La mas notable ha sido la desempeñada por los Vapores *Cazador* i *Maule*, en la esploracion de los rios del Sud, Imperial, Budi i Tolten. Las instrucciones que acompaño bajo el número II., dadas al Jefe de la expedicion, manifiestan claramente el pensamiento del Gobierno, que puedo concretar en estos términos : obtener datos fijos i seguros sobre las dificultades que se presentan a la libre entrada de los mencionádos rios, la capacidad de sus aguas para la navegacion, i la de sus orillas i del pais que atraviesan, al establecimiento de puestos militares i de poblaciones industriales.

La primera expedicion zarpo con este destino del puerto de Talcahuano, punto de reunion de los dos buques, el 31 de Diciembre último, i regresó a Valparaiso el dia 20 de Enero. Los resultados obtenidos en esta primera tentativa, se encuentran esplicados con minuciosidad, en el diario de su Jefe que adjunto bajo el número III., asi como las causas que dieron lugar al regreso prematuro de los buques.

Este primer contraste no desanimó al Gobierno, i previos los informes de los oficiales facultativos, se dieron inmediatamente las órdenes correspondientes para reparar la máquina del *Maule*, i poner a este buque en estado de emprender nuevo viaje al Sud. Verificadas estas reparaciones, i hallándose los buques *Cazador* i *Maule*, en estado de hacer un segundo viaje de esploracion, puestos ambos bajo el mismo Jefe del anterior, Capitan de Fragata don Leoncio Señoret, zarparon de Valparaiso el 28 de Febrero del presente año, llevádo cuantos elementos en personal i material, se habian indicado como necesarios, i con las nuevas instrucciones consignadas en el documento núm. IV., que modificaban en algunos respectos las anteriormente dadas.

El éxito de esta segunda expedicion fué mas satisfactorio, i habria sido completo, a no haber ocurrido la pérdida del Vapor *Maule* sobre la costa del Imperial, en la mañana del 22 de marzo, cuando regresaba ya para Valparaiso.

Bajo el núm. V. acompaño la relacion detallada de esta esploracion i reconocimiento de tres rios caudalosos, que atraviesan fértiles i abandonadas comarcas de nuestro territorio; comarcas que brindan con ópimos frutos a la civilizacion i la industria, i cuya ocupacion permanente en favor de estos beneficios, seria incompleta sin la libre i frecuente comunicacion por el mar.

El plano que va en seguida, sirve a explicar la relacion mencionada i a recomendar los trabajos de los oficiales empleados en esta operacion.

La ausencia del Vapor *Maule*, la carencia de noticias sobre su paradero, obligaron al Gobierno a fletar un Vapor al comercio para que, tripulado por nuestros oficiales i equipajes, fuese a averiguar su suerte i procurar, en caso de naufragio, salvar su jente i si posible era, el buque mismo. El parte del Capitan Cabieses, a quien se dió esta comision, (documento núm. VI) manifiesta la imposibilidad que encontró de salvar parte alguna del buque náufrago, regresando con el Comandante i oficiales del Vapor perdido, que recojió en Valdivia.

El Vapor *Cazador* entró despues de esta campaña en reparacion completa, cambiando sus calderos por los nuevos recibidos de Inglaterra. Con este motivo se han hecho cambios ventajosos en la instalacion i repartimientos del buque i en las comodidades que presente para el servicio.

Reclamado por mi colega el señor Ministro de Hacienda, un reconocimiento de las Caletas de los Vilos i de los Choros, en las Provincias de Aconcagua i Coquimbo, con el fin de abrirlas al comercio de los distritos de Illapel, el valle al sud del rio Choapa i Combarbalá, mas inmediatamente interesados en ello, se decidió enviar con esta comision importante, el Bergantín *Meteoro*, al mando del capitan de fragata don Buenaventura Martinez, cuyo buque salió con este objeto de Valparaiso el 1.º de noviembre último, llevando las instrucciones que adjunto con el núm. VII.

El reconocimiento de aquellos parajes dió los resultados que explica el parte núm. VIII. que trasmití sin demora al Ministerio de Hacienda.

El *Meteoro* se empleó despues en comisiones al Norte i Sud de la República, hasta que en 4 de abril último, fué enviado a proveer de víveres a nuestro establecimiento de Magallanes, de donde acaba de llegar.

En esta campaña satisfactoriamente desempeñada, cupo al *Meteoro* la fortuna de salvar en Magallanes a los dos únicos sobrevivientes de la fragata norte-americana *Manchester*, que naufragó en el Cabo de Hornos el 28 de agosto de 1854, bajo circunstancias dolorosas de que instruyen los documentos anexos bajo el núm. IX. Recojidos los náufragos i tratados a bordo del *Meteoro* como correspondia a su desgracia i a la bandera de Chile, fueron traídos a Valparaiso i puestos a disposicion del representante de los Estados-Unidos.

El estado del *Meteoro* reclamaba una carena i reparaciones completas,

i con el objeto de llevarlas a cabo del modo mas económico, se ha ordenado el desarmo del buque i su entrega en Arsenales.

La Corbeta *Constitucion*, despues de una ausencia de ocho meses en las aguas del Perú, regresó a Valparaiso en octubre último. Hizo despues viaje a los puertos del Norte, i el 24 de mayo próximo pasado, salió nuevamente para el Callao, a ponerse a las órdenes de nuestro Ministro en Lima i restituir a la patria a numerosos chilenos que desean volver i carecen de los medios de efectuarlo.

El Bergantín *Ancud*, terminado su armamento i equipo, ha salido para los puertos del Sud; a tomar en ellos marinería para nuestros buques, sobre la base de la nueva organizacion dada a los equipajes de línea.

Se pensó en la conveniencia de enviar en el *Ancud* a Europa los oficiales que deben servir en el Vapor *Esmeralda*; pero el desarmo forzoso del Bergantín *Meteoro*, hará difícil ya la realizacion de este deseo del Gobierno de que nuestros marineros visitasen países tan adelantados, i ensanchasen sus ideas viendo, imitando i aplicando cuanto presentan al estudio i la observacion, aquellas grandes escuelas de saber i de esperiencia.

De vuelta el *Ancud*, será entonces cuando, en vista de las exigencias del servicio, se decida sobre su destino.

El *Janequeo* ha continuado en el servicio de Juan Fernandez, bien que auxiliado en proveer aquel establecimiento, por los otros buques *Cazador* e *Infatigable*.

En el mes de julio, regresando este último buque del Callao, vió en la Isla de Juan Fernandez de Mas-Afuera; hombres en tierra que hacian fuegos i que pedian al parecer auxilio. El estado del mar i de sus víveres, son los motivos que dió el Comandante para no haber mandado botes a reconocer i recojer a esos hombres, si resultaban ser, como se suponía, unos náufragos.

Noticiado el Gobierno de la existencia probable de náufragos en aquella Isla desierta, dispuso que la misma Barca *Infatigable*, saliese inmediatamente en su busca. En este intervalo llegó el *Janequeo* de Juan Fernandez, cuyo buque habia visitado la Isla de Mas-Afuera, navegando en su contorno, i enviando un bote a tierra, que ni vestigio halló de tales náufragos. La *Infatigable* llegada a San Juan Bautista, se impuso de las noticias que allí habia dejado el *Janequeo*, i juzgando su Comandante inoficioso su viaje a Mas-Afuera, regresó a Valparaiso.

Esto sucedia en Agosto de 1854, i en Octubre se recibieron noticias que no dejaban duda, de que en la Isla de Mas-Afuera existian náufragos que reclamaban auxilio. El *Janequeo* recibió nuevas órdenes para ir en su busca, logrando al fin recojer a trece individuos, de los catorce que componian la tripulacion i pasajeros de la barca chilena *Emilia Luisa*, que en viaje de Sydney a Valparaiso, naufragó sobre aquella Isla en la noche del 7 de Julio de 1854.

El *Janequeo* se halla hoy listo i destinado a un viaje al norte hasta el puerto del Paposó.

La *Infatigable*, regresada del Callao, adonde habia conducido víveres para la Corbeta que allí teniamos estacionada, i de Mas-Afuera en la comision que he mencionado, fué puesta a disposicion del Ministerio del Interior, para ser destinada por seis meses al servicio del establecimiento de Magallanes i a navegar entre dicho establecimiento i las islas Malvinas, en objetos del mismo servicio. Sin embargo el Gobernador del establecimiento, ya sea por no ser el buque adecuado, ya por otras consideraciones, desistió de emplearlo i ordenó su regreso a Valparaiso, entrando en efecto en este Puerto el 8 de abril último.

Durante esa campaña de la *Infatigable* al Estrecho, cupo tambien a la Marina de la República, la satisfaccion de prestar servicios a la Marina mercante de una potencia amiga. El 6 de Febrero último, hallándose la *Infatigable* al ancla en Punta-Arena, se tuvo noticia de que la Fragata Americana *North-Carolina*, se hallaba barada en la Rada de David en el mismo Estrecho de Magallanes, con su tripulacion sublevada. Inmediatamente se envió en su socorro una lancha mandada por un Teniente de la *Infatigable*, i tripulada por jente de este buque, en socorro de aquel; i mediante su oportuno auxilio, pudo contenerse la sublevacion i ponerse el buque a flote, arrojando al agua parte de su cargamento de guano. La *North-Carolina*, fué entónces llevada a Punta-Arenas, donde previos los reconocimientos de estilo, fué abandonada por el Capitan i su equipaje, trasportándose estos a Valparaiso en la *Infatigable*.

Inmediatamente puse en noticia del Sr. Ministro de Relaciones Esteriores este suceso, a fin de que los intereses-estranjeros abandonados en la *North-Carolina* i que retenia en depósito la autoridad chilena en Magallanes, fuesen atendidos por quienes correspondiese.

En el dia la *Infatigable* se halla lista para hacer viaje a Llanquihue en servicio del Departamento de Colonizacion.

En materia de marina militar, no consiste la fuerza de eficacia de su material solo en los buques con que cuente el país para su servicio, sino en los establecimientos destinados a la conservación, reparación, armamento i reequipo de nuestras naves; en Arsenales bien provistos, bien guardados i que encierren los elementos, en material i personal, necesarios a su objeto. La eficacia del material de marina, no se consigue solo con comprar lo mejor donde se encuentre, sino en poder i saber conservar i mantener lo adquirido. Nuestra marina ha perdido mas por esta última causa, que por parsimonia en adquirir; i muchos preciosos buques contaria hoy la República, si hubiésemos tenido los medios de conservarlos.

Penetrado de esta necesidad es que el Gobierno ha dedicado una atención muy preferente a la formacion de un Arsenal; i aunque Valparaiso no esté llamado a ser un Puerto de Guerra que sirva de apoyo i refujio a nuestra marina militar en caso de una guerra extranjera, solo allí podemos por ahora, establecer Arsenales, siempre necesarios en circunstancias ordinarias i normales. Vencidos los obstáculos que se presentaban a la recuperacion de los terrenos que en aquel Puerto necesitabamos para ese establecimiento, se ha entrado al fin en posesion de ellos, compensando a los particulares que los ocupaban; i pronto se levantarán en ese local, los establecimientos que deben constituir nuestro Arsenal en Valparaiso. Estos establecimientos serán, segun el plan del Gobierno, e independientemente del Cuartel de Marina i batería que allí deben levantarse, los siguientes:

1.º El Departamento de construcciones i reparaciones, que comprenderá los talleres de carpintería, la fragua, i los tinglados o galpones de abrigo para depósito de la madera de construccion, embarcaciones menores etc.:

2.º Departamento de jarcia, motonería i arboladura, llamado de aparejo, destinado a guardar, conservar, recorrer, reparar todo lo relativo al aparejo de los buques:

3.º Departamento de Artillería, destinado a la conservación de la Artillería naval, sus proyectiles de todo jénero, armamento menor naval etc.:

4.º Almacén jeneral, con su subdivision natural de repuesto i escluido:

5.º Departamento hidrográfico, destinado a la conservación de planos e instrumentos:

6.º Oficinas para la Direccion de Arsenales en todos sus ramos:

7.º Habitaciones para los empleados i tripulacion de Arsenales, que deben vivir en ellos.

Grande o pequeño el Arsenal, los establecimientos que dejo enumerados

indispensables: la eficacia, el buen órden, la economía del servicio se interesan en ello.

El buque que conducia de Inglaterra la artillería de Marina pedida en aquel país para el completo de nuestros armamentos, naufragó. Reintegrado el valor de aquel armamento por los aseguradores, hai noticias de haber salido de Londres, el que nos trae el comprado en reemplazo del perdido.

En la Memoria del año pasado de 1854, manifesté la atención que habia merecido del Gobierno la conveniència, de formar con anticipacion depósitos de madera nacional, donde pudiesen llenarse las necesidades futuras de la marina en este ramo, i di cuenta de las instrucciones dadas con esta mira al Intendente del Territorio de Colonizacion. Mas no limitándose a estas meras medidas preventivas i remotas, viendo subir estraordinariamente el precio de la madera nacional en Valparaiso, i en vista de la necesidad que de ella iba a haber en las reparaciones de nuestros buques, se resolvió el envio inmediato del Constructor Naval del Estado a la Provincia de Maule, para que en union del Intendente de la misma, celebrase contratos para la corta, labra i entrega en playa de puerto, de la madera mas urjentemente demandada para nuestras reparaciones.

Bajo el núm. X, acompaño copia de las instrucciones dadas al comisionado i al Intendente de la Provincia del Maule, que trazan las bases de los contratos que debian celebrarse.

Ademas, i como instrucciones adicionales, se ordenó al comisionado, que procurase recojer cuantos datos pudiese, sobre el corte i labra de madera en los lugares que visitase: sobre el estado de los montes i la manera como son explotados; i que haciendo un estudio de las maderas que se producen en aquellos lugares, informase de todo circunstanciadamente al Gobierno.

Los Comisionados cumplieron satisfactoriamente, i bajo el núm. XI, incluye la nota en que el Comisionado Duprat da cuenta de su comision; cuya pieza, fuera de su mérito oficial, contiene datos dignos de estudio respecto a las maderas del país i montes que las producen.

En cuanto a la economía de la medida del Gobierno, me basta para demostrarla, recordar, que en los términos mismos del Constructor naval, «se han contratado por 7,500 pesos, 3,434 piezas de construccion naval magníficas, que en Valparaiso, las que se encuentran, tienen un valor de

200 por ciento i aun mas. Hai piezas, dice la nota hablando de las contratadas, hermosisimas que se han contratado por 25-pesos, que en Valparaiso valen 300.»

En virtud de los contratos celebrados, debiendo hacerse el corte de la madera en los montes de Guenon i la Puerta, en la Provincia de Talca, i Curanipe i Tregualemo en la de Maule, en los meses de mayo, junio i julio, la labra se ejecutará en los de setiembre, octubre i noviembre del presente año, principiando las entregas en los puertos Constitucion i Curanipe, en enero próximo: allí en playa, se hará la medicion i codeo de la madera, pudiendo el comisionado de la República desechar todo lo que no convenga, sin necesidad de espresar razon para ello.

La provision del demas material, que en la forma de artículos navales requiere la Marina, se hace por contratistas aceptados por la Junta Económica con la aprobacion del Gobierno. En el deber sin embargo de poner un límite a esta provision, que ha llegado a ser considerable, en la ausencia de reglamentos especiales, se ha dictado un decreto que prohíbe espresamente la entrega de artículos navales para los buques de la República, de otro modo que en reemplazo de iguales artículos consumidos o escluidos en un período determinado. Pero esta medida, urgente como era, solo podrá considerarse completa, cuando se fijen i determinen esos consumos, que ilimitados, pueden ser llevados al esceso.

Se habia introducido en la Marina la práctica perjudicial i dispendiosa de alterar con frecuencia algunos comandantes las disposiciones de los buques en cámaras o divisiones interiores, en el casco i aun en el aparejo. Para poner un atajo a este mal, há sido necesario dictar una severa prohibicion contra este abuso, imponiendo al que lo cometá la pena de pagar el valor de la obra.

En el mismo decreto se previene la manera como han de hacerse en los buques del Estado las innovaciones en casco, arboladura i armamento, que sean convenientes.

### PERSONAL DE LA MARINA MILITAR.

El estado adjunto núm. I demuestra el personal de la marina militar de la República en 1.º de junio último, así como los destinos que desempeñaba en esa fecha.

Segun ese estado, el cuerpo de guerra de la armada se compone de:

Un Vice-Almirante.

Un Contra-Almirante.

Siete Capitanes efectivos de Fragata.

Un Capitan graduado de Fragata.

Siete Capitanes efectivos de Corbeta.

Tres Tenientes primeros efectivos.

Tres Tenientes primeros graduados.

Once Tenientes segundos.

Ocho Guardia-Marinas examinados.

Once Guardia-Marinas sin examen.

Con posterioridad a la fecha del estado ha ingresado con el carácter de interino, un Guardia-Marina mas sin examen.

De los dos oficiales jenerales, el Vice-Almirante desempeña las funciones de Ministro Plenipotenciario de la República en Francia; el Contra-Almirante llena una comision de marina en Inglaterra.

De los siete Capitanes efectivos de Fragata, uno es Mayor Jeneral del Departamento, otro Comandante de Arsenales i Director de Guardia-Marinas: dos desempeñan mando de buque: dos Gobernaciones Marítimas; i uno está con licencia, por enfermo. El Capitan de Fragata graduado navega con licencia en la Marina Mercante.

De los Capitanes de Corbeta, cuatro llenan destinos en servicio de Puerto; los tres restantes sirven embarcados.

Las demas clases se encuentran, con pocas escepciones, empleadas a bordo i en constante servicio.

De los Guardias-Marinas sin examen, ocho de los últimos, que luego de nombrados ingresaron a la Escuela de Aplicacion establecida en la *Chile*, acaban de rendir exámenes satisfactorios en los ramos de Trigonometría esférica, Estática, Cosmografía, Astronomía náutica, Jeometria analítica, Mecánica i maniobra de buques, Hidrostática, Optica, Artillería i algunos principios sobre las máquinas de Vapor. Dada esta prueba i declarados aptos para prestar servicio en los buques de la República, entran en servicio activo con una suma de conocimientos debidos a la enseñanza de la Escuela de Aplicacion.

A la instalación de esta Escuela, a su organizacion, ha dedicado el Gobierno una atencion decidida, nacida del conocimiento de su influencia en el porvenir de la Marina. Al profesor encargado de los ramos científicos,

se agregó un profesor para la enseñanza de la artillería y la maniobra, y otro para el idioma inglés.

Recientemente se ha puesto al frente del buque Escuela, un jefe de Marina de quien se espera una asiduidad i zelo en la dirección de aquel establecimiento, que corresponda con los deseos i predilección del Gobierno.

La Escuela de Aplicación sirve además, según disposición reciente, de lugar de depósito de los relojes marinos a cargo del Profesor Científico de la misma, i acaban de dictarse las instrucciones a que deberán sujetarse los oficiales que en cada buque, tengan el cargo de dichos relojes. Las observaciones que según ellas deben consignarse i obtenerse, además del estudio i práctica a que obligaran a nuestros oficiales, puestas en relación con observaciones correspondientes hechas en el Observatorio de Santiago, serán un medio eficaz de perfeccionar el conocimiento de las longitudes i de la hidografía de nuestra Costa.

Mas adelante podrá también corresponderse, por medio del Establecimiento de la *Chile*, a la invitación recibida en el Ministerio de mi cargo del Observatorio de Washington, para concurrir i cooperar a la realización de un Sistema Universal de observaciones Meteorológicas, tanto en el mar como en tierra, promovido por la Gran Bretaña i los Estados Unidos. Nuestra concurrencia a tan grande objeto me parece fácil, por medio de la Marina i del Observatorio astronómico en Santiago, sin que sea necesario un gran gasto en instrumentos. Además de lo importante del objeto, se conseguirá también estimular en nuestros marinos el estudio de esos fenómenos.

El Cuerpo a cuyo cargo corre el ramo de Hacienda de la Marina, ha sido reorganizado por la lei de 25 de octubre de 1854; i a fin de que esta reorganización que mejoraba los sueldos de los empleados, tuviese por efecto natural mejorar el servicio público, se ha dictado una resolución por la cual se sujeta a los Contadores de 1.ª i de 2.ª clase, creados por dicha lei, a condiciones i conocimientos que aseguren su mejor servicio.

En este ramo se contemplan medidas calculadas a hacer mas sencilla i clara la contabilidad de Marina, i mas efectiva la acción económica de los Contadores embarcados i la intervencion de los Comandantes i Oficiales de detall.

El Cuerpo médico de Marina presta siempre importantes servicios; i la nueva lei que acabais de aprobar mejorando el sueldo de estos empleados,

tenderá poderosamente a completar su número i a mejorar su servicio.

Oportunamente se espedirá un Reglamento que determiñe con precision los deberes del Cuerpo médico de Marina.

En el Cuerpo de Injenieros mecanicos de Marina ha habido poca alteracion. La clase de Injenieros 1.<sup>os</sup> ha recibido algun aumento en su sueldo.

Con la mira de introducir gradualmente el elemento nacional en este cuerpo, sujeto esclusivamente al servicio extranjero, se han destinado a él dos de los jóvenes más adelantados de la Escuela de Artes i Oficios de Santiago, en la clase de herreros mecanicos.

El Vapor *Esmeralda* traerá de Europa contratados, los Injenieros para su servicio, o mas bien para incorporarse al cuerpo jeneral de este ramo en la Marina de la República.

Al ramo de Carpinteros navales del Estado, tambien ha sido destinado otro alumno de la Escuela de Artes i Oficios, en la clase de carpintero a las órdenes i bajo la direccion del Constructor naval del Estado.

El Director de la Escuela Militar abriga el pensamiento de destinar algunos de los jóvenes de la Seccion de Cabos al servicio de Condestables de la Armada; i el Gobierno se propone admitir en la Marina Militar en la clase de Ayudantes de Condestables a tales jóvenes, destinándolos a la *Chile*, de donde podrán salir a los buques de la República en la clase a que se hagan acreedores por sus aptitudes i adelantos. Por este medio con el tiempo, podremos contar con un Cuerpo de Condestables idóneos de que hoy carecemos.

Los equipajes de línea se componian antes de marineros que se contrataban para cada buque según su reglamento de dotación, por el término de un año, i se comprende que semejante organizacion era viciosa i reclamaba una reforma completa. Esta reforma se ha efectuado ya, i los equipajes de línea han sido reorganizádos sosituyendo al sistema antiguo de contratos parciales, el engánche por tres años de las clases determinadas por el presupuesto, formando un cuerpo regular destinado a los buques de la República en la forma i con la aternativa que previene la Ordenanza.

Los efectos saludables de la nueva organizacion se harán sentir gradualmente; bien que no debó ocultaros que la desproporcion entre nuestros sueldos i los de la Marina Mercante es tal, que hace cada dia mas difícil

el complemento de nuestros equipajes diminutos como son. En proporción que aumenta el movimiento marítimo de nuestros puertos, mayor es la dificultad que encuentra el Estado para tripular sus buques, que permanecen en el Puerto esperando el tardío alistamiento de los residuos de las tabernas de la playa i de los hospitales.

La reorganización dada a los equipajes, tiende a hacer de la Marina de guerra un cuerpo a que, como al ejército, se adhiera una parte de nuestros conciudadanos; pero esta tendencia quedará en quimera, si no pagamos a esos conciudadanos siquiera en la proporción de sus aptitudes i experiencia. Yo no me quejo de que nuestra Marina mercante absorba i pague bien a nuestros marinos; pero si pretendo que la Marina militar, protectora de la mercante, pueda a su vez disponer de su pequeño contingente de marinos aptos; pretendo que nuestro personal de equipajes, que ascenderá a lo mas a 500 individuos, se componga de lo mejor, i no de lo peor, de los 3000 marineros que tripulan nuestros buques mercantes.

Para conseguir este objeto hai dos medios: compensación i estímulo. Para el primero es indispensable una mejora en el sueldo: lo segundo se obtiene por medio de ascenso a los muchos grados que en la Marina median entre el grumete i el contramaestre.

La marina militar podría contar tambien con el contingente que le trajera el medio remoto de la Conscripción; pero este es un medio extremo para el caso de falta de voluntarios, o para el llenado del vacío que éstos dejen en el completo de las dotaciones.

Resuelto el Gobierno a difundir la instrucción elemental en todas las clases del pueblo, ha dispuesto el establecimiento de escuelas primarias en los buques de la República. A los Comandantes toca secundar este impulso saludable, i en ello se recomendarán al Gobierno.

El Estado núm. II demuestra el pie de fuerza i destino de la tropa de Marina de la República.

## MARINA MERCANTE.

La marina mercante de Chile consta en el día de 257 buques de todas clases, que miden colectivamente 59,000 toneladas, i que tripulan 2740 marineros.

Durante el año, el número total de buques nuevamente inscriptos en la

mátrícula, ha sido el de 57, con 15,545-44 toneladas: el de buques que han cesado de pertenecer a nuestra marina, por pérdida o cambio de nacionalidad, es de 22, con 6098-40, dejando un aumento de 35 buques con 9447-04 toneladas sobre el número que da la Memoria del último año.

El siguiente cuadro presenta la marcha que ha seguido la Marina Mercante desde el año de 1848.

EPOCAS.	BUQUES.	TONELAJE.	Aumento de un año a otro.	
			BUQUES.	TONELAJE.
En 1848 contaba la marina	105	12,628		
1849. . . . .	119	20,082:89	14	7,454:89
1850. . . . .	157	27,602:81	38	7,519:92
1851. . . . .	182	34,518:87	25	6,916:06
1852. . . . .	215	41,506:85	33	6,987:98
1853. . . . .	217	47,732:42	2	6,225:57
1854. . . . .	222	49,552:96	5	1,820:54
1855. . . . .	257	59,000	35	9,447:04

Segun se ve, el aumento en el último año ha sido considerable, apesar de la baja que ha habido en los buques antiguos.

Entre los 257 buques de nuestra marina, figuran cinco buques de vapor, con 1131-81 toneladas.

Con arreglo a los datos que poseo i al movimiento observado en nuestra marina mercante, los 257 buques de que ella consta, se encuentran distribuidos en las navegaciones que espresa la siguiente relacion:

La navegacion doméstica o de Cabotaje, emplea . . .	153 buques que miden 29,694 tonel. <sup>s</sup> i ocupan 4,462 mar. <sup>s</sup>
La de todo el Pacifico hasta California. . . . .	50       »       12,862       »       544       »
La de Asia, Australia i Polinesia . . . . .	18       »       5,051       »       224       »
La de la Costa Oriental de Sud-América, Antillas i Estados Unidos . . . . .	9       »       3,508       »       148       »
La de Europa . . . . .	11       »       3,565       »       172       »
En Puerto. . . . .	16       »       4,320       »       163       »
<b>Total. . . . .</b>	<b>257 buques con       59,000 toneladas i       2,740 mar.<sup>s</sup></b>

Comparando el movimiento de Cabotaje, que es exclusivo a nuestra bandera, representado por ese número de buques, con el de los años anteriores, tenemos que en el—

Año de 1853 empleaba 109 buques con 20,247.43 toneladas	
1854       »       115       »       24,116.46       »       aumento 6 buques       869 t. <sup>s</sup>	
1855       »       153       »       29,694.       »       38       »       8,577.54       »	

El aumento es notable, i este es un indicio de la actividad de nuestro comercio costanero; pues el aumento de los buques que lo sirven, guarda proporcion con la demanda que haya de sus servicios; siendo de notar, que desde que son tan amplias i liberales las facilidades para adquirir i nacionalizar buques chilenos, puede decirse que a todo el que puede comprarlo, ninguna traba ni obstáculo impone a nuestro comercio i a nuestra industria, la circunstancia de reservar a nuestra bandera exclusivamente la navegacion costanera.

Ademas, la Marina no puede ser mirada meramente como medio de transporte i simple elemento económico; sino tambien como elemento de fuerza nacional. Si la Marina opusiese un obstáculo al tráfico costanero, si lo encareciese; si ella no creciese naturalmente i sin esfuerzo, en la proporcion de las necesidades de éste; si no le fuese dado ser naviero a todo el que quiere i puede comprar un buque i tiene ocupacion que darle; entonces tal vez, podria tomarse en balanza la conveniencia o inconveniente de mantener un orden de cosas, calculado a sostener nuestros propios medios de transporte i nuestros marineros, que mañana serán nuestros soldados en la mar, o de entregar este ramo a los albuces de la concurrencia eventual de las banderas extranjeras; concurrencia que no traerá por cierto mayor baratura en los transportes, pues los precios de éstos no miran banderas, sino la demanda i los medios de satisfacerla, i muy alto seria el flete o muy malo el buque extranjero que se desviasse de su navegacion ultramarina, para emprender transporte de frutos del pais de un puerto al otro de nuestra costa.

Luégo hai otra consideracion i es la de la conveniencia de dejar a la navegacion costanera medios propios, suficientes para bastarse a sí misma, sin el auxilio eventual, transitorio i ocasional de banderas extranjeras.

Chile puede considerarse como en primera fila entre los pueblos que han adoptado liberales principios en navegacion, dando en tierra con todo derecho diferencial protector de nuestra bandera, i reservando solo el derecho de gravar en nuestros puertos a la bandera de la nacion que grave la nuestra en los suyos. Pero no creo que conviene renunciar por ahora a la navegacion esclusiva de Cabotaje, de que disfrutan los buques chilenos, porque esa renuncia seria siempre un sacrificio de intereses políticos i de fuerza; porque tal sacrificio es innecesario, económicamente hablando, puesto que el pais puede tener cuantos buques necesite su Cabotaje; i ultimamente porque ese sacrificio no seria compensado, o en otros terminos, reciproco, vistas las diversas circunstancias en que a este res-

pecto, nos hallamos situados para con los otros pueblos navegantes.

Por lo demas, el Gobierno, atento a los intereses de nuestra Marina, la ha favorecido con medidas eficaces de proteccion. Una de estas ha sido la de hacer mas livianas aún de lo que lo son, las condiciones de la nacionalidad, reduciendo, en virtud de la facultad que otorga al Presidente de la República la lei de navegacion, a una tercera parte la proporcion de marineros chilenos que debe llevar un buque que arbole nuestra bandera.

Otra medida de proteccion eficaz es la que acaba de ser propuesta al Congreso, dirigida a que todo buque que se compre o construya en cualquier Puerto de la República, que no sea Valparaiso, pueda ser matriculado allí donde se compró o construyó, sin necesidad de venir indispensablemente, segun lo ordena hoy la lei, a matricularse en Valparaiso. Esta es una medida justa i conveniente, que liberta al comercio de los otros puertos de una dependencia onerosa e innecesaria del de Valparaiso, i que facilitará los medios de transporte, segun la necesidad que de ellos haya en un punto dado.

En la Memoria del último año recomendaba a los marinos chilenos la fiel observancia de las leyes que determinan su nacionalidad, mostrándoles el peligro a que de otro modo se esponian, de no ser reconocidos por las otras naciones en esa nacionalidad. Los hechos han confirmado mis recelos, i debido a la intervencion de nuestro Ministro i a una condescendencia del Gobierno frances, es el que no haya sufrido un buque Chileno en un Puerto de Francia, las consecuencias de una infraccion de la lei de navegacion, en la proporcion de equipaje que ella exige para que pueda navegar un buque como Chileno. Con este motivo se han dictado medidas tendentes a corregir este abuso.

Tambien se han tomado medidas calculadas a asegurar a nuestros marinos la repatriacion i las garantías a que son acreedores bajo nuestra bandera.

La Escuela náutica de Chiloé es el establecimiento destinado a proveer al personal de la Marina mercante en el ramo de Capitanes i Pilotos.

El orijen de este establecimiento de educacion para la Marina, viene de un decreto Supremo de 1.º de marzo de 1844, que aumentó el número de marineros de la dotacion de la Capitania del Puerto de Ancud, con seis jóvenes de conocida honradez i disposiciones adecuadas, que debian llenar

las plazas de marinerós 2.<sup>os</sup> con el sueldo de tales, i que debían aprender Pilotaje i Navegacion al cargo de un Profesor pagado por el Gobierno.

Segun esto el Gobierno; no solo costea el Profesor i los gastos del Establecimiento, sino que tambien da sueldo a los alumnos. Este sueldo es hoy el de la mitad del que corresponde a un marineró 2.<sup>o</sup>, inclusa la racion de armada, pero el número de alumnos de dotacion es de doce en vez de seis, alcanzando a cada alumno unos siete pesos de haber mensual. Por disfrutar de este sueldo, ingresan a la Escuela niños sin los conocimientos primarios indispensables, i egresan de ella luego que encuentran colocacion más lucrativa; i aunque la Escuela haya dado algun fruto, no ha sido éste proporcionado a lo que debia esperarse.

Entre cerrar la Escuela enteramente o reorganizarla sobre otras bases mas adecuadas, S. E. no ha vacilado en elejir lo último; i ella será reorganizada de manera que corresponda mejor a las necesidades públicas i a la inversion del dinero del Estado.

En el ramo de construcciones navales, carezco este año de datos especiales que no han sido remitidos a este Ministerio; mas en jeneral puedo decir, que hai un aumento notable en el ramo de Maestranza, tanto en Valparaiso como en Constitucion, Talcahuano i Chiloé.

La ocupacion por el Fisco del terreno ocupado por el astillero Duprat i el baradero contiguo en Valparaiso, indujo al Gobierno a conceder al mencionado Duprat, para el establecimiento de un astillero, otro terreno en el mismo Puerto, que reúne las condiciones deseables.

Se ha concedido el terreno necesario para un segundo baradero en Coquimbo.

En materia de bosques i de madera de construccion, el informe del constructor naval, consignado bajo el núm. XI. contiene noticias interesantes.

Con el núm. XII. acompaño el Estado demostrativo del gasto que han causado los buques de la República en el año de 1854, en sueldos, víveres, pertrechos, combustible i reparaciones, ascendiente a la suma de 216,661 pesos 16 centavos.

El cuadro núm. XIII. dá el monto del gasto incurrido en el sostenimiento de los otros departamentos relacionados con la Marina, comparado con las asignaciones del presupuesto; el que, comprendido el costo de la tropa de marina, asciende a 107,046 pesos 34 centavos; cuyo monto unido al de 216,661 pesos 16 centavos que dá el gasto total de los buques de la República, i a los 3600 pesos del Ministerio, nos presenta en la suma de 327,307 pesos 50 centavos, el costo total que el ramo de Marina tiene al Tesorero Público.

*Santiago, julio 28 de 1855.*

**Pedro Molasco Vidal.**

POST-DATA—En prensa ya la Memoria, ha tenido lugar la catástrofe que esplican los siguientes documentos:

Comandancia Jeneral  
de Marina.

Valparaiso, Agosto 3 de 1855.

Señor Ministro:

Cumplo con el triste deber de participar al Supremo Gobierno, que un acontecimiento desastroso ha tenido lugar hoy, en la bahía. La Barca Transporte *Infatigable* ha desaparecido completamente bajo las aguas, de resultas de una conflagracion comunicada al casco por la esplosion de la pólvora que existia abordo del espresado buque. Hé aquí los primeros detalles que el Gobernador Marítimo i Mayor Jeneral del Departamento me comunica sobre el infausto suceso de que doi cuenta, i que ha contristado a todos los habitantes de esta ciudad.

«Tengo el sentimiento de noticiar a U. S. que a las 11 h: 40' A. M., hizo una esplosion la Santa Bárbara de la Barca *Infatigable*. La causá de esta esplosion no se puede averigurar a punto fijo i se presume que al bajar a dicha Santa Bárbara el Teniente 2.º de Marina don Tomas Lopez, con el Mayordomo de oficiales i otro individuo a fin de arreglar los artículos que en ella se encontraban, se incendiaria alguna pólvora suelta que habria en el piso con los clavos de los zapatos de algunos de los individuos que penetraron en ella.

«En el instante de la esplosion voló toda la popa, hasta cerca del palo mayor, desde el cobre para arriba, encendiéndose inmediatamente toda esa parte del buque, el velámen del palo mayor que a la sazón le habia cargado a fin de secarlo, i toda la jarcia del mismo palo que se consumió en pocos instantes, esteridiéndose el fuego hasta la cocina. A las doce ménos diez minutos, cuando principiaba a arder el palo trinquete i sus volas, se sumerjió el buque completamente en quince brazas de agua.

«Entre las victimas de este desastre tenemos que lamentar la pérdida del Teniente 2.º don Tomás López, la de los soldados de la Brigada de Marina José María Bastias i Francisco Cárdenas, i otros que aun no es posible averiguar.

«El Teniente 1.º Lynch, Comandante, el Teniente 2.º don Desiderio Garcia i el Maestre de víveres Barril, han salvado milagrosamente; el 1.º con la dislocacion de un pié i todo el costado derecho quemado i parte de la cara; el 2.º gravemente herido en la cabeza, en la frente i varias otras partes del cuerpo; i el 3.º con heridas de mucha gravedad en lá cabeza. Ademas de estos individuos, el Mayordomo de oficiales Isidro Zuñiga, el Guardian 1.º Francisco Falcon, el cabo 2.º Cornelio Quiros, el soldado Apolinorio Arenas; el marinero Nicolas Espinosa i el jóven detenido abordo don Emilio Prieto, han recibido contusiones i quemaduras de bastante gravedad.

«He mandado al Ponton *Chile* la guarnicion del espresado buque, i la tripulacion queda abordo del Bergantin Goleta *Janequeo*»

Fuera de la parte mas lamentable de este suceso, las vidas sacrificadas, i las heridas recibidas por los oficiales i algunos individuos de la tripulacion, que milagrosamente han

Salvado, pero que de entre ellos algunos quedarán inútiles para el servicio, el referido Transporte, como sabe U. S., estaba enteramente pertrechado de víveres i artículos navales, para la campaña a que lo habia destinado el Supremo Gobierno, i con él el Estado ha perdido una considerable cantidad i los buenos servicios que como tal Transporte prestaba, de no fácil reemplazo. Cualquiera, pues, que sea la esplicacion que ahora se dé de los motivos que han producido la catástrofe, tratándose de un suceso de tanta entidad, me incumbè, en conformidad con la ordenanza, hacer instruir un sumario escrupuloso, que ponga en claro lo ocurrido i sus antecedentes, i dicho sumario será el informe mas satisfactorio que podré elevar a la consideracion de U. S. Sin perjuicio iré comunicando a U. S. periódicamente los demas detalles que importe conocer.

Dios guarde a U. S.

*Julian Riesco.*

Al Sr. Ministro de Marina.

Comandancia Jeneral  
de Marina.

Valparaiso, Agosto 8 de 1855.

Señor Ministro

Para conocimiento del Supremo Gobierno, acompaño a U.S. en copia autorizada, una parte del Jefe de bahia en que dá cuenta de algunos resultados del incendio de la Barca Transporte *Infatigable*, i una nota referente al mismo suceso, del Comandante de dicha Barca, que he recibido hoy únicamente, apesar de aparecer con la fecha del dia tres del que rije.

Dios guarde a U.S.

*Julian Riesco.*

Bergantín de guerra  
«Meteor».

Valparaiso, Agosto 4 de 1855.

A lo que tuve el sentimiento de participar a U.S. en mi nota de ayer respecto de la catástrofe acaecida, debo agregar que parece ya fuera de duda la muerte del Teniente 2.º don Tomas Lopez que se hallaba en la escotilla de Santa-Bárbara inspeccionando el trabajo que verificaban en el interior los soldados de la guarnicion, José Maria Bastias i Juan V. Barrios, i los individuos de tripulacion marino 1.º Ambrosio Catalan i grumete Nicolas Espinosa, cuando acació la esplosion, haciendo volar toda esa parte de popa bajo la cual se encontraba el deposito, sofocando probablemente al Timonel Lorenzo Frias que se hallaba cerca del compas de vitacora i cuyo cuerpo, rastreado hoy por una canoa pescadora, ha sido reconocido sin lesion alguna.

De los individuos que se encontraban en Santa-Bárbara, solo se han reconocido los cadáveres de los dos soldados de la guarnicion que fueron ayer sacados a tierra, pero pare-

ce indudable, que todos los que habia en Santa-Bárbara hayan perecido, aunque no se han encontrado mas cuerpos que los tres que he enunciado i otro que se fué a fondo cuando se rastreaba el del Timonel Frias.

El Comandante don Luis Lynch que se encontraba en la cámara de cubierta, fué sacado del agua habiendo sufrido solamente una pequeña dislocacion en una pierna que parece desaparecerá pronto i el Teniente 2.º don Desiderio Garcia que se hallaba en su camarote, recibió una herida en la cabeza i segun el informe del Doctor una fuerte contusion en el hipogastro que lo ha dañado interiormente.

Adjunto a esta nota una relacion de los individuos de la tripulacion que se salvaron a bordo del *Janequeo* donde todavia se encuentran, que de los heridos solo sé que ayer mismo murió en el hospital el Mayordomo de oficiales Isidro Zuñiga.

Los individuos de la guarnicion salvados van comprendidos en la relacion adjunta que determina el lugar donde se encuentran i su estado.

De los útiles i pertrechos salvados existen en el *Janequeo* tres embarcaciones, en el *Cazador* la verga i vela de velacho i en el Arsenal el palo mayor quemado, los mástiles i vergas de juanete i algunas jarcias. En el de mi mando un gallinero, una espia blanca, un tamborete i jarcia trosada.

Dios guarde a U. S.

*Buenaventura Martinez.*

Sr. Comandante Jeneral de Marina:

Sr. Comandante Jeneral.

*Valparaiso, Agosto 3 de 1855.*

Cumplo con el triste deber de poner en conocimiento de U. S. los detalles que precedieron a la catástrofe que tuvo lugar hoy en la Barca de la República *Infatigable* que fué de mi mando.

Como U.S. recordará, hace algun tiempo que se pidió la composición de la distribución de la Santa-Bárbara por lo peligroso que cada dia se hacia mas bajar a ella para necesidades del servicio; hoy como a las 11 del dia, dispuse de visitar en persona dicho departamento, di las ordenes necesarias al Teniente 2.º don Tomas Lopez para que pasara a hacer su arreglo, pues su mal estado de estiva era inconveniente para salir al mar, lo que en efecto verificó el espresado Teniente, tomando todas las precauciones que eran del caso i que le recomendé para inspeccionar el trabajo.

Como a las 11 i treinta minutos i encontrándome en la cámara, sobrevino esta gran desgracia, cuya causa a la verdad, señor, me es imposible definir.

En vista de esto; U.S. me dispensará dar mas detalles por ignorarlo i estar postrado en cama sufriendo dolores agudísimos que no me permiten cumplir como yo deseara.

Dios guarde a U.S.

*Luis A. Lynch.*  
Teniente 1.º Comandante.

Cirujano mayor del Departamento  
de Marina.

Valparaiso, Agosto 9 de 1855.

Señor:

Cumpliendo con la orden de U.S. fecha de ayer, doi cuenta del estado de la salud de varios de los individuos que sufrieron en el accidente de la *Infatigable*.

El Teniente Lynch se halla mui mejorado de su contusion i luxacion del pié; su estado presente no ofrece ningun peligro.

El oficial don Desiderio Garcia que sufrió una horrible contusion en el bajo vientre i los riñones, se halla corriendo los riesgos de una gravísima inflamacion de la vejiga i de toda la cavidad del vientre, i aunque su estado es en extremo alarmante no por eso se han perdido las esperanzas de salvarle la vida. La juventud, la intelijente asistencia profesional i los esquisitos cuidados con que se asiste, es probable que darán un feliz resultado.

El Maestro de víveres don N. Barril se halla mejorado de su contusion i herida en el cráneo; però su estado no da entera seguridad, en cuanto a las consecuencias que pudieran traer una contusion i una fractura del cráneo.

El señor Prieto, detenido abordo, se halla mui mejorado de la contusion de sus muslos i de la fructura del brazo derecho. Este individuo se halla asistido en el hospital del Dr. Ancram en el Cerro Alegre.

Los demas enfermos i contusos que se condujeron al hospital, se mejoraron prontamente i han salido de dicho establecimiento con escepcion de uno solo que murió mui pocas horas despues de la catástrofe.

Es cuanto puedo informar a U.S. en el presente dia.

Dios guarde a U. S.

Javier Villanueva.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

De resulta de esta catástrofe, la Marina militar ha sufrido la pérdida sensible de—

El Teniente 2.º de Marina don Desiderio Garcia Videla:

Id.	»	id.	»	Tomas Lopez.
Timonel				Lorenzo Frias.
Cabo 2.º de Infantería de Marina				Cornelio Quiros.
Soldado de	id.	id.		Apolinario Arena.
Marinero 4.º				Ambrosio Catalán.
Grumete				Nicolas Espinosa

HERIDOS.

Maestre de víveres	don Manuel Barril.
Marinero 4.º	Juan Morgen.
»	Eduardo Brooman.
Cocinero de Oficiales	Francisco Carrion.

Ministerio de Marina, Santiago, Agosto 13 de 1855.

## DOCUMENTOS I ESTADOS

### QUE ACOMPAÑAN ESTA MEMORIA.

Números.

- I. Cuadro jeneral de los buques de la República.
  - II. Instrucciones dadas al Jefe de la expedicion enviada a la esploracion de los rios Imperial, Budi i Tolten.
  - III. Parte i diario del Jefe de la expedicion esploradora de los rios Imperial, Budi i Tolten.
  - IV. Instrucciones dadas al Jefe de la expedicion a los rios del Sud en el segundo viaje emprendido.
  - V. Parte del Jefe de la expedicion a los rios Imperial, Budi i Tolten i relacion detallada de las operaciones.
  - VI. Parte del Capitan Cabieses relativo al resultado de su comision en busca del vapor «Maule».
  - VII. Instrucciones relativas al reconocimiento de las Caletas *Vilos* i *Choros* sobre la costa de las provincias de Aconcagua i Coquimbo.
  - VIII. Partes relativos a las operaciones de reconocimiento de las Caletas de los Vilos i los Choros en las provincias de Aconcagua i Coquimbo.
  - IX. Partes relativos al naufragio sobre el Cabo de Hornos, de la Fragata Norte Americana «Manchester».
  - X. Instrucciones dadas al Constructor naval para contratar el corte, labra i arrastre de madera para la Marina en las provincias de Maule i Talca.
  - XI. Informe del Constructor naval respecto a las maderas contratadas para la Marina, i los montes de las provincias de Maule i Talca.
  - XII. Estado del gasto que han causado en el año de 1854 los buques de la República en sueldos, víveres, pertrechos i reparaciones.
  - XIII. Estado de las cantidades consideradas en el Presupuesto Jeneral de 1854 para sueldos i gastos del Departamento de Marina, i de las invertidas en el mismo año en el espresado Departamento.
- Estado núm. I. Oficiales de Guerra i Mayores de la Marina.
- » » II. Estado Jeneral de la Brigada de Infantería de Marina.

## DOCUMENTOS.

### N.º 1.

## ESTADO JENERAL DE LOS BUQUES DE LA REPÚBLICA

I COMISIONES QUE DESEMPEÑAN HOY 1.º DE JUNIO DE 1855.

Corbeta **CONSTITUCION**, de 18 cañones (dió la vela para el Callao el 25 de mayo último a ponerse a disposicion del señor Encargado de la República cerca del Gobierno del Perú.)

Capitan de Fragata, Comandante....	Don <sup>José</sup> Pedro A. Goñi.....	1.º de Abril	de 1852
Teniente 1.º, Oficial de Detall.....	» Francisco Hudson.....	10 de Abril	de 1853
Id. id. Graduado.....	» Roberto H. Simpson.....	12 de Febrero	de 1853
Teniente 2.º.....	» Manuel Hurtado.....	17 de Abril	de 1853
Guardia-Marina examinado.....	» Domingo 2.º Salamanca... ..	17 de Abril	de 1853
Id. id. id.....	» Marcial Gudian.....	30 de Diciembre	de 1851
Id. id. su examen.....	» Mauel Thompson.....	17 de Abril	de 1853
Id. id. id.....	» Juan E. Lopez.....	17 de Abril	de 1853
Cirujano de 1.ª clase.....	» José Maria Betelú.....	25 de Octubre	de 1831
Contador de 2.ª clase.....	» Juan de Dios Merino.....	5 de Junio	de 1853
Dotacion de Oficiales de mar, marineros etc., 107 individuos.....			Debe tener 127
Guarnicion, 1 sarjento, 2 cabos i 11 soldados—Total 26.....			Debe tener 18

Bergantin **ANCUD**, de 14 cañones (dió la vela para los puertos del Sur el 3 de mayo próximo pasado.)

Capitan de Corbeta, Comandante....	Don Manuel 2.º Escala.....	6 de Abril	de 1834
Teniente 2.º, Oficial de Detall.....	» Galvarino Riveros.....	5 de Mayo	de 1853
Piloto 1.º, grad.º de Teniente 1.º.....	» Miguel Walton.....	22 de Febrero	de 1853
Guardia-Marina examinado.....	» Emilio Errázuriz.....	26 de Enero	de 1853
Id. id. id.....	» Telasco Bascuñan.....	12 de Mayo	de 1854
Cirujano de 1.ª clase.....	» Roberto Bleakley.....	4 de Mayo	de 1853
Contador, Oficial 3.º en comision....	» Nicolás Redoles.....	2 de Mayo	de 1853
Dotacion de Oficiales de mar, marineros etc., 75 individuos.....			Debe tener 102
Guarnicion: 1 sarjento, 2 cabos i 11 soldados—Total 14.....			Debe tener 15

**Bergantín METEORO**, de 19 cañones (dió la vela para Magallanes el 4 de abril último, conduciendo viveres para aquella Colonia.)

Capitan de Fragata, Comandante....	Don Buenavent.ª Martínez....	26 de Setiembre	de 1853
Teniente 2.º Oficial de Detall.....	» Daniel Cruz.....	30 de Setiembre	de 1853
Guardia-Marina examinado.....	» José Toribio Lira.....	27 de Octubre	de 1854
Id. id. id.....	» Ignacio Luis Gana.....	27 de Octubre	de 1854
Cirujano de 2.ª clase.....	» Modesto Aulin.....	7 de Marzo	de 1855
Contador de 2.ª clase.....	» Manuel A. Cuzman.....	50 de Diciembre	de 1854
Dotacion de Oficiales de mar, marineros, etc., 40 individuos.....			Debe tener 80
Guarnicion: 1 sarjento, 1 cabo i 7 soldados—Total 9.....			Debe tener 15

**Vapor CAZADOR**, (en Valparaiso, mudando los calderos i haciendo otras reparaciones.)

Capitan de Fragata, Comandante....	Don Ramon Cabieses.....	26 de Setiembre	de 1853
Teniente 2.º Oficial de Detall.....	» Ricardo Rogers.....	21 de Diciembre	de 1853
Id. id.....	» Onofre M. Costa.....	23 de Febrero	de 1853
Contador de 2.ª clase.....	» Benjamin Rojas.....	20 de Octubre	de 1854
Injeniero 1.º.....	» Mauricio Brunet.....	25 de Setiembre	de 1854
Id. 2.º.....	» Willis Davis.....	17 de Julio	de 1853
Dotacion de Oficiales de mar, marineros, etc., 42 individuos.....			Debe tener 54
Guarnicion: 1 sarjento, 1 cabo i 10 soldados—Total 12.....			Debe tener 15

**Bergantín Goleta JANEQUEO**, de 4 cañones (en Valparaiso esperando órdenes.)

Capitan de Corbeta, Comandante....	Don Martin Aguayo.....	50 de Mayo	de 1853
Teniente 2.º Oficial de Detall.....	» Adolfo Blanco Gana.....	5 de Mayo	de 1853
Id. id.....	» Carlos Deputron.....	12 de Febrero	de 1853
Guardia-Marina examinado.....	» José Manuel Donoso.....	50 de Enero	de 1853
Cirujano de 2.ª clase.....	» Napoleon Gobert.....	23 de Agosto	de 1854
Contador de 1.ª clase.....	» J. David G. Rodriguez.....	24 de Noviembre	de 1854
Dotacion de Oficiales de mar, marineros, etc., 26 individuos.....			Debe tener 39
Guarnicion: 1 sarjento, 1 cabo i 10 soldados—Total 12.....			Debe tener 13

**Barca Transporte INFATIGABLE**, de 3 cañones (en Valparaiso, alistándose para salir a campaña.)

Teniente 1.º grad.º Comandante....	Don Luis A. Lynch.....	50 de Mayo	de 1853
Id. 2.º, Oficial de Detall.....	» D. Garcia Videla.....	6 de Junio	de 1853
Id. id.....	» Tomas Lopez.....	24 de Noviembre	de 1854
Cont., Oficial 6.º de la Comisaria....	» Juan Rafael Albano.....	7 de Febrero	de 1854
Dotacion de Oficiales de mar, marineros, etc., 56 individuos.....			Debe tener 42
Guarnicion: 1 sarjento, 1 cabo i 11 soldados—Total 15.....			Debe tener 15

**Ponton CHILE, (en Valparaiso, sirviendo de cuartel de la Brigada de Marina i Escuela de Aplicación de Guardia-Marinas.)**

Comandante i Director de Guardia-Marinas, Teniente 1.º graduado.....	Don José Martinez.....	4 de Agosto	de 1854
Vice-Director, Teniente 2.º.....	» Baltazar Campillo.....	14 de Diciembre	de 1854
Profesor científico, Teniente 1.º graduado.....	» Anatolio Desmadryl.....	14 de Diciembre	de 1854
Profesor de Inglés.....	» Miguel Robles.....	19 de Diciembre	de 1854
Guardia-Marina sin exámen.....	» Santiago Hudson.....	6 de Agosto	de 1855
Id. id. id.....	» Francisco Rondizzoni.....	17 de Junio	de 1855
Id. id. id.....	» Julio Lynch.....	27 de Diciembre	de 1855
Id. id. id.....	» Ramon Godomar.....	21 de Octubre	de 1854
Id. id. id.....	» Ramon Vidal.....	21 de Octubre	de 1854
Id. id. id.....	» Carlos 2.º Wood.....	21 de Octubre	de 1854
Id. id. id.....	» Francisco Vidal.....	21 de Octubre	de 1854
Id. id. id.....	» Aureliano Sanchez.....	21 de Octubre	de 1854
Id. id. id.....	» Osear Viel.....	21 de Octubre	de 1854
Capellan.....	Fr. Marcelino Varela.....	30 de Octubre	de 1852
Dotacion de Oficiales de mar, marineros, etc., 13 individuos.....			Debe tener 22
Guarnición: 1 sarjento, 2 cabos i 6 soldados—Total 9.....			Debe tener 15

Secretaria de Marina—Valparaiso, Junio 1.º de 1855.

JUAN V. BLEST.  
Secretario.

**V.º B.º**  
**Hiesco.**

NÚM. III.

*Instrucciones dadas al Jefe de la Expedicion a los rios del Sud.*

Ministerio de Marina.

Santiago, Diciembre 16 de 1854.

- 1.º S. E. ha resuelto confiar a U. una comision dirigida a reconocer la boca del rio Imperial, i esploracion de este rio importante, a fin de obtener datos fijos i seguros sobre las dificultades de su entrada i la capacidad que presenten sus aguas a la navegacion, i sus orillas, i el pais que atraviesa al establecimiento de puestos militares fortificados, establecimientos industriales o una poblacion.
- 2.º Los medios de ejecucion que el Gobierno pone a la disposicion de U. consisten principalmente en dos vapores, *Cazador* i *Maule*, al mando, el primero del Capitan de Fragata don Ramon Cabiésés i el segundo del Piloto primero con grado de Teniente 4.º don Miguel Walton; cuyos buques reunidos en Talcahuano, segun órdenes que se dicten, se pondrán a las órdenes de U.
- 3.º Luego de recibir U. la orden correspondiente por conducto del Comandante Jeneral de Marina, para alistarse i partir en el Vapor *Cazador en comision especial del Gobierno*; hará al Comandante Jeneral de Marina pedimento de los pertrechos i artículos de otro jénero que necesite, los que le serán entregados, con arreglo a órdenes que se han dado.
- 4.º Llegado el caso de partir el Vapor *Cazador*, conduciendo al Obispo de Concepcion, se embarcarán en él; el Piloto Walton, i el Padre Anjelo, Superior de misiones, con los pertrechos i artículos pedidos. El Vapor dejará a U. i a Walton en Constitucion, donde deberán quedar los artículos navales que U. lleve para emplear en ese Puerto en alistar el Vapor *Maule*, cuyo buqué pondrá U. al mando del Piloto Walton, en virtud de orden que llevará al efecto, desembarcando al Piloto Cruz, Gobernador Marítimo i Capitan de aquel Puerto.
- 5.º Sin demora se dedicará U. a disponer el Vapor *Maule* para el servicio a que se le destina, i luego de estar listo, se dirigirá en él al Puerto de Talcahuano, donde se reunirá al *Cazador*, tomando U. el mando de ámbos buques.
- 6.º Con la celeridad posible zarpará la expedicion de Talcahuano a Lota, para tomar allí todo el carbon que admitan ambos buques, para lo que habrá anticipado U. sus avisos a los proveedores de aquel punto.
- 7.º De Lota se dirigirá U. a dar principio a sus operaciones de reconocimiento sobre el rio Imperial.
- 8.º Llegado U. a la altura conveniente, emprenderá el reconocimiento de la boca del Imperial, en botes o en el Vapor *Maule*, procurando franquearla i emprender el reconocimiento del rio en la estension recomendada en el núm. 1.º, haciendo entrar tambien al *Cazador*, si del reconocimiento practicado, resultase que pueda efectuarlo sin ningun pe-

ligro. Este reconocimiento se hará con la prolijidad posible en la parte hidográfica, con levantamiento de planos, indicacion de sondas etc. etc.; pero en la parte topográfica, a la simple vista i sin dar lugar a sospecha o desconfianza de los Indios.

9.º Aunque la comision de U. es puramente pacífica i de reconocimiento, conviene ir perfectamente preparado para la defensa en caso de ataque. Con esta mira, i para imponer a los habitantes el respeto de la fuerza, se embarcan en el *Cazador* doble número de tropas del de su dotacion i las municiones i armamento necesarios, para que U. pueda guarnecer i armar el Vapor *Maule*.

40. Si del reconocimiento practicado resultase que los habitantes se prestan a una comunicacion amistosa con la expedicion, desembarcará al Padre i aguardará la determinacion de éste, empleando entretanto U. ese tiempo en el reconocimiento recomendado; concluido lo cual, i tomada la resolucion del Padre, o lo dejará en tierra, o lo recibirá a su bordo, segun él lo decida.

41. Como la tripulacion del *Maule* se compone en parte de los marineros del servicio del Puerto Constitucion, se mandan embarcar en el *Cazador* seis marineros 2.ºs, que con dos que U. deje de la dotacion, i otras clases si fuere necesario que tome en Constitucion, completarán el número necesario para navegar aquel Vapor.

42. Si durante sus operaciones le escasease el carbon, enviará U. el *Cazador* a Lota en busca de este combustible, si fuere posible i conveniente.

43. Si despues de realizada la comision principal sobre el rio Imperial, el tiempo i los viveres lo permitiesen, efectuará U. un reconocimiento sobre las caletas i rios inmediatos.

44. Terminados estos trabajos regresará U. a Lota, completará allí el carbon de los dos buques, despachará el *Maule* para Constitucion i hará rumbo con el *Cazador* a Talcahuano.

45. En este Puerto recibirá los muertos i demas pertrechos pertenecientes a Curanipe, que allí quedaron en julio último i que constan de la relacion pasada por U. a la Comandancia Jeneral de Marina en 31 de dicho mes, los que conducirá a Curanipe para su instalacion allí en la forma propuesta.

46. S. E. al dictar estas órdenes e instrucciones especiales, deja por lo demas a U. la libertad conveniente para obrar segun convenga, en vista de circunstancias estraordinarias que no hayan sido previstas, confiando en los conocimientos i esperiencia de U. i en el celo que pondrá en el desempeño de la muy importante comision que se le encarga; teniendo presente que debe evitarse toda alarma o inquietud en aquellos habitantes.

Dios guarde a U.

(Firmado) *Pedro Nolasco Vidal.*

Al Capitan de Fragata don Leoncio Señoret.

**NUM. III.**

*Diario de las operaciones de la Expedición exploradora  
a los rios del Sur.*

Comandancia de la Expedición  
exploradora al Sur.

Valparaiso, Enero 22 de 1855.

Señor Ministro:

Después de la última nota que tuve la honra de dirigir a U. S. desde el Puerto del Corral, el mal estado de los calderes del Vapor *Maule* empeoró a tal extremo, que me fué forzoso ceder a las representaciones de los Ingenieros i abandonar una expedición empezada bajo felices auspicios.

Tengo pues el sentimiento de participar a U. S. mi regreso i arribo a este Puerto en la noche de 20 del presente. El siguiente Extracto de mi diario manifestará a U. S. los pormenores de la Campaña.

DICIEMBRE 20 DE 1854.

Conforme a mis instrucciones i provisto de los artículos de guerra i navales que creí necesarios para el apresto del Vapor *Maule*, zarpé de Valparaiso para Constitución en el Vapor de guerra «Cazador», con el Reverendo Padre Anjelo, el Teniente Walton i un Ayudante de Ingenieros.

DIA 21.

Llegué a aquel Puerto a las tres de la tarde, el Teniente Walton se hizo inmediatamente cargo del mando del «Maule», se reconoció el estado de su máquina i los Ingenieros fueron de opinion que condenando un tubo que no ofrecía confianza, la máquina estaría en estado de funcionar para la Campaña.

DIA 22 A 25.

Mientras los Ingenieros se ocupaban en la máquina, emplee esos cuatro dias, en que hubieron dos de fiesta, en disponer al «Maule» tambien como me lo permitieron la escasez de tiempo i materiales. Se rebajó la casa de la máquina, cuya inútil i demasiada superficie ofrecía una gran resistencia al viento; i siendo al mismo tiempo mui débil para resistir un golpe de mar, se le resguardó con un Tajamar de quitar i poner i se le dió firmeza i al Ingeniero abrigo con una cubierta que unió la cocina a dicha casa. Se hizo un pañol para carbon, evitando su incendio, apartándolo del contacto de las calderas; se acomodaron ocho montantes para otros tantos pedreros i se engancharon cuatro timoneles, cuatro marineros primeros i tres segundos para remplazo de su tripulación que quedó para el servicio del Puerto, a excepcion de dos marineros que conservé para servirme de su experiencia en el reconocimiento de las Barras i prepararlos para prácticos de las embocaduras de los rios que se hallasen navegables.

DIA 26.

Estando listo el «Maule», me apresuré en dejar a Constitución, cuya barra se estaba embraveciendo i me llevó al pasarla parte de los Tambores, rompió los Empanetados i algunas tablas de la obra muerta i no me hizo nada a la máquina por las precauciones tomadas para su abrigo. A las seis horas de navegacion para Talcahuano, faltó un tubo de los calderos i se apagó el fuego, parándose la máquina. Sin embargo de que en los primeros momentos del accidente se creyó necesario arribar a Valparaiso, se pudo a las cuatro horas volver a hacer andar la máquina i continuamos lentamente para el Sur.

DIA 27.

Lo pasamos en la mar, sin mas novedad.

DIA 28

Llegado a Talcahuano a las nueve de la mañana, tomé el mando de la division i solicité de la Intendencia de Concepcion algunas tablas i cuarterones para componer las averias del «Maule» al pasar la barra de Constitución, i guardar algunas de respeto, por si aconteciesen nuevos desastres.

DIA 31.

En momentos de dar la vela, el Comandante del «Maule» me hizo presente que se hallaba demasiado enfermo para salir al mar: siendo la enfermedad grave i no habiendo cirujano en los buques, debí dejarlo en tierra i reemplazarlo con el Teniente 2.º don Galvarino Riveros que habia venido a Talcahuano con una licencia que estaba al concluir, i que me habia ofrecido sus servicios. Participé este acontecimiento a la Comandancia Jeneral de Marina i a la una de la tarde salí para Lota donde llegamos a las seis.

DIA 1.º DE ENERO 1853

No se pudo embarcar carbon, a causa del dia de fiesta.

DIA 2.

Despues de embarcar ciento quince toneladas de carbon, zarpamos a las cinco de la tarde para el Sur.

DIA 3.

Hemos recorrido a tiro de pistola la Costa desde Lebu hasta el cabo Tirúa: una fuerte reventazon se nota en toda la estension de su playa i no se distingue punto alguno donde se pueda desembarcar, a excepcion de la Caleta de Nena i de su vecina la de Tirúa, ambas señaladas por el Capitan Fitz-Roy, hallamos estas calétas inabordables por la excesiva agitacion del mar que habia ese dia. Sin embargo suelen estar mui mansas i ofrecer un buen fondeadero, segun me lo han asegurado prácticos de ellas i segun lo he experimentado yo mismo en el año 1840, que fondié en ambas con la Goleta de guerra «Coloco-

lo». Entré entónces en el rio que dá su nombre a la de Tirúa i hallé unos cinco pies de agua en su embocadura. Don Rafael Aguayo que se había internado en él, me aseguró que es navegable unas ocho o diez leguas para embarcaciones menores, i que los terrenos que forman sus orillas son mui fértiles. Sus habitantes són en jeneral de pequeña i débil estatura i me parecieron de jenio pacífico; muchos de ellos estaban vestidos a la chilena i algunos hablaban castellano. Sentí no visitarla segunda vez, porque su proximidad a la Isla de la Mocha, de la que solo dista seis leguas, me la hace considerar como un punto importante.

A las cuatro dejamos el cabo Tirúa i llegamos a la Mocha a las siete de la tarde.

DIA 4.

Amanecié soplando norte, i el señor Pacheco administrador de la Isla, nos proporcionó un Práctico para conducir los buques al sur de la Mocha, al abrigo de unos Bancos ó Isletes que forman una buena bahia mui abrigada del norte i de acceso fácil para Vapores. Estándo ya el viento i el mar mui récios, el «Maule» tuvo ocasion de probar durante la travesía sus buenas calidades marineras i la fuerza de su máquina.

DIA 5.

Continuó el temporal todo el día i la oficialidad se ocupó en levantar el plano de la Caleta que por primera vez daba asilo a unos buques. Es de sentir que la lluvia casi incesante no dejase completar esa obra. Habiendo mejorado el tiempo en la noche, levamos anclas i como me proponía, de paso para Valdivia, recorrer la Costa i aprovechar la calma que jeneralmente sucede a los temporales, para dar un tanteo a sus rios, creí conveniente de ajustar en una onza de oro para la Campaña al práctico Isidro Robles, que nos dijo conocerlo i llevé tambien con el mismo objeto al Vapor «Maule».

DIA 6.

Nos amanecié cerca de la punta del Imperial, prolongamos una larga playa de arena batida por las olas, admiramos las estensas i feraces llanuras que el alejamiento de la Cordillera de la Costa, deja entre ella i el mar, i avistamos temprano la boca del Imperial situada por los 38° 48, de latitud sur; como no hai punta ni cerro que la señale al navegante i que este rio corre paralelo a la Costa algunas millas ántes de llegar al mar, en que se desliza, mas bien que se bota, al través de un arenal, no es fácil de hallarlo, pudiéndose solo distinguir desde arriba de la arboladura.

Unas cuantas horas de observacion me penetraron de la ineficacia del tamaño del Vapor «Maule» para vencer la reventazon que habia en su barra i no me fué tan poco posible de distinguir el punto en que carga mas la corriente i conjeturar si habría agua para que el «Cazador» hubiera podido entrar. Como era esta unicamente la segunda vez que veia esa boca i que la historia asegura que los españoles penetraban en ella con buques de vela, debí todavía abstenerme de juzgar de su acebilidad, hasta nuevo ensayo, con circunstancias de mar mas favorables; i me alejé con el único convencimiento que no tiene las dos bocas que le asigna el señor Domeyko en su Araucanía i que no hai una piedra en su embocadura.

A las seis millas al sur del Imperial, hallamos el río Budi mucho ménos importante que ese, i cuya boca se hallaba completamente obstruida de arena que, se me asegura, desaparece en invierno, abriendo entónces el río una canal bastante profunda i capaz de admitir embarcaciones; aunque creo esto último dificultoso, no dudo que, segun se me ha afirmado, el Budi sea navegable en el interior de su curso, por mas de quince a diez i seis leguas, para barcas de gran tamaño.

Continuando nuestra navegacion, dimos a las dos de la tarde, con la boca del río Tolten, situado trece millas al sur del río Budi i diez i nueve del Imperial. Su barra me pareció tan buena i la canal tan marcada, que dí al momento órden al «Maule» de penetrar en ella bajo la direccion del práctico maulino Pedro Chamorro, i de sondearla para entrar con el «Cazador». Desgraciadamente, despues de su entrada hubo una confusion en las señales que se me hicieron, por habérsele caido al agua las instrucciones que habia dado al Comandante de ese buque, i no entendiéndolas i no volviénd tampoco a salir el «Maule», tuve por mas prudente ir a fondear al puerto de Queule, que habia señalado por punto de reunion. Pasamos en él la noche i visitamos al padre de esa mision, que hallamos mui inquieto con la alarma que habian producido en los habitantes de la costa, unos cañonazos que habia sido necesario tirar, para llamar al «Maule» al habla. Dejamos a unos i otros satisfechos con las esplicaciones que les dimos.

DIA 7.

En la mañana volvimos a dirijirnos sobre el Tolten i luego se nos reunió el «Maule», cuyo Comandante me participó que habia salido del río sin encontrar ninguna reventazon en la barra i que la sonda le habia dado nueve pies de agua en la canal. Tuve el sentimiento de averiguar que el «Maule» habia entrado i salido por un mismo camino i que no se habian estendido a mas las sondas; mandé poner inmediatamente la proa a la boca del río, con la intencion de sondearlo yo mismo en todas direcciones i seguro de encontrar mas agua, aprovechar la oportunidad para meter en él al «Cazador» i explorar de una vez su curso hasta la cordillera, proyecto de que gustaba el R. P. Angelo. Desgraciadamente al poco andar, arreció mucho el viento norte que ya soplaba i viendo mui próxima la tempestad, como que llegó casi instantáneamente, amollé en popa para el Corral, donde llegué a las cinco de la tarde.

De las informaciones que me dieron el Comandante del «Maule», su práctico i otras personas conocedoras de su curso interior, así como de lo que yo mismo observé, resulta: que la embocadura del Tolten tendrá mas de dos cuadras de ancho, que es notable por un cerrito montuoso i abrigada por la punta de Tolten, aunque algo distante: que su barra no es peor que la del Maule, pues el práctico maulino la calificó de *barrita*: que su profundidad no es ménos de doce pies a alta marea en verano, siendo mucho mas en invierno: que pasada la barra, el río tiene inmediatamente veinte i cinco pies de profundidad i suficiente anchura para maniobrar cómodamente el «Cazador»: que desde el mar hasta la laguna de Villarica de donde nace, el Tolten no tiene bado, ni salto, i es de presumir ser navegable para embarcaciones de bastante calado: que dichas embarcaciones podrian todavia atravesar la laguna e internarse en otro río ancho, remanso i profundo que viene a desembocar en ella, desde el corazon de la cordillera, por donde pasa el camino mas llano que conozcan los indios para las Pampas de Buenos-Aires.

Estas circunstancias i las de atravesar un valle rico i fértil i la comarca llena segun tradicion, de minas de oro, de plata, de cobre i hasta de diamantes, en que floreció la antigua Villarica, cuyas murallas bañaba, me hacen considerar este rio, como uno de los más importantes de Chile i superior al Imperial, que no es navegable mas que unas seis leguas de su curso, i me hacen tanto mas sensible, que no me haya sido dado explorarlo, para poder presentar datos positivos sobre su curso, topografía i poblacion de sus orillas.

DIA 8 a 12.

Durante aquellos dias en que continuó con pequeñas interrupciones la tempestad de viento i lluvia, pasé algunas horas en la ciudad de Valdivia, para adquirir noticias sobre los lugares que queria explorar, e hice buscar en vano un hombre de mar, que hubiese visto la boca del Imperial. Solo pude conseguir algunos datos exajerados i en cuanto a aquellas jentes que decian haber estado en la embocadura del rio, no se necesitaba interrogarlas mucho, para convencerse que la habrian visto, cuando mas cerca a una legua de distancia i que confundian la mansedumbre del mismo rio con la de su barra en la que no se habian fijado.

Regresé al Corral despues de haber obtenido del Sr. Intendente de aquella provincia un poco de pino, una barrená i unos valdes que se necesitaban para el «Maule» i como se me habia hecho suponer que seria seguramente atacado por los habitantes del Tolten i del Imperial, me dediqué a preparar este buque con buenas redes de abordaje i ocho pedreños de a 3 contra todo evento.

DIA 12.

Llegó el R. P. Anjelo de Valdivia con un teniente Comisario de Indios, dos Misioneros, un Cacique de Tolten i algunos bultos de provisiones para la Mision de Queule. Estando el tiempo bueno, perdimos algunas horas, para dejar debajo de abrigo a un enfermó de viruelas que, sin embargo de las ordenes de la Autoridad local, fué rechazado de diferentes puntos de la Bahía i a las dos de la mañana tomamos el mar en direccion al Puerto de Queule. Habiamos convenido con el R. P. de tocar en Queule, dejar allí los Misioneros i provisiones, embarcar un práctico del interior que ofreció mandar el Sr. Intendente i que no vino, i volver a la boca del Imperial; si no era practicable, entrar al Tolten, explorar ese rio, hasta donde se pudiese, probablemente hasta la Cordillera; a nuestro regreso reconocer los rios Queule i Menguin, i dar un tercer i último tanteo al Imperial.

No hacia una hora que habiamos salido del Corral, cuando una averia en los calderos del «Maule» nos obligó a regresar al Puerto.

DIA 13.

Remediado luego el mal por la actividad de los Ingenieros, volvimos al mar i llegamos a Queule a las dos de la tarde. Mientras se desembarcaban los Misioneros i provisiones, quise aprovechar la tarde para reconocer el vecino Puerto de Chanchan, pero el caldero del «Maule» habia vuelto a descomponerse i hubo que trabajar en él toda la noche. Emplee el resto del dia en recorrer el valle de Queule i en hacer el croquis así como el de Chanchan, desde un cerro que domina a ambos.

Los tenientes Riveros i Rodgers fueron en el «Maule» a Chanchan a levantar su plano, i explorar el rio Menguin; los tenientes Hurtado i Simpson se ocuparon de formar el plano de Queule, i el Jefe de la Expedicion con el Comandante Cabieses se embarcaron en un bote bien equipado i con las armas tapadas i fuera del alcance de la vista i se internaron en el rio Queule, llevando consigo para Lenguaráz a un yerno de un Cacique del valle. El Padre prefecto quedó ocupado con los habitantes de la Mision.

Los oficiales del «Maule» cumplieron con su comision i se internaron unas cuatro leguas en el rio Menguin: Los del «Cazador» levantaron el plano del Puerto, i los Comandantes exploraron unas diez leguas del rio Queule.

De la esploracion de unos i otros resultó:

Que el Puerto de Queule situado por 39°36' de latitud Sur, es abierto a los vientos del Oeste, Noroeste i Norte i perfectamente abrigado de todos los demas: que su fondeadero de arena es excelente a sotavento de la punta Sur, a la que los buques se pueden aproximar hasta distancia de un cable; que en el verano es mui frecuentable para buques de vela, que deberán fondear algo mas retirados de tierra, i bueno para vapores en todas las estaciones del año. Su fondo es de ocho a diez brazadas i disminuye gradualmente hasta la playa.

El valle de Queule tendrá una superficie plana de tres a cuatro leguas cuadradas, cubiertas de montes, prados i de algunas sementeras de trigo, cevada, papas, alberjas, habas i maiz, cuyo buen estado dá una alta idea de la feracidad del terreno. Los cerros que lo circundan son cubiertos de los mismos árboles que los de Valdivia, i sus faldas ostentan diversas flores i enredaderas preciosas.

El rio Queule desemboca en el rincon sur de la Bahía i tiene unos cinco o seis piés de profundidad en su embocadura: pasada esta i otro banco que está un poco mas arriba, su fondo libre de todo escollo, no baja de doce piés en un curso de mas de veinte leguas. Su corriente en verano es nula, i se le puede mas bien considerar como una laguna, que como un rio. Se asegura que nace mui cerca del Tollen i hai presunciones aun de que es un brazo de aquel rio, que se aparta de él a unas seis a ocho leguas de su embocadura al mar, i toma la direccion del Sur, prolongando la Costa a distancia de legua i media, recojiendo las aguas que caen al dilatado valle de Gualocú, de los médanos de la Costa i de la serranía en que está encerrado i luego se introduce al valle de Queule por la abra del cerro de Nigüe que forma la punta de Tollen. Sus riberas están cubiertas de la mas admirable vejetacion.

El Puerto de Chanchan situado a seis millas al Sur de Queule, es tambien abierto a los vientos del Oeste, Noroeste i Norte. Sin embargo la punta que lo divide de Queule ofrece un excelente abrigo para el Norte, de que se podrian aprovechar los vapores. El fondeadero para el Sur está cerca de la boca del rio Menguin, que desemboca en el rincon Sur de la Bahía detras de una punta, de la que sobresalen unos peñazcos. Allí no mas i detras de la punta de Queule se encuentra fondo de arena; el resto de la Bahía está sembrado de Quijos de mal agarradero para las anclas: su profundidad no pasa de diez a doce brazadas, i sube gradualmente

El valle de Chanchan es reducido, pero tiene lomas cubiertas de excelente tierra vejetal, segun lo manifiestan las partes que cultivan los Indios.

El río Menguin que desemboca en Chanchan, tiene unos cinco pies de agua en su embocadura i bastante profundidad en el resto de su curso, que se me asegura es navegable hasta la mision de San José, distante unas veinte i cinco léguas. Su corriente es moderada i recorre un valle angosto, pero que tiene hermosos planes.

Los habitantes de las riberas del Queule i del Menguin no son numerosos; como no hacen todavía dos meses que poseen un Misionero, no hai todavía entre ellos muchos cristianos; aunque asustados por los cañonazos que tiré inadvertidamente a mi primera pasada, acudieron todos al llamado del Capitan de amigos, para recibir al R. Padre Prefecto. Se vé entre ellos pocas personas robustas i de aspecto fiero, i se manifiestan mas temerosos de hostilidades que ganosos de cometerlas. En la excursion que hicimos en sus rios, nos recibieron en sus chozas con bastante afabilidad i sus mujeres nos brindaron algunas verduras en cambio de chaquiras i otros objetos que el R. P. me habia dado para regalarles. No ví arma alguna en sus casas i el lenguaráz aseguró que no poseian de ninguna clase i que en las peleas que suelen tener en tiempo de la chicha, hacen solo uso de palos i raras veces de cuchillos: tienen pocas comunicaciones con las hordas del interior: no se encuentra tampoco entre ellos el tipo que los viajeros asignan a su raza. Sus costumbres, estatura, fisionomía, pelo i color tienen gran semejanza con las de la poblacion de nuestra Costa.

Se debe suponer que los habitantes de Tolten, no son mas fieros que los de Queule, pues bastó la entrada del «Maule» a su río, para que mandasen luego a pedir un Misionero, que hasta entonces se habian negado a admitir. Este hecho puede hacer creer que la visita de nuestros buques de guerra podria ser de gran provecho para las misiones, i no habria dificultad para que fondeasen en aquellos puertos algunas horas, cuando regresan de Valdivia.

Al regreso de nuestra expedicion en el Queule, se me participó que un cuarto tubo se habiaroto en el «Maule» en su exploracion de Chanchan, i el Injeniero hizo presente que no se hallaba ya en estado de prestar algun servicio. Consultados los demas Injenieros, fueron todos de la misma opinion i aun me manifestaron temores de que el «Cazador» sufriese tambien alguna averia, si su máquina tuviese que trabajar en agua dulce. Como el Barometro bajaba i era de temer un nuevo temporal en el que podia peligrar el «Maule», privado del poder de su máquina, resolví tomarlo inmediatamente a remolque i emprender el regreso.

DIA 45.

Pasamos cerca de las bocas del Tolten i del Imperial, pero no fué posible aproximar, nos a ellas, por lo muy agitado del mar. Dejamos en la tarde en la Mocha al práctico Isidro Robles i el contador le abonó la onza que le tenia ofrecido.

DIA 46.

Tomamos en Lota algunas toneladas de carbon.

DIA 47.

Llegamos a Talcahuano i embarcamos dos muertos de los destinados para Curanipe.

DIA 18.

Embarcamos otras dos anclas, dos boyas i otros útiles para el mismo Puerto i zarpamos a las nueve de la noche.

DIA 19

Estuvimos en Curanipe a las nueve de la mañana; el mar estaba mui picado i no me fué posible de comunicar con el Capitan de Puerto, no obstante de los esfuerzos desesperados que hizo este funcionario para vencer la barra en un bote. Fondie los muertos en la situacion que me pareció mas conveniente i como me lo permitieron dos buques que ocupaban el fondeadero. A la una de la tarde dejamos ese Puerto.

DIA 20.

Retardados por el remolque del «Maule» que faltó varias veces, solo pudimos fondear en este Puerto de Valparaiso a las siete de la noche.

Tengo la honrra de acompañar a U. S. adjuntos el plano de los puertos de Queule i Chanchan, levantados en la campaña, i el de Curanipe hecho en el reconocimiento practicado de orden Suprema en el año próximo-pasado, que no habia elevado, por no haber podido aun señalar el punto que ocupan los muertos.

Los planos trabajados en parte por la oficialidad del «Cazador», me dan la oportunidad de cumplir con el grato deber de recomendar a U. S. el celo, la actividad, la pericia i la buena voluntad con que el Comandante Cabieses, su oficialidad i tripulacion toda, se han empeñado en contribuir al buen exito de mi comision.

Me resta solicitar de U. S., la orden para que la Comisaría abone al Contador del Vapor «Cazador» la onza de oro con que se pagó al práctico Isidro Robles, como asi mismo un mes de sueldo i gratificacion al Timonel i práctico del «Maule» Pedro Chamorro, que se ha hecho acreedor a ello por los importantes servicios que ha prestado.

Concluyo este parte con el vivo deseo de que mis operaciones no hayan desmerecido la aprobacion de U. S. i la del Supremo Gobierno, i de que el contraste que me ha hecho interrumpir expedicion tan interesante, no desanime al Gobierno para una nueva empresa, en la que me hallaría mui feliz de tomar parte.

Dios guarde a U. S.

*L. Señoret*  
Capitan de Fragata.

Al Señor Ministro de Marina.

**NÚM. IV.**

*Instrucciones dadas al Jefe de la Expedicion a los rios del Sud en el segundo viaje emprendido.*

Ministerio de Marina.

*Santiago, Febrero 26 de 1855.*

1. Frustrados en cierto modo los objetos de la expedicion confiada a Ud. por las instrucciones de 16 de diciembre último, núm. 707, a causa de defectos descubiertos en la máquina del vapor «Maule»: enmendados estos defectos, i puestos nuevamente a las órdenes de Ud. los vapores «Cazador» i «Maule», S.E. ordena proceda nuevamente a efectuar el prolijo reconocimiento de los rios, Imperial, Budi i Tolten, explorándolos hasta donde sea posible a fin de obtener datos fijos i seguros sobre las dificultades de su entrada i la capacidad que presenten sus aguas a la navegacion i sus orillas i el pais que atraviesen, al establecimiento de puestos militares fortificados, misiones evangélicas, establecimientos industriales i poblaciones.

2. Recibida que sea la orden, zarpará Ud. al mando de los vapores mencionados, navegando en conserva i siempre a media fuerza: tocará en Maule donde tomará un práctico, i de allí se dirigirá a Lota, sin comunicar con Talcahuano; i en Lota tomará, con la celeridad posible, todo el carbon que admitan los dos buques.

3. De Lota se dirigirá Ud. de nuevo hácia el Sud, a media fuerza de las máquinas, recorriendo otra vez la costa lo mas cerca que se pueda, hasta llegar a la embocadura del Imperial que reconocerá nuevamente, intentando franquear su barra, si no se pudiese en el «Maule», en bote.

4. Del Imperial pasará Ud. a reconocer otra vez la boca del Budi, procurando franquearla.

5. Del Budi seguirá al Tolten, cuya entrada, segun los informes pasados por Ud. en su primer viaje, no ofrece obstáculo al vapor «Maule». Si del reconocimiento practicado resultase poder entrar, sin peligro, el «Cazador», lo hará Ud. entrar tambien, emprendiendo el reconocimiento de este rio a ver si realiza las esperanzas de navegabilidad i estension que inducen a creer los conocimientos que de él se tienen. Esta operacion se hará con la prolijidad posible en la parte hidrográfica, con levantamiento de planos, indicacion de sondas, corrientes, etc.; pero en la parte topográfica, a la simple vista i sin dar lugar a sospecha o desconfianza de los indios. Para facilitar esta operacion i demas objetos que puedan ocurrir, vá a las órdenes de Ud. un Capitan de Ingenieros.

6. Reconocerá Ud. igualmente el rio Queule en el modo i con la prolijidad que recomiendo para los otros rios.

7. Aunque la comision de Ud. es puramente pacífica i de reconocimiento, conviene ir perfectamente preparado para la defensa en caso de ataque. Con esta mira i para imponer a los habitantes el respeto de la fuerza, se embarcan en el «Cazador» doble número de tro-

pas del de su dotacion i las municiones i armamento necesario para que pueda armarse i guarnecerse el Vapor «Maule».

8. Van afectos a la espedicion, el Padre Anjelo, Superior de Capuchinos i otro Sacerdote mas. El carácter que invisten i el conocimiento que el Padre Superior tiene de aquellos lugares, serán de mucha utilidad.

9. Si del reconocimiento practicado resultase, que los habitantes se prestan a una comunicacion amistosa con la espedicion, desembarcará a los Sacerdotes i aguardará la resolucion de estos, empleando U. entretanto ese tiempo en el reconocimiento recomendado, en la estension i con los objetos indicados arriba en los párrafos números 4 i 5, examinando principalmente el lugar mas conveniente para el establecimiento de un puerto, barra adentro, i de alguna rada abrigada, barra afuera : concluido lo cual i tomado la resolucion del Padre Superior, o dejará en tierra, alguno de ellos auxiliándolo en la instalacion de la habitacion que convenga a los objetos que el lleva en vista, o los recibirá a su bordo segun él lo decida.

10. Si durante sus operaciones, le escasease el carbon, enviará Ud. el «Cazador» a Lota en busca de este combustibile, si fuese posible i conveniente.

11. Me dará Ud. noticia directa de sus movimienos, siempre que pueda.

12. Terminada, segun lo espera el Gobierno, felizmente la espedicion encomendada a Ud., regresará a Valparaiso dandome parte de su arribo i esperando órdenes.

13. Creo superfluo reiterar la recomendacion de no esforzar las máquinas a más de media presion : el estado de los Calderos indicará a Ud. suficientemente la necesidad de esta precaucion.

Dios guarde a U.

*Pedro Nolasco Vidal.*

## NUM. V.

### *Parte del Jefe de la Espedicion a los rios Imperial, Budi i Tolten i relacion detallada de las operaciones.*

Comandancia de la Espedicion esploradora  
de los rios del Sur.

*Valparaiso, Abril 12 de 1855.*

Señor Ministro :

Tengo la honra de participar a U. S. que en cumplimiento de la comision que U. S. se sirvió encargarme por sus instrucciones de 26 de febrero último, para la exploracion de los rios Imperial, Budi i Tolten, hallándose el «Cazador» i el «Maule». (El primero al mando del Capitan Cabieses i el segundo al del Guardia Marina Olavarría por enfermedad del Piloto Walton que se desembarcó,) pertrechados de todo lo que creí indispensable al buen éxito de la espedicion, di principio a ella en los términos siguientes:

DIA 28 DE FEBRERO.

La division zarpó de este puerto a las nueve de la noche para el de Constitucion, donde se debia tomar un práctico. Para conformarse con las órdenes de U. S. i prevenir todo accidente se tuvo con oportunidad la precaucion de quitar a las válvulas de escape de las máquinas de ambos vapores, la mitad del peso acostumbrado.

DIA 1.º DE MARZO.

Se pasó en la mar sin mas novedad que una averia en una bomba de la máquina del «Maule», que se remedió luego en la fragua del «Cazador».

DIA 2.

Se llegó a la caleta de Constitucion a medio dia. El «Maule» entró al rio para remediar un defecto en su bomba de achicar, se compraron dos bigas para colgar los botes de la expedicion, para los cuales el «Cazador» no tenia pescantes, i a las siete de la noche se continuó la navegacion llevando al práctico Chamorro a bordo del «Maule».

DIA 3.

La division fondeó en Lota a las siete de la noche.

DIA 4.

Siendo domingo no se pudo conseguir carbon ; se ofició al señor Intendente de Valdivia para que ordenase al Comisario de Indios se reuniese a la expedicion en Queuli.

DIA 5.

Se embarcaron 440 toneladas de carbon i a la una de la tarde se levantaron anclas ; a las cuatro de la tarde estando cerca de la Isla de Santa-María, se rompió el caldero del medio del «Cazador», lo que hizo necesario fondear i perder la noche en remediar la avería.

DIA 6.

Los buques volvieron a navegar a las nueve de la mañana i se pasó el día sin novedad.

DIA 7.

Por la mañana temprano se aprovechó la calma para renovar la provision de carbon del «Maule» ; a las doce la division fondeó frente a la boca del Imperial. La mansedumbre del mar permitió aproximarse a la boca i examinarla con prolijidad. No fue posible distinguir canal alguno, i la uniformidad de la rompiente en toda la extension de la boca con la de la costa, manifestó que no podia haber agua para el «Maule», por lo que no se creyó conveniente arriesgarlo a entrar al rio ; a las cuatro se levaron anclas i se continuó en busca del rio Budi, que se avistó a las cinco : como se notó mui luego que su boca estaba completamente cerrada de arenas, se pasó de largo, fondeando a las nueve i media de la noche frente a la boca del Tollen.

DIA 8.

Por la mañana se reconoció la barra i aunque la marea estaba del todo baja, se distinguió perfectamente un canal. Se dejó órden al «Cazador» de mantenerse frente a la boca hasta que se le hiciese señal de entrada o de ida al puerto de Queuli, debiendo en este último caso despachar inmediatamente despues de su llegada un bote que remontase el rio de ese puerto i tratase de juntarse con la expedicion del Tolten. A las doce i media, hora de la plea mar, el Comandante en Jefe, el Capitan Donoso, el Ayudante Leniz i doce soldados, se embarcaron en el «Maule» i se logró salvar felizmente la barra, en el mismo instante que estallaba con violencia una tempestad de norte i de lluvia que habia estado amenazando desde por la mañana. Se solló la ancla a una milla de la boca, en 48 pies de agua, frente a unos ranchos de indios. Como continuase la lluvia todo el resto del dia, no fué posible hacer señales al «Cazador». Por la tarde vinieron a bordo dos enviados de un Cacique preguntando el objeto de nuestra entrada : se les contestó que el buque pertenecia al Gobierno de Chile i que venia para establecer la Mision que habian solicitado. La noche fue tempestuosa i pasó sin novedad.

DIA 9.

Amaneció claro i el «Maule» volvió a la boca del rio ; como a la pasada por la barra no se habia encontrado mas que diez pies i el «Cazador» calaba diez i medio, se le hizo señal de ir a Queuli i se procedió a embarcar leña para economizar el carbon ; durante esta operacion, vino a bordo el Capitan de Amigos de la reduccion D. N. Ochoa i se le invitó a acompañarnos en una excursion por el rio, mientras llegaban los Misioneros de Queuli ; accedió a ello i empezamos a remontar la corriente, i ayudados de la marea, se llegó a las dos de la tarde, a un punto llamado Tregualco, distante tres leguas de la boca, en donde un banco de piedras menudas, sobre el cual no se halló mas que tres pies de agua, se opuso a nuestra navegacion i se dejó caer el ancla.

Muchos indios que nos habian seguido por la orilla derecha, gritándonos de no pasar adelante, habiéndose juntado a otros de esos contornos, enviaron a tres de ellos para averiguar nuestros intentos ; se obsequió a esos indios i se les convenció que nuestra expedicion era completamente pacífica, al mismo tiempo que no nos faltaban los medios de hacernos respetar, en caso de que quisiesen hostilizarnos ; volvió con ellos a tierra el Ayudante Leniz con regalos para los principales personajes, i la armonía reinaba ya completamente, cuando se presentó repentinamente el Cacique principal Guaychaqueto tan furioso, que los mas indios huyeron en su presencia i el Capitan de indios se hizo desembarcar en la rívera opuesta. El Ayudante Leniz logró sin embargo imponer a ese bárbaro con su enerjía i buenas razones i hacer que viniese a bordo su yerno que hablaba castellano. Este se presentó con altanería al principio, pero se calmó luego i marchó satisfecho de que no se les traia la guerra, como se les habia asegurado por uno de los suyos que acababa de llegar de los minerales de Coronelli que decia saberlo de un caballero que hablaba ingles. El «Maule» pasó la noche en ese mismo punto.

DIA 10.

El Comandante en Jefe salió al amanecer para reconocer personalmente el obstáculo

que se oponía a la subida del «Maule» i durante su ausencia, el Cacique Guaychaquco vino al costado del buque a hacerle una visita, trayéndo un carnero de regale, i se manifestó mui arrepentido de la violencia del día anterior i dispuesto a contramandar el propio que habia hecho a los pueblos de Boroa llamándolos en su auxilio. El Comandante volvió a la una con el sentimiento de no haber hallado canal para el «Maule». Como los botes de este buque eran demasiado chicos para aventurarlos en una expedicion a la que habia fundado motivo de suponer que los indios se habian de mostrar hostiles, i siendo locura pensar introducir otros por la boca del Tolten, no quedaba otra esperanza de llevar adelante la exploracion, que la de poder pasar los botes del «Cazador» desde el Queuli al Tolten, i para ello era necesario asegurarse primero de las disposiciones de los indios de las inmediaciones i de los recursos que podrian proporcionar para vencer las dificultades que presentase el terreno ; con este motivo el «Maule» volvió a descender la corriente, dando fondo frente al terreno destinado para establecer la mision, situado en la márgen izquierda del rio, a la cabeza de un ángulo formado por este i por uno de sus brazos que se interna unas dos millas en el istmo que lo separa del Queuli i que tendrá unas dos leguas de ancho (se indica este punto en el plano, como el mas a propósito para formar en él una poblacion de fácil defensa.

Habiéndose sabido que un bote del «Cazador», habia remontado el Queuli con el Reverendo Padre Anjel, se hizo propio invitando al Padre a venir a Tolten, ordenando al bote que aguardase órdenes en el paraje mas próximo de ambos rios.

#### DIA 11.

El R. P. Anjel llegó a bordo del «Maule» a las diez del día, habiendo atravesado el istmo a pié ; al mismo tiempo se presentó don N. Baraona, valdiviano, hombre emprendedor, atrevido, regular marinero i mui práctico de la tierra, que cruza a menudo comerciando con sus habitantes. Conociendo ya al Jefe de la expedicion, por haberle servido de intérprete en una excursion que hizo en esa costa en 1841 en la goleta de guerra «Colocolo», vino de nuevo a ofrecerle sus servicios ; se aprovechó la oportunidad encargándolo de llevar al práctico Chamorro a reconocer por tierra la boca del Imperial ; se asistió al medio día a un parlamento solicitado por los caciques, en el que manifestaron sus temores de que el establecimiento de una Mision les trajese hostilidades de los de Boroa ; se les aseguró del poder i de las buenas disposiciones del Sr. Presidente para protegerlos en todo caso, i como manifestasen deseos de venir personalmente a pedir la proteccion del Gobierno, *se les ofreció hacer lo posible* para traer algunos de ellos cuando regresasen los vapores.

Satisfecho de las disposiciones de estos indios i para persuadirlos mejor del objeto pacífico de la expedicion, el Comandante en Jefe, habiendo ordenado que la tripulacion i guarnicion del «Maule» se ocupasen en cortar i acarrear maderas para la casa de los misioneros, procedió a reconocer el terreno por donde habian de trasportarse los botes del Queuli al Tolten i emprendió la marcha a pié con el R. P., el Capitan Donoso i un baqueano.

El camino parte del fondo de la laguna que forma el brazo del Tolten, que prolonga el terreno de la mision i se inclina algo al sur para evitar unos bosques i pantanos que obstruyen la línea recta del Queuli, de manera que es de una mitad mas largo que esa línea.

que tendrá cuando más, una legua. El terreno es plano i su declive suave, pero bien marcado, desde la laguna hasta la orilla del Queuli, hace creer que el cauce del Tolten es superior en un centenar de pies al del Queuli. Las huertas de las únicas tres habitaciones de indios que se hallan en ese camino, dan buena idea de la fertilidad del suelo formado de una tierra lijera, aunque sin embargo consistente; los bosques que lo cubren en partes son formados de arrayanes gigantescos, de máquis i de otros muchos arbustos indígenas que alcanzan a una altura desmesurada, distinguiéndose entre ellos gran cantidad de manzanos silvestres cubiertos de frutos excelentes para cidra.

Se llegó a la oracion al rio Queuli i se pasó la noche en su orilla izquierda, que no tiene habitantes, sin embargo de que es propia para el cultivo.

DIA 12 i 13.

Se ocuparon estos dias en completar la esploracion del rio Queuli i de sus afluentes, empezada por el Teniente Rogers i las observaciones que se hicieron están consignadas en las notas que acompañan el plano, como asimismo en el parte orijinal del espresado Teniente.

DIA 14.

El Comandante, el R. P. i el Capitan Donoso regresaron a bordo del «Cazador», que permanecía fondeado en el puerto de Queuli; se cuidó de visitar en el camino las raras habitaciones de los indígenas i de hacerles algunos regalos.

DIA 15.

Habiéndose resuelto intentar el paso de dos botes de Queuli al Tolten, se mandó aprestar la chalupa con ocho hombres al mandó del Teniente Costa, i el bote del «Meteoro» con once hombres al mando del Teniente Rogers. A ambas embarcaciones pertrechadas de armas, municiones i víveres para ocho dias, remontaron el Queuli hasta frente a la laguna, donde debian aguardar órdenes, i el Comandante en Jefe, el R. P., otro Misionero i el Capitan Donoso, despues de comisionar al Teniente Hurtado para la esploracion del rio Menguin, se adelantaron por tierra, para preparar el tránsito de los botes e imaginar algun pretesto plausible de la expedicion. En Tolten se encontró al Teniente Comisario N. Berra mandado por el Sr. Intendente de Valdivia; este sugirió la idea de internarse al interior con el pretesto de visitar la reduccion de Petrusquen abandonada por un Misionero que estuvo en ella un mes i que se retiró repentinamente de miedo a las violencias de un hijo de un Cacique, educado en Nacimiento; se adoptó en el acto esta idea, i como se mandase inmediatamente pasar la chalupa a hombros de treinta marineros i soldados a las órdenes del Ayudante Leniz, el mismo Comisario esplicó a los caciques el motivo de este paso, mostrándoles el oficio del Sr. Intendente de Valdivia, como una orden recien llegada del Gobierno para ir a fundar una nueva Mision en Petrusquen. Los caciques se reunieron para hacer observaciones sobre el inconveniente de este paso, los riesgos a que se iban a esponer los expedicionarios de parte de los indígenas del interior i del compromiso en que se les ponía a ellos mismos con el paso de los botes por su territorio; sin embargo, se les persuadió mitad por razones i mitad por fuerza i mas que todo por el interés, de facilitar bueyes para arrastar el bote que pesaba demasiado para ser llevado por la jente, i se indujo a uno de ellos a ir por tierra a prevenir a las diversas tribus, de nuestra sub-

da por el río i de su objeto del todo pacífico ; mientras el Ayudante Leniz cumplía con su comisión, don N. Baraona i el práctico Chamorro llegaron del Imperial, que habian ido a reconocer, i participaron :

Que la boca de ese río se hallaba completamente obstruida por bancos de arenas sobre los cuales la agua se derramaba, sin formar un canal capaz de dar paso a una embarcación que calase más de cuatro pies de agua: que la falta de ese canal era causa que no se notase interrupción alguna en la reventazón frente al río, por cuyo motivo no sería tampoco posible intentar franquear la barra con una embarcación menor, a no esponer a una muerte segura a los que la montasen, que zozobrando tendrían que atravesar hasta llegar a tierra firme, ocho o diez cuabras de bancos móviles i de pequeños canales cruzados por los golpes de mar ; que el misionero de ese punto les habia dicho que habia notado que hacían ya algunos meses que la boca presentaba las mismas circunstancias, atribuyendo ese estado del río a la sequedad escepcional del año, i que en jeneral la primavera era la estación mas favorable para intentar penetrar en él.

Estos informes i las observaciones hechas ya desde el mar, debieron hacer perder toda esperanza de explorar por entonces ese río tan importante. Se gratificó a Baraona con catorce pesos para cubrir sus gastos de viaje.

DIA 16.

Una tempestad de norte i lluvia que habia empezado durante la noche i duró todo el día, no dió lugar a hacer algo de provecho.

DIA 17.

Amaneció lloviendo ; sin embargo, el Comandante en Jefe pasó el istmo con el Padre Anjel i veinticinco hombres para dirigir la operación de pasar el bote mayor del Queuli a Tolten ; costó algun trabajo reunir los bueyes suficientes, pero al fin se consiguió i en la tarde la embarcación arrastrada sobre un trineo de nuestra invención, flotó sin novedad sobre el Tolten. Indio alguno de los muchos que se habian reunido, se brindó a ayudarnos i los soldados tuvieron que conducir los bueyes.

DIA 18.

Bien pertrechadas las embarcaciones de armas, entre ellas dos pedreros, i de víveres para ocho días, el Comandante se embarcó con el Capitan Donoso i el Ayudante Leniz en la chalupa tripulada de ocho hombres, i el R. P. Anjel, el Teniente Comisario de indios i los Tenientes Rodgers i Costa, con once marineros, montaron el bote. La expedición se separó del «Maule» a las ocho de la mañana, dejando orden a su Comandante de tomar toda precaución contra una sorpresa i de continuar el corte de maderas para la casa de la Mision.

La navegación no presentó dificultad alguna hasta el banco de Tregualco, que como se ha dicho, tiene solo cuatro i medio pies de agua ; desde allí aunque su profundidad no baja en las correntadas de seis a siete pies, el río tiene una velocidad que no se puede superar mas que con bastante lentitud i hasta tirando algunas veces las embarcaciones por la orilla, se remontaron sin embargo unas seis leguas i se hizo noche en una isla a cu-

bierto de sorpresa, durmiendo la mitad de la jente en los botes i la otra mitad en tierra. Los indios se mostraron poco i apénas se alcanzó a divisar unos cuatro que nos gritaban de volver atrás. Las raras habitaciones que se hallaron i muchos sitios desocupados sin embargo de su hermosura, hicieron suponer que las orillas son poco habitadas; durante esas seis léguas, el curso del rio es casi norte i sur, su cauce ancho de dos hasta seis cuabras de anchura, subdividido en algunas partes en vários canales por bancos e islas, rre por medio de un llano igualmente féráz en ambas orillas, formado en su superficie de tierras lijeras de aluvion, con capas inferiores de greda; tosca i aun de guijarros; éstos últimos se desmoronan en las avenidas arrastrados por la corriente con los árboles que vejetan sobre ellos, i forman los bancos que obstruyen el rio; hai vestijios que manifiestan que las aguas de avenidas alcanzan a subir diez pies sobre su nivel natural; los troncos que arrastran se clavan en el fondo i son peligrosos para las embarcaciones que marchan con velocidad. No habia dificultad para limpiar el cauce de estos troncos i desbaratar los bancos o diques que forman i disminuir probablemente la corriente de esos saltos: los rios de California presentaban las mismas dificultades, que han desaparecido yá a esfuerzos del hombre. Las correntadas tienen analogía con las del rio Maule, en cuanto a la velocidad que será de seis a siete millas por hora; pero como el Tolten es mas profundo i su cauce mas estenso, no presentan vueltas tan cortas i tan difíciles a la navegacion; se observan en uno i otro lado, esterós que traen las aguas de los llanos circunvecinos i que, a no ser obstruidos por troncos de árboles, podrian ser navegables por algunas léguas; las orillas de estos esterós, asi como las del Tolten, están cubiertas de una faja de árboles entre los que se distingue una especie de luma i gran cantidad de manzanos a la sazón cubiertos de fruta, mui ácida en jeneral, pero mui buena para hacer cidra de la que los indios hacen un gran consumo.

DIA 19.

Se continuó subiendo el rio, cuyo curso sigue norte i sur i presenta el mismo carácter que el dia anterior, con la única diferencia que empieza a aproximarse en su márgen izquierda a la cerranía i que sus correntadas se hacen tan frecuentes, que los remos son casi inútiles i que es necesario remolcar los botes a brazo, caminando los marineros por lecho del rio con el agua a la cintura; sin embargo de no estar la jente acostumbrada a este trabajo, que le despedazaba los pies, gracias a los esfuerzos personales del R. P. Anjel i de los oficiales, se pudo avanzar unas tres leguas, alojando como la noche antecedente, en un islote ábrigado de toda sorpresa. El Comandante habló en la tarde con el Cacique Guaychaqueo, que segun se vió venia siguiéndonos con algunos indijenas i entre ellos dos Boroanos; los primeros aceptaron algunos obsequios, pero los de Boroa no quisieron tomar nada absolutamente, manifestando así que no eran amigos. Guaychaqueo habló de la muchas dificultades del rio, tratando de persuadirnos de volver atrás. Llovió toda la noche.

DIA 20.

Se habia podido remontar una dos millas i notado ya que el rio inclinaba al Este, caminando siempre en un estenso valle, cuando el P. Anjel vino a alcanzar al Jefe de la Expedicion, para manifestarle que todos los esfuerzos habian sido vanos para hacer su

parar al bote la correntada, que la chalupa acababa de pasar con mucha dificultad i que la jente no se hallaba en estado de adelantar un paso mas. El Jefe retrocedió al punto en que estaba el bote i reunida toda la oficialidad para conocer su opinion, resultó a unanimidad, que visto el mal estado de la tripulacion i las dificultades que iban en aumento, la esploracion se hacia imposible i se debia abandonar la empresa; en este momento volvió a presentarse en la orilla el Cacique Guaychaqueo, e hizo saber que un hijo del Cacique de Petrusquen que ibamos a visitar, acababa de morir en Nacimiento; se le mandó decir que esta noticia nos era mui dolorosa i que no siendo propio que fuésemos a turbar el luto del padre, dejábamos para la primavera entrante la visita que teniamos que hacerle, relativamente a la mision. Satisfecha de tener un motivo que escusase la vuelta i dejase a los indios en la creencia que sus rios son accesibles, la espedicion emprendió el regreso, llegando a bordo del «Maule» a la oracion.

## DIA 21.

Se hizo saber a los caciques que los vapores saldrian al dia siguiente en la noche para Valparaiso, previniéndoles que podian venir en número de doce a Queuli i embarcarse en el «Cazador». Como se ignorase cuando podria el «Maule» efectuar su salida del Tolten i que no podia tampoco llevar toda la jente que tenia a bordo, se dispuso que el Ayudante Leniz, con la tropa, marchase por tierra a Queuli; se volvió a pasar a brazos la chalupa, del Tolten al Queuli, se determinó que el bote del «Meteoro» saliese a remolque del «Maule» i puesto en lugar seguro toda la madera de la casa de los misioneros, a quienes se dió tambien una sierra inútil ya a la espedicion, el Comandante, el Padre Anjel, el Capitán Donoso i los Tenientes Rogers i Costa regresaron a bordo del «Cazador», bajando el Queuli, visitando i obsequiando a los pocos habitantes de sus orillas.

En la misma tarde, el Teniente Hurtado regresó de la esploracion del Menguin i sus observaciones estan consignadas en su parte respectivo.

## DIA 22.

Llegaron a Queuli dos caciques de Tolten i unos cuatro mocetones para embarcarse en el «Cazador»; el Comandante en Jefe accedió a ello, con acuerdo del R. P. Anjel que se hizo cargo de conducirlos hasta Santiago i de presentarlos al Gobierno, a quien aseguró que no desagradaria este paso.

A la oracion fondeó en Queuli el vapor «Maule» salido con toda felicidad esa misma tarde del Tolten, i a las nueve la division emprendió el regreso con la intencion de tocar a la caleta de Tirua para esplorar su rio; se dió orden a los buques de marchar unidos i se les señaló, en caso de separarse, la caleta de Constitucion por punto de reunion: a las doce de la noche los vapores navegaban cerca el uno del otro; a las cuatro se dió parte que el «Maule» no se veia; se mandó parar el andar del «Cazador», a las cuatro este último buque anduvo poco a poco en direccion de Tirua.

## DIA 23.

Amaneció i estando esta caleta mui brava, estuvo el buque parado unas tres horas a su frente, dando lugar al «Maule», que nos alcanzase, atribuyéndo el no verlo, a la neblina

que habia; levantada esta i no diviso al «Maule», se creyó que estaria adelante i se continuó en direccion a Lota, donde se fondeó a las doce de la noche.

DIA 24.

Se embarcó un poco de carbon i no pareciendo el «Maule», a quien se aguardó hasta las tres i media de la tarde, se presumió que habria pasado de largo para Constitucion por lo que el «Cazador» continuó su rumbo para ese puerto.

DIA 25.

Se fondeó en su caleta i el Comandante en Jefe desembarcó en ella, dejando ordenes al «Cazador» de aguardar su vuelta; fondeado sobre su máquina segun el estado del mar. En Constitucion no habia noticia del «Maule» i ántes de volver al sur en su busca, se creyó oportuno cerciorarse del vapor «Rayo», que se esperaba de Valparaiso, si habia llegado a aquel puerto.

DIA 26.

Se pasó en Constitucion, del que salieron unos cuantos buques para Valparaiso; la mansedumbre del mar iba en aumento i todo presajaba buen tiempo.

DIA 27.

Se hizo señal temprano al «Cazador» de mandar un bote a la Caleta, para volver a bordo, i si no parecia el «Rayo» ese dia, marchar al sur en busca del «Maule»; repentinamente el mar se alborotó i el bote al llegar a la playa zozobró, pudiendo la tripulacion llegar a tierra sin novedad. No siendo posible embarcarse en ese punto, se resolvió pasar el bote al rio, embarcarlo en el vapor «Fosforo», que estaba pronto a salir i aprovecharse de ese buque para reunirse al «Cazador»; la salida de ese buque no pudo efectuarse mas que a las dos de la tarde; mientras tanto, la braveza del mar hizo faltar una de las cadenas del «Cazador», cuyo Comandante persuadido de que el Jefe de la espedicion no podia salir del puerto, se resolvió a ir al Tomé a renovar su provision de agua que le escaseaba i volver luego en su busca: asi es que cuando el «Fosforo» llegó a efectuar su salida, el «Cazador» no estaba ya a la vista, i aunque el Comandante en Jefe ignorase el motivo de su salida, i supusiese que debia volver en su busca, no siéndole posible aguardar, ni volver a pasar la barra, tuvo que continuar a Valparaiso, donde llegó el 28, como ha tenido ya la honra de participarlo a U.S. por conducto de la Camandancia Jeneral.

Las notas del plano que adjunto, contienen, Sr. Ministro, todas las observaciones que me ha sido posible hacer, sobre los puntos fijados por U.S. en sus instrucciones; he creido que su lugar estaba en el mismo mapa en que se hallan marcados todos los pasos de la espedicion i deseo haber acertado.

Solo me resta, Sr. Ministro, solicitar la aprobacion de U.S. sobre los gastos que en guias, caballos i bueyes se han hecho durante la campaña i que han sido pagados por el R. P. Anjel, para que U.S. se digne mandar cubrir el certificado que le tengo dado, ascendiente a unos treinta o cuarenta pesos, como asimismo otro de tres ó cuatro pesos que se adeudan al Gobernador de Constitucion.

Obedezco también a un sentimiento de justicia solicitando una gratificación de veinticinco pesos para el práctico Pedro Chamorro.

Aunque los individuos que componen la expedición se han portado bien, el Ayudante Leniz se ha distinguido sobre todos, i cumplo con gusto con el deber de recomendarlo a U.S.; como un oficial de todo mérito.

En cuánto al R. P. Anjel, nó há omitido esfuerzo personal para contribuir al buen éxito de la expedición.

Finalmente, tengo la honra de devolver a U. S. las instrucciones orijinales de mi comisión, i de acompañarle los partes de los oficiales Rodgers i Hurtado sobre el Menguin i el Queuli.

Dios guarde a U. S.

L. Señoret.

Al Señor Ministro de Estado  
en el departamento de Marina.

Sr. Comandante en Jefe de la Expedición  
Exploradora del Sur.

Sr. Comandante.

En cumplimiento de las ordenes de U. durante su ausencia en el Tolten, salí el día nueve en una de las embarcaciones grandes, al reconocimiento del río Queuli, de donde hemos regresado hoy a las 8<sup>h</sup> de la noche, después de habernos internado lo más que nos ha sido posible.

Este río que desemboca al N. de la punta de Queuli, sigue su curso recorriendo la playa, hasta la punta de Nigúe que forma el N. de la Caleta de Queuli i pasa entre dos cerros, siguiendo su dirección hacia el N. Después de haber atravesado la barra que estaba muy baja, seguimos barandonos hasta una distancia de tres millas, que aunque tiene sus canales, la marea los había vaciado en la mayor parte de dos a tres pies de profundidad. Habiendo atravesado esta estension, que es la habitada por los Indios de Queuli, seguimos sin interrupción ninguna hasta el anochecer, que nos alojamos como a veinte millas arriba. Toda esta parte del río guarda una profundidad regular de quince a diez i ocho pies, no habiendo encontrado otro bajo, que uno que se halla a diez i ocho millas de la boca.

El día diez seguimos nuestro viaje, i a las dos millas de camino encontramos el río dividido en dos brazos casi iguales; seguimos el del lado del O. que recorrimos en gran parte sin dificultad, pero como a las nueve millas de donde se une con el otro, grandes árboles lo atraviesan de orilla a orilla, i aunque hubimos vencido esta primera dificultad por medio de nuestras hachas, luego los encontramos tan espesos i tan grandes, que nos fué imposible continuar; así solo pudimos andar unas quince millas por este brazo.

Este brazo del río tiene algunas vueltas cortas tan al N. que creímos juntarnos con el Tolten; el viento hacia bastante ruido en los árboles i sin embargo oíamos distintamente el sonido de las olas. Siendo pues imposible el seguir, nos volvimos i alojamos en un lugar donde se comunican los Indios entre Tolten i Queuli, hasta recibir noticias de U.

El doce al amanecer, después de haber recibido inteligencia de U., seguimos a reconocer

otro brazo. En este nos pudimos internar como unas doce millas, es de menos agua que el otro, más angosto i sus orillas se van precipitando de tal modo una a la otra que no podíamos hacer uso de los remos. Los árboles no son tan grandes, pero siempre espesos, i algunos troncos viejos han formado atajos que nos imposibilitaban el seguir adelante.

Habiendo encontrado una dificultad que no podíamos superar con nuestros recursos, tomé la determinacion de volver i de este lugar ya nos volvimos hácia la boca.

La marea se nota en todo el rio i su corriente es mui lenta i casi imperceptible hácia el nacimiento. En ambas orillas el terreno es plano i toda la parte del E. pasado el boquete de Nigue es inhabitado. Los cerros se ven de trecho en trecho, i a distancia dos o tres pequeños montecitos enteramente desprendidos de la cadena grande, dominan su orilla derecha.

Todo el resto del dia seguimos sin alojar en ninguna parte i llegamos con felicidad a Queuli ayer a las 9<sup>h</sup> de la noche, donde encontramos al «Cazador» de vuelta de Chanchan.

*Queuli, Marzo 13 de 1855.*

Dios guarde a U.

*Ricardo Rogers.*

Teniente 2.º de Marina.

Sr. Comandante en Jefe:

Segun las instrucciones que recibí de U., emprendimos nuestro viaje hácia el rio de Meguin. Este se hallaba bajando i presentaba una barra en casi toda la estension de su boca. Entramos por una pequeña canal, la cual es la única i corre entre una cadena de arrecifes i piedras que hacen su paso solo accesible a lanchas i embarcaciones pequeñas. Pasando esta barra, el rio se estiende sobre el banco del Norte derramando sus aguas hasta solo tener un pié de profundidad. La orilla derecha es montañosa i presenta poco terreno plano; a media milla arriba, el rio empieza a encajonarse mas en una profundidad de 5 hasta 40 piés, sus vueltas son cortas i la direccion principal del valle es de E. a O. A dos millas de la boca en ambas orillas el terreno es plano mui pastoso; hai un pequeño brazo o riachuelo que desagua en su orilla derecha; pero este es mui angosto intransitable. De diez millas de la barra adentro, el rio sigue su curso con mucha regularidad, siempre guardando una misma anchura de 400 varas. A esta distancia se encuentra un bajo de piedra i el agua tiene un declive i una corriente que impide el paso de las embarcaciones; a cinco millas adelante, se encuentran muchos palos que atraviesan el rio de orilla a orilla, imposibilitando el tránsito de los botes; cuyo motivo nos obligó a volver. En este lugar sigue el rio hácia el Sur i empieza a angostarse hasta en unas 25 varas siendo su profundidad de 40 a 48 piés: sus orillas aquí son cubiertas de espesos bosques aun vírjenes. La marea sube hasta 6 millas arriba, donde se encuentra una corriente como de 5 millas hácia la boca del rio. A escepcion de los pocos indíjenas que habitan a dos millas arriba, no encontré otros habitantes, sin embargo se ven en partes vestijios de cementeras antiguas. Estos indios son mansos, i se dedican al cultivo de sus tierras.

A mi regreso la marea estaba alta i noté una diferencia de tres piés en la sonda. El viento había calmado i la barra estaba bastante buena, lo que facilitó nuestra salida hasta mi llegada a Queuli donde encontré a U. fondeado.

*Queuli, marzo 21 de 1855.*

Dios guarde a U.

*Manuel Hurtado.*  
Teniente 2.º de Marina

NOTAS ESTADISTICAS I GEOGRAFICAS.

*Rio Imperial.* Este rio corre Norte Sur algunas leguas antes de llegar al mar, donde desemboca en la latitud de 38° 48' S., al pié norte de un cerro de mediana altura i desnudo de árboles. Su curso a la parte adentro de una playa elevada por las arenas del mar, no se puede distinguir desde la cubierta de un buque: su márgen derecha se avanza tanto al Oeste en su desembocadura, que su punta se confunde con la de la márgen izquierda i forma aparentemente una costa corrida; para distinguir uno i otro hai necesidad de subirse a la arboladura. Su boca se presenta directamente al Sud Oeste, i la ola que lleva siempre esa direccion la bate constantemente; por esta causa hai raras veces en ella mansedumbre que permita de pasarla con embarcaciones sin cubierta, i es difícil aun la entrada i principalmente la salida para los buques de vela. Sin embargo toda vez que tenga agua, será accesible a los vapores.

La expedicion lo ha explorado solo desde arriba de la arboladura de los buques i desde arriba del cerro, i ha habido fundamento para creer que no tenia en su barra mas de cinco piés, a marca llena. No se distinguia canal alguno en que se pudiese arriesgar al «Maulle»; no obstante, segun lo han asegurado el Padre misionero de ese lugar i el Sr. Baraona, mui práctico de esa costa, esa falta de agua es un caso escepcional debido a una seca raras veces espermentada, i jeneralmente la barra tiene fondo suficiente a marcar la canal.

La estacion mas favorable para intentar penetrar en él, es la primavera: en ese tiempo la canal se presenta un poco al Sur del morro. La barra o mas bien los bancos que la forman, distan una i media milla de tierra.

De la barra para adentro, el Imperial tiene gran profundidad, i se asegura es navegable unas seis leguas hasta la union del rio de las Damas con el Cautin.

El valle del Imperial es mui estenso i su poblacion llegará a seiscientas lanzas. Sus vecinos de Boroa que pueblan la orilla izquierda del Cautin i se estienden al Tollen, le infunden un gran terror que la hace obedecer a sus influencias.

El punto mas apropósito para una ciudad es probablemente el mismo de la antigua Imperial, situado en la confluencia de un estero con el mismo rio.

En cuanto a puntos para misioneros, cualquiera parte del valle sería buena, si el carácter de los indios no hiciese completamente infructuosos estos establecimientos. Ellos toleran al Misionero solo, sin permitirle la compañía de ningun blanco i sin concederle la menor influencia; no se aproximan jamas a su habitacion con otro objeto que el de arrancarle algun regalo i los que han sido enseñados sea en las misiones, sea en los pueblos fronterizos, son los que se muestran mas fieros i mas enemigos de los Misioneros i de los blancos.

*Rio Budi.* La boca de ese rio situado a pocas millas al Sur del Imperial, está tapada de arena i no tiene comunicacion visible con el mar. No se ha explorado, i solo se sabe, que tiene poca corriente i alguna profundidad en un curso de doce a quince leguas. En sus orrillas vive el Cacique Tomas Joqui-Pan que ha estado en Santiago i es mui amigo de los cristianos: hizo dos visitas al jefe de la expedicion en Tollen, reunió a los indios en un parlamento i les habló a favor de la expedicion. Es un hombre de alguna importancia i que

puede ser mui útil manteniéndolo con algunos agasajos, en sus buenas disposiciones. Se le hicieron algunos regalos.

*Rio Tolten.* Este rio baja de la Cordillera de los Andes a la laguna de Villarica, de donde sale, caminando al Oeste por medio de un estenso valle, poblado de indios, entre los cuales los Misioneros no han podido todavia penetrar. Al salir de la Cordillera de la Costa, toma el rumbo al Sur i corre diez leguas al traves de un hermoso llano, antes de vaciarse en el mar.

Su barra situada por los 39° 7' 30" Sur i presentada al Oeste, es mas mansa que la del Imperial, por que la próxima punta del mismo nombre i el cabo Bonifacio, la abrigan algo de la ola del Sudoeste. Distante una milla de tierra, presentaba en enero último dos canales mui distintos, por uno de los cuales entró el «Maule»: en la actualidad solo tiene uno mui marcado, sin embargo de que no tiene mas que diez piés de agua a marea llena: este poco fondo debe atribuirse tambien a la gran sequedad del año i no es dudoso que en invierno i primavera alcanzará a veinte i cinco piés.

De todos modos la barra del Tolten no presenta mas dificultades a los buques que la del rio Maule, i es tan practicable como esta. A la entrada de la espedicion, la sonda dió diez piés sobre las primeros rompientes, continuando el mismo fondo por una media milla i aumentando en seguida gradualmente hasta veinte i cinco, que se encuentran en la boca del rio, ancha de solo unas cien varas i con cinco millas de corriente a marea vaciante.

Despues de la boca del rio se marcha de dos a seis cuadras, con una profundidad media de dieziocho piés i una corriente de tres millas, hasta llegar al banco de Tregualeo, que dista tres leguas i solo tiene a marea llena unos cuatro i medio piés de agua. Como este vado es desconocido de los indios, es de suponer que suele tener mas agua. Durante las otras siete leguas exploradas, el fondo no ha bajado nunca de siete piés en las corrientadas, sosteniéndose en dieziocho, veinte i hasta cuarenta en lo demas. Pasado el banco, la corriente aumenta a cada vuelta del rio i llega su velocidad de seis a siete millas, de las que pierde una en la corriente de la marea que se deja sentir mas allá de lo explorado. Aunque esta corriente no es superior a la del rio Maule, que remontan embarcaciones tiradas por hombres, esta navegacion es mui lenta i requiere marineros habituados. Felizmente el Tolten no tiene las vueltas cortas del «Maule», que ofrecen mas inconvenientes para la navegacion a Vapor que la falta de agua, i será facil emplearla cuando el pais esté suficientemente cultivado para alimentar el comercio. Hai en verdad algunos troncos clavados por las avenidas en el lecho del rio que presentan algun peligro; pero no son mui numerosos i no hai dificultad para removerlos.

Parece que las avenidas no son mui frecuentes; sin embargo levantan ocho o diez piés sobre el nivel natural de las aguas, i estas deben tomar entónces una velocidad considerable que podria hacer peligrar las navas fondeadas en el rio, pero el Brazo i la Laguna P. P. son de por si bastante profundos, para que limpiándolos i ahondandolos algo, formen un excelente Puerto al abrigo de toda eventualidad.

Las orillas del Tolten, hasta donde se han explorado, dan paso a varios esteros profundos pero obstruidos por árboles caidos, por lo que no se han explorado: están cubiertas de árboles de construccion, de manzanos, avellanos i otros diferentes árboles.

Pasadas las tres primeras leguas en que hai bastantes casas, en las otras siete no se presentan treinta ranchos. Parece sin embargo, que los valles de Pucallen, Dongüi, Petrus-

quen i Putac que deslindan con Villarica, tienen bastante poblacion en la márjen izquierda como asimismo en la derecha, los de Peñchue, Yoyelhué, Villiu, Puligue i Llepeñe habitados por Boroanos o por tribus que obedecen a sus Caciques.

Se asegura que en Petrusquen se ven todavía las ruinas de un fuerte español, admirablemente situado!

En cuanto a las disposiciones de aquellos habitantes, es de presumir que están dispuestos a rechazar toda esploracion que no traiga suficiente fuerza para hacerse respetar.

**Rio Queuli.**—Baja de un valle situado tres a cuatro leguas mas al Sur que el del Tolten i cubierto de montes impenetrables. Hasta su entrada al llano su curso está obstruido por troncos muertos; desde allí hasta el mar, su lecho está limpio de todo obstáculo i su profundidad no baja, en ninguna parte, de doce piés, subiendo las mas veces a catorce i diez i ocho, a excepcion de una milla cerca de su embocadura, en que hai algunos bancos, sobre los que, a marea alta, no habrá mas de cinco piés de agua. Su anchura varía de ciento a trecientas varas; su corriente no pasa de una milla, i la marea se hace sentir a mas de cuarenta millas al interior. Sus orillas i sus cantiles, cubiertos de vejetacion, sin señales de derrúmbe, hacen suponer que las creces del invierno no determinan mayor corriente. El estero señalado en el plano como navegable, lo es unas doce millas, i lo sería mucho mas a no ser los árboles caidos que impiden el paso a los botes: tiene de nueve a doce piés de profundidad, sus orillas son completamente inhabitadas: ambas ostentan en sus márjenes gran cantidad de manzanos, membrillos, otros diversos árboles frutales indijenás i diferentes maderas de construccion.

El Queuli, al tomar en el llano su direccion al Sur; se aproxima a tres millas escasas del Tolten, con el que corre algunas leguas casi paralelo, pasa entre una abra que hai entre el cerro de Nigue i la Cordillera, i despues de algunos rodeos en el valle que ha tomado su nombre, se bota al mar a sotavento de una punta, que abriga su embocadura de la ola del Sud-Oeste i forma un excelente fondeadero para todo viento que no sea del cuarto cuadrante, i que se denomina en el Plano, Puerto de Queuli.

Esta circunstancia de no tener un Puerto seguro contra los vientos del Oeste, que suelen ser muy fuertes en esos parajes, hace sentir tanto mas que un canal tan hermoso como el Queuli, tenga su desembocadura al mar obstruida por bancos de arena, que no dejan paso a embarcaciones de mas de cinco piés de calado. Sin embargo, como no se ha visto mas que en verano, puede suceder, i es probable, que las aguas del invierno los hagan desaparecer en parte, i que la boca tenga mas hondura. De todos modos, cuando haya poblacion, se hallarán seguramente los medios de limpiarla, sea por máquinas, sea determinando más corriente con la introduccion de un canal del Tolten.

La poblacion de Queuli se reduce a la del valle i algunas familias diseminadas en la márjen derecha frente a Tolten. El valle es hermoso i fértil, pero sus habitantes lo cultivan apenas para que les produzca lo suficiente para no morir de hambre.

Hace tres meses que se ha establecido entre ellos una mision.

**Rio Menguin.**—Al sud e inmediato al puerto de Queuli, se encuentra una segunda Bahía de la misma figura, aunque algo mas pequeña, que se domina Chanchan, en cuya parte Oriental i detras de una punta con algunos arrecifes, desemboca al mar—**El Rio Menguin.** Este rio corre Este Oeste desde el interior, donde dicen que se aproxima mucho al pueblo de San José, del departamento de Valdivia. Es navegable unas quince

millas para embarcaciones menores, tiene una corriente de cinco millas. Aunque bastante profundo, no se ha podido explorar mas arriba, por los troncos muertos que obstruyen su curso. El valle que recorre es estenso i aunque casi despoblado, se hallan vestijios de sementeras antiguas. Un solo Cacique vive cerca de su desembocadura i se distingue de sus paisanos por su aseo i carácter pacifico i hospitalario. La boca del Menguin está cruzada por arrecifes que dejan solo paso a embarcaciones de poco porte i de un calado de cuatro a cinco piés. Esto bastará para que el valle pueda con el tiempo exportar sus frutos a Valdivia.

El puerto de Chanchan, aunque un poco mas abrigado que el de Queuli, tiene los mismos inconvenientes relativamente a los vientos del Oeste i Nor-oeste.

*Llano.*—El Llano entre la cordillera de la costa i el mar, en que corren al salir de la primera, los rios Imperial, Budi, Tolten i Queuli, es el mas estenso i fértil que se halla en la costa de Chile. Lomas de tierra i de arena sobre las que vejetan arbustos i árboles, lo defienden de los vientos nocivos del mar; cruzados de bastantes arroyos que llevan sus aguas a los rios, i regado amenudo por la lluvia, no necesita de mas humedad para ostentar en toda estension una vejetacion maravillosa. Su suelo está jeneralmente cubierto de una tierra negra, lijera, pero bastante consistente para toda clase de cereales, i en los barrancos de los rios se ve que las capas inferiores son tomadas de greda, de tosca, de cascajo i de guijos. Como los indios se contentan con cultivar solo una mínima parte del terreno naturalmente limpio, los montes ocupan una gran parte de la tierra. Hai sinembargo grandes estensiones que no necesitan mas que del arado i de la semilla para producir pingües cosechas.

Si se calcula por lo que se ve en la orilla de los rios, la poblacion no puede pasar de tres mil quinientas almas: es jente sucia, llena de enfermedades cutáneas, perezosa, orgullosa i desconfiada; sin mas industria que la fabricacion de unas mantas ordinarias i de algunos groseros arreos de caballo, sin mas ocupacion que la siembra de un infimo terreno i sin mas distracciones que la embriaguez de los licores fuertes, única pasión capaz de arrancarlos de su apatía. Entre los pueblos mas salvajes se encuentra siempre alguna disposición a las artes, en este no se halla un utensilio de menaje, una arma, nada absolutamente que indique, sino un poco de intelijencia i deseo de mejorar, siquiera la paciencia i la laboriosidad. Se dice que estos indios son belicosos, i sinembargo no son capaces de fabricar una lanza, un arco, una honda con algún esmero, i se contentan de unas piedras unidas por una grosera correa i de un pedazo de fierro toscamente atado a la punta de un largo coligüe. El temor de perder esa libertad de no hacer nada, domina en todas sus acciones, i es para mí el único móvil que les impele a rechazar todo contacto estranjero; pensar que la industria i la relijion podrán llegar a civilizarlos, es una ilusion que jamas se realizará, i se puede mas bien creer que ni la fuerza será bastante para vencer esa pereza que no les permite ocuparse de su bienestar, ni en vida ni en muerte. Por lo demas, los indicios de culturas abandonadas en el valle de Menguin i en las riberas de los otros rios, así como la cortedad de la poblacion en valles tan ricos, manifiestan evidentemente que esta raza va caminando a su extincion.

El punto mas fuerte i mas apropiado para colonizar este Llano, serfa el Tolten, situado entre este rio i el Queuli. En este lugar, capaz de alimentar diez mil individuos, un esta-

establecimiento se hallaría al alcance de dos canales igualmente propios a la extracción de sus productos, i a la adquisición de mas terrenos en el resto del Llano i en el interior donde podrían adelantar puestos avanzados a la manera de los franceses en Arjelia.

Un establecimiento en Quéculi sería un apéndice necesario del de Tolten.

Falto de los conocimientos especiales que se requieren para llenar cumplidamente una comisión de esta clase, el Jefe de la Expedición suplica al Sr. Ministro, se digne escusar el vacío que dejen estas notas a las observaciones que le encomendaban sus instrucciones.

Valparaiso, Abril 9 de 1855.

L. Señoret.  
Capitan de fragata.

Señor Ministro de Marina.

NUM. VI.

VAPOR «ARAUCO».

Valparaiso, Abril 9 de 1855.

S. C. J.

Inmediatamente que recibí la orden verbal de U. S: para alistar el Vapor *Arauco* a salir al Sud; tomé las medidas conducentes a ese fin, disponiendo el trasbordo del Teniente Costa, el Guardia Marina Tompson, un Injeniero, un Guardian, dos Timoneles, cuatro Fogoneros, dos Carboneros i ocho marineros que debían formar su tripulación; doce días de víveres, diez toneladas de carbon que consideraba indispensable el Injeniero del buque por no existir a bordo mas que unas treinta toneladas de pésima calidad i sucio, además una cantidad de aceite, cebo i mechas para el gasto de la máquina. Para facilitar el trasbordo del carbon trasladé el *Arauco* al costado del *Cazador*, cuya maniobra no pudo practicarse con la presteza que yo deseaba, por hallarse aquel buque situado en medio de los demas buques de la bahía: a las nueve de la noche se comenzó a recibir carbon, i a las dos de la mañana apenas se consiguió la cantidad necesaria para llegar a Lota. A esta hora zarapé con direccion a la caleta de «Constitucion» en cumplimiento de las instrucciones que recibí.

El día 3 a las cuatro de la mañana llegué a la caleta de ese Puerto en la cual anclé obligado por un accidente que sobrevino en la máquina, el tubo de desagüe del cilindro se descompuso i el vapor se escapaba por él: este accidente se reparó condenando el tubo lo cual causó un retardo de cinco horas. En ese punto encontré fondeado al Vapor *Raya* que habia llegado tres horas antes i esperaba la señal de entrada: a las seis salió el práctico a recibirlo i por éste supe que no existía el Vapor *Maule* en el rio ni tampoco tenia noticias de él: a las diez A. M. se concluyó de condenar el tubo del cilindro, e inmediatamente hice rumbo a Talcahuano: viento Sud i mar gruesa encontré en esta singladura, que el Vapor vencía con dificultad; otro inconveniente tambien contribuía a que el Vapor

no marchára con lijereza, la máquina tiene pérdidas considerables de Vapor, el carbon era de mala calidad i los fagoneros no estaban acostumbrados a los hornos de las calderas, por cuyo motivo no podian conseguir bastante vapor.

El 4 a la una de la mañana entré a la boca grande de la bahía de Talcahuano, a cuyo fondeadero me dirijí sin tocar en el Tomé, en lo cual iba a perder el resto de la noche, teniendo de todos modos que pasar a aquel puerto cualquiera que fuesen las noticias que mediaran del *Maule*: a las dos dí fondo en Talcahuano, i un bote fué inmediatamente a la capitania del Puerto, regresando a las cuatro con este funcionario. Ninguna noticia tenian del *Maule* en el Puerto ni en Concepcion. De la Mocha habia llegado una Goleta i no dejaba en esta Isla ningun buque. A las cinco A. M. zarpé para Lota cuyo fondeadero tomé a las doce, i tampoco encontré allí quien supiese algo de la suerte del *Maule*. Cargué cuarenta i cuatro toneladas de carbon i dejé ese puerto a las cinco de la tarde.

El 5 a las cinco de la mañana me acerqué a la costa, tanto para llevar al buque al abrigo del viento como para distinguir los objetos con claridad i navegué recorriendo todas las caletas i ensenadas, tirando cañonazos de rato en rato; siguiendo de este modo i haciendo iguales demostraciones, llegué a la boca del rio Imperial en donde se presentaron los indios en los cerros i playa con grande agitacion; uno de éstos desplegó una bandera, que era el número ocho de nuestro código, corrió por el camino de la playa i la fijó frente al naufragio. El Vapor *Maule* estába barado al Sud de la boca del rio como a dos cables de ella i cerca del Budí, distante de la playa como cincuenta varas; está recostado sobre el costado de estribor, con la proa al Sud; tiene la rueda de habor i los pesantes del bote intactos, su palo está en pié i parece que el casco no ha sufrido lesion ninguná, la mar lo bate con fuerza i es imposible que un bote ataque a él. Muchos indios i algunos españoles, al parecer por su vestido, se agruparon en ese lugar, entre los que se hallaba tambien el Padre misionero de Queuli i ninguno dió muestras de ser de la tripulacion del *Maule* por lo que juzgué, que si no los encontraba en ese punto, tendria al ménos noticias de su existencia i de los acontecimientos del naufragio i me diriji a las 2. P. M. Acto continuo de mi llegada a Queuli, que se verificó a las nueve de la noche, me dirijí a los misioneros, quienes me dieron noticias de haber marchado los náufragos a Valdivia el 31 del pasado, despues de haber esperado una semana en Queuli la llegada del *Cazador*. Con estos datos salí de ese punto a las doce de la noche con direccion al Corral a fin de de recojer a los náufragos en conformidad con las instrucciones que recibí.

El 6 a las cinco de la mañana llegué al puerto de Valdivia i me puse en marcha a la ciudad, sin embargo de tener la marea en contra; contando con que llegaria a hora competente para que las autoridades me facilitaran los medios de hacer pronto mi regreso. Habiéndole comunicado al señor Intendente, a las nueve del dia, el objeto de mi viaje, me propercionó mui luego las embarcaciones para conducir la jente del *Maule* al Corral la que salió de esa ciudad dos horas despues. A las tres de la tarde zarpé del Corral haciendo rumbo a Lota.

El 7 a las seis de la tarde, anclé en ese puerto con el objeto de tomar el combustible preciso para llegar a Valparaiso, porque solo quedaba abordo de existencia como dos a tres toneladas. La ocasion no era a propósito para encontrar trabajadores que se hallaban de fiesta desde el juéves, i para embarcar el carbon en el tiempo mas corto a fin de evitar pasar la noche en ese paraje, hicieron este trabajo los marineros. A la una hallándose

embarcadas veinte i dos toneladas de carbon, hice vapor i rumbo a Valparaiso. He tomado este fondadero hoi a las nueve, i en el acto de fondear he puesto en posesion del buque a su Capitan.

Me abstengo de dar a U. S. detalles del naufragio, porque el Comandante de él pasará a U. S. un parte circunstanciado del suceso a cuyo dicho tendria yo que referirme.

Dios guarde a U. S.

*Ramon Cabieses.*

Al Sr. Comandante Jeneral  
de Marina.

## NUM. VII.

### *Notas e instrucciones relativas al reconocimiento de las Caletas de los Vilos i Choros, sobre la costa de Aconcagua i Coquimbo.*

*Santiago, Octubre 20 de 1854.*

El Intendente de Coquimbo ha pasado al Gobierno por el Ministerio de Hacienda la siguiente nota:

«Tengo el honor de acompañar a U. S. una nota del Gobernador de Illapel sobre la conveniencia de la habitacion de la caleta denominada *Los Vilos*.

«Esta caleta que se asegura poseer un excelente fondadero i tener todas las recomendaciones de un buen puerto, tal como pueden proporcionarlo nuestras costas del Norte, está situada a las inmediaciones de la desembocadura del rio Conchalí de la provincia de Aconcagua. Su distancia de la villa de Illapel no excede de once leguas, ligando ámbos puntos un camino carril que actualmente se abre por orden del Supremo Gobierno.

«La habilitacion de este puerto es de una conveniencia manifiesta i de una necesidad urjente. Todo el departamento de Illapel, el valle de la banda Sud del rio Choapa, i especialmente el departamento de Combarbalá, carecen de un puerto inmediato a sus centros de poblacion, que les facilite la importacion de los artículos i objetos necesarios a sus consumos i a la promocion del comercio e industrias agraria i minera, i al mismo tiempo sirva para esportar sus minerales i el sobrante de sus demas productos. Este puerto serviria, pues, a satisfacer esta necesidad i conveniencia que siente una poblacion industrial de mas de 40,000 habitantes.

«El Supremo Gobierno penetrado de la necesidad de proveer a esta seccion de la República de un puerto de mar conveniente, decretó en 1852 la habilitacion del puerto de *Manso*. Pero un exámen lijero i la circunstancia de no haberse comisionado a una persona competente para el reconocimiento de este puerto, le representaron con la bondad i suficiencia que resultó no tener. Por esta razon el puerto, aunque colocado en una situacion oportuna, no ha servido al objeto de su creacion.

«En estas circunstancias, creo que el medio de ocurrir a llenar la necesidad sentida, será que U. S. recabe del señor Presidente ordene a alguno de nuestros buques nacionales se traslade a la caleta de *Los Vilos* a fin de suministrar los datos que sean necesarios para acordar su habilitación, i en este caso el Supremo Gobierno no habría hecho mas que sustituir un puerto por otro; disponiendo la clausura del puerto *Manso* i habilitando el de *Los Vilos*.

«U. S. en fin, encontrará en la nota que se acompaña, fundamentos bastantes para la adopción de una medida que favorece directamente el comercio i la agricultura de aquellas localidades.»

El Gobierno ha encontrado en efecto en la precedente esposición, motivos bastantes para determinar se haga el reconocimiento que se solicita de la caleta denominada de *Los Vilos*, destinando el bergantín *Meteoro* para este reconocimiento. En consecuencia dará U. S. las órdenes que convengan para que este buque se aliste con el fin indicado i para levantar planos hidrográficos exactos i detallados de la mencionada caleta, con informe sobre las facilidades que ella ofrezca a la navegacion i al comercio.

Tambien debo prevenir a U. S. que la comisión del bergantín *Meteoro* debe estenderse al reconocimiento de otra caleta sobre la costa de Coquimbo, segun lo que digo a U. S. en nota de esta fecha bajo el núm. 556.

Mientras el buque se alista, transmitiré a U. S. las nuevas órdenes e instrucciones que ocurran sobre esta comisión.

Dios guarde a U. S.

*Pedro Nolsaco Vidal.*

Al Comandante Jeneral de Marina.

*Santiago, Octubre 20 de 1854.*

Del Intendente de Coquimbo se ha recibido la siguiente nota:

«Tengó el honor de remitir a U. S. una solicitud que hace don Roberto Eduardo Alison, a fin de que el Supremo Gobierno se sirva si lo tiene a bien, habilitar para la esportacion de los metales del mineral de los Choros, de este departamento, una caleta que se encuentra mui inmediata a dicho mineral i que segun los datos e informes que él ha tomado no ofrece la menor dificultad para que puedan entrar buques i andar en sus aguas.

«El suplicante ha espuesto a la Intendencia que, continuamente tiene buques a su disposición que pueden hacer viaje a la espresada Caleta con el fin de que sus capitanes levanten un plano de su ribera e inspeccionen la profundidad del ancladero, en caso que el Supremo Gobierno; teniendo a la vista satisfactorios i competentes informes, quiera acceder a su solicitud.

«Mui conocidas son señor Ministro las grandes ventajas que reportaria la mineria de este Departamento si se adoptase la medida que solicita, i por esta razon me abstendré de enumerarlas; sin embargo, séame permitido hacer una lijera esplicacion. El mineral de los Choros situado en el estremo Norte de la provincia i a una mui considerable distancia de la Serena, único punto de donde pueden surtirse sus faenas de lo necesario para man-

tiense en actividad, carece mucha parte del año de toda clase de recursos por la escasez o absoluta falta de animales de carga que conduzcan víveres e herramientas a un lugar tan apartado, a no ser por subidos precios; que pagándolos, quitarían a los mineros la utilidad obtenida en la explotación, dejándoles por resultado solamente el tiempo perdido i el triste afán en un lugar casi desierto. Una vez habilitado un punto marítimo para darle movimiento, crecería en grande escala el número de faenas que en la actualidad cuenta i podrían extraerse hasta sus metales de mas baja ley con gran provecho de los esportadores, merced al subido precio que desde algun tiempo a esta parte goza el ramo mas principal de la industria de Coquimbo.

«Sirvase U. S., si lo tiene a bien, recabar de S. E. el Presidente de la República la aprobacion de lo que se pide.»

S. E. en vista de lo espuesto, dispone que el comandante del bergantin «Meteoro» luego de terminado el reconocimiento de la caleta de «Los Vilos» ordenado en nota de esta fecha, núm. 555, proceda al de la caleta que se indica en la nota precedente, levantando plano hidrográfico exacto i detallado de la misma que acompañará de un informe sobre sus ventajas e inconvenientes, no solo en la parte marítima, sino en lo que ofrezca para la esportacion e importacion, el acceso al puerto por tierra, producciones de los departamentos que pondrá en contacto con el mar, caminos que a él conduzcan etc., etc., todo ello segun instrucciones detalladas que remitiré a U. S. mientras se alista el bergantin «Meteoro» mandado disponer para esta comision.

Dios guarde a U. S.

Pedro Nolasco Vidal.

Al Comandante Jeneral Marina.

Santiago, Octubre 25 de 1854.

Cumplidas que sean las ordenes dadas para el apresto del Bergantin *Meteoro*, para una comision de reconocimiento, dispondrá U. S. zarpe dicho buque con dirección a Pichidánque, en cuyo puerto comunicará a la autoridad del lugar la comision que lleva. Ha adjunta orden Jeneral a todas las autoridades territoriales de la costa, dirigida a facilitar el objeto de su viaje. Tomará allí las noticias que pueda sobre los puntos de la costa a que se dirige el primer reconocimiento, i segun esas noticias, determinará sus futuros movimientos i la mejor manera de llevar su comision, sobre cuyo particular quere S. E. dejar en libertad al Comandante para que sobre segun mejor convenga, en vista de las circunstancias. Veia indicado con la posible prolijidad el reconocimiento de la caleta de *Los Vilos*, indicando en mi nota núm. 555, se levantarán planos hidrográficos de la misma que acompañará el Comandante a una memoria explicativa de estos planos, consignando en ella ademas de la parte hidrográfica, mas especialmente de su incumbencia, todos cuantos datos adquiriera, sobre poblacion, producciones, vias de comunicacion etc. de aquella parte del pais.

Concluidos sus trabajos sobre aquel punto de la costa, se dirigirá el *Meteoro* hacia el norte en procuracion de la segunda caleta, cuyo reconocimiento se recomienda en nota núm. 556, en el que procedera exactamente en la misma manera ordenada en el párrafo anterior respecto de la de *Los Vilos*.

Para facilitar las operaciones del *Meteoro* dispondrá U. S. que la dotación de oficiales de este buque se conforme al reglamento, trasbordando a otro, uno de los Tenientes segundos que tiene demas, i recibiendo a su bordo los Guardia-Marinas examinados, don José Toribio Lira i don Ignacio L. Gana, que le faltan i que le serán útiles en la comision encomendada.

Sobre precauciones militares i marineras al arribo de los puertos, policía sobre las aguas de la República i en los puertos, protección a la navegación i al comercio, resguardo de la renta etc. reiterará U. S. al Comandante las órdenes recomendadas en todas ocasiones.

Dios guarde a U. S.

*Pedro Nolasco Vidal.*

Al Comandante Jeneral de Marina.

### NUM. VIII.

*Valparaiso, Diciembre 6 de 1854.*

Señor Comandante Jeneral de Marina:

Como tuve el honor de participar a U. S. en nota fecha 3 del próximo pasado mi arribo a Pichidangui i los preparativos que hacia entónces para llevar a cabo el reconocimiento de la caleta de los Vilos, que el Supremo Gobierno ha tenido a bien encomendarme, me es grato ahora dar cuenta a U. S. que el día 4 dispuse saliesen dos embarcaciones, la una al mando del teniente 2.º don Daniel A. de la Cruz, a quien acompañó el guarda-marina don José T. Lira, i la otra al cargo del teniente don Onofre N. Costa, a los cuales recomendé que examinasen toda la costa con prolijidad, se auxiliasen mutuamente en caso de algun contratiempo, i luego que llegasen procediesen a observar i sondear la mencionada caleta. Al mismo tiempo yo, el contador don Martin Lopeandia i el guarda-marina don Luis Gana, nos encaminamos por tierra en caballos, que nos proporcionó don N. Ferreira, Subdelegado de Quilimari, teniendo siempre a la vista las embarcaciones, hasta su arribo a los Vilos, que lo verificaron con media hora de antelación. Luego que me uní a ellos, oí sus opiniones, e inspeccioné yo mismo el lugar donde andan los buques que hacen allí su comercio: no encontrando ningun obstáculo para conducir a este paraje el *Meteoro*, resolví regresar el mismo día, lo que efectuamos a las 8 de la noche, llegando a Pichidangui a las 2 de la mañana. Al amanecer del día 6, favorecido por una lenta brisa del sur, zarpé con direccion a los Vilos, donde anclé a las 11 del día, con toda felicidad. El día 7 se dió principio al exámen prolijo de la bahía i al levantamiento del plano, cuyos resultados someto al calificado juicio de U. S.

La espaciosa bahía de Conchalí encierra tres caletas llamadas por los naturales

Nagué, Agua Amarilla i los Vilos: la primera está situada al Norte, la segunda al N. N. E., i los Vilos mas al Este. Siendo esta última la mas importante al comercio, estando mas próxima a las vias de comunicacion i ofreciendo su surjidero mas seguridad, haré de ella una descripcion mas circunstanciada.

Se halla situada la caleta de Los Vilos en la latitud de  $31^{\circ} 54'$  sur, i la longitud de  $71^{\circ} 30' 30''$ , oeste del meridiano de Greenwich. La forma una punta baja, plana i de suave inclinacion, que Fitz Roy llama la del Penitente. Su acceso es fácil, su fondo piedras, conchuela i arena fina, su sonda moderada, desde tres hasta quince brazas. Está abrigada del Norte i del Sur, pero espuesta a los vientos del N. O. i O., que levantarán mucha mar. A cuatro cables i medio de distancia, i en direccion al O. S. O., se halla la pequeña isla denominada Los Huevos, que proporciona algun abrigo al surjidero: el canal que forma solo es navegable para botes, i esto en épocas bonancibles, pues lo obstruyen muchas rocas i escollos, contra los cuales, en tiempo de vendabales, las olas rompen con mucha violencia, i se convierten en peligrosa tasca, cuya accion se trasmite al fondeadero, por su proximidad, i ocasiona a los buques un molesto balance. En direccion Norte cuarta al Oeste de la punta de Los Vilos, i a distancia de un cable, existe un escollo llamado el desempeño, el cual se descubre en las marcas bajas, i en las altas produce un olcaje o reventazon. Hacia al N. E. de éste hai dos bajos señalados por manchas de sargazos i distante el uno del otro como dos cables; el mas próximo de tierra, que recorre de S. a N. E., tiene dos cables de largo; su fondo, en el extremo S. O. mide dos brazas i media, i crece hasta cinco en el opuesto: el de mas a fuera no mide ménos de cuatro brazas. El *Meteoro* soltó la ancla sobre él i permaneció allí sin novedad; no es prudente con todo largar las anclas en estos bajos, porque pueden agarrarse i romperse, aun cuando en éstos tengan sus manchas de arena. En esta parte de la bahía no hai otro peligro o particularidad que notar, que la punta de Chungos (Gatos de Mar), que se prolonga dos i medio cables afuera, i se hace notable por la mucha reventazon que le ocasiona el viento sur. De ambos lados hai baraderos para botes entre los peñascos, pero su acceso necesita práctica.

La punta verdadera del Penitente i la de Chungos forman la caleta de Agua Amarilla en que desagua el rio Conchalí: es abierta a los vientos del Sur que embravecen su playa, pero bien abrigada al Norte.

Entre la punta de Conchitas i la del Penitente, se halla la pequeña caleta de Nagué, único punto recomendable para invernarse, por estar perfectamente defendido del Norte, N. O. i Oeste; pero los vientos del Sur, por la condicion baja de su fondo de arena, levantan mucha mar, que rompe a distancia de dos cables de la playa. Su acceso no es fácil sino para pequeñas embarcaciones: afluye a su orilla un arroyo que contiene agua muy potable; cerca de éste hai una bodega, propiedad de don Santiago Lira, dueño de este punto, i tres ranchos habitados por varios inquilinos.

Toda la costa, desde la punta de Conchitas hasta el cabo Tablas, está sembrada de rocas i escollos que se estienden bastante afuera, i hacen su paso i aproximacion peligrosos. En direccion Norte Sur de la caleta de Ñagué, hai dos islotes que tienen entre ellos pasaje claro; no obstante, es prudente no usarlo porque están rodeados de varios escollos. El islote situado mas al Oeste, dista siete cables de la punta Conchitas, casi contiguo a un cordón de rocas, que se prolonga al Sur de esta; el otro dista solamente seis cables de la punta del Penitente i algo mas de la de Conchitas. A distancia de una milla del cabo Tablas, en direccion S.  $\frac{1}{4}$ . O, se halla la roca Corales, que demora al Norte 70° Oeste de la caleta de Los Vilos, i dista de ella tres millas; es clara, pero seria peligroso, sin embargo, pasar entre ella i la tierra, porque existen varios bajos que nacen del cabo Tablas.

La descripción que el capitán Fitz Roy hace de la bahía de Conchalí, es muy incompleta i falta de exactitud; cualquiera que la lea no dudará de la inutilidad de este lugar como surtidero. La considera como un canal espuesto i pocas veces usado sino por los naturales; dice que el anclaje i desembarco son malos, excepto en una pequeña barranca al Norte, i que este pasaje es desolado i espuesto a tempestades. Aceptando en parte las opiniones del capitán Fitz Roy, me permitiré observar que, quizás dicho señor no ha hecho un exámen atento de la bahía, en las diversas estaciones del año, operacion necesaria para juzgar con acierto. Mi corta permanencia, en época bonancible, me hará omitir sin duda algunas dificultades que no me ha sido dado preveer; no obstante, refiriéndome al informe de los naturales, al de los capitanes de las goletas nacionales *María Teresa* i *Hechicera*, que se hallaban surtas allí, que hacen el comercio de estos lugares algunos años, i han sufrido varias tempestades del Norte en lo mas riguroso del invierno; oyendo así mismo la opinion de los señores oficiales del buque de mi mando, i la de algunos marineros experimentados, no vacilo en declarar, que, la caleta de Los Vilos, bien que no sea muy favorecida por la naturaleza, es sin embargo un regular surtidero.

No hai muelle en este lugar. Don Ramon Gonzalez, propietario de una bodega, hizo construir, con poco costo, uno de esqueleto, que por su debilidad, fué de poca duracion i cedió a los embates de las olas. Los botes atracan en un canal abierto por la naturaleza entre las rocas; el embarco i desembarco de las mercaderías se hace con mucha dificultad; i, en mal tiempo, es imposible o mas bien peligroso comunicar con la tierra. La construccion de un muelle firme que favorezca las embarcaciones, es absolutamente indispensable; el atracadero actual me parece el punto mas apropiado para esta obra, cuyo costo no seria de consideracion, pues existe allí mismo el material necesario.

Difícil i dispendioso será a los buques proveerse de agua de buena calidad en este paraje; la que se encuentra jeneralmente es salobre i de mal gusto. Hai varios pozos a la falda norte de la punta de Los Vilos, al pie de la casa de los pescadores. Otros hai en la pampa. El agua mejor i mas potable se encuentra a dis-

tancia de una milla, en un lugar llamado Manta-Gorda: nacen de las cerrañas vecinas, formando un arroyo que baja por una quebrada, a cuyas faldas hai tambien varias virtientes. Me han asegurado que suele secarse en el verano, próximo a la orilla del mar pero que siempre contiene agua en charcos, i en una gran parte de su lecho. En el potrero de Guerra, que dista doce o mas cuabras de las casas hácia el Sur, hai tambien otro arroyo que nace de un manantial, cuya agua probé i era de gusto mui agradable. He omitido el río Conchalí, por su gran distancia a Los Vilos; su agua empero es abundante i de buena calidad, i se puede ocurrir a ella en caso necesario.

Para que U. S. pueda apreciar debidamente lo importante que será a las poblaciones vecinas, la apertura de un puerto inmediato, haré conocer sucintamente la situacion actual de este departamento.

Los Vilos tienen dos vias de comunicacion: la una que sigue la costa, i la otra que conduce a Illapel, ramificándose con diversos pueblos que son Combarbalá, Choapa, Casuto, Pupido i Minche, cuyas poblaciones formarán un total de cuarenta mil habitantes. El litoral presenta terrenos vastos i fecundos; está dividido en varias haciendas, tales como Conchalí, Agua-Amarilla, Cavilolén, las Vacas, etc., que contienen un número considerable de inquilinos i apacientan injente número de ganados lanar, cabrío, vacuno i caballar. La agricultura está poco adelantada, i notablemente desatendida; se hacen únicamente las siembras necesarias para el consumo privado, i es fácil de concebir que esto no sucedería si tuviesen salida sus productos por un puerto mas cercano.

Los minerales son el principal recurso de los pueblos del interior. Se elaboran varias minas de oro i cobre. El puerto de Casuto es el previlejiado, su asiento, que es un valle, es aurífero, como todos los cerros que lo rodean. La mina mas productiva actualmente, llamada Cata-Honda, tiene ochenta varas de profundidad i dá cerca de media libra de oro diaria. A poca distancia de ella, se vé un pique, cavado hace siglos por los indijenas, que el tiempo ha cegado en parte. La tradicion refiere que se sacaron de él muchas riquezas. Es probable que el litoral haya sido invadido por el mar, pues contiene depósitos inagotables de conchas marinas, lo cual ha inducido a varios a establecer fábricas de cal, artículo de comercio que hacen hoy con Valparaiso.

El arribo del *Meteoro* a Los Vilos causó sensacion entre todos los habitantes de las inmediaciones, i atraidas por la curiosidad, acudieron en dia festivo las personas principales para visitarlo. Tuve con este motivo la satisfaccion de ver a varios comerciantes de Illapel, que me dieron los parabienes a nombre de la autoridad del departamento i del señor Diputado don Rafael Gatica.

Los buenos oficios del señor don Miguel Larrain i su señora durante mis operaciones en Los Vilos, sus obsequios a toda la oficialidad del buque de mi mando, me imponen el grato deber de mencionarlos aquí, con tanta mas razon cuanto que les soi deudor del importante servicio de haberme franqueado caballos

diariamente para que los señores oficiales, que levantaban el plano, se trasladasen a los puntos donde no era posible atracar con embarcaciones.

Terminadas mis operaciones en Los Vilos, zarpé el día 14 a las 6 P. M. con dirección a la caleta de los Choros. Horas ántes habia experimentado una brava ocasionada por brisas flojas del cuarto cuadrante, que suspendieron las descargas de las goletas nacionales *María Teresa* i *Hechicera*, las cuales lo mismo que el *Meteoro* fueron molestadas por una gruesa i atravesada mar. Puesto en marcha, consulté el plano del capitán Fitz Roy, i como me designase una estensa playa, amparada del norte, pero inadecuada para surjidero, como asimismo un pequeño i peligroso canal, formado por el cabo Choros i la isla Gaviota, resolví hacer escala en Coquimbo, para consultar al señor Intendente, i recojer algunos datos sobre el lugar que debia explorar. El 15 a las 4 P. M. solté el ancla en el espresado puerto. Mientras trataba con el señor Intendente Astaburua-ga el asunto que me habia conducido allí, me determiné con el asentimiento de dicho señor, a tomar algunas toneladas de agua, que me hacian falta; i el 18 que tuve a mi bordo éstas i a un práctico Pedro Toro, que me designó, di la vela a las 11 A. M. El 20 a las 2 de la tarde andé sin novedad entre la costa i el estremo Norte de la isla de la Gaviota, en 9 brazas de agua, fondo de arena fina, i arrié 45 brazas de cadena. No descubriendo en toda la costa ninguna habitacion, ni divisando a nadie, hice tirar al instante dos cañonazos, a fin de llamar la atencion de algun morador de esta tierra desolada; al mismo tiempo ordené arriar un bote, i con el práctico que tenia a bordo me dirijí a tierra. Al acercarme a ella, me apercibí que era inútil intentar el desembarco, por la mucha reventazon que habia en toda la estension de la playa. Resuelto a regresarme, fuí advertido por el práctico que me llamaba un pescador: me dirijí a él i preguntéle, cual era el punto mas apropiado para el desembarco: me indicó dos, que no me convinieron, le supliqué entónces viaiese a mi bordo, i determiné volverme. Una hora despues llegó en una pequeña balsa de cuero de lobo; se llamaba Bartolo Moya, único habitante de esta costa solitaria; propietario de una majada situada tras las peñas de una loma. Le indiqué mi mision i pedíle el auxilio de su balsa, a fin de poder comunicar con la tierra, durante el tiempo de mis operaciones. Accedió a ello gustoso, i el día 21 di principio al reconocimiento, cuyo resultado es el siguiente:

El cabo Choros i la punta Mar Brava forman una pequeña caleta, o mas bien un canal, cuya playa está sembrada de rocas i restingas. Su fondo es bajo i de fina arena: se halla situada en la latitud de 29° 15' Sur i la longitud de 71° 30' Oeste, abrigada del Norte, pero abierta a los vientos del Sur que cuando arrecian la embravecen. En direccion O. S. O. hai tres islas que tienen pasaje claro; la mas próxima de tierra llamada la Gaviota, es baja, su estremo Norte forma con la tierra firme, un canal angosto, abierto al Sur i al N. O., solo transitable en botes i en buen tiempo. En su parte mas estrecha, que tiene dos cables de an-

cho; hai un grupo de rocas escollos, donde de ordinario rompe el mar. En el embocadero Sur, hai varios arrecifes, que se adelantan desde la isla hacia el cabo Choros; tambien hai tres rocas peligrosas que estrechan el paso; en ambas bocas puedan andar buques, pero quedan espuestos a la accion del viento i del mar. El ancladero mas adecuado, es el que usó el *Meteoro*; al extremo Norte de la Isla Gaviota: sin embargo, se experimenta un balance molesto en este lugar, ocasionando por las aguas que entran por el paso que existe entre el extremo Sur de ella i la isla de Choros.

La isla de Las Damas no afecta al surjidero, pero conviene señalar dos piedras ahogadas, que demoran a distancia de cuatro cables en direccion S. O. de esta:

A cinco millas al S. S. E. de la isla de Choros, existe a flor de agua un arrecife peligroso, llamado El Toro.

Desde la punta Mar Brava hasta la del Apollillado, la costa corre en direccion N. O.  $\frac{1}{4}$  N.; es brava, sondable, i entre uno i cuatro cables de distancia de la playa, tiene de seis a 12 brazas de profundidad.

De la precedente relacion, i de un exámen prolijo resulta, que la caleta, o mas bien el canal de Choros, por la calidad baja de su fondo, por estar abierta a todos los vientos jenerales; a excepcion del Norte, i estar sembrada de varios escollos, es peligrosa e inadecuada para surjidero.

Hai otros inconvenientes a mas de los espuestos que, a pesar de ser superables, hacen desmerecer este paráje; la agua se conduce de un rio que riega el asiento de San José i dista cuatro leguas; es salobre i de mui mal gusto; el combustible no se halla sino a una distancia mui considerable. Muchas veces no será posible comunicar con la tierra, por la mucha agitacion del mar; i a fin de verificarlo, la construccion de un muelle seria de suma necesidad; pero difícil de llevar a efecto en la misma caleta. El lugar mas adecuado para esta obra, es un canal inmediato a la punta Mar Brava, distante 48 brazas del grupo de rocas que he señalado, un poco amparado del Sur i con fondo de arena i piedra. Es probable que el N. O. lo afecte, i si se realizase un muelle en este punto, sería preciso que fuese de esqueleto i tan firme que resistiese los embates del mar.

Quise tambien hacer el reconocimiedo de la caleta llamada el Apollillado, que dista cinco millas al Norte de la de los Choros, i segun informes recibidos, era mas favorecida por la naturaleza i ofrecia mejor surjidero. Cupo al teniente 2.º don Onofre M. Costa i al guardia marina don José T. Lira practicarlo; el resultado que no ha correspondido a mis esperanzas, es el que sigue:

La punta del Apollillado i la del Carrisal forman una pequeña caleta, que se interna dos cables i medio, i tiene seis de largo en direccion N. S. Se halla espuesta a los vientos del tercer i cuarto cuadrante, que cuando arrecien, ajitarán mucho el mar, i harán inadecuado el surjidero e inaccesible su playa. Su fondo es limpio, de arena fina, i su braceaje moderado. Hacia el S. O.  $\frac{1}{4}$  O. hai dos

pequeños islotes que tienen entre ellos pasaje claro i permiten la accion del viento i mar.

Varios buques que fueron a cargar huano a los islotes, anclaron tras de ellos, en lugar de fondear en la caleta, que no les ofrecia seguridad ni abrigo.

En cuanto a las vias de comunicacion de estos parajes, solo conozco la que sigue la costa. El pueblo mas cercano es el de San José, distante cuatro o mas leguas, cuya poblacion no excede de cuatro mil habitantes. Los productos principales son los minerales de cobre, que se funden en varios hornos, que hai en las inmediaciones de San José, i se esportan en barras i en piedras por las caletas de Totoralillo i Chañaral.

El dia 26 del mes próximo anterior, que hube terminado los operaciones de que hago referencia, di la vela a las 6 P. M., i anclé en este puerto sin novedad, el 3 del presente, a las 12 de la noche.

Adjunto a U. S. los planos de los puertos que he reconocido, reservándome mandar pronto el duplicado a la Secretaría de Marina.

Todos los señores oficiales, han sabido llenar esta importante comision del mejor modo posible; mientras los unos hacian observaciones para el levantamiento de los planos, los otros sondeaban i examinaban con escrupulosidad el fondo. Faltaría a mi deber si no recomendase a todos i a cada uno en particular por su desempeño i decision.

Dios guardé a U. S.

*Buenaventura Martinez.*

## NUM. IX.

Bergantín de guerra Chileno Meteor.

*Valparaiso, Junio 24 de 1855.*

Como tuve el honor de participar a U. S. en nota de 23 de abril mi salida de Valdivia, i en otra de once de mayo, que diriji por el vapor *Constitucion*, mi entrada al Estrecho de Magallanes i llegada a la bahía de San Nicolas; me es ahora suficiente informar a U. S. que el mismo dia 14 zarapé para la Colonia donde anclé a las 5 de la tarde. Puesto a la órden del Señor Gobernador i con su asentimiento se procedió el 14 al desembarco de los víveres i al apresto del buque para el regreso; el 20 que todo fué arreglado i obtuve el despacho del Señor Gobernador di la vela hácia fuera del Estrecho. Como nos cojió la noche a poca distancia del puerto San Felipe, anclé ahí a las 7, contrariado en éste por vientos recios del Oeste, permanecí hasta el 24 que con brisa favorable continué mi navegacion. Al acercarme a la bahía de Fortescue me llamaron la atencion dos grandes fogatas que se notaron en la parte Oeste de la bahía de San Miguel; suponiendo que podian ser prendidas a fin de pedir auxilio me diriji a ellas, cuando fui sorprendido por la calma i la corriente en contra que me hizo retroceder. Pasé toda la noche bordeando, tratando de conser-

xarme a la proximidad posible; al amanecer del 25 que me hallaba al estremo norte de dicha bahía, vinieron a bordo cuatro embarcaciones pequeñas, las cuales me dieron a entender por señas, que habia en tierra dos naufragos: la brisa me favoreció entonces, i me dirijí a la bahía de Fortescue donde anclé a las 3 de la tarde. Luego llegaron en una pequeña embarcacion plana, los individuos Thomas Coffin i Roberto Wells, naufragos de la fragata norte-mericana *Manchester* perdida entre las islas del Cabo de Hornos en la latitud 55° 00'. La descripcion de esta calastrofe es la informacion que dispuse tomar i que adjunto a U. S. Los vientos contrarios me detuvieron 14 dias en Fortescue; durante esta demora, los indios fueguinos, cuyo número excedia de cincuenta, se esmeraron en proporcionarnos toda clase de marisco. Con estraneza ví a las mujeres en los dias mas frios buscar con un cesto en la boca el marisco que permutaban por galleta i tabaco. Observándome los naufragos que habian ofrecido galleta i tabaco a los indios para que los pusiesen a bordo del primer buque que avistasen, me fué preciso cumplir con su compromiso, a mas de al jefe de ellos una pequeña bandera nacional haciéndole comprender que la nacion premiaba de este modo sus jenerosos procederes.

El dia 8 efectué mi salida de Fortescue hasta la bahía Isabel, el 9 zarpé de ésta con viento del nordeste i el 10 al amanecer estuve fuera del Estrecho. En la navegacion a este puerto no ha ocurrido nada de notable, excepto un recio viento del sudoeste que experimentamos al tercer dia de la salida, viéndonos obligados a tomar tres risos a las gavias i navegar con la mayor precaucion.

A solicitud del Señor Gobernador dejé en la colonia un hote-lancha por ser mas navegable, i fuerte que la lancha que allí tenia, la cual se encontraba quebrantada en su quilla a causa de las continuas baradas.

Oyidaba, señor Comandante Jeneral, hacer presente a U. S. que tan luego como concedi el pasaje a los naufragos, di tambien la orden para que se les proporcionara la ropa necesaria, pues se encontraban andrajosos i casi desnudos; el cargo se presentará a U. S. por el contador para su aprobacion.

Incluyo a esta nota la correspondencia oficial de la Colonia i los estados jenerales de entrada que darán a conocer a U. S. el estado del buque.

Los señores oficiales han sufrido en su salud, aunque no de gravedad, no obstante han desempeñado sus deberes con celo.

Dios guarde a U. S.

Buenaventura Martinez,  
Capit. de Fragata.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

Señor Comandante:

Comisionado por U. para interrogar a los marineros Tomas D. Coffin i Robert Wells, sobre los acontecimientos del naufragio de la fragata norte americana, *Manchester*, procedi a ello, siendo el siguiente el resultado de mis investigaciones:

El 7 de abril de 1854 zarpó de Nueva York con destino a Valparaiso la fragata norte americana *Manchester*, de propiedad de Mr. Edward W. Gardner de Nantuchet, carga-

da por la casa de comercio de M. M. Cartwright i Harrison con carbon i madera, al mando del capitán Alexander H. Coffin, con dos pasajeros i catorce hombres de mar, cuyos nombres se encuentran a continuacion de éste.

«Encontrándose el buque en mal estado, a causa de la mucha agua que hacia, arribó a Montevideo el 4 de julio; habiendo perdido en la navegacion al marinero José Green, quien murió de resultas de una enfermedad. Reparóse un tanto en este puerto, i tomando cuatro marineros mas, dejó el puerto el 28 del mismo mes.

«Cinco dias estuvo capeando un temporal en las inmediaciones del Cabo de Hornos, i es probable que el cálculo de estima hubiese sufrido algun error considerable que el mal tiempo no les permitió rectificar por las observaciones. Resultado de esto fué que el 28 de agosto, último dia de capeo, hallándose al oeste del Cabo, tocaron en una piedra a las seis de la mañana.

«El buque principió a hacer mucha agua, i el temporal seguia; perdiéronse los cuatro botes que tenian, i las bombas, léjos de dar abasto, se obstruyeron por el carbon, i fué imposible arreglarlas —Un consejo de oficiales resolvió cortar los palos, i a las diez del dia se habian echado abajo el mayor i trinquete.

«Seis horas despues avistaron la tierra, trataron de ganarla i no pudieron conseguirla.—Entre tanto el tiempo pasaba i el agua acrecia.—Amanece el siguiente dia, i a las cinco de la mañana el buque fluctuaba, la jente principiaba a refugiarse sobre la toldilla; ábrese el buque i perece la mayor parte de la tripulacion.

«El capitán socorre a los dos pasajeros, su esposa e hijos; Roberto Wells i el segundo piloto hacen otro tanto por su parte; arrójanse sobre la madera que ya boyaba en el mar, i los cinco juntos se dirijen a tierra. Un momento despues una ola ahoga a esta desgraciada madre i separa de a dos a los únicos cuatro que aun sobrevivian a sus compañeros; éstos varan en diferentes islas, i no demoran mucho en juntarse guiados por la misma suerte.

«Construyen un pequeño bote i se procuran algunos restos del naufragio con los que arreglan otro en el cual se salvan. Varan la popa del buque i se proporcionan asi mismo algunos víveres, con lo que se mantienen por algun tiempo.

«Los rigores del clima i sus sufrimientos causan la muerte a David Reed Evans el 3 de noviembre.—El 22 visitan los indios por segunda vez a los náufragos, i no pudiendo conseguir de éstos lo que en su primera visita, es decir vestidos; los atacan i resulta de esto la muerte del infeliz capitán i la de dos indios.

«Mientras tanto el infortunado niño de trece años de edad Tomas E. Coffin perdiendo en tan corto tiempo a su padre i a su madre, consigue acompañado de Roberto Wells escaparse de éstos i comunicarnos los desastrosos detalles de esta horrible catástrofe.»

Paso ahora, señor, a manifestarle los sufrimientos de estos dos infelices desde la pérdida de sus demas compañeros hasta el 23 de mayo, dia en que Ud. los salvó tomándolos a bordo de su buque.

Despues de la muerte del capitán, último de los diez i nueve que han perecido de los veinte i uno que se encontraron a bordo. Estos dos, ménos desgraciados que sus compañeros, cruzaron en su bote, en busca del Estrecho, cuando el tiempo se los permitía, refugiándose en tierra cuando les era contrario, i alimentándose con galleta i el marisco que encontraban.

El 15 de febrero del presente año se juntaron con la familia de Fueguinos con quienes se encontraban a nuestra llegada; de estos han recibido muy buena hospitalidad i han sido tratados con benevolencia; han vagado juntos en algunos puertos del Sud del Estrecho i cuando se encontraban en las islas de Carlos, vieron pasar dos buques que probablemente fueron la *Infatigable* i el vapor *Constitucion*.—A principios de mayo llegaron a Fortescue i no salieron de allí hasta su refugio en el *Meteoro* el 25 de mayo de 1855.

Sus padecimientos en estos cien días no fueron menores; la galleta, que constituía su principal alimento, se les acabó bien pronto, i el marisco fué ya su único alimento. La desnudez en que se hallaban no podía ser mayor; i el encontrarse entre indios a quienes no entendían, i a quienes no podían inspirar confianza les atormentaba sobre manera.

Sin embargo, señor, es muy satisfactorio saber que jamás intentaron hacerles el menor mal; siendo por el contrario grande el empeño que tomaban todos, i cada uno de los indios en aliviarles de sus infortunios.

Tal es, señor comandante, lo que he alcanzado a saber de estos dos desgraciados naufragos a quienes la humanidad entera compadece i por lo que con placer se puede felicitar a Ud. señor, de ser el jefe que ha vuelto a estos infelices a la sociedad i a la vida.

A bordo del bergantín *Meteoro* al ancla en Fortescue.

Junio 3 de 1855.

*José Toribio Lira.*

La siguiente es la lista de las personas que se encontraban a bordo del buque mencionado, desde su salida de Nueva-York. Encuéntrase en ella además el lugar de su nacimiento, el empleo que desempeñaban a bordo i la suerte que han corrido.

Capitan, Mr. Alexander H. Coffin, Nantuchet, muerto el 22 de noviembre.  
Esposa de éste Mrs. Elisa Ann Coffin. id. ahogada el 28 de agosto.  
Hijos de ambos, Mr. Tomas Eduardo Coffin, id. salvado el 25 de mayo.  
Primer piloto, Mr. Carlos H. Puman, id. ahogado el 28 de agosto.  
Segundo id. Mr. David Reed Evans, Wales, muerto el 3 de noviembre.  
Marinero, Roberto Wells, Boston, salvado el 25 de mayo.

Id. José Green, I. Batavia, muerto en el viaje.  
Id. Roberto Joshua, Jamaica, ahogado el 28 de agosto.  
Id. Eduardo Bennet, New-Pot .....id.  
Id. Guillermo H. Fisher, Nueva-York.....id.  
Id. Santiago Butler, Baltimore.....,.....id.  
Id. Guillermo Richards, Nueva Jersey.....id.  
Id. Lorenzo Wilson, Baltimore.....id.  
Id. Santiago Cumberland, Jamaica.....id.  
Id. Guillermo Johnson, Nueva-York. ....id.  
Cocinero, Juan Alexander, Nantuchet.....id.  
Mayordomo, José Francis.....id.....id.

*Embarcados en Montevideo.*

Marinero, Juan Parker, Inglaterra, abogado el 28 de agosto.

Id. Mateo Allis, Dublin.....id.

Id. Jorge Leal, Aberdeen.....id.

Id. Juan Smith, Copenague.....id.

A bordo del Bergentín de la República de Chile «Metcoro» al ancla en Tortescue, junio 3 de 1853

J. T. Lira.

**NUM. X.**

Ministerio de  
Marina.

*Instrucciones que deberá observar el Constructor naval don Juan Duprat en el desempeño de la comision que se le confia por decreto de esta fecha.*

1.º Duprat se trasladará en uno de los vapores de la carrera de Constitucion, a dicho puerto, i llegado allí avisará al Sr. Intendente de la provincia su arribo i el objeto de su comision.

2.º Este no es otro que adquirir para el Estado, por contrata i al mejor precio, la corta, labra i entrega en playa de puerto, de la madera cuya cantidad i pormenor se acompaña.

3.º Las bases de la contrata serán las siguientes:

Determinar la calidad del monte i parajes de él en que se corte la madera.—La calidad de esta.—La configuracion i dimensiones de cada pieza.—El número de piezas de cada clase.—La estacion del corte i labra.

La madera contratada se trasportará en la época que se determine, a la ribera del puerto de embarco de la misma, siendo de cuenta de los contratistas los costos de su arrastre i conduccion hasta allí, i quedando de cuenta de estos la que allí se deseehe por el comisionado del Gobierno, sin que puedan pretender abono alguno por las piezas que se escluyan.

Reconocida que sea por buena la madera, el comisionado la declaró de recibo i por consiguiente de abono por las Tesorerías, del Estado el precio contratado: expresando en el contrato la manera de hacer estos pagos, que será por libramientos de pago del Intendente, puestos al pié del documento de abono de las piezas admitidas i contra una Tesorería particular, ya contra la Comisaría Jeneral de Marina en Valparaiso, ya contra la Tesorería Jeneral, sujetos dichos libramientos a la aprobacion suprema para señalamiento del Item. Se estipulará la medicion i codeo de la madera en la misma medida en que se ha hecho el plan i pormenor adjunto.

4.º Los contratos que se celebren con los asentistas serán acordados i estendido, por el Intendente i el Comisionado unidos, i sujetos a la aprobacion suprema.

5.º En los contratos que se celebren se atenderá a la práctica i costumbre que en los lugares se observen jeneralmente, i si hubiese notable ventaja en algun adelanto, se estipulará, con tal que no exceda de la tercera parte del valor de la cosa, o segun costumbre a este respecto, previas las fianzas i cauciones de la lei.

6.º Copia de estas instrucciones se remitirá a los Intendentes de Maule i de Colchagua.

Santiago, Marzo 21 de 1833.

*Pedro Nolasco Vidal.*

## NUM. XI.

★ S. E. el Sr. Ministro de Marina  
de la República de Chile.

Señor Ministro:

Conforme al decreto de su departamento fecha 21 de Marzo del presente año, encargándome de una mision de esploracion en los bosques del Sud, salí del puerto de Valparaiso a bordo del Vapor *Fósforo* el dia 4.º de Abril i llegué al puerto de Constitucion el dia 3.

Tan pronto como estuve en tierra, mandé un propio al señor Intendente de Cauquenes para avisarle de mi arribo, conforme a las instrucciones que habia recibido del Supremo Gobierno. El señor Intendente contestó inmediatamente a la nota que le habia mandado i segun el aviso que me daba en su carta, me encaminé para visitar las montañas de Constitucion i hacer el reconocimiento necesario de las maderas i parajes convenientes.

He encontrado en estas montañas maderas mui abundantes i selectas para el objeto de la construccion naval.—La montaña denominada el «Espino» contiene mucha madera de roble de mui buena calidad; tambien la montaña de la hacienda de «Las Cañas» contiene productos de superior calidad i ofrece al Supremo Gobierno recursos grandes i positivos. El terreno de estos parajes es pedregoso i por consiguiente inmejorable por el producto de buenas maderas.

Hai otras montañas cuyo terreno es de tierra negra, sus productos son insignificantes i no merecen la atencion.

El Lingue que he visto en todas aquellas montañas, es mui poco ventajoso i no ofrece las calidades que descaba encontrar.

Despues de haber explorado con la mayor atencion todas las montañas inmediatas al puerto de Constitucion, como tambien todas las que pueden presentar alguna aparicion de montes, despues de haberlas reconocido i haber anotado todas las observaciones relativas de los montes, parajes i maderas de Constitucion, me dirijí a la ciudad de Cauquenes, visité al Sr. Intendente de la provincia, le comuniqué el resultado de mis pasos i observaciones hasta Cauquenes, i conforme a mis instrucciones principié de nuevo mis esploraciones en el punto de Curanipe.

Si en Constitucion encontré montes mui poblados de maderas buenas, en este punto

de Curanipe las montañas son mas abundantes todavía en maderas selectas; en árboles magníficos i presentan productos de una riqueza inmensa para cualesquiera clase de trabajos que quiera emprender el Supremo Gobierno.

Los terrenos son en esta parte jeneralmente pedregosos. Las montañas «Cruz de piedra,» los «Pozones,» la «Piedra rodada,» el «Guapi,» de «Pellugue,» de «Curanipe,» de «Chovillen,» todas me han ofrecido la madera de roble de la mejor calidad i con abundancia extraordinaria.

En las montañas de «Tregualmo,» de «Ramadilla,» en el «Cerro Pelado,» he encontrado la madera de Lingue en abundancia i de muy buena calidad.

Habiendo visitado todas las partes que podian llamar mi atencion respecto a la mision que me era confiada, traté de entenderme con los dueños de los montes que conocia. Con el plan de las piezas de madera que quiere adquirir el Estado i las plantillas que tuve que hacer en Maule i en Curanipe, a propósito para la intelijencia perfecta de dicho plan i de los cortadores i labradores, tomé el apunte de los últimos precios a que cada uno de los vendedores me decia poder contratar, a fin de poder de esta manera entenderme con el Sr. Intendente i contratar segun lo mas ventajoso para el Supremo Gobierno.

Las contrataciones están en poder del Supremo Gobierno i formadas por el Sr. Intendente i por mi de un mútuo acuerdo.

Tambien dejé a cada contratante mis instrucciones escritas, en la misma contrata, para el corte de los árboles, el tiempo que han de quedar estendidos en el mismo suelo, la época i el modo de labrar la madera segun las plantillas que dejaba.

Sobre estos contratos me permitirá observar que se han contratado por el precio de siete mil quinientos pesos (ps. 7,500) tres mil cuatrocientas treinta i cuatro piezas (3,434 piezas) de construccion naval magníficas, que en Valparaiso, las que se encuentran, tienen un valor de doscientos por ciento i aun mas. Hai piezas hermosísimas que se han contratado por 25 pesos, que en Valparaiso valen 300.

No hai exajeracion Sr. Ministro, i puedo asegurar a U. S. que la compra de esta madera es una economia tan grande, como el servicio que en ella hace el Gobierno a la Marina i al pais.

En interes del Estado, para la conservacion de dichas maderas, he creido indispensable elegir un lugar en Curanipe i otro en Maule, los dos cerca del mar como de una cuadra.

Dichos lugares cubiertos, o sea con Galpones, con el objeto de preservar la madera de las intemperies i de poderla tener allí el tiempo que convenga.

Aunque independiente de mi comision, creo de mi deber sujerir la conveniencia de que el Estado, a poco precio hoi, adquiriera en aquellos lugares, Constitucion i Curanipe, un pequeño terreno con galpones para depósito de su madera, intermedio entre la montaña i Valparaiso. El pliego que acompaño i los datos que puede dar sobre esto el Sr. Intendente de la provincia, darán a U. S. idea de lo poco que costaria esta adquisicion i mejora importante. U. S. verá que en Curanipe se ofrece un terreno de 95 varas de largo i 25  $\frac{1}{2}$  de ancho por un lado, i por el otro 13 varas, favorablemente situado; que se ofrece con galpones hechos a mi satisfaccion, todo por setecientos pesos: (ps. 700),

Adjunto va la *contrata condicional* con el dueño de Curanipe, contiene todos los por-

menores apetecibles del lugar, su esposicion, dimensiones, el precio que he recateado etc. etc.

Suplico a S. E. el Sr. Ministro, se sirva, en su tino, decidir si he obrado bien i en intereses del Estado, i en caso que lo encontrara bueno, mandar una orden al Sr. Intendente de Cauquenes, que bastará para hacer efectivos dichos contratos, que hasta ahora son *condicionales*, no mas.

Habiendo concluído todos los pormenores de la comision que me fué confiada, me despedí del Sr. Intendente, i volví a Constitucion.

No puedo dejar de manifestar; antes de concluir, cuan satisfecho i honrado he quedado del acojimiento, buen trato i consejos del Sr. Intendente de Maule.—Me es grato consignar aqui a este caballero esta memoria de agradecimiento.

Deseando conocer el interior del pais para poder ser útil al Gobierno en caso oportuno, volvi por tierra hasta Santiago.

Hoi, Sr. Ministro, tengo el honor de presentar a S. E. la presente relacion, sin encontrar como darle las gracias por haberme honrado de tal favor; las espresiones me faltan. Pero todos mis débiles medios los tengo al servicio del Supremo Gobierno en esta circunstancia como en lo porvenir.

Tengo el honor Sr. Ministro, de suscribirme de S. E. el mas humilde i obediente servidor.

Santiago; Mayo 15 de 1855.

*J. Duprat.*  
Constructor Naval del Estado.

NÚM. XLII.

**ESTADO** que forma la Comisaría de Marina del gasto que han causado en año de 1854 los buques de la República en sueldos, víveres, pertrechos i composiciones.

NOMBR DE LOS BUQUES.	SUELDOS.		VIVERES.		ART. <sup>5</sup> NAVALES.		COMPOSICIONES.		MEDICINAS.		CARBON.		TOTAL.	
Ponton Chile . . . . .	4,312	68	4,083	77	2,862	68	1,032	20	»»»	»»	»»»»	»»	12,291	33
Corbeta Constitucion . . . . .	25,397	03	10,431	04	6,617	85	933	47	230	»»	»»»»	»»	43,609	39
Bergantin Meteoro. . . . .	16,873	35	8,463	51	5,435	60	368	03	169	63	»»»»	»»	31,310	12
Id. Ancud, incluso el gasto de su armamento	5,254	42	2,043	47	23,091	87	10,765	71	»»»	»»	»»»»	»»	41,167	47
Goleta Jonequeo . . . . .	7,662	79	3,838	85	3,817	94	496	50	327	98	»»»»	»»	16,144	06
Vapor Cazador . . . . .	18,231	92	7,836	21	4,825	41	539	55	388	31	5,348	93	37,170	33
Id. Maule . . . . .	5,484	»»	1,428	»»	1,277	65	»»»	»»	»»»	»»	1,303	50	9,493	15
Trasporte Infatigable . . . . .	10,703	30	7,283	16	6,405	81	928	17	154	87	»»»»	»»	25,475	31
	93,929	49	45,410	01	54,334	81	15,063	63	1,270	79	6,652	43	216,661	16

*ESTADO que forma la Comisaría de Marina de las cantidades consideradas en el Presupuesto jeneral de 1854 para los sueldos i gastos de los departamentos de Marina que se dirán i de las invertidas por la Comisaría durante el mismo año en los espresados departamentos.*

DEPARTAMENTOS.	Cantidad consi- derada en el Presupuesto Jen. de 1853.		Cantidad inver- tida en el mis- mo año.		Mayor gasto se- gun el presu- puesto.		Menor gasto se- gun el presu- puesto.		
Comandancia Jeneral de Marina. . . . . #	7,440	»	3,756	80	»	»	3,684	20	
Comisaría Jeneral de Ejército i Marina . . . . . »	12,432	»	12,432	»	»	»	»	»	
Arsenal de Marina. . . . . »	9,657	25	10,054	03	396	78	»	»	
Gobernacion marítima de Valparaiso . . . . . »	6,968	»	6,301	98	»	»	666	02	
Oficiales empleados en varias comisiones . . . . . »	5,112	»	3,685	»	»	»	1,427	»	
Oficiales retirados temporalmente . . . . . »	4,386	55	2,224	78	»	»	2,161	77	
Telégrafo de Valparaiso. . . . . »	482	»	555	46	73	46	»	»	
Montepios de Marina. . . . . »	1,859	»	319	»	»	»	1,540	»	
Inválidos de Marina . . . . . »	427	44	427	44	»	»	300	»	
Brigada de Infant. de Marina inclusas las guarniciones de J. Fernandez i Magallanes. . . . . »	41,369	53	33,419	85	»	»	8,249	68	
Colonia de Magallanes. . . . . »	41,194	»	41,194	»	»	»	»	»	
<b>GASTOS EXTRAORDINARIOS PREVISTOS.</b>									
Escuela Náutica del ponton Chile . . . . . »	2,076	»	2,076	»	»	»	»	»	
Para la adquisicion de un local en que debe construirse el arsenal de marina . . . . . »	60,000	»	21,500	»	»	»	38,500	»	
TOTALES. . . . . #	163,403	77	107,046	34	470	24	83,528	67	

**ESPLICACIONES**

- 1.<sup>a</sup> 3,684 pesos, 20 centavos que resultan pagados de menos en la *Comandancia Jeneral de Marina*, corresponden al sueldo del señor Comandante Jeneral don Roberto Simpson, que solo fue pagado por esta comisaría hasta fin del mes de Enero de 1854.
- 2.<sup>a</sup> El mayor gasto del *arsenal de marina* ha sido causado por la adquisicion de un bote que se compró para el servicio del Comandante de arsenales.
- 3.<sup>a</sup> El menor gasto de la *Gobernacion marítima* se esplica por la disminucion de sus ayudantes en algunos meses del año de 1854. En el mismo caso sehalla la partida siguiente de *oficiales empleados en varias comisiones*.
- 4.<sup>a</sup> En lugar de 50 pesos considerados en el Presupuesto jeneral para *reparaciones del Telégrafo*, se invirtieron en el año de 1854, 423 pesos 46 centavos dando por consiguiente un mayor gasto en dicho año de 73 pesos 46 centavos.
- 5.<sup>a</sup> *Montepios de marina i oficiales retirados temporalmente*. Las cantidades que resultan pagadas de ménos, han sido cubiertas por otras oficinas.
- 6.<sup>a</sup> Los trescientos pesos (300) pagados de ménos a los *inválidos de marina*, corresponden al sueldo del contramaestre i un cabo 1.<sup>o</sup> que fallecieron aprincipios del año de 1854.
- 7.<sup>a</sup> De los 60,000 pesos considerados en el Presupuesto Jeneral para la adquisicion i preparacion del terreno en que debe construirse el *arsenal de marina*, se han pagado 21,500 pesos en la forma siguiente: 13,500 pesos importe del terreno que ocupaba el astillero Duprat, i 8000 pesos valor del que servia para el baradero ferro-caril; quedando aun por invertirse la suma de 38,500 pesos que pasaron a la cuenta de *depósitos*.

*Comisaría de Marina, Valparaiso, Mayo 19 de 1855.*

*J. Agustin Gándara.*  
Comisario J. de Marina.

LISTA DE LOS OFICIALES DE GUERRA I MAYORES DE QUE CONSTA LA MARINA MILITAR DE LA REPUBLICA.

El 1.º de Junio de 1855; con expresion del destino en que se hallan, la fecha i clase en que entraron al servicio i la de su último despacho.

CLASES.	NOMBRES.	PREMIOS OBTENIDOS (1).	FECHA DE SU ULTIMO DESPACHO.	DESTINOS QUE ACTUALMENTE OCUPAN.	FECHA I CLASE EN QUE ENTRARON AL SERVICIO.
Vice-Almirante.	D. Manuel Blando Encalada.	M. M.-E. M. L.-M. E. L.	5 de Julio de 825.	Con un cargo diplomático.	22 de Junio de 818.
Contra-Almirante.	» Roberto Simpson.	M. E. L.-M. C.	15 de Diciembre de 854.	En comision en Inglaterra.	6 de Febrero de 824.
Capitan de Fragata.	» Juan Guillerimos.		29 de Diciembre de 845.	Gobernador marítimo de Concepcion.	12 de Enero de 824.
Id.	» Santiago Jorje Bynon.	M. V.-M. E. L.	18 de Junio de 845.	Id. id. de Valparaiso.	30 de Noviembre de 818.
Id.	» Manuel H. Orella.	E. M.-M. V.-M. E. L.	11 de Marzo de 851.	Id. id. de Alacama.	5 de Julio de 825.
Id.	» Buenaventura Martinez.	M. C.	5 de Setiembre de 851.	Comandante del Meteor.	5 de Mayo de 850.
Id.	» Leoncio Señoret.	M. C.	5 de Setiembre de 851.	Comandante de Arsenales.	28 de Enero de 857.
Id.	» Ramon Cabieses.	M. C.	22 de Diciembre de 855.	Comandante del Vapor Cazador.	24 de Febrero de 858.
Id.	» José A. Godí.	M. C.	5 de Setiembre de 851.	Comandante de la Constitucion.	28 de Marzo de 857.
Capitan Graduado de Fragata.	» Manuel Lopez.		24 de Julio de 845.	Con licencia temporal.	17 de Octubre de 856.
Capitan de Corbeta.	» Pedro Martinez.		18 de Febrero de 846.	Gobernador marítimo de Coquimbo	8 de Febrero de 850.
Id.	» Tomas Ruedas.		16 de Febrero de 846.	Ayudante del Gobernador marítimo de Valp.	14 de Enero de 824.
Id.	» José Mercedes Gonzalez.		5 de Setiembre de 851.	Id. id. id.	5 de Octubre de 856.
Id.	» Miguel Hurtado.		11 de Junio de 852.	Gobernador marítimo de Chiloe.	17 de Agosto de 857.
Id.	» Manuel 2.º Escala.		22 de Agosto de 854.	Comandante del Ancond.	16 de Febrero de 859.
Id.	» Martin Aguayo.		22 de Agosto de 854.	Comandante del Jaqueo.	25 de Setiembre de 810.
Id.	» Juan Williams.		5 de Setiembre de 851.	En comision en Alacama.	18 de Agosto de 844.
Teniente primero.	» Nicolas Saavedra.		18 de Junio de 852.	Con licencia por enfermedad.	17 de Agosto de 841.
Id.	» Francisco Hudson.		2 de Febrero de 854.	Oficial de Detall de la Constitucion.	10 de Setiembre de 815.
Id.	» Carlos Pozzi.	M. Bn.	25 de Enero de 852.	Subdelegado marítimo del Tomé.	25 de Noviembre de 823.
Teniente primero Graduado.	» Luis Alfredo Lynch.		25 de Enero de 852.	Comandante de la Infatigable.	27 de Marzo de 818.
Id.	» Roberto H. Simpson.		2 de Setiembre de 852.	En la Corbeta Constitucion.	27 de Marzo de 818.
Id.	» Miguel Walton.	Herido en Casma.	2 de Setiembre de 852.	En el Bergantin Ancond.	25 de Noviembre de 856.
Teniente segundo.	» Baltazar Campillo.		12 de Setiembre de 848.	En el Ponton Chile.	1.º de Junio de 844.
Id.	» Galvarino Riveros.		18 de Agosto de 851.	En el Bergantin Ancond.	28 de Marzo de 848.
Id.	» Ricardo Rodgers.		18 de Agosto de 851.	Oficial de Detall del Cazador.	29 de Marzo de 848.
Id.	» Desiderio Garcia Videla.		19 de Agosto de 851.	Id. id. de la Infatigable.	29 de Marzo de 848.
Id.	» Daniel Cruz.		19 de Agosto de 851.	Id. id. del Meteor.	50 de Marzo de 848.
Id.	» Onofre Costa.		19 de Agosto de 851.	En el Vapor Cazador.	51 de Marzo de 848.
Id.	» Manuel Hurtado.		11 de Junio de 852.	En la Corbeta Constitucion.	4.º de Abril de 848.
Id.	» Adolfo Blanco Gana.		11 de Junio de 852.	En el Bergantin Goleta Jaqueo.	5 de Abril de 848.
Id.	» Carlos Deputron.		11 de Junio de 852.	Id. id. id.	51 de Marzo de 848.
Id.	» Tomas Lopez.		11 de Junio de 852.	En la Barca Infatigable.	1.º de Abril de 848.
Id.	» Enrique Simpson.		22 de Diciembre de 855.	Con licencia por enfermo.	21 de Febrero de 854.
Id.	» Domingo 2.º Salamanca.		14 de Mayo de 855.	En la Constitucion.	5 de Febrero de 852.
Id.	» Dionisio Olavarría.		14 de Mayo de 855.	Procesado, en el Ponton Chile.	4.º de Febrero de 851.
Id.	» José Manuel Donoso.		24 de Octubre de 854.	Con licencia.	21 de Febrero de 851.
Id.	» Marcial Gundian.		24 de Octubre de 854.	En la Corbeta Constitucion.	5 de Febrero de 852.
Id.	» Toribio Lira.		24 de Octubre de 854.	En el Bergantin Meteor.	5 de Febrero de 852.
Id.	» Ignacio Luis Gana.		24 de Octubre de 854.	En el Bergantin Meteor.	5 de Febrero de 852.
Id.	» Emilio Erázuriz.		24 de Noviembre de 854.	En el Bergantin Ancond.	20 de Febrero de 811.
Id.	» Telasco Bascuñan.		7 de Diciembre de 854.	En el Bergantin Ancond.	5 de Febrero de 852.
Id.	» Manuel Thompson.		18 de Junio de 855.	En la Corbeta Constitucion.	18 de Junio de 855.
Id.	» Francisco Rondizzoni.		18 de Junio de 855.	En el Ponton Chile.	18 de Junio de 855.
Id.	» Santiago Hudson.		6 de Agosto de 855.	En el Ponton Chile.	6 de Agosto de 855.
Id.	» Juan E. Lopez.		27 de Diciembre de 855.	En la Corbeta Constitucion.	27 de Diciembre de 855.
Id.	» Julio Lynch.		27 de Diciembre de 855.	En el Ponton Chile.	27 de Diciembre de 855.
Id.	» Ramon Godomar.		21 de Octubre de 854.	En el Ponton Chile.	21 de Octubre de 854.
Id.	» Ramon Vidal.		21 de Octubre de 854.	En el Ponton Chile.	21 de Octubre de 854.
Id.	» Carlos 2.º Wood.		21 de Octubre de 854.	En el Ponton Chile.	21 de Octubre de 854.
Id.	» Francisco Vidal.		51 de Octubre de 854.	En el Ponton Chile.	21 de Octubre de 854.
Id.	» Aureliano Sanchez.		51 de Octubre de 854.	En el Ponton Chile.	21 de Octubre de 854.
Id.	» Oscar Viel.		21 de Octubre de 854.	En el Ponton Chile.	21 de Octubre de 854.

(1) Especificacion de las iniciales con que se expresan los premios i decoraciones recibidos.—M. M.—Medalla de Maipú.—E. M.—Escudo de Maipú.—E. M. I.—Escudo por la toma de la Fragata «María Isabel» i los trasportes españoles.—M. V.—Medalla de Valdivia.—M. E. L.—Medalla de la Escuadra Libertadora del Perú.—M. C.—Medalla de Casma.—M. Bn.—Medalla del Barón.

Retirados temporalmente.

Capitan de Fragata.	D. Pedro Angulo.	18 de Julio de 844.	Residencia en Concepcion.	2 de Agosto de 825.	Capitan de Corbeta.
Id.	» Roberto Henson.	17 de Febrero de 846.	Id. en Valparaiso.	1.º de Agosto de 820.	Piloto.
Teniente Segundo.	» Julian Dublé.	18 de Agosto de 841.	Id. en Quillota.	17 de Octubre de 856.	Piloto.

Brigada de infanteria de Marina.

Teniente Coronel.	D. Juan Dávila.	10 de Setiembre de 851.	En Valparaiso, Comandante.	17 de Marzo de 856.	Subteniente de Artilleria
Ayudante mayor.	» José A. Lenz.	28 de Agosto de 852.	En Juan Fernandez.	6 de Julio de 847.	Sarjento de la Brigada.
Capitan.	» Pedro Avalos.	2 de Abril de 852.	Comandante de Juan Fernandez.	4.º de Marzo de 858.	Cadete del Batallon Santiago.
Id.	» Antonio Letro.	2 de Abril de 852.	En Valparaiso.	15 de Julio de 857.	Sarjento de infanteria de linea.
Id.	» Gabriel Salas.		En Magallanes.		
Subteniente.	» Nicomedes Gacitúa.	20 de Agosto de 852.	En Valparaiso.	5 de Marzo de 851.	Sarjento de la Brigada.
Id.	» Antonio Oyarzun.	7 de Marzo de 851.	En Juan Fernandez.	16 de Mayo de 848.	Cabo segundo de id.
Id.	» Ramon Enriquez.	7 de Agosto de 854.	En Magallanes.		Subteniente.

Secretaria de Marina.

Secretario.	D. Juan V. Blest.	14 de Diciembre de 855.	En Valparaiso, Secretaria de la C. I.	14 de Diciembre de 855.	Secretario.
Oficial único.	» José Moraleda.	26 de Diciembre de 844.	Id.	26 de Diciembre de 844.	Oficial 1.º
Id. auxiliar.	» Vicente A. Castellanos.	50 de Julio de 851.	Id.	50 de Julio de 851.	Oficial auxiliar.

Comisaria de Marina.

Comisario Jeneral.	D. José A. Gándara.	18 de Diciembre de 854.	En Valparaiso, en la Comisaria.	7 de Junio de 858.	Oficial 2.º de la Comisaria.
Oficial Mayor.	» Tomas Rocha.	19 de Enero de 855.	Id.	28 de Julio de 857.	Oficial escribiente.
Id. 1.º	» Ramon Buenrostro.	10 de Marzo de 855.	Id.	15 de Diciembre de 844.	Id. 6.º
Id. 2.º	» Enrique Garcia.	5 de Marzo de 855.	Id.	5 de Diciembre de 845.	Oficial escribiente.
Id. 3.º en comision.	» Nicolas Redoles.	2 de Marzo de 855.	En el Bergantin Ancond.	22 de Octubre de 855.	Oficial 5.º en comision.
Contador de 1.º clase.	» David Rodriguez.	27 de Marzo de 855.	En el Bergantin Ancond.	12 de Marzo de 851.	Id. 6.º
Id. de 2.ª	» Manuel A. Guzman.	27 de Noviembre de 854.	En el Bergantin Goleta Jaqueo.	10 de Noviembre de 851.	Id.
Id.	» Benjamin Rojas.	27 de Noviembre de 854.	En el Bergantin Meteor.	15 de Marzo de 851.	Id.
Id.	» Juan de Dios Merino.	27 de Noviembre de 854.	En el Vapor Cazador.	4 de Noviembre de 852.	Id.
Oficial 6.º	» Juan R. Albano.	17 de Febrero de 854.	En la Corbeta Constitucion.	22 de Octubre de 855.	Id.
Oficial de pluma.	» Martin Lopeandia.	20 de Noviembre de 854.	En la Barca Infatigable.	20 de Diciembre de 855.	Oficial auxiliar.
Id.	» Felix Gonzalez.	20 de Noviembre de 854.	En Valparaiso, en la Comisaria.	20 de Noviembre de 854.	Id. de pluma.

Arsenal.

Guarda-Almacen.	D. Santiago Reyes Vergara.	1.º de Setiembre de 848.	En Valparaiso, en la Oficina de Arsenales.	10 de Mayo de 847.	Oficial auxiliar.
Constructor Naval.	» Juan Duprat.	18 de Junio de 852.	En Valparaiso.	18 de Junio de 852.	Constructor Naval.
Escribiente.	» Javier Angulo.	1.º de Enero de 854.	Id. id. id.	1.º de Enero de 854.	Oficial de pluma.
Capellan.	» Fr. Marcelino Vareta.	25 de Octubre de 852.	En el Ponton Chile.	25 de Octubre de 852.	Capellan.

Cuerpo médico de la Marina.

Cirujano mayor.	D. Francisco Javier Villanueva.	27 de Mayo de 816.	En Valparaiso.	11 de Setiembre de 856.	Cirujano de Escuadra.
Cirujano de primera clase.	» José Maria Bieleu.	7 de Octubre de 848.	En la Corbeta Constitucion.	12 de Abril de 844.	Cirujano segundo.
Id.	» Roberto Bleakley.	11 de Junio de 852.	En el Bergantin Ancond.	50 de Marzo de 844.	Id.
Cirujano de segunda clase.	» Modesto Aulin.	5 de Diciembre de 853.	En el Bergantin Meteor.	50 de Diciembre de 850.	Id.
Id.	» Napoleon Gobert.	25 de Agosto de 854.	En el Bergantin Goleta Jaqueo.	25 de Agosto de 854.	Id.

Cuerpo de Instruccion Navales.

Profesor Científico.	D. Anafolio Desmadryl.	6 de Agosto de 855.	En el Ponton Chile.	6 de Agosto de 855.	Teniente 1.º graduado.
Profesor de Artilleria i Maniobra.	» José Martinez.	4 de Agosto de 854.	Id.	4 de Agosto de 854.	Id. id.
Profesor de Ingtes.	» Miguel Robles.	19 de Diciembre de 854.	En Valparaiso.	19 de Diciembre de 854.	Profesor de Ingtes.

Injenieros.

Injeniero primero.	D. Mauricio Brunet.	25 de Setiembre de 851.	En el Vapor Cazador.	25 de Setiembre de 851.	Injeniero primero.
Id. segundo.	» Willis Davis.	17 de Julio de 855.	Id.	17 de Julio de 855.	Id. segundo.
Id. id.	» Juan Medan.	20 de Febrero de 854.	Id.	20 de Febrero de 854.	Id. id.

V.º B.º  
RIESCO.

Secretaria de Marina, Valparaiso, Junio 1.º de 1855.

JUAN V. BLEST,  
Secretario.

# Brigada Infanteria de Marina.

Estado que manifiesta la fuerza efectiva i sus destinos, la alta i baja de armamento, municiones, instrumentos, vestuarios i equipo de la expresada en el dia de la fecha.

DEMOSTRACION COMPARATIVA.

	Jefes.	Capitanes.	Ayudantes.	Tenientes.	Subtenientes.	Sargentos.		Cornetas.	Tambores.	Cabos.		Soldados.	Total.
						1.ª	2.ª			1.ª	2.ª		
ALTAS NO REAL.													
Fuerza anterior . . . . .	4	3	1	»	3	2	11	3	1	7	9	174	207
Suma . . . . .	4	3	1	»	3	2	11	3	1	7	9	174	207
BAJAS . . . . .													
Licenciado por cumplido . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
Idem por inútil . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1
Suma . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	2
Fuerza efectiva . . . . .	4	3	1	»	3	2	11	3	1	7	9	172	205
Faltan para el completo . . . . .	»	»	»	6	»	1	1	»	2	3	»	8	15
Debe de tener . . . . .	4	3	1	6	3	3	12	3	3	10	9	180	220

DESESTADOS

	Jefes.	Capitanes.	Ayudantes.	Tenientes.	Subtenientes.	Sargentos.		Cornetas.	Tambores.	Cabos.		Soldados.	Total.
						1.ª	2.ª			1.ª	2.ª		
DE AUSENTES.													
Fuerza efectiva . . . . .	1	3	1	»	3	2	11	3	1	7	9	172	205
Destacados en Juan Fernandez . . . . .	»	1	1	»	1	»	1	»	»	2	2	44	50
Idem en la colonia de Magallanes . . . . .	»	1	»	»	1	1	1	1	»	1	»	36	40
Suma . . . . .	»	2	1	»	2	1	3	1	»	3	2	80	90
DE PRESENTES.													
De guarnicion en la Constitucion . . . . .	»	»	»	»	»	»	1	1	1	1	1	20	25
Idem en el Bergantin Meteor . . . . .	»	»	»	»	»	»	1	1	»	1	1	10	13
Idem en el idem Anquid . . . . .	»	»	»	»	»	»	1	1	»	1	1	11	15
Idem en el idem Janqueo . . . . .	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	1	11	13
Idem en el Vapor Cazador . . . . .	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	1	10	13
Idem en el Transporte Infatigable . . . . .	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	1	11	13
Idem en el Pouton Chile . . . . .	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	1	11	13
En la idem como en cuartel . . . . .	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	4	6
Enfermos en el hospital . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	4
En tierra . . . . .	1	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»
Suma . . . . .	1	1	»	»	1	1	8	2	1	4	7	92	115

	ARMAMENTO.										MUNICIONES.		INSTRUMEN.		VESTUARIO.										EQUIPO.												
	Fusiles.	Porta id.	Sables.	Bayonetas.	Cartucheras.	Cinturones.	Agujetillas.	Rascadores.	Baja-muelles.	Saca-lacos.	Desarmadores.	Paquetes a bala.	Id. a fuego.	Piedras chispas.	Cornetas.	Cajas de guerra.	PANTALONES	Lebitas de parada i cuartel.	Cotonas.	Chaquetas paño.	Botines de id. id. brin.	Morreones.	Pompones.	Gorras de parada i cuartel.	Capotes.	Porta id.	Camisas.	Suspendores.	Corbatines.	Zapatos pares.	Mochilas.	Porta id.	Frasadas.	Caramañolas.	Porta id.	Caja de fondo.	
EXISTENCIA ANTERIOR.	213	213	»	202	213	212	128	7	4	4	50	»	»	157	3	3	443	204	421	416	116	437	217	217	403	206	220	402	187	183	183	165	»	165	»	»	4
Suma igual . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
EXISTENCIA ACTUAL.	213	213	»	203	213	212	128	7	4	4	50	»	»	157	3	3	443	204	421	416	116	437	217	217	403	206	220	402	187	183	183	165	»	165	»	»	4
alta para el completo . . . . .	»	»	15	11	»	1	55	2	5	5	163	»	»	169	»	»	27	16	19	24	84	3	3	37	11	»	38	33	37	37	35	»	35	»	»	»	
Debe de tener . . . . .	213	213	15	213	213	213	213	9	9	9	213	»	»	426	3	3	440	220	440	440	220	440	220	220	440	220	220	440	220	220	220	220	220	»	»	4	

NOTA—El vestuario que actualmente existe se le dió al cuerpo en el año de 1852 en el mes de Marzo, el cual se halla en mui mal estado. El armamento se dió el año de 1843 i tiene de uso como diez años, la mayor parte de él necesita repuesto como igualmente el vestuario, por tener mas de tres años de uso.

V.º B.º  
Dávila.

Valparaiso, Mayo 19 de 1855.

ANTONIO LEIRO,  
Capitan encargado de la mayoría.

9