MEMORIA

DE MARINA.

MEMORIA

QUE

EL MINISTRO DE ESTADO

EN EL DEPARTAMENTO

DE MARINA

PRESENTA AL

CONGRESO NACIONAL

DE 1857.

SANTIAGO.

IMPRENTA DEL FERROCARRIL. Calle de los Teatinos, núm. 54.

—Julio de 1857.—

Llamado por la confianza de S. E. a ocupar, por segunda vez, el Ministerio de Marina, en 18 de setiembre del último año, tócame dar cuenta al Congreso, en su presente sesion, de la situacion en que encontré el departamento i de los trabajos emprendidos i ejecutados en este ramo, que por nuestras leyes abraza, no solo la Marina Militar i la administracion i gobierno del territorio marítimo, sino tambien la Marina mercante, tan relacionada con los variados intereses económicos que se ligan a este elemento de fuerza i de riqueza nacional.

Las pérdidas sufridas en el incendio de la *Infatigable* i naufrajio del Vapor *Cazador*, i la decadencia de una parte del material existente, causando fuerte impresion, habian dejado un desaliento marcado en el ánimo de los marinos. Era necesario reanimar i vigorizar los espíritus por medio de una accion enérjica del Gobierno, que manifestase la intencion decidida en que se estaba, de restituir a la Marina los medios de desempeñar en nuestra vida pública, la parte mui notable a que ella está llamada.

Con este objeto i con la mira de estudiar mas de cerca las primeras necesidades que se presentaban, me trasladé a Valparaiso; i en aquel

puerto, Capital del Departamento de marina, donde se encontraba tambien el Presidente de la República, se dictaron medidas prontas, dirijidas a vigorizar la organizacion i accion de la Marina. La llegada de la Corbeta de Vapor a hélice *Esmeralda* i la noticia de la compra de otro buque de vapor de guerra en Inglaterra, contribuyeron en mucha parte, a restituirle su antiguo espíritu, i a infundirle la esperanza de un campo estenso de útiles servicios.

Aprovechando la oportunidad de la compra del nuevo Vapor, se envió a Europa destinado a su servicio, un número de oficiales superior a sus necesidades, a fin de que nuestros jóvenes marinos reportasen en cuanto fuese posible, las ventajas que ese viaje debia proporcionarles. Faltos de Arsenales i sin esperanza de poseerlos en mucho tiempo, se dispuso la organizacion provisoria de este departamento, de una manera conveniente a las exijencias del servicio. La Escuela de Aplicacion que languidecia en el Puerto, en el Ponton *Chile*, fué trasbordada al *Esmeralda*, dando así a sus alumnos las oportunidades de reunir la práctica a la teoría de su carrera, miéntras llegaban de Europa el Director i Sub-director que se encargaban para ella. Se aceleraron las obras relacionadas con el alumbrado marítimo, i se trató de impartir en todos los ramos, mayor animacion i enerjia, reservando para someter al Congreso, otras medidas que necesitaban de su cooperacion, dirijidas igualmente a mejorar i levantar de su postracion nuestra Marina.

Tal era la situacion de cosas que encontré, i tales fueron en globo, la naturaleza i estension de las medidas tomadas en presencia de esa situacion; paso ahora a manifestar detalladamente, cuales fueron esas medidas i la marcha seguida i estado en que se hallan, todos los ramos sometidos al Ministerio de Marina.

El cuadro que acompaño bajo la letra **A**, manifiesta el número de buques de que consta en el dia la Marina militar de la República, el lugar en que se hallan, servicio que prestan, oficiales de guerra i mayores que sirven en ellos, tripulaciones i guarniciones que tienen a su bordo.

Segun él, nuestra marina cuenta los siguientes buques :

CLASES.	NOMBRES.	Número de caballos.	Cañones.	Año de construccion.	ESTADO ACTUAL.
Corbeta a helice.	Esmeralda . . .	200	20	1855	En servicio doméstico
Corbeta.	Constitucion . .	. . . .	18	1851	Desarmada.
Bergantin.	Ancud.	. . . .	14	1853	Centro América.
Id.	Meteoro	. . . .	10	1848	Magallanes.
Bergantin goleta	Janequeo.	. . . .	4	. . . .	Chiloé.
Fragata.	Chile.	. . . .	. .	1835	Ponton en Valparaiso

A este número debe agregarse el nuevo Vapor a helice *María Isabel*, comprado en Lóndres en el mes de Marzo último, en virtud de la autorizacion que otorgasteis por lei de 20 de Agosto del año próximo pasado. Este buque, que mide 800 toneladas i cala 15 piés ingleses, de fierro i dividido en cinco compartimientos completamente aislados, de construccion esmerada i para la guerra, armado de cuatro cañones de a 32 i uno largo de 8 pulgadas de diámetro i de a 68, ha sido adquirido, por circunstancias especiales, bajo condiciones sumamente ventajosas al Estado.

Otro igual se ofrecia en venta al mismo tiempo, i el Gobierno habria podido comprar los dos, al mismo costo que el que se calculaba tuviese un solo buque de iguales condiciones; pero careciendo de autorizacion, ha habido que limitarse a la adquisicion de uno solo, que es el comprado, esperando si, obtenerla, para sustituir con ese otro buque mas a helice, los de vela que hoi tenemos, con las ventajas i economía que paso a demostraros, i que estensamente se detallan en el mensaje i proyecto de lei sometido a vuestra deliberacion.

La Marina de la República posee en el dia, dos Vapores a helice, una Corbeta, dos Bergantines i un Bergantin Goleta de vela. La idea del Gobierno es enajenar los cuatro buques de vela i sostituirlos por un Vapor a helice mas; de modo que nuestra marina quede reducida a tres buques mixtos de vapor i vela, conciliando así una notable economía con un servicio mas eficaz i activo.

Los cuatro buques de vela *Constitucion, Ancud, Meteoro i Janequeo,* tienen de costo al Estado en sueldos, víveres, artículos navales, reparaciones etc., segun presupuesto i sus reglamentos respectivos, la suma anual de 131,950 pesos. El nuevo vapor destinado a reemplazárlos, tendria de costo anual, en los mismos objetos, 40,000 pesos calculados. De la comparacion de ámbos gastos, resulta de ahorro anual, en el plan de sostitucion propuesto, la notable cantidad de 91,950 pesos.

Enajenados nuestros buques de vela, la Marina Militar de la República vendria a quedar reducida a solo tres buques de vapor a helice, no tomando en cuenta el remolcador de Maule; pero en recompensa, poseeria el pais en ella, mayor fuerza, por la mejor clase de buques, una accion mas certera, rápida i espedita, mejor proteccion a nuestras aguas i puertos, mas homojeneidad en los elementos i por consiguiente mas unidad i concierto en las operaciones, i una mui notable economía.

Por este medio renovariamos tambien nuestro material, antiguo i puramente de vela, sostituyéndolo por otro nuevo, de Vapor i de vela combinados; realizando esta necesidad con grandes ventajas económicas, políticas i militares.

Si se tienen presentes las exijencias de nuestro servicio marítimo: si se considera la estension que el abraza: si hemos de ocupar un buque en Magallanes, uno al ménos en las comisiones al estranjero que demanden nuestra política, nuestro comercio, la proteccion i disciplina de nuestra marina mercante i la proteccion de nuestros compatriotas, otro en el servicio de trasporte i en comisiones del Gobierno, de puerto a puerto de la República: si recordamos las exijencias del servicio en las provincias marítimas de Chiloé i Valdivia, i en los puertos abiertos a la inmigracion: si se considera, que es preciso poseer un material capaz de servir a la formacion i mantenimiento de un personal, proporcionado a las exijencias presentes i futuras, de un pais marítimo por el imperio irresistible de la naturaleza i de las circunstancias; se comprenderá que escasamente pueden llenarse esas necesidades, defender nuestros puertos i costas, i hacer cumplir i respetar las leyes sobre las aguas de la República, con los tres buques mixtos propuestos. Estos tres buques constituyen en efecto, el mínimum de la fuerza marítima que debe poseer el pais, en un estado completo de paz i atendiendo mui imperfectamen-

te a los deberes, que intereses de otro órden que la guerra, imponen en el dia, a un estado como Chile; deberes ligados mui íntimamente, a intereses económicos i vitales, que la Marina i el Comercio están destinados a desarrollar entre nosotros.

Si la Marina Militar, no llena hoi completamente esos deberes, no es por desconocimiento que de ellos tenga el Gobierno : si ella aparece alguna vez inactiva, no es porque falte ocupacion que darle; el verdadero motivo es, ineficacia en los medios. Esa ineficacia puede únicamente remediarse, por medio de la creacion de un material adecuado i la formacion i cultivo de un personal proporcionado, no tan solo a las necesidades actuales, sino a las futuras del pais; porque la formacion de hombres habituados a las fatigas i privaciones de la mar, diestros en las maniobras, iniciados por la esperiencia en el conocimiento de los mares i de las costas; hombres de que pueda Chile echar mano cuando los necesite, es obra de tiempo i de una educacion especial, larga i esmerada.

A mi ingreso en la administracion, hallé en servicio los siguientes buques : Corbeta *Constitucion*, Bergantines *Ancud* i *Meteoro*, Bergantin Goleta *Janequeo*. La *Constitucion* permanecia en Valparaiso en servicio de Puerto, desde Febrero de 1856 que regresó de su último viaje a los puertos del Sud. Incorporada la Corbeta *Esmeralda* a las fuerzas marítimas de la República, se ordenó el desarmo de la *Constitucion* i su agregacion al departamento de Arsenales, reduciendo su tripulacion a doce hombres de Comandante a paje, i su guarnicion a siete individuos de tropa de marina, pasando lo demas de su marinería al nuevo buque *Esmeralda*.

Entrada al puerto el 7 de Noviembre de 1856, procedente de Inglaterra, la Corbeta *Esmeralda* se ha empleado en el servicio doméstico i en el trasporte de los cuerpos del ejército de un punto a otro de la República. En este servicio ha hecho dos viajes a los puertos del Norte hasta Caldera, i tres a los del Sud hasta Lota. Las cualidades de este buque militares i marineras, su sólida construccion, dan lugar a esperar que, debidamente entretenido i tratado, será de largo i útil servicio al pais.

El costo total que la *Esmeralda* ha tenido al Tesoro, es el siguiente:

Costo del casco i aparejo	$115,000
Id. de la maquinaria de vapor	55,000
Id. de cureñas, artillería i algunas municiones	15,964 58¼
Total costo primitivo	$185,964 58¼
A este valor hai que agregar el costo de obras adicionales fuera de la contrata, armamento, repuestos i municiones de guerra	31,496 41
TOTAL	$217,460 99¼

Costo de la *Esmeralda* asi pertrechado armado i con abundante repuesto.

El valor pagado en oficiales, tripulacion, víveres, carbon etc. suma la cantidad de 17,662 pesos 99 cts.

El *Ancud* destinado a mediados de 1856, a hacer respetar en los puertos i aguas del Sud de la República las leyes del pais, que pretendian violar algunos, en provecho de intereses estranjeros i de miras anárquicas contra el Perú, desempeñó con eficacia ese servicio, desbaratando los planes formados en burla de nuestras leyes, i capturando parte de los elementos de guerra que se destinaban al pais vecino.

Regresado de este servicio, salió en el mes de Noviembre a los puertos de Chiloé i de Valdivia, en trasporte de las guarniciones de artillería destinadas a esas plazas, i en el de los nuevos Intendentes de las provincias de Chiloé i de Arauco.

En Marzo del presente año, hizo otro viaje de trasporte a Talcahuano; i por último, en el mes de Mayo próximo pasado, salió para Costa Rica, llevando al ministro que enviaba el Gobierno de Chile cerca del de aquel pais. Las instrucciones que acompaño en copia bajo la letra **B**, dadas al Comandante, sirven a demostrar claramente, las miras que se han tenido en vista al destinar un buque de guerra a este servicio importante.

Habria sido de desear que la *Esmeralda* hubiese podido ser en-

viada en esta comision; pero no era posible al Gobierno desprenderse de este buque en circunstancias de ser necesarios sus servicios, i ademas, bastaba a nuestro objeto, que el Ministro Chileno se presentase en los puertos Centro-americanos sombreado por nuestra propia bandera, sin pretender en ello ostentar ante nuestros hermanos, elementos de fuerza que no necesitaban, ni el carácter ni la tendencia de la mision enviada. El viaje del *Ancud*, por otra parte, ofrecia gran provecho a los intereses que representa nuestra Marina mercante en aquella parte del mundo, i estendia el campo de instruccion i de adelantamiento de nuestros jóvenes marinos.

Al Bergantin *Meteoro*, completamente reparado i en escelente condicion, ha estado principalmente confiado el abastecimiento de Magallanes. En el dia ejecuta su segundo viaje a aquel establecimiento.

Resuelto el Gobierno a determinar con fijeza, la posicion i condiciones hidrográficas de los canales, rios navegables, abras, bahias i puertos, poco frecuentados i conocidos, en el archipiélago de Chiloé, dispuso que el Bergantin Goleta *Janequeo*, al mando del Teniente 1.° de Marina don Francico Hudson, se alistase para esta comision, proveyéndose de un personal adecuado en oficiales i marineros, i de los instrumentos i artículos navales necesarios a este servicio. Ademas, se autorizó la compra i armamento en Chiloé, de una balandra que sirviese de mosca o embarcacion menor, para los reconocimientos i esploraciones en calas de poco fondo inaccesibles al *Janequeo*.

Listo el buque, zarpó de Valparaiso en este servicio, en setiembre del último año; i como por ese tiempo se esperasen en Ancud, buques de Europa con inmigrantes destinados a la Colonia de Llanquihue, se ordenó que el *Janequeo*, ántes de emprender los trabajos hidrográficos, permaneciese en Ancud hasta la llegada de aquellos, i los guiase i convoyase por el canal de Chacao, hasta puerto Montt.

Llegados los buques con inmigrantes, ejecutó el *Janequeo* cumplidamente el servicio ordenado, i a principios de octubre se hallaba otra vez en Ancud, de regreso de este viaje. Miéntras se alistaba el buque mismo i la balandra que debia acompañarlo, para el reconocimiento orde-

nado, partió el Comandante en una embarcacion menor acompañado de un Guardia Marina i de algunos marineros, a reconocer el importante rio de Maullin, que desprendiéndose de la laguna de Llanquihue, se vácia en el mar por los 41.° 37' de latitud Sud, quedando su boca por consiguiente, al Norte del canal de Chacao.

El pensamiento de este reconocimiento era descubrir una nueva via navegable de comunicacion, entre los establecimientos situados sobre la laguna de Llanquihue i el mar, mas accesible i mas fácil para la esportacion de sus productos, que la que les proporciona el puerto Montt, situado en el Seno de Reloncaví.

Las comunicaciones i partes que acompaño bajo la letra C., manifiestan que el éxito de ese reconocimiento fué satisfactorio: que se han reconocido "cuarenta i cinco millas de rio navegables para vapores chatos hasta de trescientas toneladas, a traves de terrenos escelentes para el cultivo i mui abundantes en maderas de todas clases: que el rio tiene de anchura, en ese espacio, desde ocho hasta dos brazás (1) i solamente en un punto, tiene brazá i media: que de las 45 millas navegables, 22 están sujetas al influjo de las mareas, i tanto por esta circunstancia, como por la hondura del rio en ellas, pueden ser navegadas por buques de vela hasta de cien toneladas." Sobre la boca del Maullin existen dos puertos, abrigados i accesibles en todo tiempo i circunstancias a buques de cualquier porte, i son, el de Quillague i el del Amortajado, en cuyos puertos abunda el carbon de piedra.

De los documentos adjuntos resulta tambien, que segun cómputo del Comandante del *Janequeo*, él ha navegado por el Maullin hasta la distancia de dos leguas de la laguna de Llanquihue, siendo de seis leguas la que media entre dicha laguna i puerto Montt, único medio de comunicacion que en el dia existe de la Colonia con el esterior.

Verificado el reconocimiento del Maullin, desde su embocadura hasta cuarenta i cinco millas aguas arriba, emprendió el celoso Teniente 1.° Hudson, el reconocimiento del mismo rio, desde su orijen en la laguna de Llanquihue; i aunque lo principió embarcado en un *bongo*, acompañado de cuatro hombres, tuvo que abandonar las aguas del rio,

(1) Una brazá equivale a 6 piés.

cuya navegacion obstruia la multitud de árboles vivos que nacen de su fondo, i seguir su curso por tierra, al traves de montes impenetrables, sin lograr un resultado que compensase las fatigas i privaciones de esta empresa.

En el empeño de fomentar el establecimiento de Llanquihue por todos los medios posibles, i de propender a que su único acceso, el puerto Montt, ofreciese fácilidades a los buques de ultramar, era de mucho interes hacer cómoda i segura la navegacion del canal de Chacao. Mas como existen en este canal rocas i bajos peligrosos a su navegacion, se dispuso que en el *Janequeo*, se procediese a practicar un reconocimiento prolijo de esos obstáculos a fin de determinar, con los datos que se obtuviesen, reunidos a los pedidos a las autoridades marítimas locales, la colocacion allí de una boya, luz flotante u otra señal, que advirtiese del peligro al navegante.

Terminado este servicio, partió al fin el *Janequeo*, en el mes de enero último, al reconocimiento de los canales del Sud, con el resultado que demuestran las comunicaciones que se adjuntan bajo la letra **D**.

Posteriormente emprendió el mismo buque, trabajos hidrográficos sobre el canal de Dalcahue, que situado al Este de la Grande Isla de Chiloé, se interna en ella. Las notas consignadas bajo la letra **E**., detallan los estudios hechos i resultados obtenidos en ese reconocimiento.

Actualmente se ha ordenado que el *Janequeo*, a la vuelta de la estacion favorable, entre al Maullin i se continuen en este rio, los estudios hidrográficos comenzados.

Relacionadas las operaciones de nuestros buques i su actual servicio, paso a dar cuenta de lo hecho con relacion al establecimiento del Arsenal, destinado a contener nuestro material en articulos de guerra, navales i maquinaria, i a encerrar en si, bien que en modesta escala, los medios de reequipar i reparar con prontitud, nuestros buques, en los casos de descalabro por combate o tempestades.

Se ha dicho i con razon, que sin un Arsenal no hai base estable de Marina; i arsenales poseen, no solo las naciones de último orden, sino aun las compañias particulares que cuentan algunos buques a su servicio. El pais carece de ellos desde algun tiempo, i su carencia, gravi-

tando con perjuicio, sobre la mayor eficacia de nuestros medios de accion i aun sobre la economia en los gastos, ha hecho nacer intereses que crecen i progresan a su sombra.

El Gobierno, penetrado de las necesidades que se sentian en este ramo, una vez preparado el terreno elejido para este establecimiento, encomendó a un injeniero competente, la formacion de planos i presupuestos para su construccion, sobre la base de un arsenal economico, que encerrase los establecimientos indispensables a la eficacia i economia del servicio. Segun estas bases, el arsenal proyectado debia comprender.

1.° Los talleres de herreria i carpinteria para reparaciones de marina, i los tinglados o galpones para deposito i abrigo de la madera del Estado, embarcaciones menores, etc., etc.

2.° Departamento destinado a guardar, conservar, recorrer i reparar todo lo relativo al aparejo de los buques, sus amarras, velamen motoneria, betunes etc.;

3.° Departamento destinado a la conservacion de la artilleria naval, sus proyectiles de todo jenero, el armamento menor naval, etc;

4.° Almacen jeneral de existencias, repuestos, escluidos etc;

5.° Departamento destinado al deposito i conservacion de las cartas, planos, cronometros e instrumentos de la Marina;

6.° Oficinas para la Direccion del Arsenal, Guarda Almacenes etc.

7.° Habitacion para el contramaestre i tripulacion de Arsenales.

Ademas del Arsenal, se proponia el Gobierno levantar, contiguos a él, un cuartel capaz de contener un batallon, i una bateria marítima.

La existencia de un cuartel capaz de alojar a lo ménos un batallon, de facil acceso al mar, es una necesidad imperiosa en un puerto como Valparaiso, puerto central de operaciones, destinado a ser el puerto de embarque de todo cuerpo de tropas con que se espedicione o que se trasporte a un punto cualquiera, dentro o fuera del Estado; puerto en que, tanto por su situacion topográfica cuanto por sus condiciones economicas, es mui dificil hallar alojamiento para la tropa. Ademas, ese cuartel podia, por lo pronto, servir a la Brigada de infanteria de marina, hoi mal alojada en un barrio remoto de Valparaiso, en una casa particular arrendada.

Dadas estas bases, el Injeniero nombrado formó sus planos i presupuesto, aumentando a las construcciones pedidas, dos mas que juzgaba indispensables, i que alteraban en mui pequeña suma, el costo total; a saber: un almacen de pólvora, i un pequeño observatorio con instrumentos de paso, necesario al arreglo esacto de los relojes marítimos, a la educacion cumplida de los marinos i a complementar, con el observatorio de Santiago, la série de estudios i observaciones necesarios a la nautica i la hidrografia. Los planos formados se pasaron al examen e informe de uno de nuestros Injenieros militares, i bajo la letra F. consigno, entre los documentos de esta Memoria, la nota de remision de los planos i el informe que recayó sobre éllos.

Segun el presupuesto formado, el costo de las obras proyectadas debia ser:

El del Arsenal.....	$ 73,193. 55
El de la bateria i Cuartel.....	81,773. 05
El del almacen de polvora.....	4,584. 45
Obras esteriores del todo.....	3,291. 45
Imprevistos, gastos de direccion etc., etc.,.....	16,166. 06
Dando un total de gasto de.....	$ 179,008. 56

A invertirse en cuatro años, a razon de 40,000 pesos, poco mas o ménos, al año.

Por lo que se ve, la obra puramente del arsenal, quedaba reducida a 73,193 pesos de costo; pero varios inconvenientes se oponian a poner desde luego, manos a ella.

Las exijencias del comercio hacian necesario dar mas estension a los almacenes de aduana; i esta estension, no podian obtenerla, sino cediéndole los terrenos ya adquiridos i formados para el Arsenal. Ademas de ser preferente esta necesidad, conocida ella i decidido el aumento de almacenes fiscales, no podia ya pensarse en que el Arsenal conservase la situacion que se le habia destinado, i era preciso colocarlo mas adelante, en algun otro lugar aparente.

Entre tanto debia proveerse a la inmediata instalacion, en almacenes adecuados, de los artículos de guerra i navales de la Marina: i con esta mira, se ordenó que en el edificio de la antigua aduana de San Agus-

tin, se dispusiese el local conveniente para trasladar allí, las oficinas del Comandante de Arsenales i del Guarda Almacenes, i todos los pertrechos, artículos de ropa, armamento menor etc., dejando solo la artilleria naval i otros objetos de dificil remocion, que debian quedar en galpones cerrados i seguros, en el lugar que ocupaban.

Con motivo de la permanencia en Inglaterra de un jefe esperimentado de nuestra marina, teniendo a sus órdenes los oficiales de guerra i contador destinados a la Corbeta *Esmeralda*, se ordenó la compra en Europa de ciertos articulos de que carecian nuestros buques i que era difícil adquirir en el pais, entre ellos bombas de incendio para cada buque, mui necesarias para su propio uso en el caso de fuego abordo, cuanto para prestar eficacísimo ausilio en los demasiado frecuentes, de incendio en tierra.

Estos objetos, unidos al abundante repuesto en artículos de guerra, en armamento menor, en ropas i piezas de maquinaria, que trajo la *Esmeralda* para su propio uso i consumo, asi como para los demas buques, si bien dejaba satisfechas las primeras necesidades de la Marina, demandaban de parte del Gobierno, las providencias conducentes al debido resguardo i cuidado de los mismos. Esta necesidad se ha llenado en gran parte, en la nueva instalacion de los Almacenes de Marina en el edificio de San Agustin, en Valparaiso.

La provision de Artículos Navales para la Marina ha llamado la detenida atencion del Gobierno. El sistema seguido hasta aquí en este ramo, sobre no ser estrictamente arreglado a la lei, adolece de vicios que aconsejan su abandono. Segun él, se saca en adjudicacion al mejor proponente, la provision de todos los objetos de que pueda necesitar la marina en artículos navales, con arreglo a una estensa nomenclatura que los abraza a todos ellos; i el Gobierno queda en la obligacion de comprar a él i solo a él, al contado, al precio estipulado, los artículos que se necesiten. Este sistema presenta el defecto de favorecer, en cierto modo, el mayor consumo, sin asegurar un buen servicio. Desde que el proveedor está interesado en el mayor consumo, porque cuanto mas se consuma mas se le compra, fácil es aumentarlo, ya sea por la mala calidad de los artículos suministrados, ya por otros medios. La ventaja única

que se alega, de no pagar un artículo ántes de necesitarlo inmediatamente, está contrapesada con la desventaja, de pagarlo mas caro i no tenerlo, las mas veces, al tiempo ni de la clase que se quiere.

Todos los contratos de provision que celebran los otros Estados, están siempre basados sobre necesidades i consumos determinados, i tienen por objeto, la entrega de artículos en cantidad i calidad determinadas; mas no, como entre nosotros, sobre todo lo que se pida i necesite indeterminadamente, lo que orijina malversacion i desperdicio. Todo el título 4.° del Reglamento de Cuenta i Razon, está basado sobre esta prévia estimacion de los artículos que se necesitan, i con arreglo a ella debe ser el contrato que se celebre; i esa prévia estimacion es sencilla i fácil, desde que en nuestros buques, se sujete a reglamento invariable, su provision de repuestos en artículos navales, proporcionada a su consumo.

Asi determinados consumos i necesidades, no consintiendo que se esceda de ellos, podrá el Gobierno proveerse de los artículos que necesite, donde mejor i mas baratos los encuentre, dentro o fuera del pais; i en un estado arreglado de la Marina, determinado lo que haya de darse a cada buque, cada tres o seis meses, tendriamos los buques mejor servidos, con mas arreglo i mas economia, por la mejor calidad i menor precio de los artículos. Manejado este sistema con discrecion i prudencia, nunca llegaria el caso de aglomeracion de artículos en Almacenes; pues los pedidos que se hiciesen, se arreglarian al consumo de seis meses o de un año, i a la existencia en almacenes, segun se previene en el art. 150 del Reglamento de Cuenta i Razon.

A mi ingreso al Ministerio hallé que los vicios del sistema actual, habian llamado la atencion de mi antecesor, i que se habian dictado algunas medidas conducentes a mejorar la condicion del Estado, en los contratos que se celebrasen para esta provision. Acercándose la época de pedir propuestas para ella, i notándose en la nomenclatura de objetos sujeta a licitacion, defectos, cuando no en el fondo, en la forma al ménos, que limitaban considerablemente la concurrencia de proponentes, se ordenó la formacion de un nuevo plan de provision, dividiendo la nomenclatura de artículos en clases diferentes, sujetas cada una, a especial adjudicacion.

Las propuestas hechas con arreglo a este plan, debian despues compararse entre sí, tomando por base de comparacion los artículos de abundante i frecuente consumo, i adjudicarse la provision a la mas ventajosa en estos artículos. Asi se hizo, celebrando en esta forma el contrato que hoi rije, i cuya duracion está fijada al 31 de Diciembre del presente año.

Para entónces, reformada i uniformada la Marina en su material, segun el plan que os ha sido sometido, cuento con que puedan estar ya en vigor reglamentos de armamento i repuestos para nuestros buques, que nos permitan sujetar el contrato de provision, a un sistema mas legal, mas racional i económico.

Este sistema tomará por base principal, el presupuesto anual de los artículos navales que se necesiten, calculado fácilmente por el Reglamento de cada buque i la existencia. Con sujesion a ese presupuesto, con el conocimiento de los precios de plaza, podrá determinarse la provision de esos artículos, donde i como mejor convenga.

La madera contratada para la Marina en las provincias de Talca i Maule, ha sido ya entregada en los puertos de Constitucion i Curanipe, al Constructor naval del Estado, comisionado para reconocerla, codearla i recibirla. Bajo la letra G. acompaño los dos partes del Constructor naval i la relacion de la madera adquirida, que cuba 998 toneladas 324 milésimos, que importan al Fisco 7,149 pesos.

Esa madera, destinada a un uso remoto, se halla apilada en galpones construidos al efecto i de la propiedad del Estado, en Constitucion i Curanipe, dictándose las órdenes e instrucciones convenientes para su desecacion, conservacion i mejora, i poniéndola bajo la guarda i responsabilidad de las respectivas Tenencias de Ministros, constituidas segun la lei, en Comisarias particulares de Marina en los puertos de su residencia. Con la letra H. se adjunta la nota pasada con este motivo, a la Intendencia de Maule.

El personal de la Marina Militar, se compone de los oficiales comprendidos en el estado adjunto N.° 1., en los destinos i comisiones que en él se espresan.

A la cabeza de esa lista, el Gobierno se promete bien pronto, ver inscrito el nombre del Almirante Tomas Lord Cochrane, hoi conde de Dundonald, en virtud de la lei que propone a vuestra deliberacion. Los servicios hechos al pais por este intrépido marino en la lucha de nuestra independencia; los triunfos i proezas alcanzados por nuestra Escuadra bajo su direccion i mando, lo hacen acreedor a que por una lei especial, se le declare reincorporado a la lista activa de nuestra Armada, con el goce, por toda su vida i aunque fuera del pais i en servicio de otra potencia, del sueldo íntegro de su clase.—Bajo la letra **I**. adjunto el Mensaje i Proyecto de Lei proponiéndoos este acto de justicia i de gratitud nacional.

Segun el mencionado Estado, el personal activo del cuerpo de guerra de la Marina, se compone hoi, de

Un Vice Almirante,
Un Contra Almirante,
Seis Capitanes de Fragata,
Siete Capitanes de Corbeta,
Ocho Teníentes primeros,
Cuatro Tenientes segundos,
Once Guardias marinas examinados,
Diez Guardias marinas sin exámen,
Tres id. id. id. interinos.

Posteriormente a la fecha de este Estado, uno de los seis Capitanes de Fragata, ha sido promovido al grado de Capitan de Navio.

Este personal es inadecuado i desproporcionado en sus grados inferiores. Para proveer a esta necesidad sentida desde muchos años, i estinguida en 1847, la Escuela Náutica establecida en 1845, fué la Escuela Militar la destinada a enviar de entre sus alumnos, algunos para la Marina. Pero estos envios se hacian sin regularidad, ni en la época ni en el número; i en el empeño de regularizarlos i de obtener de este establecimiento, un continjente anual de jóvenes proporcionado a las necesidades en este ramo, se mandó establecer, por decreto de 5 de Abril de 1854, con calidad de por ahora i miéntras se establecia en Valparaiso una escuela preparatoria, sobre la base demandada por las necesidades de la Marina Militar i la mercante, una Seccion especial de Marina,

compuesta de diez cadetes; calculando de este modo, asegurar al servicio el ingreso anual, de diez Guardias Marinas.

Al proceder así, no se ocultó al Gobierno que en la educacion del buen marino, la práctica debe unirse a la teoria; i que la mejor escuela preparatoria de Marina seria, en un puerto de mar, aquella en que la enseñanza de la ciencia se mezclase cada dia, a los ejercicios militares i a la maniobra de los buques: el Gobierno no desconocia, que una ciudad interior, distante de cuanto puede dar a los jóvenes el gusto por la mar, i esas impresiones vivas i duraderas que determinan la inclinacion i eleccion de una carrera, no era la mas apropósito para una escuela preparatoria de marinos; pero careciendo de un local adecuado en Valparaiso, i teniendo en la Escuela Militar un establecimiento ya formado, bajo un réjimen severo i conveniente, se decidió a hacerlo servir a la primera educacion de los marinos, reservándose establecer en Valpaparaiso, una Escuela de Marina, capaz de satisfacer las necesidades jenerales del país en este ramo. Entre deterse i esperar a tener un establecimiento en toda regla, o caminar siempre aprovechando lo que existe, se prefirió este último partido.

Sinembargo, i a pesar de este plan, la Escuela Militar no ha podido regularizar sus envios a la Marina, i este año solo han ingresado, como Guardias Marinas interinos, con arreglo al decreto de 11 de octubre de 1844, tres jóvenes particulares i uno de los alumnosde la Escuela Náutica de Chiloé.

En tal situacion, facil era comprender que urjia tomar medidas i arbitrar medios, para atraer al servicio jóvenes capaces i de las raras dotes que requiere la Marina; i desde que me hice cargo del Ministerio me convencí, que el único medio eficaz de alcanzar este resultado, era reorganizar la Escuela de Marina sobre bases adecuadas. Con esta mira se encargó al Vice-Almirante, Ministro de la República en Francia, la procuracion en Europa, de dos oficiales de conocimientos i aptitudes especiales que sirviesen, el uno a la Direccion, el otro a la Subdireccion de nuestra Escuela de Guardias Marinas. Las dilijencias del Vice-Almirante i la buena voluntad del Ministerio frances, han tenido el deseado resultado; i ya se encuentran en Valparaiso, un Capitan de Fragata i un Alferez de navio de la Ma-

rina Imperial de Francia, contratados para hacerse cargo de la Direccion i Subdireccion de la Escuela. Bajo tales directores i con el profesor cientifico que hoi tiene este establecimiento, sin aumento de gastos, él asumirá las formas, la importancia i la influencia que aspira a darle el Gobierno, para el mayor prestijio i adelantamiento de la Marina.

Limitado el número de alumnos de la Escuela de Aplicacion a nueve Guardias Marinas sin examen, se resolvió trasladar dicha Escuela, del Ponton *Chile* a la Corbeta *Esmeralda*, para unir asi a los estudios de esos alumnos, la mejor práctica que adquiririan, trasbordandose de un Ponton, a un buque en completo armamento i en activo servicio. Los buenos efectos de esta medida, han comenzado a manifestarse ya de una manera mui lisonjera.

Determinadas por decretos supremos, las condiciones de ingreso i egreso de la Escuela de Aplicacion de Guardias Marinas, era importantante determinar igualmente, de una manera clara é invariable, el servicio, obligaciones i deberes a que deben estar sujetos, en los buques de la República, los Guardias Marinas sin examen, clase peculiar en nuestro servicio, que no se halla propiamente sometida a prescripciones particulares en las Ordenanzas de la Armada, tanto mas necesarias, cuando se trata del cultivo predilecto que merece el plantel en que han de formarse dignos i meritorios oficiales. Se redacta actualmente un reglamento, que llene este vacio de una manera adecuada a nuestras circunstancias i necesidades.

En los cuerpos de Hacienda, Médico i de Injenieros mecanicos de la marina, no ha habido alteracion alguna efectuada.

El art. 28 del Reglamento de Cuenta i Razon de Marina dispone, que los Ministros de las Tesorerias establecidas en los puertos de la República, sean Comisarios particulares de Marina i desempeñen las funciones que corresponden al Comisario Jeneral en los suministros a la Marina de víveres, dinero, jéneros o pertrechos. En estos suministros, no solo a los buques sino a las Gobernaciones marítimas, no siguen todas las Tenencias de Ministros un órden uniforme, constante, fácil i análago al sistema de Cuenta i Razon jeneral de Marina; de modo que se ha

hecho necesaria una disposicion gubernativa, que subsane esta falta i dé a los Comisarios particulares en las provincias, i aun a los Intendentes, una pauta fija, uniforme i constante, para las entregas que tienen que hacer en víveres, articulos i dinero, por cuenta de la marina. Penetrado el Gobierno de esta necesidad, se dispone a llenarla con la posible brevedad.

La Escuela Náutica de Chiloé sigue dando buen fruto; i de entre sus alumnos, como ya he dicho, ha ingresado a la Marina Militar uno de los dos que asistieron en las operaciones del *Janaqueo* en los Canales del Sur. Bajo la letra **J**. acompaño el informe anual del Director de aquel establecimiento.

El personal de la Marina Militar en oficiales de mar i marineros, consultado en el presupuesto para el año entrante de 1858, es de 618 hombres; de los que, 472 corresponden al número total de embarcados en los buques de la República, i los 106 restantes, pertenecen a las dotaciones de los botes que sirven en los Puertos, a arsenales, vijias etc.

Este número de 618 hombres, calculado sobre nuestro actual material, reducido este a los tres Vapores a helice propuestos i al Vapor remolcador *Maule*, vendria a quedar limitado al número probable de 500 hombres; 394 embarcacos, i 106 en el servicio de puertos, arsenales, vijias, etc.

Las ropas recibidas de Europa para la marineria, han puesto al Estado en situacion de vestir mejor i a menos costo los equipajes de linea.

La desigualdad, hoi mui notable de sueldos entre la Marina de guerra i la de comercio, unida a la mayor sujecion i disciplina que aquella exije, aleja de nuestros buques a los marineros que su servicio demanda. A tal grado se hace sentir esta resistencia, que desde mucho tiempo no ha sido posible mantener completas en pié de paz, las reducidas tripulaciones de los buques de la República; i para mantener las que hoi tenemos, no hai otro arbitrio que dar posiciones abordo, en las clases superiores, a hombres cuyas aptitudes los colocan en las inferiores, resultando de aqui mui mal servicio, mucha fatiga para los oficiales, mucha responsabilidad para los Comandantes. Tan notable es esta des-

proporcion, que el Almirante Blanco atribuye en sus últimas comunicaciones, a lo corto de los sueldos de nuestra marinería, una de las causas que retardarán la salida del nuevo vapor *Maria Isavel*, de Inglaterra.

Penetrado de esta situacion, el Gobierno prepara un nuevo plan de sueldos para los oficiales de mar i marineros de la República, que en lo posible, remedie esa desproporcion i atraiga buenos brazos a la Marina militar. El mayor costo que esta reforma necesaria demande, quedará equilibrado con la diminucion de 118 hombres en nuestros equipajes de línea, i el ahorro de cerca de 92,000 pesos, que se obtendrá anualmente, por la adopcion del plan de fuerza marítima propuesto a las cámaras i que he esplicado estensamente en esta Memoria.

El estado adjunto núm. 2 demuestra el pié de fuerza i destino actual de la tropa de Infanteria de Marina de la República.

En Octubre del último año, se ordenó que el Inspector Jeneral del Ejército, pasara revista de Inspeccion a la Brigada de Infanteria de Marina, la que se practicó en efecto, abrazando ella el período comprendido entre Noviembre de 1852 i Octubre de 1856. El resultado de esta revista, segun la nota del Inspector Jeneral, es: que el espiritu de la tropa es bueno, mas su instruccion está atrazada, a causa de que la mayor parte de ella, se encuentra fraccionada en guarniciones, en los buques de guerra, donde no les es permitido hacer manejo de armas con la frecuencia debida. Se procurará remediar este inconveniente, de algun modo que concilie la instruccion de la tropa con su servicio abordo. La fuerza efectiva de este cuerpo se compone hoi: de un Teniente Coronel Comandante, de tres Capitanes, un Ayudante, un Teniente, tres Subtenientes, un sarjento 1.°, doce segundos, tres cornetas, tres tambores, nueve cabos primeros, diez segundos i ciento treinta i nueve soldados. Faltan para su completo, cinco Tenientes, dos Sarjentos primeros i cuarenta i un soldados.

De esta fuerza, hai empleados en Magallanes i en la guarnicion de los buques, un Capitan, un Ayudante, un Teniente, tres Subtenientes i 117 individuos de tropa; quedando en tierra, en el servicio del cuartel, en el hospital, enjuiciados o en instruccion, dos Capitanes i sesenta individuos de tropa.

El armamento de la Brigada va a ser cambiado por el de Rifles, llegado para este Cuerpo en la *Esmeralda*; mas como el manejo i conservacion de esta arma, requieren una instruccion especial, se hará su entrega luego de hallarse la tropa en disposicion de recibirlo.

La Marina Mercante de Chile, que constaba en 1856 de 265 buques, con 62,005 : 50 toneladas, cuenta en el dia con 267 buques, que miden 62,659 : 38 toneladas; dando un lijero aumento, pues si bien se han inscrito nuevamente muchos buques, se han borrado de los rejistros otros que ántes existian, pero que inactivos o de chatas en los puertos, ya no han debido contarse entre el tonelaje efectivo dedicado al trasporte del pais.

Nuestra Marina Mercante presenta pues hoi, en su marcha comparativa desde 1848, los siguientes resultados :

EPOCAS.	Buques.	Toneladas.	Aumento de un año a otro	
			EN BUQUES.	EN TONELADAS.
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
1856.....	265	62,005:50	8	3,005:50
1857.....	267	62,659:38	2	653:88

Los 267 buques de que hoi se compone nuestra Marina Mercante, se hallaban distribuidos el 1.° de julio último, en las navegaciones que espresa la siguiente relacion :

La navegacion doméstica o de cabotaje emplea.....	178	buques que miden		37,838:67	tonels. i ocupan a		1742	marins.
La de todo el Pacífico i Costa Occidental de las Américas hasta California.....	44	id.	id.	12,595	id.	id.	520	id.
La de Asia, Australia i Polinesia.....	9	id.	id.	2,726:58	id.	id.	124	id.
La de la Costa Oriental de Sud-América, Antillas i Estados Unidos.....	6	id.	id.	1,883:76	id.	id.	79	id.
La de Europa.....	8	id.	id.	3,704:11	id.	id.	135	id.
La navegacion interior....	2	id.	id.	147	id.	id.	20	id.
En Puerto.....	18	id.	id.	3,764:26	id.	id.	83	id.
Totales.....	267			62,659:38			2703	

Si a la navegacion de cabotaje, esclusiva a nuestra bandera, agregamos los dos vapores que se emplean en la interior de los rios Biobio i Maule, tendrémos, que la navegacion doméstica de Chile ocupa a 180 buques, que miden 37,985:67 toneladas i que tripulan 1762 marineros; i comparando este movimiento con el consignado en los años 1853 a 1856, tenemos que

En el año de	1853	se empleaban	109	buques	con 20,247:43	toneladas.			
Id.	1854	id.	115	id.	21,116:46	(aumento	6	buqs.	869 tons.)
Id.	1855	id.	153	id.	29,694	id.	38	id.	8,577:54
Id.	1856	id.	166	id.	35,077:58	id.	13	id.	5,383:58
Id.	1857	id.	180	id.	37,985:67	id.	14	id.	2,908:09

Lo que indica mayor estension en los cambios i en el movimiento de la produccion.

La Marina Mercante, i con ella los intereses que representa, ha sido el objeto de una constante atencion del Gobierno i del Cuerpo Consular de Chile en el estranjero.

En cumplimiento de las estipulaciones del tratado celebrado últimamente con la Gran Bretaña, el Gobierno Britanico ha espedido un decreto dirijido a asegurar la aprehension i entrega de los marineros desertores de los buques Chilenos en los dominios de S. M. B. Bajo la letra **L**, adjunto la órden en Consejo de la Reina, comunicada al Gobierno por el señor Encargado de Negocios de aquella nacion cerca del Gobierno de Chile.

La navegacion, el comercio i la marinería misma, se ven desde mucho tiempo, espuestos a las consecuencias funestas consiguientes al desórden que, en el enganchamiento de marineros para los buques, han introducido i perpetúan en los puertos de la República, una clase de traficantes, que deriban grandes provechos de la desercion i espoliacion del marinero i del naviero. Las autoridades nacionales, dentro i fuera del pais, i con frecuencia los armadores i navieros, han solicitado el remedio a los males que causaba ese desórden i la irresponsabilidad de los que, con el nombre de enganchadores, eran los únicos que como hospedadores i ocultadores de marineros, se encargaban de proveer a los buques, mediante condiciones arbitrarias i onerosas, del equipaje necesario a su navegacion. El Gobierno, limitado en sus facultades, principalmente en materias que afectan la libertad de la industria, del trabajo i de las operaciones de los particulares, tenia que reducirse a la aplicacion de medidas preventivas i protectoras, ya del naviero, ya del marinero mismo. El tiempo i el crecimiento del mal, han demostrado la ineficacia de esos medios i la necesidad de sujetar desde luego, el contratamiento de los marineros en los buques, su servicio abordo, su licenciamiento i la clase entera de la marinería, a un sistema que conciliando los derechos de todos, facilitase el movimiento, moralizase el servicio i protejiese eficazmente al mismo marinero: un sistema que mantuviese la disciplina de la navegacion, la seguridad del comercio, i que propendiese al mejoramiento de la condicion de la jente de mar.

Ese sistema, análogo al que siguen para alcanzar los mismos fines las naciones marítimas, es el que se os propone en el proyecto de lei sometido al Congreso en 20 del presente, i que consiste principalmente, en la institucion de Oficinas o Ajencias de enganchamiento, oficialmente nombradas por autoridad competente, encargadas esclusivamente de proveer de marineros a los buques, con las obligaciones, responsabilidades, deberes i atribuciones que la misma lei espresa. (VI).

Aprobada que sea esa lei se habrá llenado una necesidad urjente de nuestra Marina Mercante, regularizando i moralizando con las garantias que ella ofrece, su servicio.

Espirado el término fijado por el Supremo decreto de 5 de Mayo de 1855, para que los buques chilenos pudiesen formar su tripulacion legal, admitiendo en ella marineros estranjeros hasta en sus dos terceras partes, el Presidente de la República, con acuerdo del Consejo de Estado, en uso de la autorizacion que le confiere el art. 29 de la lei de 28 de Julio de 1836, ha tenido a bien prorrogarlo hasta el año de 1859.

Los motivos que se han tenido en vista para esta medida, han sido los mismos que dieron lugar a ella en 1855; esto es, escasez de marineros en proporcion a la demanda, i la necesidad de no trabar, ántes bien facilitar, nuestros trasportes marítimos, en que toma tanta parte nuestra Marina Mercante. (N.)

Igualados en nuestros puertos los buques de todas las banderas: sujetos los buques Chilenos con los de todas las naciones, a iguales derechos sobre tonelaje, i gravitando sobre ese mismo tonelaje la contribucion del alumbrado marítimo, el arqueo de los buques habia llegado a ser un asunto de primera importancia.

Desgraciadamente este ramo existia en el desórden consiguiente a la ausencia de reglas fijas que determinasen, con la posible exactitud, sin daño del Estado ni de los armadores, la capacidad efectiva de carga de un buque.

Mas no consistia solamente en armonizar los intereses del Estado i del armador, la dificultad de un reglamento de arqueo, sino en armonizarlos con los reglamentos de otras naciones, a fin de evitar a nuestra Marina, la desventaja de presentarse con un tonelaje comparativamente mayor al de otras naciones, i sujeta relativamente, a mayores derechos.

En Chile la operacion del arqueo, determinada por reglamentos españoles mui complicados en su aplicacion, habia sido sostituida por el método, conocido vulgarmente, por inglés; i aun este era modificado arbitrariamente, por cada Gobernador Marítimo.

Todos los métodos sin embargo, practicados en Chile, han tenido de comun: 1.° la adopcion del pié, como unidad de medida; 2.° El número de mediciones i la manera de tomarlas; 3.° La multiplicacion de

la eslora por la manga, i de este producto por el puntal. Pero debiendo resultar de la division de este producto por una cantidad dada, el número de toneladas que mide el buque, ha sido siempre la determinacion de ese divisor, el punto en que han estado discordes los Gobernadores marítimos, dando lugar a abusos i a una inesactitud tan notables, que un mismo buque medido en diversas épocas, ha presentado un arqueo diferente.

Era urjente hacer cesar un estado de cosas semejante, i presente la lei de pesos i medidas de 29 de Enero de 1848, introducir en el arqueo de nuestros buques, un sistema que, fundado sobre el estudio i la esperiencia, diese los resultados que se buscaban; esto es, un arqueo métrico decimal equitativo, que no perjudicando ni al Estado ni a la Marina Nacional, estuviese en armonia con los sistemas de las otras naciones.

El Gobierno de Francia buscando el mismo resultado que nosotros buscabamos, despues de una gran série de esperimentos comparativos, dirijidos por hombres de ciencia mui competentes, i hechos en sus puertos sobre un gran número de buques, con el fin de hacer constar los diversos resultados que produciria la aplicacion simultánea a los mismos buques, de los sistemas ingles, frances, español, americano etc., determinó la adopcion del metodo que ha adoptado hoi el Gobierno de Chile.

La prolijidad minuciosa, la copia de datos i observaciones, la concurrencia de hombres especiales i de ciencia, que habian contribuido al acuerdo del sistema frances, asi como la analójia de fines, inclinó al Gobierno a su adopcion. Pero apesar de los datos que se habian tenido en vista, como la medida iba a afectar intereses particulares, i las operaciones tenian un caracter profesional, antes de poner en vigor el nuevo reglamento de arqueo para nuestros buques, formado sobre esas bases, quiso oir sobre él, la opinion de la Comandancia Jeneral de Marina asociada a una comision de personas competentes.

Bajo la letra D. consigno anexos a esta Memoria, una estensa nota del Ministerio, que pone en claro las ideas del Gobierno, el dictamen de la comision nombrada, i el decreto espedido sobre este asunto.

Simultáneamente, i como necesarios para poner en planta el nuevo

sistema de arqueo, se pidieron a Europa cintas de las que por decision oficial del Gobierno frances, sirven de instrumento para medir i determinar la capacidad de los buques en los puertos de Francia. Dichas cintas han llegado ya, i luego de recibidas, se llevará a efecto esta urjente reforma.

El crecimiento de nuestra Marina Mercante no depende de medidas administrativas ni de la lei, sino en cuanto ellas no opongan trabas a su desarrollo i accion, i la amparen sobre todos los mares. Siempre que la bandera de Chile enarbolada en un buque, represente garantias i lucro para la inversion del capital, i seguridad para el que la emplee, la Marina nacional crecerá en proporcion a las necesidades que de ella tenga para sus trasportes, la produccion i el comercio del pais. La tarea pues de la administracion, en el ramo de Marina Mercante, se reduce a protejerla en el estranjero, a facilitarle brazos, que es la necesidad comun de nuestras industrias, a libertarla de toda traba inutil, a abrirle puertos para su tráfico: i a esta tarea importante, se ha consagrado con esmero el Gobierno

Relacionado con nuestra Marina Mercante, i en honor de nuestra bandera, tengo la satisfaccion de consignar en esta Memoria bajo la letra **P**., una nota del señor Encargado de Negocios de S. M. B. en Chile de 26 de Febrero último, pasando a manos del señor Ministro de Relaciones Esteriores una medalla de oro, que el Gobierno Britanico presenta al Capitan Cavassa, que al mando de la Barca Chilena *Oriente*, tuvo la suerte de salvar en 1855, de un peligro inminente, a la tripulacion de la Barca Britanica *Enterprize*. Es de esperar que el premio que ha obtenido el Capitan Cavassa por su humana i jenerosa conducta, servirá de bello ejemplo i de estímulo a nuestros marinos.

El mismo Gobierno Británico, con motivo de la hospitalidad dispensada en nuestro establecimiento de Magallanes, a los náufragos del buque de su nacion *Western Bride*, tan debida a su infortunio, dirijió por medio de su Legacion en Chile, la nota que adjunto con la letra **Q**.,

dando las gracias i obsequiando un bote salva-vidas, destinado para Magallanes.

Tal es la situacion de nuestras dos Marinas, la Militar i la Mercante, en su material i personal, en su movimiento i su servicio. Paso ahora a ocuparme del territorio Marítimo.

En cuanto al territorio Marítimo de la República en toda su estension, sujeto tambien en su administracion i gobierno, al Ministerio de Marina, puedo asegurar que se han llenado con empeño, sus necesidades jenerales i las particulares de cada gobernacion en que se subdivide, tanto en su policía, cuanto en el material i personal requerido para su servicio.

Sobre la punta del Castillo de Niebla en Valdivia, ha sido instalado un telégrafo marítimo que reclamaba el movimiento, cada dia mas importante, del Puerto del Corral.

Se han recibido en perfecto órden i condicion, los cinco faros Catadriópticos de 4.° órden, encargados para los Puertos de Caldera, Huasco, Valparaiso, Concepcion i Ancud. Aprobada la contrata para la construccion de la torre i edificios para la instalacion del que debe colocarse en Valparaiso, espero ver pronto dotado a este Puerto de tan importante mejora.

Oportunamente se tomaran medidas, para que el Puerto de Ancud sea el segundo que reciba el Faro que se le destina; siendo el que mas lo reclama despues de Valparaiso.

Contratado en Europa el maquinista encargado de la instalacion de los aparatos ópticos de los Faros, era indispensable a la organizacion provisional que urjia dar a este nuevo ramo del servicio público, el nombramiento de un Injeniero Civil, que sirviese a la formacion de planos, especificaciones i presupuestos de torres i edificios para los faros, i que dirijiese su construccion. Se hizo este nombramiento, i con él nuestro actual establecimiento de Faros se compone, de un Injeniero Civil i de un mecánico de faros, dependientes de este Ministerio, por el interme-

dió del Comandante Jeneral de Marina. Este estado solo es provisional, i puesto en planta en virtud de la autorizacion que confiere la lei de presupuestos; pero ya estiempo de que una lei espresa, autorice al Ejecutivo para organizar i constituir un Departamento, destinado al establecimiento, conservacion i mantenimiento del Alumbrado Marítimo de la República.

La organizacion de ese Departamento no podrá ser otra, tomando por base lo mas indispensable i económico en todos los de su jénero, que el establecimiento de una Junta directora del Alumbrado Marítimo, dependiente del Ministerio de Marina, i compuesta de un Jefe de Marina, de un Injeniero civíl i un Mecánico de faros. Dicha Junta tendrá a su cargo los deberes administrativos del Departamento, relativos a la construccion, iluminacion, inspeccion i superintendencia de los faros, luces flotantes, valizas, boyas, señales marítimas, i cuanto a ello corresponda; comprendiéndose, la seguridad de las obras i la procuracion de fanales i otros aparatos, los útiles i materiales de todas clases, calculados a la construccion i edificio de las torres, a sus reparaciones, i a mantener en buen órden i servicio los faros, luces flotantes, valizas, boyas etc. sobre las costas i aguas de la República.

La misma Junta tendrá bajo su inmediata dependencia, todos los inspectores, guarda faros i sus asistentes, i cuantos se hallen empleados en el Alumbrado Marítimo, a fin de conseguir uniformidad, eficacia i economía en ese ramo.

Un sistema cualquiera de Alumbrado Marítimo, en pequeña como en grande escala, tiene precisamente que sujetarse a una direccion única i jeneral para toda la República; pues solo de este modo podria conseguirse, la combinacion que debe haber en los faros que se establezcan, para que sirvan de verdadero guia al navegante. Un sistema que careciése de armonia, una luz apagada accidentalmente, parecida a otra, o mal situada, seria, léjos de útil, dañoso a la navegacion.

Es por esto que el Gobierno se dispone a presentaros un proyecto de lei, que autorice la creacion del Departamento de Faros i el nombramiento de los empleados destinados al servicio del Alumbrado Marítimo, cuyas atribuciones, deberes e importancia, acabo brevemente de esplicar. Con el ausilio de ese Departamento podrá el Gobierno, no solo

mantener sobre el Alumbrado Marítimo su accion i vijilancia, sino sujetarlo a un plan jeneral i sistemático de clasificacion, distincion, iluminacion, construccion, reparacion i consumo, manteniéndolo sometido a una prudente economía, que nos permita pagar con el producto de la contribucion que se ha impuesto, los gastos que él ocasione, i aun aumentar sus beneficios.

Aunque el pensamiento del Gobierno sea establecer nuestro Alumbrado Marítimo sobre bases mui económicas, el va a ocasionar gastos que la navegacion está llamada a soportar.

Por ahora el costo verdadero de los cinco Faros Catadriópticos de 4.° órden, en Francia, ha sido..... $ 13,719 86
Su flete i gastos..... 500 „
Gastado en empleados hasta el 30 de Mayo último.... 2086 64

Gasto total hasta el dia..... $ 16,306 50
El costo calculado de las cinco torres, edificios etc. para los Faros, será..... 35,000 00

Dando un total del gasto calculado, de los Faros en estado de encenderse, de..... $ 51,306 50

El costo anual calculado en el sostenimiento de los cinco Faros, seria:
En empleados superiores..... $ 3,000
Empleados subalternos..... 6,000
Utiles, reparaciones etc., imprevistos..... 3,000

Total..... $ 12,000

El Mensaje i proyecto de lei presentado al Congreso, convertido ya en lei, está calculado a hacer frente a este gasto, por medio de una contribucion impuesta a los buques que entren a los puertos alumbrados por Faros; i aunque un sistema jeneral de alumbrado marítimo, destinado a favorecer la navegacion de nuestras aguas en toda su estension, deberia estar sostenido por una contribucion jeneral, mas liviana cuanto mas jeneral fuese, se ha querido hacer que el peso de ésta gravite solo, por ahora, sobre el tonelaje que entre a los puertos a que se destine Faro.

La lei mencionada impone, tres centavos por tonelada, a cada buque que entre de puerto estranjero a uno de los puertos en que halla Faro, i dos centavos por tonelada, al que entre procedente de puerto chileno, en los términos i condiciones que en ella se espresan. (Véase el documento, letra **R**.)

De los datos estadísticos resulta, que pueden computarse en 700,000 las toneladas entradas en un año, a los puertos de Caldera, Huasco, Valparaiso, Talcahuano i Ancud, a que se destinan los cinco primeros Faros : tomando de ese tonelaje, el número probable de 300,000 toneladas, para aplicarlo a la navegacion estranjera, sujeta a la mayor contribucion de tres centavos por tonelada, tendrémos que todo ese tonelaje dejará al Tesoro, para el mantenimiento del Alumbrado Marítimo,

300,000 toneladas a 3 centavos tonelada	9,000	pesos.
400,000 id. a 2 id. id	8,000	id.
Total	$ 17,000	
Siendo el gasto presupuesto arriba	12,000	al año.
Quedará un escedente de	$ 5,000	al año

aplicable a aumentar el Alumbrado Marítimo i mejorar su servicio; pues una de las condiciones de la lei, es la de aplicacion esclusiva del impuesto, a la conservacion i aumento de ese alumbrado.

La navegacion del Canal de Chacao, tan concurrida en todo tiempo por las embarcaciones del tráfico doméstico de Chiloé, lo es aun mas ahora con motivo de las espediciones de emigrantes de Alemania a puerto Montt, en el seno de Reloncaví, i de los buques que van a carenarse en los escelentes diques naturales de aquel archipiélago. Con la idea de hacer mas segura esa navegacion, que obstruyen i entorpecen rocas ocultas i peligrosas, se ordenó el reconocimiento prolijo de las localidades que he mencionado mas arriba, para colocar sobre los peligros, boyas o señales que advirtiesen de su presencia al navegante.

El resultado de esos reconocimientos i las opiniones emitidas sobre el asunto, se eccuentran consignados en las comunicaciones del Intendente de Chiloé, del Gobernador Marítimo de aquella provincia i del

Comandante del Bergantin Goleta *Janequeo,* que acompaño bajo la letra **S**.

Entre tanto el Gobierno se dispone a instalar sobre la piedra de *Petucura* o Remolinos, una boya o señal, cuyo costo se calcula en novecientos pesos mas o ménos; sin perjuicio de adoptar mas adelante, las medidas que recomienda en su nota el Intendente de Chiloé.

La solicitud del Gobierno en favor de la mas segura navegacion de nuestras aguas, no se ha limitado a la promocion de un alumbrado marítimo cual corresponde a los necesidades de nuestro tráfico; i deseando proveer a las autoridades marítimas de medios mas eficaces que los que hoi poseen, de prestar ausilio a los buques en peligro, se han encargado a Estados Unidos, algunos de los botes metálicos salva-vidas de Francis, conocidos con ventaja en el mundo.

La ciencia que tantos caminos abre a la industria i al comercio, puesta al servicio de la filantropía, ha contribuido a producir numerosos inventos calculados a disminuir el sacrificio de vidas, que las mas veces acompaña a los siniestros frecuentes en el mar. Entre esos inventos, era necesario elejir aquellos que mas aplicables fuesen a nuestra situacion, a nuestras necesidades, a nuestros medios; i estas consideraciones son las que han guiado la eleccion de los botes metálicos de Francis, mas fuertes, mas duraderos, mas económicos i de mas fácil i sencillo manejo que los otros. En efecto, estos botes, adoptados por el Gobierno de Estados Unidos i distribuidos sobre sus Costas, son la mitad mas baratos, mas livianos, a prueba de fuego e indiferentes a los efectos del sol, del agua i de la broma, sin necesitar de otros cuidados que de un poco de pintura.

Los primeros que se reciban se distribuirán donde mejor convenga; i si el ensayo corresponde a lo que se espera, se jeneralizará su uso en todas las Gobernaciones, sostituyendo con ellos, aun para el servicio ordinario, los de madera que se emplean en los puertos, i que escluidos con frecuencia, demandan constantes i costosas reparaciones.

Con la mira de precaver los daños que ocacionen en los puestos de la República, las obras que se emprenden en ellos, ya sean fiscales ya

particulares, se han impartido órdenes jenerales, recomendando a sus autoridades marítimas, la intervencion i vijilancia que por su institucion les corresponde en dichas obras, a fin de que en su ejecucion no resulten perjudicados, ni la limpieza del surjidero, ni su seguridad, ni el libre trafico.

Esta disposicion, reclamada en algunos puertos, no tiene mas objeto que la proteccion de los intereses jenerales de la navegacion i del comercio, encomendados a la vijilancia i cuidados de las autoridades marítimas, sin dar a estas la menor facultad directiva en los tradajos, que es atribucion esclusiva del injeniero u otro encargado especialmente de ellos.

El buque de Vapor remolcador encargado para el servicio del Puerto Constitucion, demorado por causas imprevistas, ha llegado ya a Valparaiso, i luego de ensayado i recibido por las autoridades competentes, será despachado sin demora, a su destino. La presencia de este buque en Constitucion, satisfará una de las mayores necesidades de aquel puerto, franqueando la entrada i salida en todo tiempo, a las numerosas naves que lo frecuentan. Las noticias que se tienen sobre este Vapor, inducen a creer que él satisfará cumplidamente las condiciones indispensables a un buque de su clase i al servicio a que vá a destinarsele.

Varios vecinos intelijentes i el Constructor naval de la República, han sometido al Gobierno un plan sencillo i poco costoso, para el mejoramiento del Puerto Constitucion i la proteccion del surjidero de las temibles avenidas que sufre, de resultas del crece rápido i estraordinario que esperimenta en el invierno, el rio Maule. Consiste el plan, en la union de la Isla que se halla frente al Pueblo, con la orilla izquierda del rio, por medio de un ancho malecon, construido en direccion Este-Oeste, entre dicha orilla i la estremidad oriental de la Isla, dejando de este modo, libre el surjidero entre esta i el pueblo, de las influencias de las creces del rio i sus corrientes. Como por el Ministerio del Interior se han iniciado algunos trabajos para el mejoramiento de este puerto, he pasado a su conocimiento el nuevo plan propuesto, a fin de que sea consultado por su conducto, a los Injenieros que actualmente

se ocupan en proponer al Gobierno las medidas mas convenientes para vencer los obstáculos de la barra. El dictamen de esos Injenieros ilustrará mas el proyecto que acabo de indicar, i me suministrará los datos necesarios para someterlo mas adelante a vuestra deliberacion. El costo de la obra, segun el Presupuesto que corre anexo bajo la letra **T**, se calcula en 24,600 pesos.

El movimiento marítimo en los Puertos de la República es siempre bastante activo. Bajo la letra **U**, se manifiesta cual ha sido la importancia de ese movimiento, en el año trascurrido desde el 1.° de mayo de 1856 al 30 de abril del presente, en el grado que lo permiten lo incompleto de los datos recibidos en este Ministerio.

Bajo la letra **V**. acompaño el Estado jeneral del gasto que han causado en 1856, los buques de la República, en sueldos, víveres, pertrechos, composiciones, etc.; i con la letra **W**. presento el Estado jeneral del gasto total que ha tenido el Tesoro, en todos los ramos que corren por el Ministerio de Marina, ascendente a la suma de 574,185 pesos, 87 centavos.

El Presupuesto de gastos de este Departamento para el año de 1858, sometido a la aprobacion del Congreso, asciende a la suma de $ 453,141 : 03, menor en $ 15856 al vijente ; i aun esta diferencia será mayor, una vez puesto en planta el nuevo plan de material para la Marina Militar.

Me habia propuesto presentar al Congreso, junto con esta Memoria, la Historia Estadística de nuestra Marina Militar ; pero dificultades materiales de ejecucion, han retardado este trabajo importante. La consignacion en cuadros irrecusables estadísticos, del material i personal que desde 1810, han formado nuestros armamentos marítimos ; las operaciones emprendidas, triunfos alcanzados i resultados obstenidos por nuestra Marina ; las vicisitudes porque ella ha pasado en la marcha vacilante de nuestra existencia Nacional, ofrecerá datos preciosos para el historiador i el estadista, i ejemplos i lecciones dignas para nuestros

Marinos. Por otra parte, nada mas justo que librar de la oscuridad i del olvido, los nombres de cuantos han contribuido con su valor i sus esfuerzos, a sostener, con elementos imperfectos i en críticas circunstancias, siempre glorioso el pabellon de Chile, sobre las aguas del Oceano.

Me asiste la esperanza de poder llevar pronto a cabo este trabajo i de darlo al público sin demora.

Santiago, julio 30 *de* 1857.

JOSÉ FRANCISCO GANA.

LISTA DE LOS DOCUMENTOS I ESTADOS

QUE ACOMPAÑAN ESTA MEMORIA.

Letras.

A. Cuadro jeneral de los buques de la República, estado en que se hallan, comisiones que desempeñan.

B. Instrucciones dadas al Comandante del Bergantin *Ancud*, en su viaje a Centro América.

C. Reconocimiento del Rio Maullin.

D. Reconocimiento de los Canales del Sud de Chiloé, ejecutado en el Bergantin Goleta *Janequeo*.

E. Trabajos hidrográficos sobre el Canal de Dalcahue (Chiloé) ejecutados en el Bergantin Goleta *Janequeo*.

F. Nota del Injeniero encargado de la formacion de los planos para el Arsenal de Marina, Batería i Cuartel en Valparaiso, e informe del Injeniero militar encargado de examinarlos.

G. Informes del Constructor Naval sobre la entrega de maderas contratadas en Constitucion i Curanipe para la Marina, i relacion de esa madera.

H. Instrucciones dadas al Intendente de Maule sobre la guarda i conservacion de la madera del Estado en Constitucion i Curanipe.

I. Mensaje i Proyecto de Lei para la reincorporacion a la lista activa de la Marina, de Thomas Lord Cochrane, hoi conde de Dundonald, con el sueldo de su clase.

J. Informe del Director de la Escuela Naútica de Ancud.

L. Nota de la Legacion Británica i órden de S. M. B. en Consejo, relativa a la aprension i entrega de desertores de buques Chilenos en los dominios de S. M.

M. Mensaje i Proyecto de Lei para el establecimiento en los puertos de la República, de Ajencias oficiales i responsables, para el enganche de marineros.

N. Declaracion Suprema que determina la proporcion legal de marineros estranjeros que pueden entrar en el equipaje de los buques mercantes chilenos.

Letras.

O. Nuevo plan i reglamento para el arqueo de los buques, con nota e informes.

P. Nota del señor Encargado de Negocios de S. M. B. acompañando una medalla de oro acordada por el Gobierno británico al Capitan Cavassa de la Marina Mercante de Chile, i descripcion de dicha medalla.

Q. Nota del señor Encargado de Negocios de S. M. B. dando las gracias a nombre de su Gobierno por los ausilios i hospitalidad dispensados en Magallanes, a los náufragos del buque británico *Western Bride*, i presentando el obsequio de un bote salva-vidas destinado a Magallanes : descripcion de dicho bote.

R. Lei de 15 de julio de 1857 sobre contribucion de Faros.

S. Notas del Intendente i del Gobernador Marítimo de Chiloé, así como del Comandante del *Janequeo* relativas a la navegacion del Canal de Chacao, i a la instalacion en él de boyas i señales para la seguridad de la misma.

T. Presupuesto del costo de la obra proyectada para mejorar el surjidero del Puerto Constitucion.

U. Movimiento marítimo de los puertos de la República.

V. Estado jeneral del gasto que han causado en 1856 los buques de la República, en sueldos, víveres, pertrechos, reparaciones etc.

W. Gasto jeneral de la Marina en todos sus ramos en 1856.

Estado Núm. 1.—Oficiales de Guerra i Mayores del Departamento de Marina.

" " 2.—Estado jeneral de la Brigada de Infantería de Marina.

DOCUMENTOS.

(A.)

ESTADO JENERAL DE LOS BUQUES DE LA REPÚBLICA,

que demuestra el lugar en que se hallan, los servicios que prestan, los nombres, graduaciones i cargos de los oficiales de guerra i mayores que existen a su bordo, las épocas en que dichos oficiales fueron embarcados en ellos, i el número de oficiales de mar, marineros e individuos de tropa que constituyen su tripulacion i guarnicion, con espresion del número de los mismos que deben tener por Reglamento.

Corbeta a hélice **Esmeralda**, de 20 cañones. (En Talcahuano, en comision de trasporte de tropa del Ejército.)

Capitan de Fragata, Comendante.	D. José Anacleto Goñi.....	29 de noviembre	de 856.
Teniente 1.°, oficial de detall....	„ Ricardo Rogers.....	26 de diciembre	de 856.
Teniente 2.°	„ Enrique Simpson.....	4 de diciembre	de 854.—
Cirujano 1.°	„ Santiago Paton.....	11 de diciembre	de 855.—
Contador de 1.ª clase.....	„ Juan de D. Merino B....	30 de setiembre	de 855.—
Guardia marina examinado.....	„ Oscar Viel.....	20 de julio	de 856.—
Injeniero 1.°	„ Santiago Mentiplay.....	11 de diciembre	de 855.—
Id. 2.°	„ Antonio Marazzi.....	17 de febrero	de 857.
Id. 3.°	„ Jabez Hay.....	1.° de julio	de 856.—
Id. 3.°	„ Guillermo Everson.....	1.° de julio	de 856.—
Piloto 1.°	„ Guillermo Searle.....	16 de agosto	de 856.—
Capellan.....	Fr. Marcelino Varela.....	2 de abril	de 857.
Prof. de G. M., Ten. 1.° Grad...	D. Anatalio Desmadryl.....	24 de febrero	de 857.
Id. id. id. id. id....	„ Amable Cammas.....	24 de febrero	de 857.
Guardia marina sin exámen.....	„ Andrónico Iñiguez.....	24 de febrero	de 857.
Id. id. id.....	„ Luis Pomar.....	24 de febrero	de 857.
Id. id. id.....	„ Jorje Porter.....	24 de febrero	de 857.

Esmeralda

Guardia marina sin exámen.....	D. Javier Baraliona.....	24 de febrero	de 857.
Id. id. id.....	,; Benjamin Carrasco.....	24 de febrero	de 857.
Id. id. id. interino..	,, Felipe de la Fuente.....	24 de febrero	de 857.
Id. id. id. id....	,, Zeudiel Carvallo.....	24 de febrero	de 857.
Id. id. id. id....	,, Vicente Carvallo.....	24 de febrero	de 857.

Dotacion de oficiales de mar, marineros, etc., 81 individuos.....Debe tener

Guarnicion, 1 sarjento, 3 cabos i 21 soldados.—Total 25.....Debe tener

---

Bergantin **Ancud**, de 14 cañones. (Navegando para Costa-Rica a la disposicion del señor Encargado de Negocios de Chile cerca del Gobierno de aquella República.)

Capitan de Corbeta, Comandante.	D. Juan Willams.....	24 de febrero	de 857.
Teniente 1.° oficial de detall....	,, Daniel A. Cruz.....	25 de abril	de 857.
,, Id. 2.°.....	,, Cárlos De Putron.....	25 de abril	de 857.
Piloto 1.°, Grad. de Teniente 1.°	,, Miguel Walton.....	22 de febrero	de 855.
Contador de 1.ª clase.....	,, Nicolas Redolés.....	2 de mayo	de 855.
Cirujano 2.°.....	,, Francisco Kaskel.....	26 de abril	de 856.
Guardia marina examinado.....	,, Marcial Gundian.....	26 de abril	de 857.
Id. id. id.....	,, Ramon Vidal.....	14 de agosto	de 855.
Id. sin exámen.....	,, Julio Synch.....	25 de abril	de 857.
Subteniente de la Brig. de Marina..	,, Cipriano Guzman.....	1.° de mayo	de 857.

Dotacion de oficiales de mar, marineros, etc., 92 individuos.....Debe tener 93.

Guarnicion: 1 sarjento, 2 cabos i 14 soldados.—Total 17.....Debe tener 15.

Bergantin **Meteoro**, de 10 cañones. (Navegando para Magallanes en comision de trasporte de empleados, víveres i otros artículos para aquella Colonia.

Capitan de Corbeta, Comandante..	D. Nicolas Saavedra.....	9 de agosto	de 855.
Teniente 1.°, oficial de detall....	,, Luis A. Lynch.....	24 de abril	de 857.
Id. 2.°.....	,, Manuel Hurtado.....	25 de abril	de 857.
Contador de 2.ª clase.....	,, Felix Gonzales.....	5 de diciembre	de 856.
Cirujano 2.°.....	,, José H. Ward.....	30 de abril	de 857.
Guardia marina examinado.....	,, Ramon Godomar.....	14 de mayo	de 857.
Id. sin exámen.....	,, Aureliano Sanchez.....	25 de abril	de 857.
Piloto 2.°.....	,, José Grange.....	8 de agosto	de 856.

Dotacion de oficiales de mar, marineros, etc., 44 individuos.....Debe tener 72.

Guarnicion.....Debe tener 13.

Bergantin Goleta **Janequeo**, de 4 cañones. (En Chiloé haciendo esploraciones i practicando varios reconocimientos marítimos.)

Teniente 1.°, Comandante.....	D. Francisco Hudson.....	29 de agosto	de 856.
Id. 1.° oficial de detall.....	,, Onofre M. Corta.....	7 de marzo	de 856.

Guardia marina examinado.....	„ Santiago Hudson.....	29 de agosto	de 856.
Id. id. id.....	„ Manuel Tompson.....	29 de agosto	de 856.
Id. id. id.....	„ Francisco Vidal.....	14 de agosto	de 855.
Contador de 2.ª clase.....	„ Juan R. Albano.....	6 de setiembre	de 855.
Cirujano 2.°	„ Modesto Autin.....	29 de agosto	de 856.
Dotacion de oficiales de mar, marineros, etc., 25 individuos.....		Debe tener	33.
Guarnicion: 1 sarjento, 1 cabo i 11 soldados.—Total 13.....		Debe tener	13.

Corbeta **Constitucion** (En Valparaiso, en estado de desarmo agregada al Departamento de Arsenales.)

Teniente de la Brig. de Marina...	D. Nicomedes Gacitua.....	30 de abril	de 857.
Guardia marina sin exámen.....	„ Victor Laport.....		
Dotacion de oficiales de mar, marineros, etc., 10 individuos.....		Debe tener	21.
Guarnicion: 1 sarjento i 6 soldados.—Total 7.....		Debe tener	8.

Ponton **Chile**. (En Valparaiso, agregado al Departamento de Arsenales.)

Teniente 1.°	D. Baltazar Campillo.....	14 de diciembre	de 857.
Guardia marina sin exámen.....	„ Carlos 2.° Wood.....	5 de marzo	de 857.
Cirujano 1.°	„ Roberto Bleakley.....	26 de diciembre	de 856.
Id. 2.°	„ Eduardo Maiherr.....	30 de abril	de 857.
Dotacion de oficiales de mar, marineros, etc., 21 individuos.....		Debe tener	23.
Guarnicion: 1 sarjento i 12 soldados.—Total 13.....		Debe tener	13.

Secretaria de Marina, Valparaiso, mayo 15 de 1857.

Juan V. Blest.
Secretario.

V.° B.°
Valenzuela Castillo.

(B.)

Instrucciones que deberán servir al Comandante del Bergantin Ancud *en su proximo viaje a Centro América.*

Núm. I.

El *Ancud* en su viaje a Centro América, va a la disposicion del Encargado de Negocios de Chile, que trasporta a aquel país, quien determinará los movimientos del buque desde su salida de Valparaiso: bien entendido que esta subordinacion no se estiende a la disciplina interior, orden i manejo del buque, de que el Comandante es esclusivamente responsable.

El *Ancud* permanecerá por treinta dias sobre los puertos de Centro América, pasados los cuales pedirá órdenes del Encargado de Negocios de Chile i regresará a Valparaiso, a no ser que dicho funcionario halle motivos mui fundados para retenerlo por mas tiempo, en cuyo caso permanecerá el *Ancud*, dando cuenta su Comandante.

El Gobierno al enviar a nuestro Ministro en un buque de guerra de Chile, cuenta con que en las aguas i puertos estranjeros que visite el *Ancud*, se muestre sobre un pié brillante de órden i disciplina. Su Comandante observará puntualmente todos los reglamentos de los puertos que visite, esmerándose en qué tanto estos como los de policía en tierra, sean fielmente observados por todos abordo.

La proteccion i la disciplina de nuestra Marina Mercante es tambien un punto mui recomendado al Comandante del *Ancud*: asi pues, seran objeto de su cuidado i proteccion los buques chilenos que encuentre en puerto estranjero o en la mar.—En las cuestiones de disciplina o por cumplimiento de contratos que se susciten ante los Cónsules de Chile, entre Capitanes i marineros de buques chilenos, prestará a dichos Cónsules el ausilio que esté en su mano prestarles, i en las pequeñas diferencias que se susciten entre Capitanes i marineros, tratará de conciliarlos sin usurpar al Consul sus peculiares atribuciones, i procediendo, siempre que se pueda, con acuerdo de dicho funcionario, que es el verdadero guardian del comercio i la navegacion de Chile en los puertos en que reside; dando cuenta de todos estos procedimientos.

La salud de equipaje en climas sujetos a epidemias, es un asunto que debe ocupar con mucha preferencia los cuidados i solicitud del Comandante del *Ancud*, atendiendo al réjimen hijiénico que prescriba el cirujano del buque, al abrigo, al sano alimento, al aseo de la jente, i a no recargarla en el trabajo.

Mientras el *Ancud* permanezca fuera de Valparaiso, no se permitirá a nadie de los que componen su dotacion que arranche o duerma fuera del bajel, i en todo tiempo en los casos de ausencia del Comandante, estará abordo siempre el primer Teniente. En jeneral, tanto de dia como de noche, el buque se tendrá en el estado, situacion i con la vijilancia que corresponden a un buque de su clase.

Convencido el Gobierno de que una de las cosas mas importantes abordo de los buques del Estado i que mas contribuyen a asegurar el buen servicio, la cordialidad entre los marinos i la aficion a la carrera, es el perfecto conocimiento que debe haber en todos los que habiten un bajel de su posicion relativa, i que ni los Comandantes deben olvidar las consideraciones que se deben a un oficial, ni los oficiales subalternos el respeto, subordinacion i obediencia que se debe al Comandante, se recomienda la observancia de lo que se dispone a este respecto en los artículos 93 i 114 del Título 1.° Tratado 3.° de las Ordenanzas.

Ministerio de Marina.—Santiago, abril 29 de 1857.

José Francisco Gana

Núm. II.

Instrucciones respecto de honores, saludos i visitas que deberá observar el Comandante del Bergantin Ancud *en su próximo viaje.*

El Comandante del Bergantin *Ancud*, en el viaje que vá a emprender, tendrá presente que el Gobierno de Chile quiere que en materia de saludos, visitas i cortesias, se guarden los usos jeneralmente recibidos entre las naciones i una estricta reciprocidad, i al efecto observará las siguientes prescripciones:

Luego de fondeado el buque i aferradas sus velas, se enviará a tierra a un Teniente con sus insignias i sombrero, a saludar al Jefe de la plaza i pedir hora para saludar la plaza, pidiendo sea el saludo contestado tiro a tiro con los 21 cañonazos establecidos.

Cambiados los saludos con la plaza, se enviará del mismo modo igual mensaje a los Jefes que lleven arbolada insignia de mando jeneral que haya en el puerto, prefiriendo a las otras, la insignia del país que visite, si la hubiese, sin hacer distincion entre Comodoros i Contra Almirantes en el número de cañonazos, i exijiendo la contestacion tiro a tiro.

La misma etiqueta se observará con las insignias de mando jeneral que puedan entrar al puerto, despues de hallarse el *Ancud* en él.

Respecto a los saludos a Gobernadores de las plazas que vengan de visita de ceremonia abordo, se les saludará al separarse del buque, con el número de cañonazos que se acostumbre en el lugar i en caso de duda, mas bien mas que menos.

Lo mismo se hará con los Comandantes Jenerales de Marina de las Capitales de Departamento que visite.

Cuando un Ministro Plenipotenciario de la República o estranjero, visite oficialmente un buque chileno, se le recibirá por el Comandante cerca del portalón, la guardia formada presentará armas, el tambor tocará marcha. Al retirarse se le saludará con trece cañonazos.

Cuando un Encargado de Negocios de la República o estranjero, visite oficialmente un buque chileno, se le recibirá con la guardia formada con armas al hombro, tres redobles del tambor, i el Comandante cerca del portalon. Al retirarse se le saludará con once cañonazos.

Los Cónsules Jenerales serán recibidos con la tropa formada, descansadas las armas i el tambor en disposicion de ser tocado, pero en silencio: el Comandante cerca del portalon; al retirarse se les saludará con nueve cañonazos.

Los Consules serán recibidos con la tropa formada sin armas, el Teniente 1.º al portalon, el Comandante sobre el alcazar frente a la bajada de la camara: al retirarse se le saludará con siete cañonazos.

Los Vice-Consules serán recibidos sobre el alcazar por el Teniente 1.º, sin formacion de la tropa, i al retirarse serán saludados por cinco cañonazos.

En las celebraciones públicas por acontecimientos nacionales de los países que visite, acompañará en embanderamientos i saludos, con todo el esmero de un pueblo hermano. A las invitaciones que por iguales motivos le hagan los buques de guerra de otras naciones, corresponderá cordialmente.

En las demostraciones de duelo, seguirá la costumbre recibida.

En cuanto a visitas:

Siempre que llegue al puerto en que se halle el buque de guerra chileno, un buque de guerra estranjero, el Comandante del buque chileno enviará un oficial a cumplimentarlo.

El Comandante chileno esperará la visita de él del buque que llega: si es superior pasará aquel a visitar a éste luego que éste haya enviado un oficial a su bordo para devolverle su mensaje de bien venida: mas si el Comandante que llega es Oficial Jeneral con insignia, pasará a su bordo a visitarle aun sin haber recibido el mensaje de contestacion mencionado.

Cuando el buque de guerra chileno llegue a un fondeadero estranjero, esperará que hagan con él los Comandantes de buques de guerra, lo mismo que se le prescribe haga él para con ellos, para hacer su primera visita a dichos Comandantes, bien entendido siempre, que esta prevencion no resa con el Jefe de la Pla-

za, a quien ha de visitarsele siempre primero; i bien entendido tambien, que los Almirantes podrán hacer dichas visitas por medio de sus ayudantes, en ciertos casos.

Ministerio de Marina,—Santiago, abril 29 de 1857.

José Francisco Gana.

(C.)

Reconocimiento hidrográfico del Rio Maullin, por el Comandante del Bergantin de Guerra Janequeo, *Teniente* 1.º *de Marina don Francisco Hudson.*

Ancud, diciembre 1.º de 1856.

Señor Comandante Jeneral:

Debiendo salir pasado mañana para puerto Montt, con el objeto de ir a la Laguna de Llanquihue, para llevar a cabo el reconocimiento, que ya he tenido el honor de comunicar a U. S. por el Vapor pasado, aprovecho la presente ocasion que me dá el *Ancud*, para poner en conocimiento de U. S. que he recibido la nota que me dirije S. S. con fecha 20 de noviembre último, núm. 1040, en la que trascribe otra del señor Ministro de Marina fecha 19 del mismo.

Esta ocasion tambien me dá la oportunidad de remitir a U. S. los planos que he levantado del Maullin i darle cuenta de lo que he hecho durante el tiempo que he estado practicando el reconocimiento, agregando a la vez una descripcion del rio.

Habiendo concluido los trabajos que me tenian más encadenado en Ancud, procedí a prepararme para ir a Maullin a esplorar el rio. Efectivamente salí en una balandra el dia 6 de octubre próximo pasado, á las 2 h. de la tarde, llevando conmigo el Guardia Marina don Francisco Vidal i la chalupa del buque tripulada con seis hombres de la dotacion. El viento sopló constantemente del S. O. de modo que en cinco horas hicimos el viaje. Desde luego noté que es fácil conocer la boca del Maullin a una gran distancia, porque la parte Oeste del morro, conocido por El Amortajado, es un barranco de un color amarillento, que se prolonga hácia al Sud.

Al amanecer del dia 7 comencé a levantar el plano del rio, principiando en la ribera izquierda, i al dia siguiente pasé a la orilla opuesta, en donde a pesar de ser el terreno algo pantanoso, adelanté el trabajo considerablemente. Estando convencido que acabaria mas pronto esta faena a favor de la corriente, que trabajando en contra de ella, me preparé para salir a fin de llegar hasta la "Cascada" llevando ademas, a instancias del práctico que se me dió, un bote del pais con cinco hombres de esos que conocen los peligros que encierra el Maullin. Con estos preparativos me embarqué el dia 9, pero no bien habia andado como dos leguas, llovió tanto que me ví en la necesidad de desembarcar i acojérme entre el monte.

El 10 a las 5 h. de la mañana salimos nuevamente con marea favorable i a las 10 h. llegue al "Meli" despues de haber combatido como dos horas con la corriente que por allí comienza a bajar con una fuerza de 2 a 4 millas. Teniendo que llevar de alli algunas provisiones a causa de no haberlas mas adelante, i dejar al mismo tiempo la chalupa en ese punto, determiné pasar la noche a orillas del rio a fin de no perder el tiempo en la mañana. El primer roble que ví en ese lugar, encontré que a dos metros de altura tenia 50 de elevacion i sucesivamente se vieron otros de la misma corpulencia mas o menos hasta una considerable distancia.

Al dia siguiente emprendí otra vez la marcha llevando víveres para ocho dias, i en la tarde alojé en la *Cordillera Vieja*. Nos acomodamos entre los árboles como la noche anterior, i al otro dia por la mañana salimos nuevamente. En la tarde alojamos en la *Cordillera Nueva* mas temprano que de costumbre, a fin de prepararnos para recibir una fuerte lluvia que nos molestó toda la noche.

El 13 amaneció con neblina sumamente espesa i como no era prudente continuar sin haber pasado antes por el riesgo de atravesar la embarcacion en uno de los palos de que está sembrado el rio en esa parte, esperé hasta que aclaró un poco.

Habiendo andado despues una distancia de 3 a 4 millas, me encontré a la vuelta de una punta con muchos árboles en el agua, formándose con este motivo una corriente tan fuerte que nos fué imposible romper apesar de los esfuerzos que se hicieron para conseguirlo. Inmediatamente mandé desembarcar i cortar algunos de ellos a fin de hacernos paso i tomar las revesas que corren por las riberas, cuya faena me detuvo alli, señor, como tres horas. Sin embargo no se consiguió el objeto, pues fué preciso, a trueque de mucho trabajo, llevar el bote a la sirga. Como veia que esto era obra larga i algo pesada, puesto que no se podia andar entre el monte, tanto porque es mui tupido cuanto por lo pantanoso, se siguió con los remos hasta que llegamos a un punto donde hai un gran derrumbe de tierra que en el plano se conoce bajo el nombre de *Derrumbe*. Alli fué del todo imposible romper la corriente porque baja con una fuerza de 6 a 7 millas entre una multitud de árboles que han caido de uno i otro lado del rio. Con un obstáculo de tal naturaleza, no fué posible continuar i por consiguiente tomé el partido de seguir por tierra. Al efecto desembarqué en la orilla izquerda i a la 1 h. i 30′ de la tarde me puse en marcha en busca de la *Cascada*, con el Guardia marina Vidal, el práctico i uno de los remadores de la embarcacion.

Nada diré, señor, del camino ni de los trabajos que superamos para pasar los pantanos i rios afluentes del *Maullin*, porque quizás pasaria por exajerado. Sin embargo apesar de estos obstáculos, al obscurecer llegamos al pié de un rio que desagüa en el grande i de donde se sentía a una gran distancia el ruido que producia la caida de agua que buscaba.

Al otro dia al amanecer, emprendí la marcha en direccion al ruido; pero me vi en la necesidad de atravesar otros rios mas, afluentes tambien del *Maullin*. Al fin conseguí llegar al punto que deseaba; pero no pude menos de quedar espantado del golpe de vista que presentan tres *cascadas* formando casi un medio círculo por donde caen las aguas a la laguna, que se precipitan de una altura de seis a tres pies. De aquí se deduce que es fácil concebir, señor Comandante Jeneral, que el golpe de agua que baja por allí no tiene dificultad en llevarse los palos i árboles que encuentra en su curso; por cuya razon una tercera parte del rio, a uno i otro lado está sembrado de ellos.

Por lo que he visto no hai inconveniente para que un vapor pequeño pueda subir el *Maullin*; pero si es necesario antes limpiarlo quitándole esos enormes palos que obstruyen el paso. A mi humilde juicio se podria hacer ese trabajo en un mes, sin contar los dias de mal tiempo; en la seguridad que se facilitaría mucho la navegacion para las embarcaciones menores que hacen el tráfico casi todo el año a las cordilleras, por la sencilla razon, que subirian siempre tomando las revesas de las orillas del rio; miéntras que ahora no pueden hacerlo porque se ven en la necesidad de salir a medio canal para rodear los palos que se encuentran a cada paso. Con una medida semejante se harian los viajes a las cordilleras en la mitad del tiempo que pueden ahora, los que van a cortar maderas, i por consiguiente se acopiarian mayores cantidades, de donde naturalmente el comercio tambien ganaria. Por otra parte, soi de opinion que haciendose limpiar de cuenta fiscal una sola vez el rio *Maullin*, creo que se podria mantener en ese estado constantemente matriculando a los que van a trabajar a las Cordilleras i mandarlos cada dos años a que se ocupen durante un mes en sacar los palos, que sin duda caeran de cuando en cuando sobre las riberas.

La regularidad de las mareas se nota hasta una distancia como de treinta millas; pero para adelante bajan costantemente las aguas con mas o menos fuerza hasta siete millas por ahora. En invierno debe ser mas correntoso, porque he observado que ha subido a una altura de seis pies, i naturalmente el golpe de agua debe ser mayor. En lo demas es bastante ancho i con fondo desde una i media hasta ocho brazas; que juzgo sea suficiente para que pueda navegar un vapor de regular tamaño, construido espresamente para rios.

La entrada del *Maullin*, me pareció al principio que presentaba algunas dificultades con motivo de los *bajos* que haí a uno i otro lado, i una piedra casi en el centro de la boca que solo se descubre en las grandes mareas; pero despues de haberla examinado detenidamente, tuve el gusto de ver que ofrece un canal como de una milla de ancho entre dicha piedra i el bajo *Pangal*, i con bastante fondo para cualquiera embarcacion. Tambien ofrece este rio, para la seguridad de los buques que hagan ese tránsito, un hermoso i seguro puerto, situado al pié

del *Amortajado*, capaz de contener hasta diez embarcaciones de todos tamaños i con fondo de dos hasta ocho brazas casi en toda su estension; en el plano que levanté, se conoce bajo el nombre de *Bahia Puelma*.

Nada hai mas hermoso i pintorezco, señor, que el *Maullin*: por la ribera izquerda desde la poblacion hacia adelante, i en la derecha en toda su estension, está cubierta de árboles mui robustos, contandose entre ellos numerosos robles, pellines, mañines, muermos i tiques, i ademas el meli, pelú i otros que no son tan corpulentos, pero de mucha estimacion. Por otra parte, hai la gran facilidad de encontrar casi todas estas distintas clases de maderas en las orillas, sin pasar por el trabajo de internarse en el monte. Con motivo de haber entrado a considerables distancias en varias partes del rio, he tenido ocasion de observar que por espacio de algunos años, serán inagotables sus maderas, i me atreveria a decir que hai de las mejores calidades sobre todo para construccion naval; escepto el cipres que casi no lo hai, i el alerce que se halla a una respetable distancia. He visto tambien que el *Maullin* tiene unos cuantos brazos o rios afluentes, que son navegables i que no son menos abundantes en maderas, pero que por falta de tiempo no los reconocí; pudiendo sí asegurar de paso, segun informes que he tomado, que son importantes i que por consiguiente reportarian alguna utilidad a los hombres emprendedores, una vez que los canales sean bastantes conocidos para transitarlos.

Desde la isla *Ortúzar* para arriba, a uno i otro lado del rio, los terrenos son de pertenencia fiscal i quizás los que presentan mas ventajas para colonizar, tanto por la superior calidad de la tierra para el cultivo, cuanto para crianza de animales, ya sea vacuno o de otra especie.

Olvidaba decir, señor, que en varias partes de este rio hai grandes cañaverales, que en algunos lugares abrazan mas de dos leguas de estension, siendo el tamaño regular de las cañas de 20 a 30 pies.

En el *Amortajado* deben encontrarse minas de carbon, porque he hallado grandes trozos i en abundancia en *Bahía Puelma*, lo que me hace creer que con el tiempo ese lugar será uno de los mas importantes que habrá en el Sud de la República; por consiguiente convendria señor Comandante Jeneral, comisionar a un hombre competente para que hiciese un estudio mineralojico desde ese punto hasta Quillagua, donde tambien hai mui buen carbon i un puerto magnífico, mui seguro i capaz de contener un número considerable de buques. Segun lo que he podido estudiar la naturaleza del terreno, me parece que debe haber de ese combustible en distintos puntos del rio, pero mui particularmente en los puertos *Quillagua* i *Puelma*. Por lo que he observado me atreveria a asegurar que estos dos lugares pueden servir como de asilo a aquellas embarcaciones que se

vean obligadas a navegar con mal tiempo o sufran algun contraste por las aguas del *Maullin.*

Vuelvo pues a continuar la relacion del viaje. Tan luego como orienté en el papel la parte del rio donde se descuelgan las *cascadas*, subí al árbol mas alto que se encontraba en las inmediaciones, con el objeto de ver si se podia distinguir la Laguna de Llanquihue, i encontré que el *Volcan de Osorno* se divisaba como a una distancia de 25 millas en direccion al N. E. Sabiendo que esta Laguna baña la falda Oeste de dicho volcan, creí desde luego que no estaria tan cerca como hasta entonces se ha pensado. Por otra parte, viendo que no habia camino que me llevase allá; que la montaña era en ese tiempo estremadamente pantanosa; que debia atravesar dos de los rios que desaguan en el *Maullin*, para lo cual no contaba con suficientes recursos; calculando ademas que emplearia lo menos tres o cuatro dias en llevar acabo esa empresa; i por último, consultando que los viveres no me alcanzarian, hallé por conveniente regresar a donde dejé el bote con el resto de la jente. En efecto a las 9 h. i 30′ emprendí la marcha buscando el camino que se habia talado el dia anterior i llegamos en la tarde. Inmediatamente hice preparar la embarcacion i salimos llevados por la corriente, continuando el trabajo de esploracion. Al oscurecer alcanzamos donde habia dejado la chalupa i se preparó todo para proseguir hácia abajo.

El 15 volví a salir i continué sondando i levantando el plano del rio hasta el 20 a las 12 h. del dia, que tuve el gusto de ver concluido el trabajo que se me habia encomendado.

Como no se presentó ninguna ocasion, no pude salir para este puerto hasta el 22 a las 8 h. de la mañana; pero llegué a las 5 h. i 30′ de la tarde del mismo dia.

En el *Janaquo* no encontré novedad notable: los trabajos en la balandra sí mui despacio, a causa de la falta de carpinteros, por lo que creí luego que no me hallaria listo a salir para el Sud antes del presente mes. Habiéndome encontrado con una autorizacion de U. S. para esplorar i levantar el plano del rio *Maullin*, resolví hacer nueva espedicion entrando por el desague de la Laguna a fin de completar el reconocimiento; por consiguiente, despues de haber hecho algunos arreglos concernientes al servicio, me preparé para hacer segundo viaje, dejando ordenado al Teniente Costa se sujetase a las instrucciones que le impartí al emprender la primera espedicion; pero como el tiempo no me permitia salir, tomé la marcha por tierra hasta Chacao el dia 28 de octubre, en compañía del señor Intendente de Chiloé, quien tambien se dirijia a la Colonia, comisionado por el Supremo Gobierno, para que pasase a la Laguna de Llanquihue con el objeto de colocar a los emigrados en las posesiones que se les prometieron, segun la contrata que celebraron en Alemania. Con motivo de haber continuado el tiem-

po malo durante unos cuantos dias, no pudimos llegar a Puerto Montt hasta el 2 de noviembre, i por la misma causa tuvimos que quedarnos allí hasta el 4 por la mañana que salimos para la Laguna, adonde llegamos en la tarde.

El 5 por la mañana nos embarcamos i salimos para el desagüe a dondo llegamos a las 8 h. i 15′ a. m., es decir en una hora i cuarto. Luego nos dirijimos a casa del señor Gueise injeniero de la Colonia, quien nos manifestó grandes deseos de servirnos. Inmediatamente el señor Puelma hizo buscar viveres i al mismo tiempo mandó traer un pequeño *bongo* o canoa que tenia al otro lado del rio, a fin de que me sirviese para la espedicion; pero con motivo del viento Sud que sopló todo el dia, no pudieron llegar con la embarcacion hasta en la tarde, i por consiguiente tuve que dejar el viaje para el otro dia.

El 6 a las 6 h. i 30′ de la mañana, me embarqué en el *bongo* con cuatro hombres que se me dieron para talar el monte; pero no habiendo podido andar mas de media hora, a causa de la multitud de árboles vivos que tiene el rio i que nacen del fondo, desembarqué a las 7 h. con los cuatro taladores, llevando viveres para tres dias, i tomé la marcha cuidando no perder de vista el *Maullin* a fin de observar con alguna exactitud las direcciones que toma. En la tarde al ponerse el sol, nos hallamos en unos grandes cerros i no encontrando agua por los alrededores nos vimos en la necesidad de hecharnos a rodar por unos *quilanteres* para alojar a orillas del rio. A las 6 h. de la mañana del siguiente dia, volvi a emprender la marcha, encontrando desde luego obstáculo sobre obstáculo, hasta las 6 h. i 30′ de la tarde que alojé, habiéndose hecho como tres leguas de camino solamente, porque el monte era casi impenetrable. Es imposible, señor, formarse una idea ni aproximada de lo que hai que trabajar para atravesar un monte virjen. Los taladores quedaron cansados, i yo quizás un poco mas por la poca costumbre de andar tanto: por desgracia llovió toda la noche, lo que nos obligó a dormir a orillas del fuego porque no podiamos llevar mucha ropa de cama sobre la espalda durante las caminatas.

El dia 8 a las 6 h. i 30′ a. m. continuamos hácia adelante, subiendo i bajando cerros i atravesando quebradas tan cuajadas de *Tepuales*, que algunas veces nos costaba casi una hora para andar una cuadra. Como quedaban pocos viveres, traté de economizarlos; porque calculaba que para llegar a la *cascado*, habria poca distancia que andar, puesto que durante tres dias consecutivos, habiamos caminado de sol a sol, como comunmente de dice. A las 7 h. de la tarde alojamos al pié de unos robles, i encontrándonos alcanzados de sueño, pasamos la noche sin sentir el ruido que debió haber hecho un leon que se llevó un trozo de carne.

Al aclarar el dia 9, emprendimos la marcha sin mas víveres que dos puños de harina tostada, alentados no mas con la esperanza de oir de un momento a

otro el ruido de las *cascadas*. A las 12 h. del dia, viendo que no habia esperanza de llegar hasta donde me proponia, i habiéndose acabado los víveres que se llevaron, ordené volver atras tomando el camino que se habia dejado. Seguir adelante no era prudente, señor Comandante Jeneral, porque los taladores estaban fatigados: de modo que un dia mas de trabajo como el que hacian i sin comer, los habría inhabilitado: por consiguiente, sabiendo por esperiencia que el hombre puede sufrir, cuatro o cinco dias sin tomar alimento, juzgué que lo mas cuerdo era volver, puesto que tenia la seguridad de llegar en tres dias sin el trabajo de cortar monte: ademas veia que quedaban algunas tiras de cuero que en todo caso no serian desechables. Alentado como digo con estas ideas di órden de volver, i a la 1 h. de la tarde, tomamos el camino que se habia talado.

No he podido menos que reconciliarme con el respetable señor Philipi, porque he tenido ocasion de observar la exactitud con que traza en su plano la vuelta que toma el rio *Maullin* en esa parte, que hasta ahora se ha creido que es exajerada.

Como acabo de decir, a la 1 h. dimos la vuelta, i a las 5 h. de la tarde alojamos, pero algo rendidos; porque en cuatro horas descansamos solamente treinta minutos.

El dia 10 al aclarar salimos otra vez a continuar el viaje a fin de lograr el aire fresco de la mañana, pero debilitados por la falta de víveres, sin duda nos veiamos de cuando en cuando en la necesidad de descansar para tomar aliento. Al oscurecer alojamos al pié de unos árboles, i como el hambre nos importunaba se tuvo que ocurrir a unas tiras de cuero. Por desgracia para aumentar los horrores de nuestra situacion, llovió toda la noche de modo que fué imposible hacer fuego.

Al amanecer del dia 11, viendo que no habia apariencias de que pasase o cesara la lluvia, di órden de marchar, i a las 4 h. i 30′ tomamos el camino resueltos a llegar a la Laguna ántes que pasar otra noche en el monte. Efectivamente en la tarde llegamos al desagüe despues de haber atravesado esos obstáculos que son consiguientes cuando se encuentra el hombre fatigado por el cansancio i el hambre. Felizmente llegamos a casa del injeniero de la Colonia, el señor Güeise, quien habiéndose encontrado en situacion semejante a la en que nos veia, i uniendo a esto una amabilidad a toda prueba, nos atendió con una solicitud digna de todo elojio; como igualmente su señora que parecia disputarle el gusto de servirnos.

Inquieto el señor Puelma por nuestra tardanza, habia ordenado a ese mismo señor saliese a buscarnos, llevando al efecto algunos víveres para nosotros Felizmente llegamos a tiempo porque los encontramos, con la jente que lo acompañaba, poniéndose las ojotas i los atados a la espalda.

Luego que me restablecí un poco tomé un caballo i fuí a ver al señor Intendente Puelma, que se hallaba a dos leguas de allí. Al dia siguiente 12 mui temprano, lo dejé i me puse en marcha para puerto Montt, a donde llegué a las 11 h. del dia. Deseoso tambien de llegar cuanto antes a Ancud aproveché la oportunidad que me dió el señor don Felipe Solar que hacia el mismo viaje en su bote, i a las 2 h, de la tarde salimos; pero habiendo sido detenidos en varios puntos a causa del tiempo, no pudimos llegar hasta el 14 a las 6 h. despues del meridiano.

Por el vapor del 16 del mismo mes resebí la órden Suprema para reconocer la piedra de *Remolinos o Petucura* i pasar datos a esa Comandancia informando el modo como se pueda colocar en ella una *boya de campana.* Esta nueva comision trastordó señor, el plan de derrota que habia formado para el sud, porque emplearé en ella quince o veinte dias atendiendo que es preciso hacer ese trabajo en las grandes mareas, las que como U. S. sabe solo tienen lugar en los *novilunios i plenilunios.* Sin embargo, animado siempre del deseo de llevar a cabo el reconocimiento del *Maullin,* propuse al Intendente de Chiloé, hacer nueva espedicion, entrando por el desagüe con las dos embarcaciones que hai en la Laguna, dándoseme para el efecto los útiles necesarios para abrirles paso entre los árboles de que, como he dicho ántes, está sembrado el rio.

Felizmente me encontré con un hombre que no ponia ostáculos de ninguna especie cuando se trataba sobre asuntos semejantes: así es que no trepidó en acceder a mi propuesta. Alentado con esta esperanza, me decidí a concluir primero con el reconocimiento del *Maullin* para volver en seguida a *Chacao* a cumplir con la órden de U. S.

No puedo concluir, señor Comandante Jeneral, sin manifestar a U. S. el sentimiento que me causa la idea de que el señor Ministro de Marina crea por un instante que desconozco los artículos que me cita, de las Ordenanzas Jenerales de la Armada, en la nota que U. S. me trascribe con fecha 20 del pasado. Asi es que no creyendo faltar a mi deber, me reservaba entregar el resultado de mis trabajos de esploracion i reconocimiento a mi regreso al Departamento. Sin embargo, desde que S. S. exije que lo haga ahora, no trepido un instante en aprovechar la presente oportunidad para remitir dos planos del rio *Maullin,* uno de ellos en escala grande, comprendiendo hasta donde pueden llegar los buques de vela sin necesidad de ser llevados al remolque: es decir, una distancia de 16 a 18 millas.

Con motivo de haber traido pocos oficiales para la espedicion, a causa de la necesidad que hai de ellos en la escuadra, i teniendo que colocar ahora unó, en la balandra que debo llevar al Sud, queda pues, el servicio mui recaagado; por consiguiente me he visto en el caso de solicitar de esta Intendsncia dos de los ca-

detes de la escuela náutica de Chiloé, para que pasen a prestar el servicio de Guardia Marina durante la presente campaña, si es que U. S. lo halle por conveniente.

Permitame tambien pouer en conocimiento de U. S. que pocos dias ántes de salir de Valparaiso ; es decir, luego que recibí órden de alistar el buque de mi mando para hacer la espedicion, pedí toldos de invierno atendiendo que los que existen a bordo estaban casi inútiles ; pero habiéndoseme contestado que no habia necesidad de reemplazarlos hasta que llegara de regreso al departamento, salí con estos, los cuales están ahora inservibles con el uso casi diario que se ha hecho de ellos. En vista de esto i atendiendo a la falta que hacen a bordo, especialmente en estas latitudes, me encuentro en el deber de solicitar se remita oportunamente un juego de toldos con las dimensiones del plano que acompaño.

Es cuanto tengo que comunicar a U. S. por ahora en cumplimiento de mi deber.

Dios guarde a U. S.

Francisco Hudson.
(Teniente 1.º Comandante de la espedicion al sud.)

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

Reconocimiento hidrográfico del rio Maullin.

INTENDENCIA DE CHILOÉ.

Ancud, diciembre 2 de 1856.

Señor Ministro:

Tengo la satisfaccion de acompañar orijinales a U. S. el informe i plano pasados a esta Intendencia por el Comante del bergantin goleta *Janequea*, en que da cuenta de su espedicion esploradora del rio *Maullin* desde su desembocadura hasta el salto, o cascada que interrmpe su curso cerca de la Laguna de Lanquihue.

El éxito de este viaje ha sobrepujado a las esperanzas que sobre él se habian concebido. Sus principales resultados pueden reasumirse del modo siguiente:

Se han descubierto cuarenta i cinco millas de rio navegables para vapores chatos hasta de trecientas toneladas, a travez de terrenos excelentes para el cultivo i mui abundantes en madera de toda clase, principalmente el pellin i lingue que son casi desconocidos en el resto de la provincia. El rio tiene de hondura en

ese espacio desde ocho hasta dos brazas i únicamente en un solo punto tiene braza i media. El fondo es igual i siempre de arena i cieno. De esas cuarenta i cinco millas, veinte i dos están sujetas al influjo de las mareas, i tanto por esta circunstacia, como por la hondura del rio en ellas, pueden ser navegadas por buques de vela hasta de mas de cien toneladas. Aunque no faltaria fondo para buques de mucho mayor porte, habria sin embargo algun peligro para ellos en la estrechura entre la piedra i el bajo del Pangal, que aunque tiene buen fondo i seis cuadras de ancho, no es fácil atravesarla en tiempo borrascoso por la mucha reventazon que alli se forma. Pero este inconveniente se evita fondeando los buques mas afuera de la boca del rio, en los puertos del *Amortajado* i de *Quillagua* que son accesibles en todo tiempo con cualquier viento, apropósito para embarcaciones del mayor porte i tan guarecidos como puede desearse. El rio no tiene barra, i cuatro de sus afluentes que son tambien navegables con la marea, atraviesan cordilleras de alerce i terrenos exelentes para el cultivo.

En fin, señor, el carbon de piedra descubierto en los puertos del *Amortajado* i de *Quillagua*, es talvez el resultado mas alhagüeño que ha producido la espedicion. Las muestras que se han remitido a esta Intendencia son de inferior calidad, pero debe contarse con que las capas mas bajas serán mucho mejores, como ha sucedido en Lota i en todas partes. El reconocimiento de este carbon no podria costar al erario mas de trescientos o cuatrocientos pesos, i con él talvez podria asegurarse el porvenir de esta provincia, logrando al mismo tiempo la República, mayores facilidades para la navegacion de vapores por el Estrecho que ha llamado tanto la atencion de S. E. el señor Presidente.

El Comandante Hudson lleno de entusiasmo por tan lisonjero resultado i sin arredrarse por los trabajos que ha pasado ya, ha emprendido la esploracion del resto del *Maullin*, entrando por la Laguna hasta el salto, a donde llegó en el viaje de que doi cuenta. Espero que U. S. recibirá pronto los detalles de esta nueva esploracion.

Antes de concluir debo felicitar a U. S. por el jeneroso i dicidido apoyo que se ha servido prestar para esta esploracion, al que se debe el éxito tan favorable que hasta ahora se ha obtenido.

Dios guarde a U. S.

F. Puelma.

Al señor Ministro de Marina.

(D.)

Reconocimiento en los Canales del Sud de Chiloé, ejecutado en el Janequeo.

Bergantin Goleta de Guerra *Janequeo.*

Ancud, abril 16 de 1857.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

En la nota que remití a US. por el Bergantin nacional *Luzitano* dándole cuenta de mi llegada a este puerto regresando de la espedicion del Sud, digo, que no teniendo tiempo para hacerlo con todos sus pormenores, esperaba el vapor de este mes.

El dia 3 de enero salí de Chacao haciendo rumbo a la Isla de Lemuy, a donde pasé con el objeto de tomar un práctico que de antemano me habia prometido esperarme allí para hacer el viaje hasta la *Península de Tres Montes.*

La navegacion hasta allí fué bastante feliz; porque la mayor parte se hizo con vientos del O. i N. O. Antes de entrar al canal de Dalcahue, es decir al acercarnos a la punta Chongon, traté de reconocer el arrecife que el capitan Fitz-Roy designa con el nombre *Pulmun Reef* i que sitúa en la carta con una roca visible, como cuatro millas al Este de dicha punta, pero no lo encontré entónces ni ménos ahora cuando volví, lo que me hace creer que no existe. Ademas he preguntado aquí a algunos prácticos i parece que nadie lo ha visto.

Llegué, pues, el dia 4 por la mañana a Puqueldon, i no encontrando ya al hombre que buscaba, fuí con la balandra a las Islas de Chelin i Quehuy, con el fin de verme con los dos mas famosos prácticos de estos mares que viven en estas islas. Sin embargo no fuí mas feliz, porque era la estacion que aprovechaban para ir a Tres Montes. Con este motivo volví a Lemuy resuelto a continuar el viaje con un práctico que tenia a bordo, cuyos conocimientos se estendian solamente hasta el Archipiélago de las Guaytecas, i el 12 de enero dí la vela para el Sud con viento del S. O. variable, en convoi con la balandra *Emprendedora.*

Al llegar al canal formado por la Isla de Lemuy con la de Chiloé, observé que la estrechura que se encuentra pasando por la caleta i punta Yall (Yall cove etc. point) deja un espacio de una i media milla de un lado a otro del canal que se forma con la isleta situada en ese punto; dando por consiguiente, a las embarcaciones que pasan por allí, bastante lugar para bordadas largas con vientos contrarios, porque no se halla ménos de 12 brazas de fondo en toda su estension.

Tambien hai paso entre dicha isleta i la punta Yall i con suficiente profundidad para buques de todos tamaños.

Luego que llegué al estremo Sur de la Isla de Chiloé, me dirijí a las Guaytecas, tanto con el fin de ver si encontraba un práctico entre los hombres que suponia trabajaban en esas islas, cuanto para pasar la noche en uno de los puertos que hai en ellas. Desgraciadamente, al atravesar el Golfo, el viento era del N. O. bastante fuerte i la mar mui gruesa: de modo que fué necesario acortar de vela para que la balandra pudiera seguir a una distancia regular del buque. Detenidos, pues, con este obstáculo nos tomó la noche, i no creyendo prudente entrar a esas horas a un puerto que no conocia ni ménos con una noche que no nos dejaba ver los objetos a cortas distancias, preferí pasar el temporal a fuera. Luego traté de mantener la balandra a la vista; pero ya por el viento, las grandes olas que se levantaban i la oscuridad de la noche, no fué posible conseguirlo apesar de las precauciones que se habian tomado anticipadamente; asi es que mui pronto se separó del convoi. Con este motivo la busqué durante mucha parte de la noche; pero habiendo andado inútilmente i creyendo que el buque se hallaba en peligro a cada paso, a causa de que no conocia el lugar en que me encontraba, se puso a la capa hasta el amanecer, que contra todas mis esperanzas la ví en el horizonte. Como el tiempo seguia en el mismo estado, entramos a una caleta que hai en la boca del Puquitin, segun el plano del señor Moraleda.

Con motivo de lo que acababamos de pasar i de algunos informes que tomé en este puerto, juzgué que para hacer el viaje por fuera del archipiélago de Chonos era preciso perder muchos dias aguardando el tiempo favorable; por consiguiente calculé tambien desde luego, que haciendo el viaje por allí, la pérdida de la *Emprendedora* era incuestionable: 1.º porque teniendo que someterme a la inconstancia del tiempo, lo que es mui comun en estas latitudes, me habria visto pues, en la necesidad de pasar las noches a la vela espuesto a recibir un temporal: 2.º tanto en el dia como en la noche me hallaba en el caso de quedar siempre cerca de tierra a fin de tomar puerto cuantas veces me hubiera sido posible, para la seguridad de la balandra. Ahora esto supuesto, con un temporal del N. O. u O. que con frecuencia soplan en esos mares, ámbas embarcaciones habrian sido arrojadas a la costa causando su pérdida total. Sabido es que un buque en semejante posicion, o hecha los palos abajo forzando de vela o se va a la playa. El *Janequeo*, pues, se halla en mal estado i por consiguiente no presta ya esa confianza que nos ha merecido tantos años para hacer pruebas de esa clase.

En vista de estas reflecciones, señor, i de algunos antecedentes que tenia, me decidí a hacer el viaje por el canal que se estiende entre el gran *Archipiélago de los Chonos* i el continente, aprovechando tambien la oportunidad para practicar la

navegacion de esa parte de la República, que hasta ahora pasa por la mas peligrosa. En efecto, no habiendo encontrado allí el hombre que buscaba, puesto que cortan la madera mas hácia el Sur, salí a la mañana del siguiente dia 16, con viento del O. variable, entrando por una multitud de Islas de todos tamaños. Luego llegué a un Canal de 10 a 12 millas de ancho que corre de Norte a Sur del compás i por consiguiente hice rumbo a la *Península de Taytao*. Este canal que como he dicho ántes, es formado por el Archipiélago de Chonos con el continente, lo he designado con el nombre de *Canal Moraledá*, en memoria de ese marino español, el primero que levantó el plano de estos rincones del mundo.

En el dia se hace ya esto mui importante, con motivo de lo frecuentado que es el canal por las embarcaciones que lo atraviesan todos los años, de un estremo a otro desde el mes de setiembre hasta el de febrero, con el objeto de tomar cargamentos de madera. Actualmente, señor, hai un Bergantin de 200 toneladas que hace este tráfico, pudiendo asegurar a US. que ninguna de las otras embarcaciones baja de 50. Hai ademas en astilleros, un Bergantin de 80 piés de quilla i seis Goletas que se destinan para el mismo objeto.

Estendiéndose el Canal, como acabo de decir, de N. a S., es accesible en el verano, i quizás en el invierno, de un estremo a otro, porque los vientos reinantes son desde el N. al S. O.: es decir, entre el 3.º i 4.º cuadrante. Hai bastantes puertos donde resguardarse, con agua i leña en abundancia. Por otra parte, no tiene ménos de 4 millas de ancho, en donde se estrecha mas. Es verdad que en distintos puntos se ven algunas islas en el centro del canal, pero no encierra ningun peligro oculto, porque los bajos que se encuentran de cuando en cuando, están cubiertos de sargazo o alga marina en toda su estension.

En la noche del 16 llegamos a un puerto que supongo es el que el Capitan Muñoz Gamero le dió el nombre de *Puerto Espiñeira*, pasando por allí el año 44, navegando hácia el Estrecho de Magallanes, i anclamos en 12 brazas de agua con fondo de arena i piedra menuda. Su latitud es de 45 grados 2 minutos Sur, i su lonj. 73° 50′ O. del meridiano de Greenwich.

En los dias 17 i 18 se levantó el plano i se hicieron algunas escursiones, a fin de examinar la calidad del suelo i de las maderas. La madera, como en todo el canal, es mui abundante, particularmente el ciprés, el maníu o huili-láhual i el roble. En cuanto al terreno me pareció poco cultivable fuera de pequeños retazos: en lo demas el puerto es excelente, tiene buen agarradero, con fondo mui moderado; un rio navegable, sin incomodidad de ninguna clase, hasta (¾) trés cuartos de milla; otro pequeño que presenta facilidad para hacer aguada, i leña en abundancia.

El 19 al aclarar, se levó el ancla i seguimos hácia el Sur, con viento fresco i rafagoso del N. O., hasta la tarde que fondeamos en el *Puerto Americano*, que se

halla como 30 millas al Sur del que dejamos por la mañana. Este puerto se encuentran en una Abra profunda, donde no se halla fondo aun estando mui cerca de la costa, lo que coincide con lo que dice el señor Moraleda refiriéndose a estos canales. "Los esteros no pueden ser puertos para embarcaciones grandes ni pequeñas, porque no tienen fondos proporcionados para la seguridad de los buques, pues a tiro de piedra de sus agrias orillas, no se encuentra fondo con cien varas de sondaleza." El Puerto Americano está casi al fin del estero, el cual se estiende hácia el O. N. O., lo que sin duda lo hace ser dificil de acceso, particularmente con los vientos del N. O. i O., que son los reinantes i que por lo comun soplan a ráfagas; pero en cambio se encuentra una buena bahía dos millas al Norte de dicha Abra, con fondo moderado i abrigada de todos los vientos reinantes. Permítame agregar, señor, que este lugar es mui remarcable por un cerro que hai a la entrada, cortado en la cúspide en forma de una mesa i que tiene cerca de 2000 pies de elevacion sobre el nivel del mar. En una punta que se adelanta como una milla, hai unos cuantos manzanos sobre un terreno cultivable: esta clase de árboles frutales no se halla en estas latitudes i siendo pues mui raro verlos allí, he sabido despues que fueron plantados i cultivados por una familia que estuvo establecida mucho tiempo en ese puerto, en la época que los buques balleneros cruzaban estos canales.

Habiendo tocado en ese lugar con el objeto de pasar la noche solamente, dí la vela mui temprano en busca de la *Península de Taytao*, a fin de tomar puerto allí o en sus inmediaciones.

Todo el dia tuvimos vientos del O. i N. O. chubascosos i por consiguiente anclamos al anochecer en *bahía Reynahuel*, como 8 millas al Norte del canal Wickham o Puluche, teniendo a la vista la boca del que conduce a la Laguna de San Rafael, i como a 10 millas de distancia en direccion al E. ¼ S. E. del compás.

El 21 a las 7h A. M. nos hicimos a la vela con viento del N. E. i lloviendo, me dirijí al gran estero que conduce hácia la citada Laguna; pero no bien nos hallábamos a medio canal, se cerró de tal modo la costa con una espesa neblina acompañada de lluvia, que no me atreví a seguir adelante. Volví pues, i tomé el *Puerto Archy*, fondeando en 12 brazas de agua; demorando el cayo al S. 75° E. i la punta inmediata al N. 80° E. ámbos del compás. Viendo, señor, que en este puerto se encuentran buenas comodidades, tanto para hacer aguada cuanto para procurarse leña, i que ademas es mui abrigado para los vientos reinantes, convine en dejar alli el buque amarrado con toda seguridad, a fin de seguir mas adelante en la balandra. En efecto luego dispuse continuar el viaje, embarcando en la *Emprendedora* cuanto se necesitaba para una espedicion que suponia encerraba algunos peligros, i el dia 22 de enero salí en busca de la *Laguna de San*

Rafael llevando conmigo, ademas del oficial que estaba encargado de la embarcacion, al guardia marina examinado don Manuel Thomson i el médico don Francisco Fonck; dejando en el buque el Teniente 1.º, al Guardia marina Vidal el Contador i los dos alumnos de la Escuela Náutica de Chiloé, que como ya he comunicado ántes a US. en una nota que le pasé con fecha 1.º de diciembre del pasado, los embarqué en Ancud para que durante la campaña presten el servicio de guardias marinas, a causa de la necesidad que tengo de oficiales subalternos.

Dejé pues el *Puerto Archy* con viento del O. bastante fresco i chubascoso, navegando al E. ¼ S. E. del compás, una distancia de 10 millas; en seguida tomando la vuelta del *Canal Costa*, goberné al Sur, i en la tarde anclamos a medio cable de la playa en la *Rada de los Mogotes*, en 8 brazas de agua con fondo de arena parda. El terreno en este lugar es cultivable, aunque no abraza mucha estension; pero un poco mas hácia el Sur en el lado opuesto, se estiende a una considerable distancia, i el local es uno de los mas pintorezcos que se encuentran por allí.

Al dia siguiente continué el viaje con viento del N. haciendo rumbo siempre al Sur, i a eso de las 11h A. M. estando como a 40 millas de la Laguna que buscaba, divisamos el gran glacial que se encuentra en el *Istmo de Ofqui*, i a las 6.h P. M. anclamos al Sur de las isletas de los misioneros, en dos brazas de agua con fondo de arcilla negra.

El 24 mui temprano, salí en el bote en compañía de los oficiales, tanto con el objeto de buscar paso para el lado Sur de la península, cuanto para ver si se encontraban rastros de los misioneros que a principios del año 1780, hicieron su último viaje a ese apartado rincon del mundo. Por desgracia al acercarnos a la orilla de la costa, se rompió la chalupa en el fondo con un tronco de los árboles muertos de que está sembrada la ribera Sur de la Laguna, i como la rotura fué considerable tuvimos que emplear mucho tiempo en componerla: de modo que desde luego fué necesario hacer la escursion por tierra. Al efecto anduvimos algunas leguas entre el monte sobre un suelo escesivamente pantanoso, i en la tarde regresamos, sin haber encontrado una ni otra cosa, ni ménos llegar al glacial, que al parecer está como dos leguas solamente distante de la Laguna.

El dia 28 concluí de levantar el plano, i a eso de las 11h A. M. nos hicimos a la vela en busca del canal, objeto de mi comision. Efectivamente entré por el primero que desemboca al Norte de la citada Laguna, que nombré *Canal Aldunate*, i siguiendo siempre al Sur, fondeamos en la noche sobre 15 brazas de agua en una costa mui escarpada. Al dia siguiente me encontré con unos esteros que toman las formas mas caprichosas que he visto, i como era algo tarde, anclé en el que se estiende al Este sobre fondo de arena negra. Desde allí volví i tomé al

S. O. i en seguida al O. hasta que llegué al fin del *Estero Puelma*, i en la tarde anclamos en el puerto del mismo nombre, en 8 brazas de agua sobre fondo de arena i piedra. Este puerto es mui remarcable por la punta de arena que tiene al Oriente i porque se halla casi al pié del *Cerro Fonck* que se eleva 3000 piés sobre el nivel del mar, mui notable tambien por ser el mas desnudo que se vé en esos alrededores i que termina en dos puntas.

Calculando pues, que desde la cumbre de ese cerro veria el Canal o entrada Neuman (Neuman Inlet) subí con los oficiales el dia 2 de febrero, i efectivamente desde la cúspide se nos presentó al Sur, separado del Estero en que nos hallábamos por un pequeño cordon de cerros no mui elevados, quedando a dos millas de distancia solamente, como verá US. en el plano que acompaño bajo el núm. 1. Sin embargo, no quedando aun enteramente desengañado, salí de allí el dia 4 con viento del O. rafagoso, i en la tarde fondeamos en el *Canal Ortúzar*. Al otro dia al aclarar, goberné hácia el N. i N. N. O., entré por el *Grupo Moraleda* i despues por una porcion considerable de islas, hasta que teniendo necesidad de volver al puerto donde habia dejado el *Janequeo*, hice rumbo hácia donde suponia hallarle; pero me encontré con un estero cubierto de bajos. En estas circunstancias nos tomó un temporal del N. O. i por consiguiente me ví en la necesidad de arribar a los canales conocidos; asi es que hasta el 13 en la noche, pude llegar al *Puerto Archy* despues de 23 dias de viaje.

No habiendo encontrado a bordo ninguna novedad, traté hacer nueva espedicion, i el 16 de febrero me hice a la vela, llevando los mismos oficiales, entrando esta vez por el *Canal Renjifo* i atravesando el *Ortúzar*, entré por el *Grupo Moraleda* haciendo rumbo al canal *Ultima Esperanza*, a donde me encontré con los Esteros Vidal i Albano.

Convencido, pues, que no existe comunicacion por canales, con los golfos de *Tres Montes* ni de *San Estévan*, me dediqué a hacer algunas observaciones astronómicas hasta el dia 22 que llegué al *Puerto Archy*. En el plano número 2 que adjunto, designo los terrenos que son cultivables i los lugares donde se encuentra la madera de ciprés, que sin duda es la que forma o hace gran parte de la riqueza de este pais. Pero agregaré que donde se halla con mas abundancia es en los canales *Ortúzar*, *Renjifo*, *Estero Puelma*, *Grupo Moraleda*, *Isla Fitz-Roy* i *Archipiélago de los Chonos*, i que a mi juicio será inagotable por muchos años; igualmente el Roble i el Mañin, maderas tambien de mucha estimacion i que con el tiempo contribuirán a aumentar el comercio de esta provincia. Los terrenos que se pueden cultivar no abrazan tanta estension como en el Norte, pero el suelo parece que no es de mui inferior calidad.

Los canales en jeneral corren al pie de cerros mui elevados, compuestos de pizarra i de granito: los que pertenecen a esta clase se ven comunmente casi

cubiertos de árboles de ciprés; pero los de pizarra se hallan enteramente poblados de robles i algunas clases de maderas poco importantes.

Como verá US. en el plano número 1, no hai un solo peligro oculto en los canales que he esplorado; pues las rocas i bajos que se encuentran debajo de agua, estan cubiertas de Sargazo, lo que es un aviso anticipado para los marinos que naveguen por esos lugares. Sin embargo me atreveria a recomendar que desde el Archipiélago de Chiloé hácia el Sur, andando entre canales, se debe mantener siempre un vijía de tope. Tambien observará US. que de trecho en trecho hai puertos, lo que es mui cómodo para las embarcaciones que atraviesen esos canales; pero ahora no hago la descripcion de ellos, tanto porque ya es demasiado abultado este parte, cuanto porque pertenece mas a un diario de viaje; por consiguiente me reservo hacerlo a mi llegada al Departamento.

Viendo, pues, que la estacion se adelantaba i que no tenia ya otro objeto que me detuviera en esos mares, me preparé a salir, i el dia 24 de febrero, en convoi con la *Emprendedora*, nos hicimos a la vela con viento del N. claro, para las islas Guaytecas, a donde despues de una serie de temporales, que causaron la pérdida del bote chinchorro, llegamos el 8 de marzo i anclamos en *Puerto Low*. Allí me quedé hasta el 12 con el fin de observar el estado en que se encontraban los cronómetros, cuyos errores de paso sea dicho eran considerables; lo que atribuyo al mal estado en que se halla el buque, pues en cualquiera faena que se hace a bordo se mueve tanto, que algunas veces nos sorprende: resultando de allí, pues, que los cronómetros sienten los efectos sin que se pueda remediar. Como digo salí el dia 12 de *Puerto Low* i en seguida me dirijí a Ancud, pero por las mismas razones que ántes, no pude llegar hasta el 20 del mismo mes.

Con el fin de que US. se posesione de las causas que dieron lugar a la pérdida del bote chinchorro, en circunstancias que la balandra lo llevaba al remolque para el servicio ordinario, acompaño a US. el parte orijinal que me pasa el oficial encargada de ella.

Puedo decir en resúmen, señor Comandante Jeneral: 1.º que desde luego se puede asegurar que no existe el canal que he venido a buscar, i que no se debe pensar mas en él. 2.º Con este viaje se ha tenido oportunidad de ver que esta provincia posee una riqueza con el ciprés, porque, como ya he dicho ántes, parece que será inagotable. 3.º Se han dado los primeros pasos para que el Supremo Gobierno, cuando lo tenga a bien, proceda a hacer levantar planos de esta parte de Chile, comprendida entre los 43° 40′ i 47° lat. S., sobre todo cuando parece que nuestro Cuerpo de Marina se halla ya en el caso de emprender un trabajo de esa naturaleza. 4.º Con esta ocasion los oficiales han podido estudiar prácticamente la navegacion de estos canales, poniendo asi mismo en práctica sus conocimientos teóricos, lo que sin duda les será mui útil, sino en el momento por lo ménos despues.

Ya que toco este punto, señor, que a la verdad no deja de ser algo importante, permítame llegar a otro que no lo es ménos i bastante delicado, cual es recomendar a la consideracion de US. a los señores oficiales que se han dignado acompañarme en la presente espedicion. Desde que les indiqué en el Departamento la clase de comision que debíamos desempeñar en estos mares, ninguno de ellos trepidó un instante en aceptar el viaje apesar de qne conocian las incomodidades i privaciones a que tenian que someterse. Por consiguiente puedo asegurar a US. que siempre han manifestado el mismo entusiasmo en los trabajos que les he encomendado, aun en aquellos dias mas desagrables que se pueden pasar en estas latitudes. Si S.S. cree, en vista de lo espuesto, que tengo razon para estar satisfecho de la conducta de ellos, permítame, señor, que me particularize con el Teniente 1.º don Onofre Costa; quien en todas las ocasiones que he andado ausente del buque, i en algunas por muchos dias, desempeñando distintas comisiones, he tenido el gusto de encontrar todo en el mejor órden. Ademas siempre ha manifestado mucha constancia para cumplir con su deber, pudiendo agregar de paso que vivo orgulloso de tener bajo mis órdenes un jóven tan recomendable.

En cuanto al médico de la colonia de Llanquihue don Francisco Fonck ,que hizo el viaje ocupando el lugar de cirujano del buque que quedó en Puerto Montt, faltaria a mi deber si no hiciese particular mencion de este caballero. Desde que hice mi primer viaje a la Colonia, me manifestó sus deseos de hacer parte en la espedicion sin otro fin que el de reunir, por decirlo así, los tesoros de la naturaleza que encierra un pais desconocido hasta ahora por los hombres ilustrados. Esta circunstancia la puse en conocimiento de US. en una nota fecha 24 de octubre del pasado, añadiendo que hallaba por conveniente llevarlo si US. no determinaba otra cosa. Habiéndoseme aprobado este procedimiento, lo embarqué con fecha 19 de diciembre, con lo que tuvimos ocasion de aprovechar un tanto de sus conocimientos científicos, en los pocos meses que nos ha acompañado. No encontrándome competente para recomendar a la consideracion de US. los méritos de este jóven, me limitaré, pues, a decirle que durante la campaña fué infatigable por conservar la salud de los hombres de mar, empleando cuantos medios están a su alcance para conseguirlo. Asi es que contando con un enfermo que traje de Valparaiso, puedo asegurar a S. S. que no he tenido ningun otro hasta ahora: contribuyendo tambien no poco algunas medidas hijénicas aplicadas oportunamente, segun el juicio del Cirujano Mayor de la Escuadra, en una nota que pasó a la Comandancia Jeneral de Marina en junio 20 del 48. A propósito de esto, a mi humilde juicio, señor, seria mui conveniente que el Gobierno adoptase la medida que aconseja el Señor Villanueva al terminar esa nota, en la que se rejistran algunas observaciones bastante importantes.

Réstame ahora señor Comandante Jeneral, decirle algo sobre los alumnos de la Escuela Náutica de Chiloé, que tomé para la espedicion al Sur. Estos jóvenes han manifestado mucha constancia en el servicio, tal vez algo pesado para ellos atendiendo a su edad. El alumno don Agustin del Canto merece señor particular mencion, tanto por su sobresaliente capacidad cuanto por su decidida inclinacion a la Marina Militar; atreviéndome asegurar desde luego, que por esta i otras cualidades promete ser un jóven de importancia i que se haria una adquisicion incorporándolo en la clase de Guardias Marinas. Hoi hacen doce dias que se han desembardo por órden de esta Intendencia.

Acompaño a US. cuatro planos bajo los números 1, 2, 3 i 4. El primero comprende desde el puerto Archy hasta el Cabo Tres Montes: el segundo, que es con el objeto de que US. vea el viaje que ha hecho la espedicion i los terrenos que hai cultivables, abraza desde Chiloé hasta el mismo punto: el tercero es del puerto Archy; i el cuarto de puerto Espiñeira.

Cumpliendo con el artículo 66, tít. V, trat. 2.º de las Ordenanzas Jenerales de la Armada, remito tambien a US. las instrucciones que se han dado durante la espedicion.

Es cuanto comunico a US. por ahora en cumplimiento de mi deber.

Dios guarde a US.

Francisco Hudson.
Comandante.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

(E.)

Trabajos hidrográficos sobre el Canal de Dalcahue en Chiloé, ejecutados en el Bergantin Goleta Janequeo.

INTENDENCIA DE CHILOE.

Ancud, mayo 14 de 1857.

Encontrándose en este puerto el Bergantin Goleta de Guerra *Janequeo*, con los víveres secos necesarios para emprender una navegacion corta de reconocimiento, i no teniendo órden superior para desempeñar ningun trabajo determinado, dispuse con fecha 18 de abril último, que el Comandante de dicho bupue se trasladase al canal de Dalcahue, que conduce al interior de la Provincia, e hiciese estudios detenidos sobre las circunstancias de su navegacion, levantaudo un plano de él en escala mayor que las adoptadas en los conocidos de Moraleda i Fitz Roy. El trabajo ha sido terminado, i el plano levantado lo remite el Comandante del buque a la Comandancia Jeneral de Marina habiendo dirijido a esta Intendencia el siguiente informe.

"Hoi a las ocho de la noche he llegado a este puerto, con dos dias i medio de navegacion, desde el canal de Dalcahue; viaje que hubiera hecho en ménos tiempo, sin los temporales que he tenido constantemente.

"Creo sea inútil, señor, dar una descripcion completa de los puertos i bahias que se encuentran en los canales que he dejado, puesto que el tomo segundo de la obra del Capitan Fitz Roy, conocida con el título de *Sailing Directions for South América*, casi nada deja que desear. Sin embargo cumpliendo con la órden de U. S., me permitiré agregar algunas observaciones que aunque no mui importantes por ahora, lo serán talvez mas tarde, cuando la navegacion interior de esta provincia sea frecuentada por embarcaciones de mayor porte.

"Antes, permítame U. S. que le diga en dos palabras, los medios que adopté para pasar por el canal de Chacao, con el fin de que se forme una idea de la navegacion que se practica en ese corto trecho.

"En contra de mis opiniones, pero confiado en las buenas cualidades del buque que mando, i deseando tambien estudiar en todas circunstancias, las dificultades que hai que vencer para evitar los peligros que encierra ese canal, dí la vela para Dalcahue, a favor de la marea, con viento flojo i variable del Sud, el dia 20 de abril a las 2h de la tarde; pocas horas despues, es decir luego que entré al canal, me faltó el viento de tal modo, que el buque perdió el gobierno quedando, pues, a merced de la corriente. A pesar de esto, llevado de mi primera idea seguí ade-

lante, haciendo tomar el remolque a fin de acercarme a la costa Sud tanto cuanto era posible. Conseguido esto, me dejé arrastrar de la corriente con los botes siempre en la proa para mantener constantemente el buque cerca de tierra, i seguí en esta disposicion, hasta las 9h de la noche que pasé por la bahia de Chacao. Estando por la punta de Tres Cruces, sopló brisa del S. i por consiguiente continué mi viaje.

"Favorecido por un buen tiempo que no esperaba, i por las grandes mareas que tuvieron lugar en esos dias con motivo del novilunio, pude situar los bajos que salen de las puntas Quicaví i Chiñau que estrechan ese paso, dejando solamente una i media milla de un estremo a otro, para buques de gran porte.

"Por resultado de algunas observaciones que hice, encontré que las embarcaciones grandes pasarán fuera de todo peligro, enfilando la punta Huachuque, que es la mas occidental de las islas Chauques, con el estremo Norte de la isla Meulin, cuya costa es cortada en ese lado i remarcable por su configuracion; siguiendo, pues, ese rumbo hasta que se vea en forma de punta, la de Quicaví ya sea navegando hácia el Sud o hácia el lado opuesto, nada habrá que temer en esa angostura.

"El puerto de Quicaví es bueno i seguro, pero para pocos buques. Puede anclarse en él demorando la boca de la laguna que se ve en el plano, al N. 34° O. i la punta que lo forma por el N. al N. 20° E., sin acercarse mucho a esa orilla; pues que aun estando casi sobre la playa, no se encuentra fondo con 20 brazas de sondaleza. En este puerto, señor, se encuentra un baradero como los hai pocos en la República. Tal es la laguna de Quicaví: en plena mar tiene 20 piés de profundidad i queda totalmente seca cuando baja la marea. La configuracion de esta laguna, que desagua por un pequeño canal que no es ménos profundo, a la vez que la estension que abraza ofreceria como baradero, ventajas que lo harian mui importantes si no hubieran otros mas cerca de Ancud i accesibles con mènos peligros. Con todo, si allí como en puerto Montt por ejemplo, se proporcionasen cargamentos a algunos buques que necesitaran limpiarse o hacer reparaciones, no veo la razon para que no se elijiera con preferencia; sin embargo el tiempo lo dirá.

"Entre la punta de Tenaun i la isla de Meulin, hai un bajo que aunque el Capitan Fitz Roy le da dos brazas de profundidad, yo no he podido encontrarlo apesar de haberlo buscado detenidamente; pero segun noticias que he tomado de personas conocedoras de esos canales, existe uno entre la citada punta i la isla Liulin, el cual se descubre en las grandes mareas.

"En la rada de Tenaun se encuentra fondo moderado desde un cable distante de la playa. Esta rada abrigada no mas que de los vientos N. i N. O., solo es recomendable para quedar en ella poco tiempo.

"Como cinco millas mas al Oeste se halla el puerto de Calen abrigado de los vientos reinantes. En seguida está el puerto de Quetaleo que, como el anterior, tiene el fondo moderado en toda su estension; es bastante capaz para contener muchas embarcaciones de todos tamaños i amparado de los vientos del cuarto cuadrante, que en estos mares soplan con frecuencia en todas las estaciones del año.

"Con motivo de haber pasado ya cuatro veces por Dalcahue i que ahora estuve allí cerca de un mes levantando el plano del canal i sus alrededores, he estudiado detenidamente los obstáculos que encierra para navegarlo, i por consiguiente creo, pues, que los puertos de Calen i Quetalco se hallan en buena situacion; ya sea para pasar la noche o a quedar en ellos durante los dias borrascosos. o ya para aguardar las mareas; porque no es posible casi entrar al cañal, por ir hácia el Sud, sino cuando se acerca la hora de la pleamar. Para el N. no se debe pasar tampoco de la punta Quelirquehui, que verá U. S. en el plano, hasta que la marea haya subido lo ménos tres horas: i de ningun modo con viento contrario; pues en este caso, si se va para el Sud, debe esperarse en los puertos que dejo indicados o en Dalcahue, i si es para el lado opuesto, entre las puntas de Quelirquehuy i Hucuao o en la bahia de Curaco, hasta que el viento sea favorable.

"Este canal aunque mui bajo en algunas partes, pueden atravesarlo buques de mas de mil toneladas i cargados, como ya se ha visto; pero para esto es preciso tener presente la esplicacion que hago; pues en pleamar no hai ménos de cuatro brazas de profundidad donde con marea baja se encuentra 1 ½ braza solamente. Como se ve en el plano, tiene un bajo en el centro, que en algunos lugares se descubre con las grandes mareas de los novilunios o plenilunios, dejando un canal a cada lado. Aunque es mas angosto el que se halla hácia la isla de Quinchao, debe tomarse siempre con preferencia, porque en marea baja no tiene ménos de 3 ½ brazas; miéntras que en el otro, en las mismas circunstancias, se encuentran 9 piés. La menor profundidad de este canal se halla entre la punta del Pasaje i una máquina de aserrar madera que hai un poco mas al Sud de Dalcahue, en la isla grande de Chiloé.

"Habiendo concluido el trabajo que me detenia en esos canales, di la vela para este puerto el 9 de mayo a las 3h i 30' P. M. i he llegado esta noche, como digo, despues de mil contratiempos i con el sentimiento de haber perdido la lancha en un temporal que corrí anoche, entre los arrecifes de Pumulmun i Chiñao. Tambien se ha roto el moco del baupres, lo que fué ocasionado por una balandra de las que hacen el tráfico interior de la provincia, que una noche estando nosotros anclados en Dalcahue, se fué encima del buque, a causa del completo abandono con que andaban los que navegaban en ella.

"Acompaño a U. S. el plano del canal de Dalcahue i espero lo acepte como un

trabajo en que puede depositar toda su confianza el marino que tenga que pasar por esa parte del archipiélago; por consiguiente viendo, pues, qué U. S. busca todos los medios de darle mas importancia a está provincia, creo que no tiepidará en solicitar que se litografie un número completo de ejemplares.»

Lo que pongo en conocimiento de U. S. para que se sirva aprobar, si lo tiene a bien, la medida tomada por esta Intendencia, agregando que creo que el trabajo ejecutado seria de utilidad en Chiloé si se adoptase la idea de litografiar el plano, determinándose que algunos ejemplares sean vendidos en esta Ciudad, lo que podria hacerse igualmente con el plano del canal de Chacao, que existe en el Ministerio de U. S.; sin embargo U. S. resolverá lo mas conveniente.

Dios guarde a U. S.

Javier Rengifo.

Al Señor Ministro de Marina.

(F).

Nota del Injeniero encargado de la formacion de los planos para el Arcenal de Marina, Bateria i Cuartel en Valparaiso; e informe del Injeniero militar encargado de examinarlos.

Santiago, octubre 18 de 1856.

Señor Ministro:

En cumplimiento del encargo que me fué hecho por el Ministerio de Marina á fines de mayo de este año, tengo el honor de presentar a U. S. los planos i documentos adjuntos; a saber:

1.° Los planos en seis planchas.

2.° La descripcion de ellos; i

3.° El presupuesto de los gastos que será necesario invertir en la ejecucion de la obra proyectada.

Al formar los precitados planos i el correspondiente presupuesto, me han servido de base, por una parte las disposiciones del Minísterio, espedidas con fecha 20 de diciembre del año próximo pasado, de las cuales me fué entregada copia; i por otra parte, el plano del terreno en que ha de plantarse la obra. Este último me fué entregado igualmente por el Ministerio i devuelto luego despues de haber yo tomado copia de él.

Me ha parecido necesario agregar a los edificios especificados en las citadas disposiciones del Supremo Gobierno, otros dos, indispensables para el establecimiento, es a saber:

1.° Un almacen de pólvora para la batería;

2.° Un pequeño observatorio con instrumentos de paso, a fin de que puedan arreglarse exactamente los relojes marinos, lo que por medio de observaciones con sestantes no puede hacerse sino de un modo imperfecto. La importancia de un observatorio para la marina en el estado actual de la náutica e hidrografía, se ha reconocido jeneralmente, i por esta razon todas las naciones marítimas han establecido al lado de sus observatorios grandes, otros, especialmente dedicados a las necesidades de la Marina.

Habiendo esplicado el proyecto en los planos i documentos adjuntos, Núm. 1, hasta 3, detalladamente, será inútil estenderme aqui mas sobre este punto, i me limito a hacer en este lugar algunas observaciones relativas al modo mas económico de ejecutar la construccion de la obra.

Segun el presupuesto, el costo total de la obra asciende a 179,008 pesos 56 centavos, suponiendo el término de tres años como el tiempo necesario para concluirla. Si fuese menester reducir dicho término a ménos tiempo, en tal caso naturalmente, los gastos aumentarian por los trabajos forzosos i por las compras de materiales.

Suponiendo al contrario, que en el primer año no se destinen mas que 40,000 pesos para la construccion del Arsenal, entónces me permito indicar la conveniencia de emplear dicha cantidad del modo siguiente:

Primero, deberia hacerse la muralla de fortificacion juntamente con la esplanada defensa, con el fin de asegurar el terreno contra la mar.

Segundo, deberian hacerse las murallas para encerrar todo el terreno, i el tinglado *A*. 6.ª i, en tercer lugar, se deberia proceder a hechar los fundamentos de los demas edificios del Arsenal i adelantarlos en cuanto lo permitiese la cantidad concedida.

De esta manera tendria la Marina al fin del primer año ya un lugar encerrado, i tambien un tinglado en que conservar al ménos provisionalmente, lo mas importante de sus materiales.

Admitiendo que en el segundo año se destinasen otros 40,000 pesos para la continuacion de la obra, seria necesario proceder a la construccion del Almacen Jeneral, despues a la de la casa de construccion i a la de los tinglados indicados i presupuestos al A. 4.° i 5.°

Asi podría la Marina aprovecharse de sus edificios i locales al fin del segundo año.

En el tercer año con una nueva cantidad de 40,000 pesos, podria concluirse la construccion del Arsenal i del almacen de pólvora. Quedarian de este modo por hacerse el cuartel i el empedrado del interior de la bateria, cuyo costo ascenderia como a 60,000 pesos, con tal que los fondos arriba indicados, para el segundo i como tambien para el tercer año no pudiesen aumentarse en la cantidad de 30,000 pesos.

Séame permitido, señor Ministro, hacer presente, que he tratado de conseguir la mayor economía posible al formar el presupuesto que acompaño. Con este objeto he dispuesto todos los edificios, con escepcion de los destinados para los empleados del Arsenal i del Cuartel, de tal modo, que sirviesen al mismo tiempo de muralla para encerrar el interior, he evitado toda clase de ornatos costosos, ademas impropios para un establecimiento militar; i solamente he puesto lo mas necesario en el frontispicio del cuartel, visible del lado del mar; he proyectado para el almacen de pólvora, las murallas de piedra (cal i canto), en cuanto era practicable, i no de ladrillos, ahorrándose asi cuatro pesos por cada métro cúbico. En fin, todos los edificios han sido proyectados del modo mas sencillo, pro-

curando al mismo tiempo darles la estabilidad necesaria por una construccion conveniente de madera, en términos que podrian resistir a los temblores mas que ordinarios.

Segun lo espuesto no será posible disminuir los gastos presupuestos i si acaso no hubiese los fondos necesarios para hacer la obra tal como se halla proyectada, seria conveniente construir por ahora solo aquellas partes que mas indispensables pareciesen. Igualmente no se podrá contar con una disminucion en los precios de los materiales i del trabajo, habiéndolos reducido ya a su mínimo, todo lo cual se notará luego que se dé principio a la obra proyectada.

Habiendo dedicado durante los últimos cinco meses, toda mi atencion, a este trabajo i agotado todos los recursos que mi esperiencia en este ramo de construccion ha podido sujerirme para cumplir debidamente con el encargo honroso que se ha tenido a bien hacerme, deseo que mis indicaciones sean del agrado superior de U. S.

Aprovecho esta ocasion para suscribirme Señor Ministro

De U. S. A. i S. S.

Enrique Siemsen.
(Injeniero.)

Al Señor Ministro de Marina.

Santiago, enero 8 de 1857

Señor Ministro;

Cumpliendo con la órden de U. S. fecha 31 del último pasado, por la que se me comisiona para el exámen de los planos presentados por el Injeniero don Enrique Siemsen i el señor Brown, para la construccion de un Arsenal de Marina i de un Cuartel de artillería en Valparaiso, tengo el honor de informar a U. S. sobre dichos trabajos, haciendo las observaciones que he creido a mi juicio convenientes.

Los dos planos presentados por el señor Brown son en mi concepto, poco esplicativos para poder dar una opinion acertada acerca de la ejecucion de la obra. Solo hablaré a U. S. de la distribucion del terreno i comodidad del edificio.

El local está regularmente aprovechado, pues contiene todas las oficinas correspondientes al objeto a que se dedica, estando los edificios dispuestos de manera

que sus formas, tanto esterior cuanto interiormente, presentan un aspecto simétrico i regular.

La distribucion del cuartel es buena, los salones bien ventilados, hai bastante comodidad para trescientos hombres, está interiormente rodeado de corredores que considero esenciales para la maniobra de la tropa en invierno, i se ha tenido presente ademas todo lo necesario para la salubridad, comodidad, aseo i disciplina de la tropa.

Del mismo modo se encuentran las oficinas i almacenes de mayoría, enfermería i piezas de oficiales.

No siendo como he dicho anteriormente, bastante esplicativos los planos del señor Brown, me abstendré de informar a U. S. sobre las comodidades del Arsenal, por temor de emitir un juicio errado sobre ellas.

Paso ahora a imponer a U. S. sobre los planos levantados para el mismo objeto por el señor Siemsen. Ante todo diré a U. S. que estos planos son de una ejecucion mui acabada, como dibújo sumamente detallados, en seis grandes fojas que no dejan nada que desear para la perfecta intelijencia de ellos, ni para la manera de ejecutar el trabajo.

Varias son las observaciones que sobre ellos tengo que hacerle a U. S. bien que a mi juicio, los lijeros defectos que deduzco, podrian remediarse con suma facilidad; quedando sin alteracion sustancial el fondo del trabajo.

1.° Supresion de la muralla de circumbalacion al pié del cerro.

Creo innecesaria la muralla de circumbalacion al pié del cerro; porque encontrándose cortado este casi perpendicularmente, no puede jamas haber ninguna clase de comunicacion por esa parte. Si dicha muralla se ha puesto para evitar los accidentes que pudie en acontecer por los rodados de peñascos, creo infundada esta prevision, por ser el cerro de roca sólida perfectamente peinada.

2.° Mejorar la disposicion de las cuadras.

La disposicion adoptada por el señor Siemsen para las habitaciones de la tropa, es efectivamente la mas usual en Europa; pero en nuestro pais presenta algunos inconvenientes, pues estando aquella subdividida en pequeñas porciones de a diez i seis hombres para cada salon, como lo dispone el señor Siemsen, exije 1.° cuadruple vijilancia para una compañía; 2.° mucho mayor gasto de alumbrado; 3.° entorpecimientos para las revistas de cada compañía; 4.° i finalmente la vijilancia repartida de este modo no puede nunca producir igual efecto a la ejercida en un solo salon, en donde el jefe, desde el humbral de la puerta, puede asegurarse de un solo golpe de vista, del aseo, disciplina, estado de la tropa etc.

3.° Hacer un edificio para la artillería volante.

Sirviendo tambien este cuartel para alojamiento de la artilleria cívica, seria mui conveniente la construccion de un pequeño galpon destinado para guardar la ar-

fileria volante, i que se levantaria en el estremo opuesto al almacen de pólvora.

4.° Necesidad de cañones jiratorios.

Seria conveniente colocar en los tres ángulos de la batería igual número de cañones jiratorios, con sus respectivas esplanadas, para evitar los ángulos muertos.

5.° Supresion del cuerpo de guardia.

Creo ventajoso suprimir el cuerpo de guardia en el cuartel, reemplazándolo por un reten de cuatro hombres i colocar la guardia en la puerta de la bateria, para resguardar su entrada i la del Arsenal.

6.° Cambio del Torreon.

Se puede hacer que el Torreon sirva de fachada a la puerta de la bateria i que contenga el cuerpo de guardia de un lado i las piezas del oficial de guardia en el otro. En el primer piso se abririan troneras para cañones al frente de la puerta; en el segundo para fusileria en todo su contorno, i en el tercero se podria colocar un observatorio marítimo, para lo cual bastará estender un tanto mas el almacen núm. 6.

7.° Avanzar el edificio núm. 12.

Avanzando todo el edificio núm. 12 paralelamente a la bateria i en la direccion del vertice del ángulo que forman los almacenes núm. 4 i 5, se pueden disponer corredores adoptando una construccion sencilla i no doble, semejante a la que presentan los planos del señor Brown, que en esta parte los considero mas adaptables a los usos de nuestro pais.

Estas son, señor Ministro, las observaciones que he juzgado necesarias, para correjir los lijeros defectos de los planos del señor Siemsen, los que por lo demas considero mui perfectos en todas sus partes.

Para terminar diré a U. S. que por la prolija inspeccion que he hecho de los planos para el Arsenal, creo que adoptándolos se hará un edificio completo, que llenará mui bien todas las exijencias de aquel puerto.

Dios guarde a U. S.

José Francisco Gana Castro.

Señor Ministro de Guerra i Marina.

(G.)

Informes del Constructor Naval del Estado sobre la entrega de las maderas contratadas para la marina en Constitucion i Curanipe.

Valparaiso, agosto 12 de 1856.

Señor Comandante Jeneral de marina:

Cumpliendo con el decreto del Señor Ministro que U. S. se sirvió tramitirme con fecha 13 de mayo pel presente año, por el que se me encarga de la recepcion de la madera contratada en la provincia del Maule para la Marina, con los contratistas Morel i Cortés, en abril del año próximo pasado.

Salí de Valparaiso el 1.º de junio i llegué al puerto Constitucion el dia 2; al llegar allí participé al señor Intendente de la provincia mi arribo, solicitando los fondos necesarios para los varios gastos que debian ocasionar el apilamiento, resguardo i seguridad de esa madera mientras permanezca en estos parajes; como se demoraba la contestacion por causa del mal tiempo, traté inmediatamente de reconocer las piezas que debian estar reunidas en este punto de Constitucion.

Examinadas i reconocidas las piezas buenas, i desechadas las que no convenia aceptar, encontré que el valor de las primeras era solo de mil noventa i seis pesos, setenta i cinco centavos (ps. 1096 75 cts.) inferior a la suma de mil quinientos pesos (1500 ps.) que el Supremo Gobierno habia adelantado al señor Juan Morel, uno de los contratantes, i creyendo que mas convenia al Gobierno adquirir todo lo contratado que hacer cargo a los contratistas por falta de cumplimiento, siendo que pueden vender con ganancia las maderas que les he tratado, tomé la determinacion conveniente: despues de sellada que fué la madera ya en la playa de Constitucion i haberla colocado debajo de galpones que hize construir a este fin, en un terreno arrendado a un peso al mes, en la Hacienda del señor Cerveró, me resolví a encaminarme para la montaña, donde reconocí i elejí piezas selectas que permanecen allí cortadas desde el año próximo pasado, i que sellé con el sello del Gobierno hasta un valor de mil doscientos diez i seis pesos veinte i cinco centavos (ps. 1216-25 cts.) conviniendo con los contratistas que quedasen en la montaña hasta el mes de noviembre, en que solo se podria efectuar su trasporte al puerto, por lo cual se comprometieron.

El tiempo lluvioso no me permitió acelerar como habria querido, la conclucion de esos pormenores, i tuve que esperar durante muchos dias, la posibilidad de dirijirme a Curanipe, en donde solo encontré tambien una parte de la madera

contratada, colocada bajo de un galpon construido el año pasado, pero me fué necesario sacar todas las piezas para reconocer i elejirlas, i el galpon no habiendo sido suficiente despues para su acomodo, lo hize anchar mas i colocar en él de nuevo las piezas selladas por mí.

Terminado que fué el recibo de la madera, me dirijí inmediatamente a Cauquenes a presentar al señor Intendente la nota de la madera recibida i de los gastos que habian ocasionado la construccion de los galpones, apilamiento i resguardo de las piezas. El señor Intendente en vista de la falta de los contratistas, era de opinion de cortar la contrata i de imponerles la pena prevista en este caso; pero en cosideracion a que la pérdida habria sido para el Gobierno, pues este se habria privado de piezas que en el punto mismo en que se hallan, podrian venderse por el doble de lo que cuestan, conseguí que se llevase mi convenio adelante i que como he dicho ya, los contratistas trajesen esta madera al puerto en el próximo mes de noviembre.

Despachado que fuí por el señor Intendente, regresé a Constitucion, donde tuve que aguardar nueve dias hasta el paso del vapor *Constitucion*, en el que llegué a este puerto de Valparaiso, el 29 del mes de julio pasado.

Tengo la honra de acompañar a U. S. la nota detallada de la madera que queda en Constitucion i Curanipe i una parte de la que está en las montañas i que no llegará al litoral hasta el mes de noviembre; he calculado los pies cúbicos de que se compone la primera, para saber el número de toneladas de que necesitará desde luego el Gobierno para su trasporte, pero no he podido verificarlo en la segunda por la dificultad de remover las piezas en la montaña; ha resultado de mis cálculos que en Curanipe hai 6575 pies cúbicos, formando 236 toneladas 736^{m} i en Constitucion 9094 pies cúbicos, formando 327 toneladadas 402^{m}; sean por suma total: 564 toneladas i 138^{m}.

Habiendome encontrado en Constitucion en tiempo de las grandes avenidas de agua del mes de junio, he tenido lugar de notar que, seria de grave importancia disponer un fondeadero, en que las naves estuviesen al abrigo de las avenidas tan funestas a este puerto, i como la naturaleza ha preparado ya este lugar, creeria faltar a mi deber si dejase de indicarlo al Supremo Gobierno. Al frente de Constitucion hai una isla, separada de la tierra firme por un canal que tiene como siete pies de agua, i que seria fácil aumentar hasta el número que se quisiese por medio de una máquina exprofeso. Cerrando este brazo conforme al plano que tambien adjunto se lograria pues un puerto al abrigo de toda avenida i en el cual el vapor remolcador hallaria un refujio, sin el cual habrá de bararse i de demandar un gran gasto para sacarlo.

En el puerto de Curanipe, he notado tambien que un muelle sería mui ventajoso para el comercio, i construyendolo desde el punto donde está el galpon que

contiene las maderas del Gobierno, hasta un peñazco que existe en su pequeña entrada, lo que forma una distancia como de mil doscientos pies, i dándole una anchura de treinta pies, seria una comodidad positiva para embarque i desembarque de mercaderias i maderas, tanto del Gobierno como de particulares; la construccion de este muelle no llamaria gastos mui grandes, los principales materiales siendo madera i encontrandose allí en abundancia.

Dios guarde a U. S.

Juan Duprat.
Constructor naval del Estado.

Señor Ministro de Marina.

Cumpliendo con el decreto de su departamento fecha 18 de febrero del presente año, por el que se me encarga de terminar la recepcion de las maderas contratadas en laprovincia del Maule para la Marina, con los contratistas Morel i Cortés en abril del año mil ochocientos cincuenta i cinco.

Salí de Valparaiso el dia 5 de marzo, dirijiéndome al puerto de Constitucion por tierra por falta de vapores, llegando a dicho puerto el doce del mismo mes; inmediatamente me avisté con el señor Ministro de Aduana D. P. P. Espinosa para darle parte del objeto de mi venida a aquella provincia, como igualmente para participar al señor Intendente de Cauquenes mi arribo i la determinacion que tomaba de dirijirme al puerto de Curanipe, para principiar por este punto el desempeño de mi comision. Temeroso que se pusiesen los caminos intransitables, por las aguas del invierno, para subvenir pues a los gastos que habian que hacer en este punto para el apilamiento, resguardo i seguridad de esas maderas, solicité del señor Gobernador de Constitucion la suma de doscientos cincuenta pesos. Al puerto de Curanipe, llegué el 14 de marzo i no pude imediatamente principiar la obra, sino el 17, por falta de brazos, habiendo tenido que recurrir al señor Subdelegado de dicho punto, para poder conseguir peones, despues de verificadas las piezas de madera i selladas con el sello del Gobierno, reconocí que el galpon que existia ya era insuficiente para poder recibir la cantidad de maderas que allí debian quedar apiladas; en consecuencia trate de entenderme con el propietario del terreno contiguo al terreno ocupado por el galpon, cediéndole dos varas de terreno en el plan de arriba, en cambio de cuatro varas que me cedió en el plan de abajo, formando de esta manera un espacio mas grande i mas cuadrado; el galpon ha sido agrandado de veinte i dos pies de largo i cuarenta i tres

pies de ancho; he cerrado perfectamente con tablas el galpon i el terreno que tiene una puerta grande con chapa, cuya llave he entregado al subdelegado D. Palacio; quedando entónces las maderas, libres de la influencia atmosferica i de la codicia de los malintencionados, puse un cuidador encargado de la custodia de las maderas allí depositadas, compré en dos onzas de oro una casita de tablas para darle su habitacion gratis, que es lo que me pidió para el pago del cuidado que se obliga a hacer i para la conservacion del edificio. Hize pintar el cierro con alquitran i para todos estos gastos solicité del señor Intendente la suma de ciento cincuenta pesos, cuya cuenta de inversion ha sido documentada i entregada al señor Intendente de Cauquenes. Habiendo recibido todas las maderas estipuladas en la contrata, ménos ciento i una piezas que no convenian aceptar, he chancelado con el señor Cortés la suma de dos mil quinientos sesenta i un pesos con cincuenta centavos, correspondientes a mil setecientos cuarenta i tres piezas, formando con las que faltan la cantidad total de la contrata: sean, mil ochocientos cuarenta i cuatro piezas, bajando la suma de ciento i seis pesos valor de las 101 piezas, i cinco pesos mas por una roda que tiene un pedazo defectuoso. Mandé al señor Intendente el estado de todas las cuentas de gastos i pagos efectuados en Curanipe, ascendiendo a la suma de quinientos noventa pesos, ochenta i tres centavos, i me dirijí para el puerto de Constitucion.

Llegué a este puerto el dia 30 de abril i principié inmediatamente a hacer separar de las maderas del Estado, una cantidad de otras maderas pertenecientes al señor Cornish, a quien por via de justicia hize pagar estos gastos que fueron de veinte i dos pesos.

Despues de separadas todas estas maderas, reconocí como en Curanipe, que el buque que ocuparian seria mayor que lo que presentaba la capacidad del galpon construido con este objeto: he tenido en consecuencia que agrandar el galpon de cincuenta pies cuadrados, quedando entónces con este aumento, con una superficie de cincuenta pies de ancho i cien pies de largo, hize colocar allí todas las maderas escojidas i selladas, que acienden al número de mil quinientas cinco piezas, faltando ochenta i cinco piezas para el completo de la contrata, que es de mil quinientos noventa piezas. D. J. Morel se ha obligado por contrata, a entregar en todo el mes de octubre al Capitan de puerto de Constitucion, por cuenta del Estado, las ochenta i cinco piezas que faltan, quedando pendiente la suma de trescientos pesos que le serán contados a la entrega de esas maderas, como chancelacion de la contrata, que asciende a la suma de cuatro mil quinientos ochenta i siete pesos, i a mas el valor de las 85 piezas.

Estas piezas de roble, rodas, deberán ser puestas en barro en un pozo, para hacer prueba de esta madera.

Encerré con tablas el galpon i el terreno correspondiente, que mide ciento se-

senta i cuatro pies de largo i sesenta i cuatro pies de ancho, teniendo una puerta grande con su chapa, cuya llave ha sido entregada por mi al Capitan de puerto. Quise pagar al señor Cervero el arriendo corespondiente a dicho terreno, pero este caballero no ha querido admitir pago ninguno; concluí mi comision i volví a Valparaiso con el vapor Constitucion, el dia diez de junio de este presente año, i en el acto me presenté al señor Intendente de Valparaiso.

No me resta mas, señor Ministro, que decir a U. S. que teniendo presente el importante proyecto de U. S. de formar entre la isla i la ribera de Constitucion un puerto al abrigo de los nortes i de las avenidas, he ocupado mis dias feriados en sondear i medir el espacio que habria de ocupar el cierro de este brazo del rio i he formado el presupuesto de los costos, que tengo la honra de elevar a la consideracion de U. S.

Considerando las dificultades que presenta hoi Curanipe para la carga i descarga de buques, i haciéndome cargo de las circunstancias del puerto, he llegado a convencerme que un muelle cuya cubierta se hallase fuera del alcance de las olas, podria prestar inmensos servicios i en este concepto he creido que U. S. no tendria a mal, que le ofreciese un plan i presupuesto de lo que podria costar esta obra; tengo la satisfaccion de acompañarlos con los demas documentos.

Deseo, señor Ministro que mis operaciones en esta comision, merezcan la aceptacion de U. S.

Dios guarde a U. S.

Juan Duprat.

Santiago junio 24 de 1857.

Razon de las maderas recibidas en Constitucion por el Constructor Naval en su primer viaje en Mayo de 1856, *i en el segundo de Marzo en* 1857

NOMBRES I CALIDADES DE LAS PIEZAS.	Recibidas.	Precio.	Importe total.	Piés cúbicos.	Toneladas.
Quidas	6	38$	$228	364	13 104
Rodas	6	25	150	250	9 » »
Contra rodas	6	14	84	204	7 344
Rodas	0	00	0	0	0 » »
Codastes	6	24	144	244	8 784
Barraganetes de popa	20	2	40	250	9 » »
Yugos	10	11	110	260	9 360
Planes	100	2 50	250	800	28 800
Furcat pieza que no se pone a la popa	4	3	12	28	1 008
Jenoles de fondo	200	2	400	1900	68 400
Baos de cubierta	100	3	800	3500	126 » »
Buzardas de proa	14	7	98	280	10 080
Curvas de codaste	4	4	16	64	2 304
Curvas de codaste	4	4	16	48	1 728
Curvas de tajamar	4	1 50	6	24	» 864
Curvas para la cubierta	150	1 50	175	450	16 200
Piezas de vuelta	24	8 50	204	986	35 496
Piezas para el trancanil	10	10	100	470	16 920
Piezas para timon	10	10	100	460	16 560
Barraganetes	300	1 25	375	2100	75 600
Tablones roble de 5 P.as	95	3 50	332 50	855	30 780
Tablones » » 4 id	166	2 50	415	1328	47 808
Tablones » » 3 id	266	2	532	1596	57 456
	1505	» »	4587 50	16481	592T596
***Razon de las maderas recibidas en Curanipe en* 1856 *i* 1857.**					
Quillas	2	30	60	77	2T556
Rodas	2	25	50	35	1 260
Barraganetes	200	1	200	1500	54 » »
Curvas de tajamar	40	1 50	60	280	10 080
Barraganetes de popa	100	1 25	125	700	25 200
Jenol de vuelta	82	1	82	500	18 » »
Baos de cubierta	50	6	300	1800	64 800
Piezas de cinta	50	7	350	2500	90 » »
Planes de fondo	50	1 25	62 50	360	12 960
Curvas de entrepueste	67	1	67	482	17 352
Tablones roble de 4 P.as	100	1 50	150	700	25 200
Id. id. de 2 id	300	1	300	641	23 076
Id. lingue de 3 id	200	1 75	350	850	30 600
Id. id. de 1½ id	200	1 15	230	400	14 400
Id. id. de 1 id	300	0 60	180	454	16 344
	1743	» »	2566 50 5 (a)	11273	405 828
			2561 50		

Total de toneladas..... 998T324m.

J. Duprat.

(a) Los cinco pesos de lucidos son por la roda que tiene una falla.

[illegible]

Santiago, noviembre 8 de 1956.

[illegible] informe que [illegible] recomendado [illegible] Curaduría [illegible]

[illegible] contienen la razón [illegible]

[illegible]

[illegible] un pequeño [illegible] un peso [illegible] en sus [illegible] de [illegible] para [illegible]

[illegible]

[illegible] que no [illegible] en [illegible]

Entre las principales condiciones para la conservación [illegible] de las maderas, es un buen aplanamiento [illegible] U. S. [illegible] de los encargados de la madera [illegible] las prescripciones si[illegible] que la pila se forme sobre un terreno [illegible] con pernos de [illegible] toda volcadura [illegible] la pila se levante [illegible] a fin de facilitar la circulación del aire, que cada

(H.)

Instrucciones dadas al Intendente de Maule, sobre la guarda i conservacion de la madera del Estado, en Constitucion i Curanipe.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, noviembre 8 de 1856.

En el *Araucano* adjunto, núm. 1753, hallará U. S. el informe que ha dado el Constructor Naval, al regresar de la comision que se le encomendó en mayo último, para que fuese a examinar, codear i recibir en Con titucion i Curanipe, la madera contratada para la Marina.

Al mismo tiempo incluyó a U. S. dos Estados que contienen la razon detallada de las maderas recibidas por el Constructor Naval en Constitucion i Curanipe, afin de que disponga lo conveniente, para que dicha madera sea recibida, conservada i cuidada a cargo de los Tenientes de Ministros de aquellos puertos, considerados por la lei como Comisarios particulares de Marina i a la disposicion de este Ministerio.

Segun la nota del Constructor Naval, le de Constitucion ha quedado apilada debajo de galpones construidos al efecto en un terreno arrendado por un peso al mes, en la hacienda de don José Cerveró: la de Curapine, en los galpones de propiedad del Estado, construidos en aquel punto para depósito de madera para la Marina.

Como esa madera acaba de ser recibida i apilada por direccion del Constructor Naval, es de suponer que esa operocion se haya hecho convenientemente. Sin embargo como se ha efectuado en el invierno i con la idea de que ella no quedaria mucho tiempo en aquellos parajes, es importante que U. S. ordene cuanto crea conducente a la desecacion, conservacion i mejora de esa madera, que no pudiendo emplearse antes de tres años, conviene que quede en los buenos galpones que hoi la cubren.

Es sabido que una de las principales condiciones para la conservacion i desecacion de las maderas. es su buen apilamiento, i sobre este punto llamará U. S. la atencion de los encargados de la madera, inculcando las prescripciones siguientes: que la pila se forme sobre un terreno en declive, cubierto con ceniza de fragüa, afin de impedir toda vejetacion sobre él: que la base de la pila se levante del suelo como a una vara; i afin de facilitar la circulacion del aire: que cada

plan o hilera de la madera, sea sostenida por puiezas de madera seca de menores dimenciones:

Los tablones de grandes dimenciones i tablazon, deben apilarse aparte:

Las pilas deben deshacerse i rehacerse, invirtiendo el órden de la colocacion de las piezas, i poniendo abajo las que estan arriba, i arriba las que estan abajo:

Conviene evitar a la madera los efectos del sol ardiente que sepora sus fibras, i de la lluvia que llena de humedad las gretaduras, asi como de las corrientes violentas del viento, que la raja.

U. S. dará cuenta del gasto que ocacionen estas operaciones i el cuidado i atencion constante de la madera, para resolver su pago.

En cuanto a la madera pue queda por recibirse de los contratistas Cortes i Morel, U. S. avisará cuando ellos la tengan en playa de Curanipe i Constitucion, para determinar lo que convenga a su examen, codeo i recibo, con arreglo al contrato, i al decreto supremo de 26 de julio último, núm. 193.

Dios guarde a U. S.

José Francisco Gana.

Al Intendente de Maule.

(E.)

Mensaje i Proyecto de Lei para la reincorporacion a la lista activa de la Marina, del Almirante, Tomas Lord Cochrane hoi Conde de Dundonald, con el sueldo de su clase.

CONCIUDADANOS DEL SENADO I DE LA CAMARA DE DIPUTADOS.

A fines de 1818, cuando Chile celebraba su primer triunfo marítimo alcanzado por nuestra Escuadra en Talcahuano, se presentó en nuestras aguas, decidido a servir a la noble causa de nuestra Independencia, el valiente marino Tomas Lord Cochrane, hoi Conde de Dundonald i Almirante de la Gran Bretaña.

Son bien conocidos los importantes servicios de este Jefe en la Marina Britanica, durante la guerra Europea que terminó en 1815.

Capitan de Navio sin colocacion activa en la armada de su patria, reducida al pié de paz, aceptó la invitacion que le hizo en Londres el ajente de Chile; i entrando al servicio de este país, vino a ponerse al frente de nuestras fuerzas marítimas, trayendo, con el prestijio de su nombre, su alta intelijencia, su comprobada perecia, su jenio atrevido, su caracter emprendedor, un contijente poderoso a la lucha, tan vital para nuestra Independencia, del dominio del Pacifico.

Hasta qué grado se realizaren las esperanzas fundadas en la cooperacion de Lord Cochrane, por la direccion que supo dar a nuestros esfuerzos maritimos, son hoi hechos juzgados brillantemente por el mundo i por la historia. Viva se conserva todavia para comprobarlo, la memoria de la toma de Valdivia, de las proezas del Callao, del sangriento i esplendido triunfo de la *Esmeralda*, del apretamiento de las Fragatas Españolas la *Prueba* i la *Venganza* sobre las costas del Ecuador, i del aniquilamiento completo del poder de España en estos mares, ejecutado por nuestra Escuadra a las órdenes de Lord Cochrane; i este Jefe al dejar el servico de Chile en enero de 1823, i al entregar en manos del Gobierno, cuando ya no habia enemigos que combatir, la siempre triufante insignia de su mando, pudo decir con justicia i verdad "La devuelvo cuando ya Chile ha asegurado el dominio del Pacifico."

Chile, al paso que rechaza pretenciones injustas i exajeradas, ha hecho alarde siempre de su anhelo por premiar de un modo digno i honroso, los servicios de ilustres estranjeros que nos han ayudado en la gloriosa contienda de nuestra Independencia. Este sintimiento noble i espontaneo de gratitud nacional, fué el que dictó la lei de 6 de octubre de 1842, que reincorporó a las filas del Ejército

de Chile, por toda su vida i con el sueldo integro de su clase, al Jeneral don José de San Martin, aun cuando residiese fuera del territorio de la República ; i el mismo sentimiento es el que me induce a proponeros ahora, con acuerdo del Consejo de Estado, el siguiente :

PROYECTO DE LEI.

Artículo único.—Al Vice-Almirante Tomas Lord Cochrane, hoi Conde de Dundonald, se le considerará por toda su vida como en servicio activo en la Armada de la República i se le abonará el sueldo íntegro correspondiente a su clase, aun cuando resida fuera del Territorio de Chile.

Santiago, julio 28 de 1857.

MANUEL MONTT.

José Francisco Gana.

(J.)

Informe del Director de la Escuela Náutica de Chiloé.

Ancud, mayo 22 de 1857.

Acompaño a U. S. una nota que ha pasado a esta Intendencia el Director de la Escuela Náutica de esta ciudad, don Miguel Hurtado, en la que se halla inserto el estado de adelanto i las clases que cursan los alumnos del citado establecimiento.

Dios guarde a U. S.

Javier Renjifo.

Al señor Ministro de Marina.

Ancud, mayo 17 de 1857.

Señor Intendente:

Como el señor Ministro de Marina, en su Memoria anual al Congreso, se digna hacer mencion de la Escuela Náutica; he creido conveniente en tiempo oportuno, dar una idea de dicho establecimiento, para que, si U. S. lo tiene a bien, se sirva elevarla al Supremo Gobierno.

En el año pasado, dije que ya habian salido a navegar veinte i nueve alumnos en clase de Pilotines, i de estos, ya siete eran Pilotos, por su saber i buena conducta; ahora tengo el placer de decir, que en este año, han salido a navegar seis alumnos: dos en el Bergantin Goleta de guerra *Janequeo*, en clace de Cadetes Navales para ayudar en la esploracion de los Canales del sud, i cuatro en los buques mercantes, en clase de Pilotines.

De los siete Pilotos que navegaban el año próximo pasado, ya tres han ascendido a Capitanes, que son: don Ramon Osorio, don Juan Vasquez i don Pedro Ulloa. Tambien otro, don Saturnino Olavarria, es mui digno de ser Capitan, por haber hecho varios viajes de Piloto a la Gran China; pero habiendose enfermado su padre, ha tenido que desembarcarse para acompañarlo.

El estado de adelanto en que se encuentran los alumnos i las clases que cursan, son las siguientes:

CLASES.	ALUMNOS.
Nociones jenerales de navegacion	3
Principios de Astronomia Náutica	3
Trigonometria esférica	3
Trigonometria plana logaritmica	4
Jeometría	7
Números sexajesimales con repaso de aritmética	3
Total	23

Los sábados, todos los alumnos en jeneral, repasan los números Sexajesimales i la Rosa Náutica, i se ejercitan en el manejo de las Tablas Logaritmicas de navegacion. En las tardes de tiempo bueno, se les enseña a bogar i gobernar un bote a rémo i a vela.

Cada dia se hace notar mas i mas, para el rápido adelanto de los alumnos, la falta de un Adudante i de los Profesores que indiqué en mi nota fecha 17 de mayo del año próximo pasado, e inserta en la Memoria del señor Ministro del ramo.

El mantener en pié esta Escuela Náutica, i sus alumnos siempre dispuestos a embarcarse, i con una regular instruccion teórica i práctica, tiene una ventaja de inestimable precio: pues en un caso de guerra inesperado, se puede contar con doce jóvenes aptos para ser Guardias-Marinas, i servir desde luego con provecho. En la última crisis política pasada, anduvieron cinco alumnos en los bupues de guerra de la Escuadra; i merecieron una mencion honrosa, en la Memoria del señor Ministro de Marina de 1852.

El tratado de los Numeros Sexajesimales, que ha salido a luz i a merecido la aprobacion, de las personas nombradas por V. S. para examinarlo, ha llenado una necesidad imperiosa que se hacia sentir en la Escuela Náutica: pues ya los alumnos que hayan estudiado Aritmética por cualquiera autor, con solo aprender este pequeño tratado, se librarán de copiar i estudiar el primer tomo de Ciscar, ahorrandose con esto, seis meses de tiempo, que antes eran perdidos. Siendo yo, en mi carácter de miembro de la Junta de educacion de Chiloé, el autor de esta publicacion, no tengo gran confianza en ella; i solo servirá de texto, mientras se dé al público otra del mismo jénero, escrita por un oficial de la Armada.

Segun la protección que el Supremo Gobierno se digne dispensarle a este establecimiento, así será el fruto que de él se pueda esperar.

Dios guarde a US.

Miguel Hurtado.
Capitan de corbeta i director de la Escuela Náutica de Ancud.

Al señor Intendente de la provincia.

(L.)

Nota de la Legacion i Orden de S. M. B. en consejo, relativa a la aprehension de desertores de buques chilenos mercantes en los dominios de S. M.

LECCION BRITANICA.

Santiago, Octubre 11 *de* 1856.

Señor:

Tengo el honor de pasar a U. S. la cópia de una Orden de la Reina en Consejo, de fecha 28 de julio de 1856, para la aprehension i entrega de los desertores de los buques mercantes chilenos en los dominios de S. M.

La órden de 25 de febrero a que ella se refiere i que ha sido revocada, era mas limitada en su aplicacion, i la actual Orden en Consejo está calculada para llevar mejor a efecto las estipulaciones contenidas en el art. 13 del Tratado entre la Gran Bretaña i Chile.

Tengo el honor de ser etc.

E. A. J. Harris.

A. S. E. don Francisco Javier Ovalle, etc. etc. etc.

En la Corte, reunida en Osborne House, isla de Wight, el 28 *de julio de* 1856, *presente S. M. la Reina en Consejo.*

Por cuanto en el "Acta de los desertores estranjeros, de 1852," se establece que siempre que se haga constar a S. M. que se proporcionan o se han de proporcionar las facilidades necesarias para recuperar i aprehender los marineros que desertan de los buques mercantes británicos, en los territorios de alguna potencia estranjera, podrá S. M., esponiendo que esas facilidad se proporcionan o van a proporsionarse, declarar por medio de una Orden en Consejo

que los marineros, que no sean esclavos, que desertan de los buques mercantes, perteneciente a un súbdito de esa potencia, estando en los dominios de S. M. o en los territorios de la Compañía de la India Oriental, podrán ser aprehendidos i llevados a bordo de sus respectivos buques, i que S. M. podrá limitar los efectos de esa Orden, i sujetar su ejecucion a las condiciones i requisitos, que se crea conveniente.

I por cuanto, se ha hecho constar a S. M. que se van a dar las facilidades necesarias para recuperar i aprehender los marineros que desertan de los buques mercantes británicos en los territorios pertenecientes a la República de Chile.

Por tanto, S. M. en virtud de las facultades de que está investida por dicha "Acta de desertores estranjeros, de 1852" i con el dictámen de su Consejo privado, se ha servido ordenar i declarar, i ordena i declara por la presente, que desde la publicacion de ella en la Gaceta de Lóndres, los marineros, que no sean esclavos, que desertan de los buques mercantes perteneciente a ciudadanos de la República de Chile, dentro de los dominios de S. M. o de los territorios de la Compañía de la India Oriental, estaran sujetos a ser aprehendidos i llevados a bordo de sus respectivos buques. Bien entendido que si semejante desertor ha cometido algun crímen en los dominios de S. M. o en los territorios de la Compañía de la India Oriental, podrá ser detenido hasta que haya sido juzgado por el tribunal competente, i hasta que su sentencia (si la hubiere) se haya llevado plenamente a efecto.

I. S. M. en virtud de las facultades de que está investida por dicha "Acta de desertores estranjeros, de 1852." i con el dictámen de su Consejo privado, se ha servido ademas ordenar i declarar que desde la publicacion de la presente en la *Gaceta de Londres*, la órden en Consejo relativa a los marineros que desertan de buques mercantes pertenecientes a ciudadanos de la República de Chile, espedida en virtud de cicha Acta, el dia 25 de febrero de 1856, i que se publicó en la *Gaceta de Lóndres* el 29 de febrero, quedará revocada i queda revocada por la presente.

I los mui honorables Lores Comisionados del Tesoro de S. M. i los Comisionados para los asuntos de la India, daran en conformidad, las órdenes necesarias.

W. L. Bathurst.

———

(M.)

Mensaje i Proyecto de Lei para el establecimiento en los Puertos de la Republica, de Ajencias oficiales i responsables para el enganche de marineros.

CONCIUDADANOS DEL SENADO I DE LA CAMARA DE DIPUTADOS.

Desde muchos años la navegacion, el comercio i la marineria misma, se ven espuestos a las funestas consecuencias consiguientes al desórden que en esos ramos introduce una clase de traficantes establecidos en los puertos principales, que derivan grandes provechos de la desercion, los contratos, la espoliacion en todos sentidos, del marinero, i del naviero. Las autoridades nacionales dentro i fuera del pais, i con frecuencia los armadores i navieros, no han cesado de pedir un remedio a los males que les causaba ese desórden, i la irresponsabilidad de los que con el nombre de enganchadores, se encargaban de proveer a los buques del equipaje necesario a su navegacion.

El Gobierno limitado en sus facultades, principalmente en materias que afectan la libertad de la industria, del trabajo i de las operaciones de los particulares, tenia que circunscribirse a la aplicacion de las medidas preventivas i protectoras que estaban a su alcance. Entre estas medidas pueden enumerarse, las condiciones exijidas al embarque de los marineros, la formacion de contratos ante las autoridades marítimas, la repatriacion por cuenta del Tesoro de los marineros chilenos abandonados en el estranjero, i multitud de disposiciones parciales de policía.

El tiempo i el crecimiento del mal, han mostrado la ineficácia de esos medios, la necesidad de sujetar desde luego, el contratamiento de los marineros en los buques, sus servicios, su licenciamiento, i la clase entera de marineros, a un sistema que conciliando los derechos de todos, facilitase el movimiento, moralizase el servicio i protejese eficazmente al mismo marinero: sistema que mantuviese la disciplina de la navegacion, la seguridad del comercio, i que propendiese al mejoramiento de la condicion del marinero.

Ese sistema no podia ser otro, que uno análogo al seguido para alcanzar los mismos fines, por otros estados marítimos, i que consiste en el establecimiento en los puertos, de oficinas de enganchamiento oficialmente nombradas por autoridad competente, que den al comercio, a los armadores i a los navieros, todas las garantias deseables para la subsistencia i cumplimiento de los contratos que se celebren entre armadores, capitanes i marineros.

Segun los informes i datos suministrados recientemente, por la Intendencia de

Valparaiso i la Comandancia Jeneral de Marina, son apremiantes los males que hoi se sufren por la falta de tales ajencias. La desercion sistemada a que se ven espuestos los buques, i las espoliaciones i despojo que sufren los marineros, por la mala comportacion e irresponsabilidad de los que hacen un doble tráfico de su desercion i su enganche, es hoi mas sentida i afecta aun a la Marina de Guerra.

En la necesidad pues, de prevenir esos males, i los que desde mucho tiempo denuncian algunos Cónsules de Chile en Europa, resultantes de la irregularidad i engaños con que son embarcados en nuestros puertos marineros chilenos, sin contrato ni garantía, i que abandonados en playa estranjera, se ven lanzados por la miseria al crímen i al castigo: Considerando, que por la instalacion de tales ajencias, con el carácter oficial i con la intervencion que en sus operaciones tendrá la autoridad pública, se conseguirá dar el primer paso en la reclamada Matrícula de la jente de mar de la República, por su inscripcion en los rejistros de las oficinas de enganche; os propongo, con acuerdo del Consejo de Estado, el siguiente:

PROYECTO DE LEI.

Art. 1.° En todo puerto cabecera de gobernacion marítima, cuyas necesidades lo demanden, habrá por ahora, una o mas oficinas de enganchamiento con patente del Gobierno, espedida en virtud de propuesta del Comandante Jeneral de Marina en Valparaiso, o del Intendente de cada provincia, que no sea la de Valparaiso.

Art. 2.° Los que hubieren de ser admitidos i nombrados a este ejercicio, han de ser vecinos del lugar, i hombres de buena opinion i fama e intelijentes en las leyes i reglamentos de navegacion.

Art. 3.° Todo ajente de enganche jefe de oficina, prestará ántes de recibirse del cargo, por sí i sus dependientes, la fianza que le exija el Gobierno, i que servirá de garantia al fiel desempeño de sus funciones.

Art. 4.° Toda oficina de enganche pagará la patente de 2.ª clase que establece la lei.

Art. 5.° Toda oficina de enganche se hallará sujeta en sus operaciones, a la vijilancia inmediata del Gobernador Marítimo, i a la superior del Comandante Jeneral de Marina en Valparaiso, i del Intendente de la provincia en los otros puertos. I siempre que haya motivos fundados para creer que el ajente o sus dependientes, no desempeñan como es debido sus deberes, el Comandante Jeneral de Marina en Valparaiso, i el Intendente de la provincia en los otros puertos, ordenará la investigacion del caso i dará cuenta.

Art. 6.° Los que fueren nombrados ajentes de enganche, en la forma arriba espresada, no podrán hacer comercio alguno con los marineros, ni mantener

tienda de ropa hecha, ni bodegon, ni casa de huéspedes, ni fonda, ni licorería, ni comercio al menudeo de ningun jénero.

Art. 7.° Los principales deberes i atribuciones de los ajentes de enganche, oficialmente establecidos, serán: facilitar marineros para los buques, en la forma i términos que se determinan por la presente lei, i que determinen los reglamentos que se dicten en virtud de ella i para su cumplimiento:

Mediar en los contratos de la jente de mar que se necesite i se les pida para los buques en el puerto:

Facilitar siempre que pueda, aprendices para la marina nacional, en la proporcion de uno por cada cincuenta toneladas de medida, conforme a lo dispuesto en el art. 3.° de la lei de 11 de diciembre de 1846.

Representar a los marineros en cuyos contratos hubieren intervenido, siempre que entre ellos i el capitan del buque hubiere diferencia con relacion al contrato.

Art. 8.° Todo ajente de enganche de marineros deberá tener un libro foliado, i en él razon individual de los buques, navieros, capitanes o patrones que se valieren de él, con espresion nominal de los marineros por su medio contratados.

Art. 9.° Las oficinas de enganche no intervendrán en el contrato de otros individuos, como oficiales de mar o marineros, qué los que existan en el puerto sin ocupasion o que hayan sido debidamente licenciados, i cuya procedencia les conste evidentemente.

Art. 10. Ningun individuo podrá ser embarcado como marinero u oficial de mar en un buque mercante, sin un contrato previo por escrito, que estenderá la oficina de enganche; i en cuyo contrato constará el nombre del capitan, el del marinero, su edad, patria, el buque de que se desembarcó, el buque en que vá a servir, el tiempo que debe permanecer en él, la clase que ha de desempeñar a bordo, el sueldo i ventajas de que debe gozar, las anticipaciones que hubiere recibido, las condiciones de su reintegro, i finalmente todas las estipulaciones que las partes crean conveniente agregar, u otras que determine autoridad competente.

Art. 11. El Gobernador marítimo no estenderá ni firmará el rol de buque alguno, cuyo equipaje no esté debidamente contratado en los términos que prescribe el artículo anterior. Estendido el contrato en los términos espresados, i firmado por las partes i los jefes de la oficina, será visado por el Gobernador marítimo, despues de asegurarse de la conformidad de los contratantes.

Del contrato que se espresa en el inciso anterior, se entregará un ejemplar al capitan del buque, otro al Gobernador marítimo capitan del puerto en que se celebra, dejándose ántes cópia de dicho documento en el Rejistro de la oficina de enganche.

Art. 12. Todo individuo de mar contratado por alguna oficina de enganche, deberá ser ajustado i pagado de sus haberes en la respectiva oficina de engan-

che, en presencia de su capitan, quien estará en el deber de concurrir al acto; i en seguida dicha oficina estenderá un documento que acredite el licenciamiento i desembarco, con espresion del marinero, su edad, patria, el buque de que es desembarcado, el empleo que ha servido a bordo, el nombre del capitan que lo ha ajustado i pagado, el monto del pago, i por último, la filiacion o descripcion personal del marinero.

Suscribirán dicho documento, el individuo o individuos licenciados, el capitan i los jefes de la oficina de enganche, i despues de visado por el Gobernador marítimo, previa averiguacion del asentimiento de las partes, se entregará orijinal al marinero para su resguardo, dejándose ántes cópia íntegra de él en otro rejistro que la casa de enganche deberá llevar para el efecto.

Art. 13. Todo hombre de mar que en los puertos de la República no esté provisto del documento que espresa el artículo anterior, o de una papeleta de licencia otorgada por el capitan del buque en que se halle embarcado, del Cónsul de su nacion en caso de no estarlo, o del Gobernador marítimo en igual caso, será considerado como desertor, aprendido por la policía i mandado por el Gobernador marítimo en arresto, donde permanecerá hasta que justifique su procedencia o sea reclamado por quien produzca prueba de tener derecho a sus servicios.

Art. 14. Las oficinas de enganche no podrán cobrar mas remuneracion por cada individuo que se embarque en el puerto por su medio, conforme a lo dispuesto en esta lei, que la suma que determine la tarifa que espida el Gobierno; i la cantidad que ella señale, será la única remuneracion que tendrán por los documentos que estiendan i las dilijencias que practiquen, para proporcionar tripulacion a los capitanes, i a los marineros colocacion a bordo. Cuando representen al marinero, con arreglo a lo dispuesto en el inciso último del art. 7.°, cobrarán el estipendio que se determine para este caso en la misma tarifa.

Esta tarifa será revisada todos los años i podrá alterarse al albítrio del Gobierno.

Art. 15. Todo ajente de enganche o dependiente suyo que cobrare o recibiere directa o indirectamente, otra remuneracion por enganche i contrato de marineros, que la determinada por tarifa, pagará una multa que no exeda de cien pesos, ni baje de veinticinco, segun el caso; i quedará sujeto segun las circunstancias, a ser suspenso de su oficio.

Art. 16. La infraccion de cualquiera de los artículos de esta lei, será penada individual i separadamente, con una multa que no bajará de cincuenta pesos ni escederá de doscientos, o con una prision que no baje de ocho dias ni esceda de dos meses.

A la autoridad marítima superior en cada puerto de la República, corresponderá la imposicion de estas penas.

Art. 17. Los Gobernadores marítimos, sus ayudantes o dependientes, no podrán cobrar por su intervencion en los actos de los ajentes de enganche, donde los hubiere, remuneracion alguna bajo las penas que establece la ordenanza para tales cosas.

Art. 18. El Gobierno podrá segun el caso, dispensar de las dilijencias prescritas para ante el ajente de enganche, i considerar en tal caso, tan válidos los embarques i contratos hechos de otro modo, que si se hubiesen hecho ante el respectivo ajente, siempre que tales contratos i embarques se hagan con arreglo a la lei.

Santiago, Junio 20 de 1857.

MANUEL MONTT.

José Francisco Gana

(N.)

Declaracion Suprema que determina la proporcion de marineros estranjeros que pueden llevar los buques mercantes chilenos hasta el año de 1859.

Santiago, Junio 30 de 1857.

Habiendo espirado el término de dos años fijado para que permaneciese en vigor la Suprema resolucion de 5 de mayo de 1855, que determina la proporcion de marineros estranjeros que pueden tripular los buques de comercio chilenos; i teniendo presente que subsisten las mismas causas de escases de marineros i gran demanda de ellos por la Marina Mercante, que hicieron necesaria aquella disposicion; en uso de la autorizacion que me confiere el art. 29 de la Lei de 28 de julio de 1836, con acuerdo del Consejo de Estado, he venido en acordar i decreto:

Art. 1.° Se prorroga hasta el 1.° de julio de 1859 el plazo señalado en el decreto de 5 de mayo de 1855, para que los buques chilenos puedan estender en la composicion de sus equipajes, el número de marineros estranjeros, hasta los dos tercios de su tripulacion, de Capitan a paje. Tómese razon comuníquese i publíquese.

MONTT.

José Francisco Gana.

(D.)

Nuevo plan i Reglamento para el Arqueo de los buques de Chile, con nota e informes.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Noviembre 29 de 1856.

Igualados en nuestros puertos los buques de todas las banderas: sujetos los buques chilenos con los de todas las naciones, a iguales derechos sobre tonelaje; gravitando sobre ese mismo tonelaje la contribucion de alumbrado marítimo; el arqueo de los buques ha llegado a ser un asunto de primera importancia.

Desgraciadamente este ramo existe hoi en el desórden consiguiente a la ausencia de reglas fijas, que determinen lo mas exactamente posible, sin daño del Estado ni de los armadores, la capacidad efectiva de carga de un buque.

Pero no consiste solo en armonizar los intereses del Estado i del armador la dificultad de un reglamento de arqueo, sino en armonizarlo con los reglamentos de otras naciones, a fin de evitar a nuestra Marina, la desventaja de presentarse con un tonelaje comparativamente mayor al de otras naciones, i sujeta relativamente a mayores derechos.

En Chile la operacion del arqueo, determinada por reglamentos españoles mui complicados en su aplicacion, ha sido sostituida por el método conocido vulgarmente por ingles, aunque no sea conforme con el sistema legal ingles. Consiste aquel método; en multiplicar los pies de eslora o mayor largo del buque, por los de la manga o mayor anchura, i este producto por los del puntal o mayor profundidad, dividiendo este último producto, por 96, cuando el buque es lleno, i por 100, cuando es fino; el cuociente espresa el número de toneladas.

Todos los métodos practicados en Chile han tenido pues de comun:

1.° La adopcion del pié como unidad de medida:

2.° El número de mediciones i la manera de tomarlas;

3.° La multiplicacion de la eslora por la manga, i de este producto por el puntal.

Pero debiendo resultar de la division de este producto por una cantidad dada, el número de toneladas que mide el buque, ha sido siempre la determinacion de ese divisor, el punto en que han estado discordes los Gobernadores marítimos; dando lugar a abusos i a una inexactitud tan notables, que un mismo buque, medido en diversas épocas, ha presentado un arqueo diferente. Se ve pues que segun el sistema ingles adoptado en parte i en la practica entre nosotros, habia que optarse entre dos divisores; 96, cuando el buque era lleno,

100, cuando era fino. Nuestos Gobernadores marítimos principiaron por la adopcion de esos divisores con bastante regularidad, hasta que en el dia aparecen adoptados arbitrariamente, los siguientes que constan del informe i demostracion que acompaña la comunicacion de esa Comandancia Jeneral, de 4 de diciembre de 1854, núm. 1, 026, contestando a la de este Ministerio de 30 de noviembre del mismo año: a saber;

Cuando el puntal es mayor que la mitad de la manga, divisor 100. Cuando el buque es lleno, divisor 120. Cuando el buque es fino, divisor 130.

Siendo vapores, se deduce del producto total de la multiplicacion de la eslora por la manga i de este producto por el puntal, la cuarta parte, i el resíduo se divide por 120.

Ademas la cinta que sirve a las medidas, ni es uniforme ni es comprobada; i dividida en pies ingleses, determinaba toneladas inglesas en lugar de castellanas. Es urjente pues hacer cesar este estado de cosas, i presente la lei de pesos i medidas de 29 de enero de 1848, introducir en el arqueo de nuestros buques, un sistema que fundado sobre el estudio i la esperiencia, dé los resultados que se buscan; esto es, un arqueo métrico decimal equitativo, que no perjudicando ni al Estado ni a la marina nacional, se halle en armonia con los sistemas de las otras naciones.

El Gobierno de Francia, buscando lo mismo que nosotros buscamos hoi, despues de una gran série de esperimentos comparativos, dirijidos por hombres de ciencia mui competentes i hechos en sus puertos sobre un gran número de buques, a fin de hacer constar los diversos resultados que produciria, la aplicacion simultánea a los mismos buques, de los sistemas ingles, frances, español, americano, etc. determinó la adopcion del método que se establece en el decreto; con la diferencia, que siendo las medidas en piés, el divisor que uniformaba todos los sistemas, era por regla jeneral el de 110; i como la ordenanza francesa, lo mismo que nuestro decreto, adoptaba las medidas de metros i fracciones decimales de metros, se sostituia al número 110 de la medicion en pies, su equivalente en la medicion métrico-decimal, 3, 80.

3, 80, corresponde a 110, porque el metro cúbico equivale a 29 piés cúbicos 17 céntimos, i en tal caso, el producto de las tres dimensiones enunciado en metros, que representa metros cúbicos, debe ser 29, 17 veces mas pequeño que si las dimensiones se aplicasen en piés. Para llegar pues al mismo resultado por la division de los productos obtenidos de las dos especies de medida, es necesario que el divisor del producto en metros cúbicos, sea 29, 17 veces mas pequeño que el divisor del producto en piés cúbicos. 110 dividido por 29, 17, da 3, 77 i una mui pequeña fraccion, i se eleva ese número a 3, 80 para facilitar i simplificar la operacion.

Respecto a la Marina de vapor, despues de muchas vacilaciones i reformas, se adoptó el plan que se recomienda en el decreto.

Como las diversas naciones comerciales para el cobro de derechos sobre buques estranjeros, no se atienen a otro tonelaje que al que dan sus propios reglamentos, el sistema frances ha sido adoptodo por algunos, como el Austria, etc. en sus relaciones recíprocas. Lo que arguye en su favor.

En Chile ha sido práctica cobrar la aduana a los buques, sobre un certificado de tonelaje dado por el Gobernador marítimo. Este certificado en los buques estranjeros, segun aparece, no tiene otra base que el tonelaje declarado de un buque a la entrada, i alguna vez su patente. Por esta razon, se ha creido conveniente establecer por una disposicion espresa del decreto, la aplicacion en nuestros puertos de nuestro sistema, para determinar los derechos que deban pagar los buques entranjeros, a fin de que un tonelaje vicioso en esos buques, no redunde a la vez en perjuicio del fisco i de nuestra marina; así lo disponen espresamente los reglamentos franceses, ingleses i españoles, con la diferencia, que la disposicion francesa no es absoluta, sino que previene el arqueo del buque estranjero, cuando ese buque pertenezca a un pais cuyo sistema de arqueo sea relativamente perjudicial al frances. Como en la práctica, la operacion de arquear todo buque en nuestros puertos, para la percepcion de los derechos de tonelaje i alumbrado, traeria inconvenientes, se ha puesto en el decreto la cláusula, *cuando i siempre que así convenga,* para tener el poder de comprobar i rectificar declaraciones i manifestaciones de tonelaje fraudulentas, o respecto de buques de ciertas naciones, cuyo sistema de arqueo sea perjudicial relativamente al nuestro.

Como el proyecto de decreto que acompaño, a pesar de los datos que se han tenido en vista al formularlo, afecta intereses particulares, i las operaciones que prescribe tienen un carácter profesional, quiere el Gobierno oir sobre él la opinion de U. S., asociado a las personas competentes que halle por conveniente reunir en comision para este objeto.

Dios guarde a US.

José Francisco Gana.

Al Comandante Jeneral de Marina.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, diciembre 4 de 1856.

A fin de informar al Supremo Gobierno con maduro exámen, sobre el precedente proyecto de decreto, nómbrase a los capitanes de fragata don Buenaventura Martinez i don Leoncio Señoret, al teniente 1.° graduado don Anatalio Desmadryl i al Constructor naval don Juan Duprat, para que, asociados a los navieros nacionales, señores don José Cerveró i don José Tomas Ramos, reunidos en comision, discutan dicho proyecto i espongan a continuacion su dictámen.

D. Espiñeira.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

Los que suscriben cumpliendo con la comision que ha tenido U. S. a bien conferirles para informar sobre la exactitud, ventajas i oportunidad de reformar el sistema de arqueo, uniformándolo al sistema adoptado en Francia i que va indicado en el precedente proyecto de decreto, dicen: que son de parecer que dicho proyecto debe adoptarse por cuanto ademas de estar basado en una unidad de medida, aceptada como base para las de esta República, el resultado que da en un término medio sobre el arqueo de varios buques de construcciones diversas, es mas aproximado a la realidad que el sistema que ahora se sigue: i desde que este sistema propuesto por el Gobierno frances es de esperar sea adoptado por varias naciones, los buques chilenos tanto en los cálculos comerciales como para la percepcion de los derechos que deban pagar en el estranjero, tendrán la ventaja de ser uniformados con el mayor número, navegando por consiguiente bajo un tonelaje que permitirá apreciar por sus patentes su arqueo aproximado.

La comision hubiera podido entrar en pormenores para el análisis de los cálculos matemáticos propuestos en el proyecto, i proponer talvez algunas modificaciones; pero desde que cualquiera variacion quitaria la ventaja de la uniformidad con otros paises; i desde que está convencida de la superioridad del nuevo sistema a los que se han practicado por las varias naciones marítimas, tanto por su sencillez en el cálculo, como por su mayor exactitud, se limita en este informe a recomendar su adopcion. Sin embargo, se permite observar que seria conveniente alguna mayor esplicacion en la redaccion de la operacion del arqueo, por

que tal cual está en el proyecto, podria suscitar dudas en la práctica. I propone se esprese mas o ménos como sigue: «Si el buque tuviese una cubierta, tómese la eslora o mayor largo del buque de roda a codaste sobre cubierta i multiplíquese por la manga o mayor anchura sobre la cuaderna maestra, cuyo producto se multiplicará por el mayor puntal tomado del forro interior al canto superior del bao; este último producto dividido por 3, 80, dará el número de toneladas legales del buque.

Si el buque fuese de dos cubieatas, se tomará la eslora en el entrepuente a igual distancia de las dos cubiertas i la manga a la misma altura, deduciendo del puntal el espesor de la cubierta inferior, etc., etc.»

Es cuanto tienen que esponer en el desempeño de su encargo.

Valparaiso, 5 de enero de 1857.—*José Cerveró.—J. Duprat.—José Tomas Ramos.—Buenaventura Martinez.—A. Desmadryl.*

Señor Ministro:

Examinado el proyecto de decreto formulado por U. S. en que se prescriben las reglas que en lo sucesivo deberán observarse para determinar el tonelaje de los buques; i oido el dictamen de la comision nombrada por esta Comandancia Jeneral para emitir su opinion sobre el dicho proyecto; cumplo con el deber de informar a U. S., que es manifiesta la conveniencia de que el Supremo Gobierno lo sancione i mande observar en la República, con las modificaciones que espresa la referida comision, por cuanto esas modificaciones, sin alterar la parte dispositiva del decreto, tienden únicamente, en cuanto es posible, a hacerlo mas comprensivo i por tanto ménos espuesto a caprichosas interpretaciones. Comandancia Jeneral de Marina. Valparaiso, junio 26 de 1857.

M. Valenzuela Castillo.

Santiago, julio 21 de 1857.

En el interes de establecer un sistema uniforme para medir el arqueo i la capacidad de los buques en los puertos de la República, que sin inferir perjuicio a la navegacion ni al Fisco, esté en armonia con los sistemas de las otras naciones:

Vista la lei de pesos i medidas de 29 de enero de 1848;

Vista la Ordenanza de Aduanas de 23 de agosto de 1851;

Oida la Comandancia Jeneral de Marina i una comision especial de Oficiales de marina, navieros i contructores, vengo en acordar i decreto:

Art. 1.° Desde el 1.° de setiembre próximo, la medida que se emplee en los puertos, astilleros i demas establecimientos maritimos de la República, en el arqueo que se ejecute para determinar el tonelaje de los buques, será el metro, i el centimetro como su fruccion decimal.

Art. 2.° La operacion del arqueo en los buques de vela de comercio, se verificará de la manera siguiente:

Si el buque tuviere una sola cubierta, tómese la eslora o el mayor largo del buque, de roda a codaste sobre la cubierta, i multiplíquese por la manga o mayor anchura sobre la cuaderna maestra, cuyo producto se multiplicará por el mayor puntal, tomado del forro interior al canto superior del bao; este último producto, dividido por 3,80, espresará el número de toneladas legales del buque.

Si el buque fuese de dos cubiertas, se tomará la eslora en el entrepuente, a igual distancia de las dos cubiertas i se multiplicará por la manga o mayor anchura, tomada a la misma altura, cuyo producto se multiplicará por el mayor puntal tomado del forro interior al canto superior del bao, con deduccion del espesor de la cubierta inferior; este último producto, dividido por 3,80, espresará el número de toneladas del buque.

Si el buque fuese de vapor, se deducirá del cuociente que dé el número de toneladas, un cuarenta por ciento, que representa el espacio ocupado por las máquinas i sus acesorios: el remanente será el tonelaje legal.

Art. 3.° Por el Ministerio de Marina se resolverá lo conveniente para el exacto cumplimiento del presente decreto.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

José Francisco Gana.

(P.)

Nota del señor Encargado de S. M. B. acompañando una medalla de oro acordada por el Gobierno británico al Capitan Cavassa, de la Marina Mercante de Chile, i descripcion de dicha medalla.

LEGACION BRITANICA.

Santiago, Febrero 26 de 1857.

Señor:

Tengo el honor de acompañar, en conformidad con las instrucciones que he recibido del Secretario de Estado de S. M. para los Negocios Estranjeros, una medalla de oro, i de suplicar a V. E. que tenga la bondad de hacer que se entregue al señor Cavassa, que mandaba la barca chilena *Oriente* en 1855, i que en ese año libró de un peligro inminente a la tripulacion de la barca británica *Enterprise*, como una muestra de gratitud del Gobierno de S. M. i del aprecio que hace de su conducta en esa ocasion.

Con muchísimo gusto cumplo con este deber, confiando en que semejantes actos de valor, humanidad i buena voluntad, caracterizarán siempre que se presente la oportunidad, la conducta de los marinos de nuestros respectivos paises.

Tengo el honor de ser de V. E. A. S. S.

E. A. J. Harris.

A S. E. D. F. J. Ovalle. etc. etc. etc.

La medalla de oro de que se hace mencion en la nota preinserta, es de forma circular de un tamaño intermediario entre el de una onza i un cóndor: en el anverso se ve grabada la efijie de la Reina Victoria, con esta inscripcion alrededor, *Victoria D. G. Britaniarum Regina I. D.* i en el reverso una guirnalda con los emblemas nacionales británicos, la rosa, la encina, el cardo i el trébol, cuyas ramas están entrelazadas por un lado; apareciendo en sus opuestas estremidades la corona de Inglaterra, i en su centro las siguientes palabras: *The British government to Antonio Cavassa Master of the Chilian Vessel Oriente*, i en su rededor estas otras: *For saving the Crew of the British Barque Enterprise*, 1855. En la parte superior de dicha medalla está fijo un hermoso hojal tambien de oro, i por el cual pasa una cinta colorada de seda, que sirve para prenderla.

(41.)

Nota del señor Encargado de Negocios de S. M. B. dando las gracias a nombre de su gobierno, por los auxilios i hospitalidad dispensados en Magallanes a los náufragos del buque británico Western Bride, *i presentando el obsequio de un bote Salva-vidas destinado a Magallanes.—Descripcion de dicho bote.*

LEGACION BRITÁNICA.

Santiago, Marzo 12 de 1857.

Señor:

Habiendo trasmitido al gobierno de S. M. una copia de la nota del predecesor de V. E. de fecha 12 de agosto de 1856, en que me comunicó la jenerosa resolucion del gobierno de Chile de no recibir indemnizacion ninguna por los auxilios prestados por el gobernador de la colonia de Magallanes a la tripulacion del buque británico náufrago *Western Bride,* que fué allí hospitalariamente alojada i mantenida por dos meses; he recibido instrucciones del secretario de estado de S. M. para los negocios estranjeros, el Conde de Clarendon, para manifestar al gobierno de Chile el vivo reconocimiento del de la Gran Bretaña.

El Conde de Clarendon me encarga ademas que esponga, que el gobierno de S. M. ha mandado construir un bote salva-vidas, que será llevado a la colonia de Magallanes por el buque de guerra que vaya a pasar el estrecho, i confia en que el gobierno de Chile lo aceptará como muestra de gratitud.

La construccion de estos botes salva vidas ha llegado ahora a una gran perfeccion, i pueden emplearse en objetos jenerales en las latitudes borrascosas, como tambien en salvar la vida a los náufragos.

Me es mui grato ser el órgano de esta comunicacion i tengo el honor de ser de V. E. obediente i humilde servidor.

E. A. J. Harris.

A. S. E. el señor don Francisco Javier Ovalle, etc., etc., etc.

The Times del 17 de Enero de 1857.

BOTE SALVA-VIDA PRESENTADO A LA REPUBLICA DE CHILE.

El gobierno de S. M. va a obsequiar al de la República de Chile, un bote salva-vidas en reconocimiento de los valiosos servicios prestados por los marinos (marinos de botes *boatmen*) de aquel pais a los marinos británicos náufragos. Un ensayo de este bote salva vidas (lifeboat) tuvo lugar ayer en el dique del Rejente en presencia del capitan Sulivan de la real marina i caballero del Baño, últimamente nombrado miembro profesor en el departamento de la Marina del Board of Trade; capitan Robertson, R. M., o superintendente jeneral de este cuerpo, (el Board of Trade;)capitan Walker, miembro de ese cuerpo;capitan Roberts; R. M., Mr. James Peake, diseñador del bote; capitan Ward, R. M., inspector de botes salva vidas en la institucion nacional destinada a ese objeto; Mr. Lewis, secretario de esa sociedad; los SS. Forest, constructores del bote; i muchos otros señores. El bote se ha construido conforme a los principios adoptados i tan felizmente usados ahora, por la institucion nacional de botes salva vidas. Habiendo sido volcado por medio de cuerdas atadas a un pescante, despues de haberse dado vuelta hasta descubrir la quilla, por si solo recobró su propia posicion i estuvo libre del agua que habia entrado en él en menos de veinte segundos. Estas maravillosas cualidades del bote exitaron una satisfaccion jeneral. Tanta era la estabilidad del bote, que se necesitó el peso de veinte hombres en uno de sus lados, para inclinarlo hasta el nivel del agua, probando asi que seria casi imposible el que lo trastornase el mas fuerte golpe, i que aun si tal posibilidad ocurriese, por si solo el bote mismo se volveria inmediatamente.Con treinta hombres a bordo no puede haber agua en el bote por que el mismo la arrojaria. Nada ha podido ser mas satisfactorio que este ensayo del bóte, manifestando como lo hizo, el crédito de su injeniero diseñador i sus intelijentes constructores. Las cualidades de esta clase de botes,son las siguientes: estramada boyanza, posibilidad de arrojar por si mismo el agua, lastre, tendencia a enderezarse por si solo, estabilidad, lijereza, estiva, capacidad, fuerza de construccion. No cabe duda que si un bote como este, hubiera habido en el lugar del de Point of Ayr (un lugar de la costa de Inglaterra donde acaban de suceder desgracias,) no se hubiese volcado el bote de Point of Ayr o si se hubiese volcado todos o la mayor parte de su tripulacion estarian aun viviendo. Se nos ha informado por autoridad competente, que los tenedores de botes salva-vidas del dique de Liverpool, inclusos los de Point of Ayr, poseen pocos las esenciales cualidades de botes salva-vidas. Considerando la cantidad de buques que frecuenta aquel puerto, los pesados derechos exijidos por la carga, i los frecuentes naufrajios de la vecindad, es mui razonable esperar que todos los tenedores de botes salva-vidas sean

reemplazados inmediatamente por otros conformes a los ensayados y aprobados principios. En los nobles esfuerzos que la institucion nacional de botes salvavidas está haciendo ahora para proveer a todos los puntos expuestos, con botes de salvamento tal como el descrito, permítasenos manifestar una ardiente esperanza de que los esfuerzos de la sociedad, serán cordialmente segundados por el sosten pecuniario del público. Durante la reciente i terrible borrasca, sus botes han salvado del naufrajio a cerca de setenta personas. ¿Quién nos diria ahora cuantos mas de los doscientos o trescientos infelices que perecieron en esa desastrosa ocasion, se huvieran preservado para sus familias i el pais, si tales botes de salvamento se encontrasen en suficiente número sobre las costas?

(B)

Lei que establece la contribucion del alumbrado marítimo en la República.

Santiago, Julio 15 de 1857.

Por cuanto el Congreso Nacional ha acordado el siguiente

PROYECTO DE LEI.

Art. 1.° En todos los puertos de la República en que hubiere faros establecidos por cuenta del Estado, se cobrará un derecho de faro, a todos los buques que en ellos fondearen, conforme a las reglas que establece esta lei.

Art. 2.° Los buques procedentes de puerto estranjero, pagarán tres centavos por cada tonelada que midan.

Art. 3.° Los buques procedentes de un puerto chileno, pagarán dos centavos por cada tonelada. No se entenderá que procede de puerto chileno el buque que viniendo del estranjero, hubiere tocado en puerto chileno por arribada forzosa o sin haber hecho en el puerto operacion mercantil.

Art. 4.° No pagarán este derecho:

1.° Los buques de guerra i transportes nacionales o estranjeros;

2.° Los que entren al puerto por arribada forzosa, siempre que no carguen o descarguen mercaderias;

3.° Los buques balleneros que no hagan operaciones mercantiles en el puerto. No se entenderá por operacion mercantil para los efectos de esta lei, el embarque de víveres i pertrechos de pezca para el consumo o servicio del buque;

4.° Los buques que entren en lastre.

Art. 5.° Los buques destinados a servir una línea o hacer viajes periódicos, ligando varios puertos de la República, no pagarán el impuesto de faro sino una vez al mes, cualquiera que sea el número de veces que entren al puerto. Si en el espacio de un mes, tocasen en varios puertos en que haya faros, solo estarán obligados a pagar el derecho en uno solo.

Art. 6.° Este impuesto se cobrará por las aduanas, al mismo tiempo que los demas de puerto o navegacion.

Art. 7.° Los buques de naciones, en cuyos puertos se imponga a los buques estranjeros mayor derecho de faro que a los nacionales, pagarán en los puertos de la República, el duplo de los derechos de faro que establece esta lei.

Art 8.° El impuesto de faro se aplicará esclusivamente a los gastos que exija el servicio, conservacion y aumento de faros.

Art. 9.° Este impuesto principiará a cobrarse tres meses despues de estar construidos y planteados los faros en los puertos donde se establecieren.

Art. 10. Quedan derogados los arts. 17, 18, 19, 20, 21, i 22 de la Ordenanza de Aduanas de 23 de agosto de 1851.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo: por tanto, dispongo se promulgue i lleve a efecto en todas sus partes, como ei de la República.

MANUEL MONTT.

José Francisco Gana.

(8.)

Notas relativas a la navegacion del Canal de Chacao i a la instalacion en él de boyas i señales para la seguridad de la misma.

Ancud, Enero 13 de 1857.

Acompaño a US. el informe del Comandante del *Janequeo*, relativo al reconocimiento practicado sobre la piedra de Remolinos en el canal de Chacao, para la colocacion de una boya de campana en ese bajo, a fin de que US. en vista de él, pueda resolver lo que fuese mas conveniente.

Siendo el objeto principal de la colocacion de boyas de campana en los bajos del canal de Chacao, dar seguridad a las embarcaciones mayores que entren a la colonia de Llanquihue i al interior de la provincia, creo que ninguno de los medios indicados hasta ahora, segun aparece del mismo informe, pueden ser tan eficaces i seguros como debe suponerse lo desea el Supremo Gobierno. A mas del conocimiento exacto de los puntos peligrosos, el jefe de una embarcacion mayor, debe estar al corriente de todas las circunstancias especiales a la navegacion del canal, para prevenir oportunamente los accidentes desgraciados. Ni la difícil colocacion i conservacion de boyas en lugares de mal fondo, en que a mas de subir i bajar la marea notablemente,se encuentran batidos por corrientes que tienen el impulso de ocho i mas millas por hora; ni la formacion de un mapa minuciosamente detallado, será suficiente a evitar el peligro, si no se conocen las fuerzas de las corrientes i rebezas, los lugares i horas en que principian a obrar i la fuerza i constancia del viento que debe haber al tiempo de emprender la entrada del canal, con todas las demas circunstancias de su navegacion. Parece indudable que solo los conocimientos de practicos competentes pueden dar bastante seguridad a la navegacion de embarcaciones mayores en este canal; i bajo este respecto, el mejor medio seria el establecimiento de dos o mas pilotos rentados por el fisco. Establecidos estos empleados en Ancud, deberia ser prohibida la entrada a Chacao a todo buque que no llevase uno a su bordo, debiendo fijársele una retribucion equitativa para el sosten de los pilotos.

Si hubiere de adoptarse esta idea, podria realizarse con mayores ventajas, comisionando temporalmente Guardias Marinas examinados, que al mismo tiempo que prestasen sus servicios como agregados a la Escuela Náutica i en posicion de los idiomas mas usuales, pudiesen dirijir en jefe una embarcacion mayor. La balandra construida para las esploraciones del *Janequeo*, innadecuada e innecesaria para el objeto posterior a que se le destina, podría servir para

que los nuevos pilotos levantasen planos e hicieren estudios prácticos sobre el canal. Ademas la Escuela Náutica cuyo fomento puede ser tan importante para la Marina, segun se vé por las altas miras de S. E. el Presidente de la República al mantenerla, recibiría desde luego por este medio, un ausilio poderoso abriéndosele un basto campo para la adquisicion de conocimientos prácticos.

Atendida por pilotos la seguridad para la navegacion del canal por grandes embarcaciones, participarian poco despues de este beneficio las embarcaciones menores; pues mas conocido el canal, seria fácil fijar los puntos peligrosos para estas.

U. S. apreciará en lo que valen estas observaciones i determinará si lo tiene a bien, lo que fuere mas conveniente.

Dios guarde a U.S.

Javier Rengifo.

Al Señor Ministro de Marina.

BERGANTIN GOLETA DE GUERRA "JANEQUEO."

Chacao, Diciembre 28 de 1856.

Señor Intendente.

En cumplimiento de la nota del señor Ministro de Marina, pase al Canal de Chacao a reconocer la *piedra de Remolinos* o *Petecura*, a fin de dar a US. algunos datos para resolver sobre la colocacion en ella de una *boya de campana*. Aprovechando, pues, las mas grandes mareas causadas por el presente *novilunio*, se concluyó hoi el trabajo i por consiguiente me apresuro a ponerlo en conocimiento de US.

Comenzaré por decirle que la piedra de Remolinos descubre sobre la superficie del mar una estencion de sesenta pies, de Este a Oeste, i como veinte de Sud a Norte. De la parte mas oriental salen tres promontorios que terminan casi en punta, tomando distintas direcciones, pero que no abrazan mucho espacio. Desde allí andando hácia el Oeste, se ve una abertura algo profunda, por donde puede pasar una pequeña embarcacion en marea baja; lo demas es casi plano.

Habiendo examinado la roca, encontré que es de una especie de *Cancagua* mesclada con piedras menudas, lo que a mi juicio la hace ser mas consistente.

En cuanto a la *boya* que se quiere colocar, soi de parecer que la parte que choca con la corriente debe ser un poco levantada en forma de proa de chalupa, a fin de que el agna pase por debajo, sostenida como en la cuarta parte de su estension por medio de una cadena de una pulgada i de seis brazas de largo, que salga del fondo por el seno de otra de las mismas dimenciones, tendida por dos anclas de ocho quintales cada una. La parte Sud de la piedra se estiende debajo la superficie del mar, tal vez tanto como lo que se descubre, dando una profundidad de dos a cuatro i media brazas (marea baja) por consiguiente, creo que es el mejor lugar para colocar la boya, a fin de que en las vaciantes no se rompa con los golpes que se supone deberá dar contra la roca, si se coloca sobre ella en la parte que se descubre.

Ya que tengo esta oportunidad, señor Intendente, permítame manifestar a US. una idea de una persona competente en el asunto. Siendo, pues, un poco dificil, segun él, la colocacion de una *boya de campana,* parece que habria mas facilidad de mantener alli una lancha de fierro, con cubierta i depósitos de aire, asegurada como se haria con la *boya,* llevando un palo de veinte a treinta pies de largo, dispuesto de modo que se pudiera mantener arriba una luz durante la noche, que cuidada por dos hombres, llenaria probablemente el objeto que se ha propuesto el gobierno. Estos individuos, señor, podrian vivir en la lancha, llevándoles víveres cada quince dias. Por otra parte, como US. no ignora, son mui raras las embarcaciones que hacen la navegacion de noche en el canal de Chacao atendiendo a los peligros que encierra, i mui particularmente los de gran porte que segun parece, no hai todavia un ejemplo, asi es que con mui poco gasto se podria mantener una luz para el peligro de estrellarse en la roca; que bien considerado, solo puede suceder cuando la embarcacion se quede en calma en el canal; en cuyo caso, no se evitará el peligro ya sea de dia o de noche, apesar de la boya i de cuantas señales se pongan para conocer la situacion en que se halla; pero habiendo viento se puede asegurar que no hai riezgo de peligrar en toda la estencion del canal.

Por último, la situacion de la *piedra de Remolinos* se puede conocer por las marcaciones siguientes que fueron tomadas de la misma piedra: *Punta Coronel* N. 80° E, *Punta tres Cruces* S. 62° E. i *Punta Sau Gallan* S 65° O, todas del compaz. Para conocer practicamente donde se halla, debe enfilarse la *Punta San Gallan* con la de *Coronel,* suponiéndola un poco mas al Sud del centro del canal; es decir un poco mas hácia la costa de Chacao que a la opuesta. I se navegará con toda confianza, ya sea hacia el Este u Oeste, cuando se haya enfilado la *Punta de Remolinos* con un *barranco colorado* que se divisa en la costa opuesta, al estremo mas Occidental de una playa aislada que hai cerca de la *Punta de Coronel.* En las altas mareas, queda la piedra doce pies debajo de agua.

(V.)

ESTADO que forma la Comisaría de Ejército i Marina del gasto que han causado en el año de 1856, *los buques de la República en sueldos, víveres, pertrechos, composiciones. etc.*

BUQUES DEL ESTADO.	Sueldos i gratificaciones.		Víveres.		Artículos navales.		Composiciones.		Medicinas		Hospitalidades.		Agua.		Carbon.		Totales.	
Ponton *Chile*	10,163	49	5,411	40	3,007	58	307	87	.....	..	359	33	237	47	.....	..	19,487	14
Corbeta *Constitucion*	20,346	36	11,818	86	8,600	67	583	12	104	55	292	49	367	65	.....	..	42,113	70
Corbeta *Esmeralda*	13,822	68	4,639	02	.....	..	.....	..	.....	..	7	87	.....	..	570	..	19,089	57
Bergantin *Meteoro*	13,122	04	7,865	28	13,000	51	3,048	15	241	75	279	38	182	40	.....	..	37,739	51
Bergantin *Ancud*	19,672	95	12,482	75	5,584	..	524	55	203	60	124	87	330	60	.....	..	38,923	32
Goleta *Janequeo*	7,897	29	8,575	49	6,876	71	636	39	147	12	97	49	103	02	.....	..	24,333	51
Vapor *Cazador* hasta el 30 de enero de 1856 en que se perdió	1,815	14	670	04	549	14	.....	..	95	57	76	13	100	70	2,668	..	5,974	72
Sumas totales	86,839	95	51,512	84	37,618	61	5,100	08	792	59	1,237	56	1321	84	3,238	..	187,661	47

Comisaría de Ejército i Marina.—*Valparaiso, mayo* 23 *de* 1857.

José Agustin Gándara.
(Comisario Jral. de Marina.)

(W.)

ESTADO del gasto total hecho por el Departamento de Marina en el año de 1856, formado segun la cuenta de Inversion de la Contaduría Mayor.

RAMOS.	Partida del Presupuest.	Cantidad considerada en el presupuesto.	Cantidad invertida.	COMPARACION. Mayor gasto.	COMPARACION. Menor gasto.
Ministerio de Marina	30	$ 3600	3600 00	.....	.....
Comandancia Jeneral de Marina	31	3420	3429 00	.....	.....
Comisaría de Marina	32	15102	13523 08	.....	1578 92
Arsenal de Marina	33	8137 25	7408 87	.....	728 38
Gobernaciones Marítimas	34	17615 50	16601 16	.....	114 34
Oficiales empleados en varias comisiones	35	800 00	804 00	4 00	.....
Oficiales retirados temporalmente	36	6786 55	7085 01	298 46	.....
Telégrafos	37	1482 00	405 00	.....	1077 00
Montepio de Marina	38	2254 00	1511 98	.....	742 02
Inválidos de Marina	39	431 19	598 50	167 31	.....
Personal de la Marina, Sueldos	40	127184 00	100367 32	.....	26816 68
Id. id. Gratificaciones diversas	41	21428 00	16157 45	.....	5270 55
Víveres, alumbrado, combustible, medicinas, artículos navales, reparaciones &.	42	93008 75	135839 74	42830 99	.....
Escuela de Aplicacion de Guardias Marinas	43	4540 00	3624 10	.....	915 90
Brigada de Infantería de Marina i Guarnicion de Magallanes	44	51264 53	46008 68	.....	5255 85
Empleados Marítimos que no pertenecen al Cuerpo Militar de la Armada	45	3840 00	2945 00	.....	895 00
Gastos estraordinarios previstos del ramo de Marina	46		77949 26		
Id. estraordinarios imprevistos	47		136336 63		
			574185 87		

ESTADO JENERAL NUM. 1.

LISTA DE LOS OFICIALES DE GUERRA I MAYORES

De que consta la Marina Militar de la República el 15 de mayo de 1857;

Con espresion del destino en que se hallan, la fecha i clase en que entraron al servicio i la fecha de su último despacho.

CLASES.	NOMBRES.	PREMIOS OBTENIDOS.	FECHA DE SU ULTIMO DESPACHO.	DESTINOS QUE ACTUALMENTE OCUPAN.	FECHA I CLASE EN QUE ENTRARON AL SERVICIO.
Vice Almirante.	Don Manuel Blanco Encalada.	M. M.-E. M. I.-M. E. I.	5 de julio de 1825	Mtro. Plenipotenciario de Chile en Francia.	22 de junio de 1818 Capitan de 1.ª clase.
Contra-Almirante.	„ Roberto Simpson.	M. E. L.-M. C.	13 de diciembre de 1854	Gobernador de Quillota.	6 de febrero de 1821 Teniente de Marina.
Capitan de Fragata.	„ Juan Guillermos.		29 de diciembre de 1843	Ayudante de la Comandancia Jeneral.	12 de enero de 1824 Id.
Id.	„ Santiago J. Bynon.	M. V.-M. E. L.	18 de junio de 1845	En comision en Inglaterra.	30 de noviembre de 1818 Guardia Marina.
Id.	„ Roberto Henson.	E. M. I.-C. M.	17 de febrero de 1846	Ayudante de la Comandancia Jeneral.	1.º de agosto de 1820 Piloto.
Id.	„ Buenaventura Martinez.	M. C.	5 de setiembre de 1851	Gobernador marítimo de Valparaiso.	3 de mayo de 1830 Guardia Marina.
Id.	„ Leoncio Señoret.		5 de setiembre de 1851	Comandante de Arsenales.	28 de enero de 1837 Teniente de Marina.
Id.	„ José A. Goñi		22 de diciembre de 1853	Comandante de la *Esmeralda*.	28 de marzo de 1837 Guardia Marina.
Capitan graduado de id.	„ Manuel Lopez.		5 de setiembre de 1851	Calificando sus servicios.	17 de octubre de 1836 Pilotin.
Capitan de Corbeta.	„ Pedro Martinez.		24 de julio de 1845	Gobernador marítimo de Coquimbo.	8 de febrero de 1830 Guardia Marina.
Id.	„ José M. Gonzalez.		16 de febrero de 1846	Gobernador marítimo de Atacama.	5 de octubre de 1836 Teniente 2.º
Id.	„ Miguel Hurtado.		5 de setiembre de 1851	Gobernador marítimo de Chiloé.	17 de agosto de 1837 Guardia Marina.
Id.	„ Manuel 2.º Escala.		11 de junio de 1852	En comision en Inglaterra.	16 de febrero de 1839 Id.
Id.	„ Martin Aguayo.		22 de agosto de 1854	Ayudante de la G. M. de Valparaiso.	25 de setiembre de 1840 Pilotin.
Id.	„ Juan Williams.		22 de agosto de 1854	Comandante del *Ancud*.	18 de agosto de 1844 Guardia Marina.
Id.	„ Nicolas Saavedra.		7 de enero de 1856	Comandante del *Meteoro*.	17 de agosto de 1841 Id.
Teniente 1.º	„ Francisco Hudson.		18 de junio de 1852	Comandante del *Janequeo*.	10 de setiembre de 1845 Id.
Id.	„ Cárlos Pozzi.	M. Bn.	2 de febrero de 1854	Gobernador marítimo de Concepcion.	23 de noviembre de 1828 Piloto 2.º
Id.	„ Luis A. Linch.		7 de enero de 1856	Oficial de detall del *Meteoro*.	27 de marzo de 1848 Guardia Marina.
Id.	„ Baltazar Campillo.		7 de enero de 1856	En el ponton *Chile*.	1.º de junio de 1844 Id.
Id.	„ Galvarino Riveros.		7 de enero de 1856	En comision en Inglaterra.	28 de marzo de 1848 Id.
Id.	„ Ricardo Rodgers.		7 de enero de 1856	Oficial de detall. en la *Esmeralda*.	29 de marzo de 1848 Id.
Id.	„ Daniel Cruz.		7 de enero de 1856	Oficial de detall del *Ancud*.	30 de marzo de 1848 Id.
Id.	„ Onofre Costa.		7 de enero de 1856	Oficial de detall del *Janequeo*.	31 de marzo de 1848 Id.
Teniente 2.o	„ Manuel Hurtado.		11 de junio de 1852	En el *Meteoro*.	1.º de abril de 1848 Id.
Id.	„ Cárlos De Putron.		11 de junio de 1852	En el *Ancud*.	31 de marzo de 1848 Id.
Id.	„ Enrique Simpson.		22 de diciembre de 1853	En la *Esmeralda*.	21 de febrero de 1851 Id.
Id.	„ Domingo Salamanca.		7 de enero de 1856	En comision en Inglaterra.	4 de diciembre de 1850 Cadete efectivo de la E. M.
Guardia-Marina examinado.	„ Marcial Gundian.		24 de octubre de 1854	En el *Ancud*.	11 de febrero de 1847 Id.
Id.	„ Toribio Lira.		24 de octubre de 1854	En comision en Inglaterra.	7 de junio de 1848 Id.
Id.	„ Ignacio Luis Gana.		24 de octubre de 1854	En comision en Inglaterra.	8 de mayo de 1849 Id.
Id.	„ Emilio Errázuriz.		24 de noviembre de 1854	En el Departamento.	20 de febrero de 1851 Guardia Marina.
Id.	„ Santiago Hudson.		7 de enero de 1856	En el *Janequeo*.	6 de agosto de 1853 Id.
Id.	„ Francisco Rondizzoni.		8 de abril de 1856	En comision en Inglaterra.	8 de abril de 1848 Cadete efectivo de la E. M.
Id.	„ Manuel Thompson.		8 de abril de 1856	En el *Janequeo*.	2 de marzo de 1851 Id.
Id.	„ Juan E. Lopez.		8 de abril de 1856	En comision en Inglaterra.	28 de febrero de 1852 Id. supernumerario.
Id.	„ Oscar Viel.		4 de diciembre de 1856	En la *Esmeralda*.	21 de octubre de 1854 Guardia Marina interino.
Id.	„ Ramon Vidal.		12 de enero de 1857	En el *Ancud*.	4 de mayo de 1851 Cadete supernumer. de la E. M.
Id.	„ Ramon Godomar.		12 de enero de 1857	En el *Meteoro*.	2 de setiembre de 1852 Id. efectivo.
Guardia-Marina sin exámen.	„ Julio Linch.		27 de dicismbre de 1853	En el *Ancnd*.	1.º de junio de 1849 Id. supernumerario.
Id.	„ Cárlos 2.º Wood.		21 de octubre de 1854	En el ponton *Chile*.	20 de octubre de 1850 Id.
Id.	„ Francisco Vidal.		21 de octubre de 1854	En el *Janequeo*.	4 de octubre de 1851 Id.
Id.	„ Aureliano Sanchez.		21 de octubre de 1854	En el *Meteoro*.	2 de julio de 1852 Id. efectivo.
Id.	„ Luis Pomar.		9 de enero de 1856	En la *Esmeralda*.	1.º de abril de 1852 Cadete supernumerario.
Id.	„ Andrónico Iñiguez.		9 de enero de 1856	En la *Esmeralda*.	21 de marzo de 1852 Id.
Id.	„ Víctor Laport.		9 de enero de 1856	En la *Constitucion*, procesándose.	20 de abril de 1852 Id.
Id.	„ Javier Baraona.		11 de enero de 1856	En la *Esmeralda*.	28 de junio de 1851 Id.
Id.	„ Jorje Porter.		11 de enero de 1856	Id.	14 de mayo de 1852 Id. efectivo de la E. M.
Id.	„ Benjamin Carrasco.		15 de febrero de 1856	Id.	1.o de abril de 1852 Id. supernumerario.
Id.	„ Felipe de la Fuente.		18 de julio de 1855	Id.	18 de julio de 1855 Guardia Marina interino.
Id.	„ Vicente Carvallo.		16 de octubre de 1856	Id.	16 de octubre de 1856 Id.
Id.	„ Zeudiel Carvallo.		16 de octubre de 1856	Id.	16 de octubre de 1856 Id.

Esplicacion de las iniciales con que se indican las decoraciones i premios recibidos.—M. M. —Medalla de Maipú.—E. M.—Escudo de Maipú.—E. M. I.—Escudo por la toma de la Fragata *Maria Isabel* i los trasportes españoles.—M. V.—Medalla de Valdivia.—M. E. L.—Medalla de la Escuadra Libertadora del Perú.—M. C.—Medalla de Casma.—M. Bn.—Medalla del Baron.

Retirados temporalmente.

Capitan de Fragata.	Don Pedro Angulo.		18 de julio de 1841	Residencia en Concepcion.	2 de agosto de 1825 Capitan de Corbeta.
Id.	„ Ramon Cavieses.	M. C.	22 de diciembre de 1853	Id. en Valparaiso.	24 de febrero de 1838 Teniente de Marina.
Teniente 2.º	„ Julian Dublé.		18 de agosto de 1841	Id. en Quillota'	17 de octubre de 1836 Pilotin.
Id.	„ Adolfo Blanco.		11 de junio de 1852	Id. en Francia.	3 de abril de 1848 Guardia Marina.
Guardia Marina examinado.	„ José Manuel Donoso.		14 de octubre de 1854	Id. en Talca.	21 de febrero de 1851 Id.

Brigada de Infanteria de Marina.

Teniente-Coronel, Comandante	Don Juan Dávila.		10 de setiembre de 1851	En Valparaiso.	7 de marzo de 1836 Subteniente de artilleria.
Capitan.	„ Pedro Avalos.		2 de abril de 1852	Gobernador de Magallanes.	1.º de marzo de 1838 Cadete del batallon Santiago.
Id.	„ Antonio Leiro.		2 de abril de 1852	En Valparaiso.	13 de julio de 1837 Sarjento del Ejército.
Id.	„ Gabriel Salas.			Id.	
Ayudante mayor.	„ José Antonio Leniz.		25 de agosto de 1852	En Magallanes.	6 de julio de 1847 Sarjento de la Brigaba.
Teniente.	„ Nicomedes Gacitúa.		14 de febrero de 1856	En la *Constitucion*.	3 de marzo de 1851 Id. de la Brigada.
Subteniente.	„ Antonio Oyarzún.		7 de marzo de 1854	En Magallanes.	16 de mayo de 1848 Cabo 2.º id.
Id.	„ Cipriano Guzman.		14 de febrero de 1856	En el *Ancud*.	
Id.	„ Servando Corail.		14 de febrero de 1856	En Magallanes.	Sarjento de id.

Secretaria de Marina.

Secretario.	Don Juan V. Blest.		14 de diciembre de 1853	En Valparaiso, en la Secretaria.	14 de diciembre de 1853 Secretario.
Oficial único.	„ José Moraleda.		26 de diciembre de 1844	En id. id.	26 de diciembre de 1844 Oficial único.
Id. auxiliar.	„ Vicente A. Castellanos.		30 de julio de 1851	En id. id.	30 de julio de 1851 Id. auxiliar.

Comisaria de Marina.

Comisario Jeneral.	Don José A. Gándara.		18 de diciembre de 1854	En Valparaiso, en la Comisaria.	7 de junio de 1838 Oficial 2.º de la Comisaría.
Oficial Mayor.	„ Tomas Rocha.		19 de enero de 1853	En id. id.	28 de julio de 1837 Id. escribiente.
Id. 1.º	„ Ramon Buenrostro.		10 de marzo de 1853	En id. id.	23 de diciembre de 1844 Id. 6.º
Id. 2.º	„ Enrique Garcia.		3 de marzo de 1853	En id. id.	5 de diciembre de 1843 Id. escribiente.
Id. 3.º	„ Florencio Blanco.		3 de marzo de 1853	En Francia, agregado a la Legacion.	18 de diciembre de 1847 Id. 6.º
Contador de primera clase.	„ David Rodriguez.		27 de noviembre de 1854	En Valparaiso.	12 de marzo de 1851 Id.
Id. id.	„ Nicolas Redolés.		25 de abril de 1856	En el *Ancud*.	Id. de la Intendencia.
Id. id.	„ Juan de Dios Merino.		4 de enero de 1857	En la *Esmeralda*.	4 de noviembre de 1852 Id. 6.º de la Comisaría.
Id. de segunda clase.	„ Benjamin Rojas.		27 de noviembre de 1854	En comision en Inglaterra.	15 de marzo de 1851 Id.
Id.	„ Juan R. Albano.		8 de diciembre de 1855	En el *Janequeo*.	22 de octubre de 1853 Id.
Id.	„ Felix Gonzalez.		7 de abril de 1857	En el *Meteoro*.	20 de noviembre de 1854 Id. de pluma.
Oficial de pluma.	„ Alfredo R. Cristi.		16 de diciembre de 1856	En Valparaiso.	16 de diciembre de 1856 Id.
Id. id.	„ David Izquierdo.		20 de abril de 1857	En id.	20 de abril de 1857 Id.

Arsenal.

Guarda-almacenes.	Don Manuel A. Guzman.		19 de febrero de 1856	En Valparaiso, en el Arsenal.	10 de noviembre de 1851 Oficial 6.º de la Comisaría.
Constructor naval.	„ Juan Duprat.		18 de junio de 1852	En la provincia del Maule en comision.	18 de junio de 1852 Constructor Naval.
Escribiente.	„ Javier Angulo.		1.º de enero de 1854	En Valparaiso.	1.º de enero de 1854 Escribiente.
Capellan.	Fr. Marcelino Varela.		23 de octubre de 1852	En la *Esmeralda*.	23 de octubre de 1852 Capellan.

Cuerpo Médico de la Marina.

Cirujano mayor.	Don Francisco J. Villanueva.		27 de mayo de 1846	En Valparaiso.	11 de setiembre de 1836 Cirujano de Escuadra.
Id. de 1.ª clase.	„ Roberto Bleakley.		11 de junio de 1852	En el ponton *Chile*.	30 de marzo de 1844 Id. segundo.
Id.	„ Santiago Paton.		11 de diciembre de 1855	En la *Esmeralda*.	11 de diciembre de 1855 Id. primero.
Id. de 2.º clase.	„ Modesto Autin.		30 de diciembre de 1855	En el *Janequeo*.	30 de diciembre de 1850 Id. segundo.
Id.	„ Francisco Haskel.		6 de octubre de 1855	En el *Ancud*.	6 de octubre de 1855 Id.
Id.	„ José H. Ward.		2 de junio de 1856	En el *Meteoro*.	2 de junio de 1856 Id.
Id.	„ Eduardo Maichew.		1.º de junio de 1856	En el ponton *Chile*.	1.º de junio de 1856 Id.

Cuerpo de Instructores Navales.

Profesor Científico.	Don Anatolio Desmadryl.		9 de agosto de 1853	En la *Esmeralda*.	6 de agosto de 1853 Teniente 1.º graduado.
Id. de artilleria i maniobra.	„ Amable Cammas.		1.º de marzo de 1855	En Id.	1.º de marzo de 1855 Id.

Injenieros.

Injeniero 1.º	Don Santiago Montiplay.		11 de diciembre de 1855	En la *Esmeralda*.	11 de diciembre de 1855 Injeniero 1.º
Id. 2.º	„ Antonio Marazzi.		17 de febrero de 1857	En id.	17 de febrero de 1857 Id. 2.º
Id. 3.º	„ Jabez Hay.		1.º de julio de 1856	En id.	1.º de julio de 1856 Id. 3.º
Id. 4.º	„ Guillermo Everson.		1.º de julio de 1856	En id.	1.º de julio de 1856 Id. 3.º

Pilotos.

Piloto 1.º con grad. de Ten. 1.º	Don Miguel Walton.	Herido en Casma.	2 de setiembre de 1852	En el *Ancud*.	23 de noviembre de 1836 Piloto 2.º
Id. 1.º	„ Guillermo Searle.		16 de agosto de 1856	En la *Esmeralda*.	16 de agosto de 1856 Id. 1.º
Id. 2.º	„ José Grange.		8 de agosto de 1856	En el *Meteoro*.	8 de agosto de 1856 Id. 2.º

V.º B.º
Valenzuela Castillo.

Secretaría de Marina, Valparaiso mayo 15 *de* 1857.

Juan V. Blest.
(Secretario.)

ESTADO JENERAL N.° 2.

BRIGADA INFANTERIA DE MARINA.

ESTADO que manifiesta la fuerza efectiva i sus destinos, la alta i baja de armamento, municiones, instrumentos, vestuario i equipo de la espresada, desde el primero del presente mes hasta la fecha.

	Jefe.	Capitanes.	Ayudantes.	Tenientes.	Subtenientes.	Sarjentos. 1.os	Sarjentos. 2.os	Cornetas.	Tambores.	Cabos. 1.os	Cabos. 2.os	Soldados.	Total.
Fuerza anterior	1	3	1	1	3	1	12	3	3	9	10	144	182
ALTAS. Voluntarios	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
ALTAS. Enganchados	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
ALTAS. Desertores aprendidos i presentados	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
ALTAS. Pasados de otros cuerpos	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	1
ALTAS. Promovidos	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Suma	1	3	1	1	3	1	12	3	3	9	10	145	183
BAJAS. Desertores	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
BAJAS. Licenciados por cumplidos	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	5	5
BAJAS. Muertos	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	1
BAJAS. Destinados por sentencia	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
BAJAS. Pasados a otros cuerpos	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
BAJAS. Promovidos	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Suma	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	6	6
Fuerza efectiva	1	3	1	1	3	1	12	3	3	9	10	139	177
Falta para el completo	..	..	..	5	..	2	..	..	..	..	..	41	43
Debe tener	1	3	1	6	3	3	12	3	3	9	10	180	220

DESTINOS.	Jefe.	Capitanes.	Ayudantes.	Tenientes.	Subtenientes.	Sarjentos. 1.os	Sarjentos. 2.os	Cornetas.	Tambores.	Cabos. 1.os	Cabos. 2.os	Soldados.	Total.
Fuerza efectiva	1	3	1	1	3	1	12	3	3	9	10	139	177
De ausentes. Destacados en Magallanes	..	..	1	..	1	..	2	1	..	1	1	31	36
De ausentes. De guarnicion en la *Esmeralda*	..	..	..	..	..	..	1	..	1	3	..	20	25
De ausentes. De id. en el Bergantin *Ancud*	..	..	..	..	1	..	1	1	..	..	2	13	17
De ausentes. De id. en el id. *Meteoro*	..	1	..	..	1	..	1	..	..	1	..	4	6
De ausentes. De id en la Goleta *Janequeo*	..	..	..	..	..	..	1	..	..	1	..	11	13
De ausentes. De id. en la Corbeta *Constitucion*	..	..	..	1	..	..	1	..	..	..	..	6	7
De ausentes. De id. en el Ponton *Chile*	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	12	13
Suma	..	1	1	1	3	..	8	2	1	6	3	97	117
Fuerza existente en este punto	1	2	..	..	..	1	4	1	2	3	7	42	60
De presentes. De guardia en la prevencion	..	1	..	..	..	..	1	..	1	..	1	8	11
De presentes. De id. en el hospital	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	4	5
De presentes. Enfermos en id	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	5	6
De presentes. Cuarteleros	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	2	3	6
De presentes. Asistentes	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3	3
De presentes. En el calaboso enjuiciados	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3	3
De presentes. Reclutas en la instruccion	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	5	5
Suma	..	1	..	..	..	..	1	..	1	2	4	31	39
Quedan para formar	1	1	..	..	..	1	3	1	1	1	3	11	21

	ARMAMENTO. Fusiles.	Porta id.	Sables.	Bayonetas.	Cartucheras.	Cinturones.	Aujetillas.	Rascadores.	Baja-muelles.	Saca-tacos.	Desarmadores.	Municiones. Paquetes a bala.	Id. de fogueo.	Piedras de chispa.	Instrumentos. Cornetas.	Cajas de guerra.
Existencia anterior	207	116	..	203	198	197	..	3	..	..	..	50	..	200	3	3
ALTAS. Traido por desertores	..	..	..	..	..	..	..	..	..	.	..	..	..	..	..	..
ALTAS. Repuesto por el cuerpo	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Suma	207	116	..	203	198	197	..	3	..	..	..	50	..	200	3	3
BAJAS. Llevado por desertores	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
BAJAS. Dado de baja por inútil	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Suma	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Existencia actual	207	116	..	203	198	197	..	3	..	..	..	50	..	200	3	3
Falta para el completo	6	97	15	10	15	16	217	..	9	9	213	..	..	226	..	..
Debe de tener	213	213	15	213	213	213	217	3	9	9	213	..	..	426	3	3

	VESTUARIO. Pantalones. Paño azul.	Id. mezcla.	Levitas.	Chaquetas paño.	Botines id.	Morriones.	Pompones.	Gorras.	Capotes.	Porta id.	Cotonas.	Camisas.	Suspensores.	Corbatines.	Zapatos.	EQUIPO. Mochilas.	Frazadas.	Caramayolas.	Porta id.	Caja de fondos.
Existencia anterior	110	205	212	205	200	219	219	197	217	217	213	413	196	196	196	217	216	..	..	1
ALTAS. Traido por desertores	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
ALTAS. Repuesto por el cuerpo	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Suma	110	205	212	205	200	219	219	197	217	217	213	413	196	196	196	217	216	..	..	1
BAJAS. Llevado por desertores	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
BAJAS. Dado de baja por inútil	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Suma	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Existencia actual	110	205	212	205	200	219	219	197	217	217	213	413	196	196	196	217	216	..	..	1
Falta para el completo	110	15	8	235	20	1	1	23	3	3	227	27	24	24	24	3	4	220	220	..
Debe de tener	220	220	220	240	220	220	220	220	220	220	440	440	220	220	220	220	220	220	220	1

NOTAS. 1.ª El vestuario de gran parada fué dado al cuerpo el año de 1852, i el ordinario en febrero de 1856, está en regular estado, le corresponde el reemplazo en febrero de 1858.
2.ª El armamento tiene de servicio desde el año de 1844, i necesita pronto repuesto.—Valparaiso, mayo 15 de 1856.

V.° B.°
DAVILA.

Antonio Leiro.
Capitan encargado de la Mayoría.

Antes de concluir, señor Intendente, permítame poner en conocimiento de US. que por informes obtenidos de personas conocedoras de estos lugares, i la práctica que tengo en estos canales, soi de opinion, señor, que en la *piedra de Pugueñun* es de mucha necesidad una boya, por que está separada mas de una milla de la punta del mismo nambre i solo se descubre tambien en las grandes mareas. Esta piedra, puedo asegurar a US., que es casi tan peligrosa como la de Chacao; en primer lugar porque tiene remolinos que atraen tambien a las embarcaciones; i en segundo, porque practicamente no es bien conocida la situacion de ella, con motivo de no haber puntos remorcables en las inmediaciones del canal.

Desearía señor Intendente, que US. tomase en consideracion este asunto i se dignase someterlo al juicio del Supremo Gobierno.

Es cuanto tengo que comuniear a US. por ahora, sobre el particular, en cumplimiento de mi deber.

Dios guarde a US.

Francisco Hudson.
Comandante de la Janequeo.

Al Señor Intendente i Comandante Jeneral
de Armas de la provincia de Chiloé.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, Enero 31 de 1857.

Señor Ministro:

Para satisfacer los deseos manifestados por US. en su nota de 5 de noviembre del año próximo pasado N. 458, tengo el honor de elevar a US. orijinal, el oficio i plano que he recibido del Comandante del Bergantin Goleta Janequeo, relativos al reconocimiento que ha practicado del canal de Chacao.

Con el mismo fin, acompaño a US. otra nota que me ha pasado el Gobernador marítimo de la Provincia de Chiloé, sobre el propio asunto, a fin de que, tomando US. en consideracion los arbitrios que proponen ambos empleados para prevenir el peligro que presenta la piedra o bajo que existe en dicho canal,

para la navegacion entre San Cárlos i el seno de Reloncaví, se sirva adoptar el que juzgue mas conveniente.

Adjunto también a US. dos planos i presupuestos de la boya i sus amarras de que habla la parte final de su citada nota.

Dios guarde a US.

Manuel Valenzuela Castillo.

Al señor Ministro de Marina.

GOBERNACION MARITIMA DE CHILOE.

Ancud, Enero 15 de 1857.

Señor Comandante Jeneral.

Con fecha 22 de noviembre del año próximopasado, al señor Intendente de la provincia, dije lo que sigue:—

« En cumplimiento a la nota de US., en la cual me trascribe la disposicion Suprema de 5 del actual, en que se me ordena—« suministre cuantos datos sean necesarios para evitar los peligros de la navegacion del canal de Chacao, a los buques que se dirijen desde San Cárlos ó Ancud al seño de Reloncaví;" paso a informar a US. despues de haber oido el parecer de varias personas prácticas, i segun lo que yo mismo he notado en el curso de esta navegacion.

Teniendo a la vista el plano del *Port San Cárlos* and *Chacao Narrows,* levantado por los oficiales del buque de S. M. B. *Beagle,* en 1835; se vé patentemente, que para la seguridad de la navegacion del canal de Chacao, es necesario evitar tres peligros, que son las piedras de *Pomoñun o Piragua Rock,* la piedra de *Remolinos o Petecurra Rock* i la piedra de *Selnian o Selrrian Rock,* que es la mas peligrosa, por no ser conocida de los prácticos i estar siempre debajo del agua.

Sobre esta piedra, los Capitanes King i Fitz-Roy, dicen: « Another rock more dangerous to large ships than Petucura lies E½ S. from it, distant half a mile On this rock called the Selnian, there are 2 fathoms at low water."

Creo, señor Intendente, que en los tres lugares mencionados, se deben poner Boyas de campana, para que no haya el menor peligro en la navegacion, i se haga sin azar i con seguridad.

Como lo que se desea, es facilitar la navegacion entre San Carlos o Ancud i Melipulli o puerto Montt, me parece oportuno i conveniente en esta nota, dar una idea de las facilidades i peligros que hai, despues de pasar el Canal de Chacao, para llegar a puerto Montt.

Llegando el buque a la isla de Aútao, se le presentan dos vias para dirijirse a su destino.

Una, por el interior de las Islas de Calbuco, que tiene la facilidad de poderse fondear donde se quiera; pero tambien el inconveniente de algunos bajos que no están situados en la carta, i otros que lo están mal: i la otra, por la parte de afuera de todas las Islas, que si tiene la facilidad de navegar en mar ancha, tambien tiene el gravísimo inconveniente, de no poderse fondear en caso de una neblina, calma u otro accidente.

Pareciendo, pues, preferible la primera de estas dos vias, se hace sumamente indispensable lebantar el plano de ella en escala mayor, para que se puedan anotar con exactitud todas las noticias hidrográficas, i el navegante siga su rumbo con toda seguridad. Este trabajo, solo puede ser bien desempeñado por un buque de guerra; pero es necesario, que su oficialidad tenga alguna práctica en el levantar planos; i que los instrumentos de que hagan uso, sean mui buenos i estén perfectamente arreglados.

Con lo espuesto, señor Intendente, creo haber dicho a US. lo suficiente sobre el particular.

Lo trascribo a US. para su conocimiento i para los efectos que hubiere lugar.

Dios guarde a US.

Miguel Hurtado.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

(T.)

Presupuesto de los materiales necesarios para cerrar la isla que existe frente al puerto de Constitucion reuniéndola con el continente de la ciudad.

1,000	vigas de ocho varas, a ps. 1 50	$	1,500
2,400	tablones de 3 pulgadas de grueso i ocho varas de largo	»	2,400
1,000	puntas de fierro para las vigas a 3 ps	»	3,000
2,400	pernos con peso de 150 qls., a 20 ps. ql	»	3,000
50	quintales clavos a 8 ps. ql	»	400
	Martinetes i jarcias	»	500
	Gastos por piedras i tierra	»	3,000
50	peones durante seis meses sean 7,200 jornales a 50 ps	»	3,600
20	carpinteros, id. id. sean 2,880 jornales a 2 ps. 50 cts.	»	7,200
		$	24,600

La suma del presente presupuesto aproximativo asciende a la cantidad de veinte i cuatro mil seiscientos pesos.

J. Duprat.

(U.)

MOVIMIENTO MARITIMO

En los puertos principales de la República durante el año trascurrido desde el 1.º de mayo de 1856 hasta el 30 de abril de 1857.

Gobernacion Maritima de Atacama.

Puerto de Caldera.

(No se ha recibido el Estado anual pedido del movimiento maritimo de este Puerto.)

Puerto del Huasco.

(No se ha recibido el Estado anual del movimiento maritimo de este Puerto.)

Gobernacion Maritima de Coquimbo.

Puerto de Coquimbo.

Han entrado 292 buques de todas clases con 86,732 toneladas.
De ellos han procedido del cabotaje..... 201
—— del estranjero..... 91
Han salido 309 buques de todas clases con 94,665 toneladas.
De ellos, con destino al cabotaje..... 223
—— al estranjero..... 86
En la entrada i salida figuran 278 buques chilenos.

Buques de guerra.—Han visitado el puerto: 2 vapores, 5 fragatas, 1 bergantin i 2 goletas, de los cuales 5 son nacionales.

Puerto de la Herradura.

Han entrado 204 buques de todas clases con 49,909 toneladas.
De estos, procedentes del cabotaje..... 204
Han salido 198 buques de todas clases con 48,615 toneladas.
Con destino al cabotaje..... 164
—— al estranjero..... 24

En la entrada i salida figuran 325 buques estranjeros.

Gobernacion Marítima de Aconcagua.

Puerto de Papudo.

(No hai datos, como no los hai tampoco de Pichidangui, Zapallar i Vilos.)

Gobernacion Marítima de Valparaiso.

Puerto de Valparaiso.

Han entrado 1117 buques de todas clases con 351,836 toneladas.
De estos, procedentes del cabotaje..... 556
—— del estranjero..... 561
BUQUES DE GUERRA 38 con 828 cañones.
Han salido 1093 buques de todas clases con 335,436 toneladas.
Con destino al estranjero..... 425
—— al cabotaje..... 668
BUQUES DE GUERRA 32 con 734 cañones.

Puerto de San Antonio.

(No hai datos.)

Gobernacion Marítima de Colchagua.

(No hai datos sobre el movimiento marítimo de sus Puerto Tumán i Lilico.)

Gobernacion Marítima de Maule.

Puerto Constitucion.

Han entrado 184 buques de todas clases con 31,151 toneladas.
Procedentes del cabotaje..... 176
—— del estranjero..... 8

Han salido 188 buques con 31,377 toneladas.

Al cabotaje..... 181

Al estranjero..... 7

Puerto de Curanipe.

Han entrado 13 buques de todas clases con 1092 toneladas, todos procedentes del cabotaje.

Han salido 13 buques al cabotaje con 1052 toneladas.

Gobernacion Marítima de Concepcion.

Puerto de Talcahuano.

Han entrado 130 buques nacionales con..... 30,109 toneladas.
Id. id. 143 id. estranjeros con..... 53,087 id.
Han salido 168 id. al cabotaje con..... 45,477 id.
Id. id. 119 id. al estranjero con..... 38,497 id.

Puerto del Tomé.

Han entrado 180 buques con 44,376 toneladas.

De estos nacionales..... 143

— estranjeros..... 37

Han salido al cabotaje 147 con..... 31,534 toneladas.
Id. id. al estranjero 33 con..... 12,842 id.

Puerto de Penco.

Han entrado 23 buques nacionales con..... 4,098 toneladas.
Id. id. 10 id. estranjeros con..... 3,212 id.
Han salido al cabotaje 20 buques con..... 3,734 id.
Id. id. al estranjero 13 id. con..... 3,576 id.

Puerto de Lirquen.

Han entrado 11 buques nacionales con..... 2,016 toneladas.
Id. id. 2 id. estranjeros con..... 531 id.
Han salido 11 id. al cabotaje con..... 2,016 id.
Id. id. 2 id. al estranjero con..... 531 id.

Puerto de Coronel.

Han entrado	106	buques	nacionales con	28,437	toneladas.
Id. id.	8	id.	estranjeros con	2,074	id.
Han salido	82	id.	al cabotaje con	29,847	id.
Id. id.	20	id.	al estranjero con	10,871	id.

Puerto de Lota.

Han entrado	109	buques	nacionales con	26,041	toneladas.
Id. id.	24	id.	estranjeros con	13,553	id.
Han salido	128	id.	al cabotaje con	37,770	id.
Id. id.	7	id.	al estranjero con	2,605	id.

Gobernacion Maritima de Valdivia.

Puerto del Corral.

Han entrado 96 buques de todas clases con 27,101 toneladas.

Procedentes del cabotaje..... 95

—— del estranjero..... 1

Buques de guerra 1 con 14 cañones.

Han salido 94 buques de todas clases con 26,244 toneladas.

Al cabotaje..... 92

Al estranjero..... 2

De guerra 1.

Gobernacion Maritima de Chiloé.

Puerto de Ancud.

Han entrado 137 buques de todas clases con 41,986 toneladas.

De estos proceden del cabotaje..... 104

—— del estranjero..... 33

Buques de guerra 2 con 18 cañones.

Han salido 140 buques con 42,873 toneladas.

Al cabotaje..... 112

Al estrajero..... 28

De guerra 1 con 14 cañones.
