
MEMORIA DE MARINA.

1859.

MEMORIA

QUE

EL MINISTRO DE ESTADO

EN EL DEPARTAMENTO

DE MARINA

PRESENTA AL

CONGRESO NACIONAL

DE 1859.



SANTIAGO DE CHILE.

IMPRESA DEL FERROCARRIL.

Agosto de 1859.

En cumplimiento de la lei, paso a dar cuenta al Congreso Nacional de la marcha seguida en el último año i situacion en que hoi se encuentran los diversos ramos dependientes del Ministerio de Marina.

I.

En los aciagos acontecimientos, que desde principios del presente año han trabajado de un modo tan doloroso a la República, grato me es decirlo, ha cabido a la marina militar una parte mui importante en la pacificacion del pais, dando impulso i rapidez a las operaciones militares.

La comportacion de los marinos ha correspondido a lo que debia esperarse de un cuerpo llamado a ser en todo tiempo, uno de los mas firmes apoyos de la lei i de las autoridades en virtud de ella constituidas, a la vez que extraño a las pasiones locales de partido. La marina realiza, pues ya entre nosotros, una gran parte de los altos fines de su institucion, ofreciendo al país junto con un elemento poderoso de prosperidad económica i comercial, un firme apoyo del orden interior i un fuerte medio de defensa contra todo amago extranjero.

Es en este concepto que el Gobierno se esfuerza en dar a este ramo importante del servicio público, en su material i personal, toda la eficacia de medios compatible con nuestras rentas, i esa enerjía de accion que solo nace de un réjimen severo i de una buena organizacion.

II.

El material de nuestra marina militar, segun mi última Memoria, constaba de los siguientes buques :

Corbeta a hélice *Esmeralda*, de 20 cañones i de la fuerza de 200 caballos ;

Corbeta *Constitucion*, de 18 cañones ;

Bergantin *Ancud*, de 14 cañones ;

Bergantin *Meteoro*, de 10 cañones ;

Vapor remolcador *Maule*, de 100 caballos ;

Bergantin goleta *Janequeo*, de 4 cañones ;

Fragata Ponton *Chile*.

Este material se ha aumentado en dos Vapores , i se ha disminuido en el Bergantin Goleta *Janequeo*, vendido en cumplimiento de la lei de 20 de agosto de 1857 ; de modo que el material de la marina militar de la República consta en el dia de los siguientes buques :

CLASES.	NOMBRES.	Número de Caballos.	Cañones.	Año de construccion.	ESTADO ACTUAL.
Corbeta a Helice.	<i>Esmeralda</i> ...	200	20	1855	En servicio doméstico..
Vapor "	<i>Maipú</i>	200	5	1850	" "
" de ruedas...	<i>Maule</i>	100	3	1856	Reparándose.
" "	<i>Independencia</i>	300		1857	" "
Corbeta a vela...	<i>Constitucion</i> .		18	1851	Desarmándose.
Bergantin "	<i>Ancud</i>		14	1853	" "
" "	<i>Meteoro</i>		10	1848	En Magallanes.
Fragata Ponton...	<i>Chile</i>			1835	En Valparaíso.

El material de nuestra marina militar consta pues, hoy, de cuatro vapores, que reúnen la fuerza de 600 caballos, susceptibles de un armamento de 30 cañones ; i de cuatro buques de vela con un armamento de 40 cañones.

De estos buques la Corbeta a hélice *Esmeralda*, al mando del Capitan de Fragata don José Anacleto Goñi, fué enviada en julio del año pasado, a recorrer la costa Septentrional de la República hasta Mejillones, tocando en las caletas i puertos intermedios. La comunicacion adjunta, letra **A**, instruye de los detalles de esta comision.

Posteriormente i desde el 12 de enero del presente año, que salió de Valparaiso con la primera division enviada contra los sublevados del Norte, la *Esmeralda* ha estado en constante i eficaz servicio en aquellas aguas, tomando en los acontecimientos de la campaña contra la anarquía, la parte que manifiestan los adjuntos documentos (letra **B**).

El Vapor a hélice *Maipú*, que segun espuse en mi última Memoria llegó al Janeiro, en su viaje de Inglaterra al Pacífico, el 25 de enero de 1858, con sérias averías en sus calderos, verificadas las reparaciones ordenadas por el Gobierno, pudo al fin salir de aquel puerto el 28 de octubre, llegando a Valparaiso sin tocar en puerto alguno intermedio, el 27 de noviembre último.

Recibido en Arsenales i entregado su mando al Capitan graduado de Fragata don Manuel Escala, se disponia el Gobierno a enviarlo al baradero de Tenglo en el Seno de Reloncaví, con el objeto de limpiar i embetunar sus fondos, sucios por la larga estadía del buque en el Janeiro, cuando los acontecimientos imprevistos i extraordinarios que han perturbado el órden de la República, obligaron a equiparlo i armarlo instantáneamente, para actual i activo servicio.

El costo que este buque ha tenido al Estado hasta su llegada a Valparaiso en noviembre último, asciende a \$131,572 pesos, en la forma que demuestra el documento que acompaño bajo la letra **C**.

Desde que estalló en el Norte el primer movimiento insurreccional, fué necesario reunir i poner en en accion todos los medios de movilidad i de fuerza que proporcionaba al Gobierno la marina de la República, i en 13 de enero último se dió órden al Vapor *Maule*, que servia de remolcador en el puerto Constitucion, de venir a Valparaiso sin tardanza, al mando del Capitan de Fragata don Leoncio Señoret.

Esta órden fué inmediatamente cumplida, i los servicios de este buque en la pasada crisis, al Sur i al Norte de la República, han sido de grande importancia, habiendo cabido a su Comandante el honor de contribuir en las provincias de Maule i Arauco, a las operaciones militares emprendidas en restablecimiento del órden atacado. Con la letra **D** incluyo alguno de los principales partes de dichas operaciones.

Las necesidades de la situacion no podian satisfacerse con los solos recursos que nos proporcionaban los tres únicos Vapores con que contaba la República, i ha sido necesario comprar al comercio, por la suma de 60,000 pesos, otro Vapor, el *Independencia*. El costo de este buque puede considerarse ya devengado por sus servicios.

Pacificado el pais, es el ánimo del Gobierno destinar estos dos buques, el *Maule* i el *Independencia*, el uno al servicio de remolque sobre la barra del rio Maule, el otro al de aviso i trasporte.

Con esta mira se han pedido los informes mas circunstanciados i precisos sobre los siguientes puntos : 1. ° Cual de los dos Vapores es mejor adecuado al servicio de remolque en Constitucion ; 2. ° cual de los dos es mejor calculado para el servicio de aviso armado i de pequeño trasporte.

Entretanto, el Vapor *Maule* ha entrado al dique i se ejecuta en su casco, arboladura i maquinaria, una recorrida jeneral i completa para dejarlo en perfecto estado de servicio. En el *Independencia* se ejecutan tambien algunas reparaciones i cambios necesarios al servicio de la República.

El Gobierno, sin perder de vista el plan que os comunicué en mi última Memoria, de convertir la corbeta *Constitucion* en ponton carbonero en el puerto de Ancud, i tomando en cuenta la diferencia de precio de cinco a once pesos que tenia al Estado cada tonelada de carbon, tomada en Lota o en Valparaiso, ordenó se instalase el buque provisoriamente, con concepto al doble servicio de trasporte de tropas i de carbon, consiguiendo en este último empleo un ahorro considerable de dinero.

La Corbeta realizó un solo viaje en este doble servicio, llevando tropa a Talcahuano i trayendo carbon de Lota; i cuando se hallaba en Talcahuano, a donde habia conducido armamento i municiones para las provincias del Sur, los acontecimientos políticos hicieron necesaria su permanencia en aquel puerto, hasta que el asalto i ocupacion que sufrió Talcahuano por los revolucionarios del Sur, el 6 de febrero último, obligó a la *Constitucion*, completamente desarmada como se hallaba, a venir a Valparaiso (documento letra **E**).

Armada de 12 cañones de a 32 i un equipaje de noventa i dos hombres, este buque salió nuevamente para los puertos del Sur el 6 de marzo último, con la comision especial de vijilar la costa en el Golfo de Arauco, i hasta la conbocadura del Lebú, sujeta a las órdenes de los Intendentes de Concepcion i Arauco. La *Constitucion* acaba de regresar de esta comision con el resultado que manifiesta el parte letra **F**.

El Bergantin *Ancud*, despues de haber permanecido algun tiempo en estacion en Coquimbo i de haber recorrido los puertos del Norte i Juan-Fernandez, recibió la órden de alistarse para salir con destino a los puertos de Payta i Lambayeque, con el fin de cooperar a los trabajos de la expedicion científica que enviaba el Gobierno a observar el eclipse del Sol que tuvo lugar el 7 de setiembre de 1858.

En efecto, el *Ancud* salió con este destino a principios de agosto, i regresó a Valparaiso trayendo el jefe de la expedicion, el 20 de octubre. La mira del Gobierno en este envio, fué proporcionar a nuestros mari-

nos una oportunidad de estudio i adelanto en sus conocimientos, i hacer que concurriera nuestra bandera de guerra a una reunion jeneral de todas las marinas estranjeras en el Pacífico, llevadas, a aquel punto como el mas ventajoso para la observacion de los fenómenos que se presentasen durante la oscuracion total del Sol.

Vuelto de esta espedicion se ordenó el desarme de este buque, su tasacion i venta con arreglo a la lei: mas las necesidades de la situacion creada por los movimientos insurreccionales del presente año, obligaron al Gobierno a echar mano del *Ancud*, al principio para trasportar caballos i pertrechos para el Norte, i posteriormente para hacer efectiva la clausura del puerto de Caldera.

En el dia el *Ancud* acaba de regresar de su comision en los puertos de la provincia de Atacama; i se ha ordenado nuevamente su desarme para ser puesto a venta.

El *Meteoro*, de regreso de su campaña hasta puerto Low en las Guaytecas i de un segundo viaje a Chiloé en junio de 1858, fué enviado a relevar al *Ancud* en los puertos del Norte. Vuelto de allí i de Juan-Fernandez, salió para Magallanes con víveres i con instrucciones de volver a Ancud para recibir allí un cargamento para el Establecimiento de Punta-Arenas, que debia trasportar a aquel puerto la *Constitucion*. Las complicaciones políticas que sobrevinieron por una parte, i por otra una série de malos tiempos i de dificultades, impidieron la realizacion de este plan; i el *Meteoro* continuaba aun en las aguas de Magallanes a la fecha del 18 de mayo último.

Porteriormente se ha tenido noticia de su llegada a Ancud el 21 del presente.

Necesitando el Establecimiento de Magallanes de un buque destinado a su servicio esclusivo, con dependencia inmediata de su Gobernador, se compró por el Ministerio del Interior, el Bergantin *Pizarro*. El mando de este buque se confió a uno de los Capitanes de Corbeta de la Marina de la República, limitándose a este nombramiento i al aprovisionamiento ocasional en sus pertrechos marineros, la incumbencia de

Ministerio de Marina en el *Pizarro*, subordinado en todo lo demas enteramente al Departamento del Interior.

Bajo la letra **G**. acompaño un Estado Jeneral de los buques de la República, con espresion del lugar en que se hallan, servicio que prestan, nombres, graduaciones i cargos de los oficiales que existen a su bordo, sus equipajes i guarniciones.

Convencido cada vez mas el Gobierno de la ineficacia de la marina puramente de vela para las necesidades de nuestro servicio, se ratifica mas i mas en el pensamiento ántes anunciado, de la conveniencia de convertir todo nuestro material, en buques mistos de Vapor i Vela; de manera que pronto se dará puntual cumplimiento a la lei de 20 de agosto de 1857, que autoriza esa conversion; cuyo cumplimiento ha sido aplazado mas de lo que se creia, por el naufragio del Vapor *María Isabel* i la demora del Vapor *Maipu* en el Janeiro.

Por otra parte, el Gobierno ha recibido proposiciones ventajosas de constructores de primer órden, que le permitirán proveer a las necesidades de la marina militar en buques mistos propiamente de guerra, segun que ellas se hagan sentir i que lo permita el Tesoro público.

Bajo la letra **H**. acompaño una de estas propuestas, la de uno de los Constructores Americanos que mas buques han construido para los Gobiernos de Estados-Unidos i de Rusia.

En nuestros repuestos de Arsenales, ninguna variacion ha habido, estando sujeta a contrato la provision de los artículos que gradualmente necesiten nuestros buques. Los repuestos de maquinaria de los vapores *Esmeralda* i *Maipu*, traídos por ellos mismos de Europa, existen en Almacenes, i solamente se han pedido recientemente a Inglaterra algunos pocos objetos que no se hallan en Valparaiso, destinados al servicio de las máquinas de Vapor.

Los botes metálicos Salva-vidas encargados a Estados-Unidos, se han recibido en Arsenales, i el Gobierno se dispone a destinarlos a los puertos que mas los necesiten por lo pronto, miéntras se encargan otros para algunos puertos que los reclaman con urgencia.

Se han ordenado recientemente las reparaciones necesarias en los Galpones de propiedad fiscal, en los puertos de Constitucion i Curanípe, en que existe depositada la madera del Estado destinada a los futuros usos de la Marina.

III.

El Cuadro Jeneral núm. 1. presenta el personal de nuestra marina militar, i demuestra el empleo, la antigüedad i la comision o situacion que ocupa cada oficial.

Durante la pasada crisis hallando el Gobierno insuficiente ese personal en la clase de Tenientes, ocurrió al arbitrio de llenar esa necesidad nombrando pilotos de 2.ª clase, interinamente i miéntras sean necesarios sus servicios.

En el interes de uniformar i promover la mejor instruccion de la Artillería naval en los equipajes de línea, el Gobierno nombró a un oficial competente con el carácter de Instructor Jeneral de Artillería, encargándole ademas, la formacion de un plan de Instruccion tanto sobre el manejo del cañon segun el estado actual de esta arma, cuanto sobre la rutina de ese servicio abordo, cargo i obligaciones de condestables, etc., etc. Tambien se encargó a dicho oficial la inspeccion del servicio de Artillería en los buques i Arsenales, manera de conservar los pertrechos, instalacion de pañoles de pólvora i todo lo relativo al detalle de Artillería. Bajo la letra **H.** acompaño el decreto espedido con estos objetos.

En el ramo de empleados civiles del Departameto de la Marina, me complazco en hacer una mencion honrosa de todos ellos, por la manera como han segundado la accion activa i enérgica de la Comandancia Jeneral i la Mayoría del Departamento en la crisis pasada. Bastará recordar la celeridad i frecuencia de las operaciones de transporte hechas por mar, para formarse una idea de las tareas constantes de los em-

pleados encargados del aprovisionamiento en todo jénero, de buques i de tropas.

X La Escuela Naval Nacional, abierta sobre sus nuevas bases a mediados del año pasado, ha merecido una constante atencion del Gobierno; i a pesar de las dificultades consiguientes a su nueva instalacion, con un personal traído en igual proporcion de todas las provincias, ofrece ya resultados lisonjeros que son un feliz augurio para el porvenir.

Los documentos que acompaño bajo la letra **J**, dan cuenta de los exámenes rendidos por los alumnos de la Escuela Naval, i de los premios dicernidos a los Cadetes mas meritorios.

Bajo la letra **K**, adjunto el informe pasado en mayo último por el Director de aquel Establecimiento, i al llamar la seria atencion del Congreso sobre la Escuela Naval Nacional, no puedo ménos de encarecerle la necesidad de hacer de ella, no ya un establecimiento meramente destinado a proveer al personal de la marina militar, sino un establecimiento de instruccion pública, no ménos importante que cualesquiera de los otros destinados a las distintas carreras a que llama Chile con preferencia, a sus hijos. Con esta idea, el Gobierno cree indispensable levantar en Valparaiso, sobre terreno Fiscal, los edificios que exige en un pais de intereses marítimos, una institucion de esta clase.

El Gobierno se dispone a destinar uno de nuestros buques de vela al servicio de la Escuela Naval Nacional, en conformidad con lo que dispone el artículo 1.º del decreto de 19 de diciembre de 1857, orgánico de dicha Escuela. Segun ese artículo, el mando i servicio de dicho buque recae en el Director, Estado Mayor, i alumnos de la Escuela Naval, de modo que su mantenimiento será de poco costo al erario, i la utilidad que de él reporte la Escuela considerable, principalmente ahora que van a principiar los Cadetes a unir la práctica a los estudios teóricos de su profesion que siguen en el establecimiento. X

Con la mira de hacer ménos notable la desproporcion que existe entre los sueldos que señala la lei a la marinería de la República i los

que paga la marina mercante, i con el de atraer i conservar bajo nuestras banderas, brazos inteligentes con que formar marineros militares, el Gobierno sometió al Congreso en agosto del año anterior, un Proyecto de Lei calculado a conciliar estos objetos con la posible economía. El Proyecto pendiente solo comprende los oficiales de mar i marineros, de condestable a paje, embarcados. En los sueldos propuestos, la clase de artesanos, como herreros, carpinteros, calafates, cuyo jornal es crecido i cuyo número es diminuto en nuestros buques, así como en la clases tambien limitadas pero mui importantes, de oficiales de pito, el aumento propuesto es mas remunerativo, que en las clases numerosas que constituyen la masa de nuestros equipajes, en las que ese aumento es comparativamente pequeño.

En ausencia de esta lei i en presencia de las circunstancias difíciles que atravesaba el pais, el Gobierno, en uso de la autorizacion que le conferia la lei de 20 de enero último, espidió en 11 de febrero, un decreto concediendo a la marinería embarcada, de condestable a paje, una gratificacion de doce i medio centavos diarios. Habiendo cesado las circunstancias que indujeron al Gobierno a esta medida, la gratificacion mencionada ha sido suspendida por decreto de cinco del presente mes.

La Brigada de infantería de Marina ha mantenido incolume en la pasada lucha, su antigua reputacion de leal i valiente. Mandada completar sobre el pié de fuerza que le señala su actual organizacion, ella se halla en estado de satisfacer cumplidamente las exigencias del servicio a que está destinada.

Bajo el núm. 2. se acompaña el Estado Jeneral de fuerza de dicha Brigada en 31 de mayo último.

Los mismos motivos que aconsejaron el aumento transitorio en la paga de los demas cuerpos del Ejército, hicieron estensiva a esta tropa aquella medida, que cesó de estar en vijencia por decreto Supremo de 5 del presente.

IV.

Sobre la marina mercante ha gravitado en gran parte el peso de la pasada crisis, cerrando a su navegacion i a sus provechos numerosos puertos de la República, i paralizandolo con la accion del Comercio, el movimiento de la Marina, su principal palanca.

Sin embargo, si bien no hai en este ramo un adelanto notable, no hai tampoco retroceso en su marcha de gradual i constante progreso.

Apesar de esto, forzoso me es decirlo, desde que Chile ha retirado a su marina toda sombra de proteccion, dejándole solo la navegacion de nuestro cabotaje, es preciso mantenerle este campo esclusivo en que pueda desarrollarse i crecer.

La Marina no puede ser mirada como un mero elemento económico que pueda posponerse a otros intereses económicos; ella no constituye solo una industria que no deba preferirse a otras industrias; ella es a la vez que un elemento de riqueza, un elemento poderoso de fuerza nacional.

Nuestra Marina, con las leyes que hoi la rijen, no pone obstáculo alguno al tráfico costanero, i está destinada a crecer sin esfuerzo en la proporcion de las necesidades de ese tráfico. Desde que Chile solo exige para la nacionalidad de sus buques que una parte del equipaje sea Chilena; desde que puede ser dueño de buque, todo habitante del Estado, nacional o extranjero, que quiere i puede comprarlo i tiene ocupacion que darle, ya no hai motivo alguno que aconseje la admision de banderas extranjeras a participar en ese tráfico.

Ademas un pais en la situacion del nuestro, debe procurarse medios propios de transporte proporcionados a las necesidades del tráfico, sin depender del auxilio eventual i transitorio de las marinas extranjeras. Chile puede considerarse en primera fila entre las naciones que mas reformas han hecho en el sentido de la libertad i franquicias comerciales; pero no creo que le conviene sacrificar a otras industrias la existencia de su Marina, cuya situacion es hoi en nuestras propias aguas, in-

ferior a otras banderas. En el último año ha ocurrido el caso de tomar buques chilenos bandera extranjera, i la razon de este cambio se encuentra en la ventaja que de ello les resulta. El buque que navega bajo bandera extranjera, no está sujeto como el nacional, a la contribucion de patentes; transfiere con frecuencia su propiedad sin el pago de alcabala; se tripula como quiere, i navega sin sujecion a otras leyes i reglamento que los ilusorios que le impone un pais lejano. Ademas de estas ventajas, tiene en cambio, si es Vapor, la libre navegacion del cabotaje; si es de vela, el transporte del carbon o el abastecimiento de los minerales del Norte de Valparaiso, esto es, de todo el Norte de la República.

La situacion de nuestra Marina es en el dia la que paso en seguida a demostrar :

El número total de los buques de que ella consta es de 268, que comprenden 58,876-87 toneladas, lo que comparado con los datos presentados en la última Memoria, da un aumento de un buque, i una disminucion de 3,332-76 toneladas.

La marcha comparada que ha seguido nuestra Marina desde 1848, es la siguiente :

EPOCAS.	Buques.	Toneladas.	AUMENTO DE UN AÑO A OTRO.		DIMINUCION.	
			en buques.	en toneladas.	buques.	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		
1858.....	267	62,209:63	0		449:75
1859.....	268	58,876:87	1		3332:76

De los 268 buques que constituyen en el día nuestra marina mercante, son :

Fragatas.....	40	con	17.964.22	toneladas.
Barcas.....	94	„	24.230.88	„
Bergantines.....	53	„	9.121.27	„
Berg. goletas, goletas, etc.	74	„	6.346.71	„
Vapores.....	7	„	1.214.19	„

Total, buques..... 268 con 58.876.87 toneladas.

De estos se emplean en la navegacion doméstica o de cabotaje. 195 buques que miden 40,267.67 ton. i tripulan 1,970 marineros

En la de todo el Pacifico i Costa Occidental de las Américas hasta California.	34	„	„	7,950.58	„	„	370	„
En la de Asia, Australia i Polynesia . . . , . .	7	„	„	2,002.07	„	„	89	„
En la de la Costa Oriental de Sur-América, Antillas i Estados-Unidos. . . .	3	„	„	1,108.32	„	„	37	„
En la de Europa.	3	„	„	1,117.00	„	„	52	„
En puerto.	25	„	„	6,431.23	„	„	210	„
Totales.	268	„	„	58,876.87			2,728	„

Comparando este movimiento en nuestra marina mercante, con el de años anteriores, obtenemos los siguientes resultados :

En la navegacion de cabotaje, tenemos desde 1853 hasta 1858, un progreso notable, como puede verse por el siguiente cuadro :

En el año de 1853 se empleaban 109 buques con 20,247.43 toneladas.

Id. 1854	id. 115	id. 21,116.46	(aumento 6 buques 869 ton.)
Id. 1855	id. 153	id. 29,694	id. 38 id. 8,577.54 id.
Id. 1856	id. 116	id. 35,077.58	id. 13 id. 5,383.58 id.
Id. 1857	id. 180	id. 67,985.67	id. 14 id. 2,908.09 id.
Id. 1858	id. 196	id. 40,402.34	id. 16 id. 2,416.67 id.
Id. 1859	id. 195	id. 40,267.67	disminucion id. 134.64 id.

De modo que por primera vez en los últimos seis años comparados, tenemos, que si bien la disminucion no es notable, es innegable que este tráfico importante no ha dado a nuestra marina una ocupación



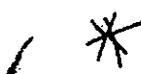
mas activa, lo que en mi concepto no indica una situacion satisfactoria; siendo como es, el mar nuestro principal camino, i nuestra marina el principal medio de trasporte en el movimiento que por él se opera.

En la navegacion del Pacífico hasta California, que es despues de la de cabotaje la mas importante para nuestra marina, ella ha tomado desde 1853 la parte que resulta del siguiente cuadro comparado...

En 1853 esa navegacion empleaba 69 buques.

„ 1854	„	„	43	„	con	8.500.65 tons.
„ 1855	„	„	50	„	„	12,862.00 „
„ 1856	„	„	52	„	„	11,627.28 „
„ 1857	„	„	44	„	„	12,59.500 „
„ 1858	„	„	38	„	„	11,235.81 „
„ 1859	„	emplea	34	„	„	7,956.88 „

De modo que aun en este tráfico, la ocupacion de nuestra marina no guarda proporcion con el progreso de nuestra produccion i esportacion.



V.

En el territorio marítimo de la República, la accion del Gobierno ha sido constante i eficaz en asegurar a esa parte interesante del Estado, los beneficios de un buen servicio i una administracion regular.

La gobernacion marítima de Atacama ha sufrido mas que otra alguna, las consecuencias de la crisis pasada. Cerrados sus puertos desde el 14 de Enero hasta el 6 de Mayo últimos, su movimiento marítimo ha sido poco activo. Abandonado el puerto de Caldera por la autoridad marítima, sufrió aquella gobernacion en las embarcaciones, muebles i pertrechos a su servicio, pérdidas i deterioros que ha sido necesario reparar i reemplazar. Debido al estado de trastorno en que han encon-

trado las cosas las autoridades legales reinstaladas en aquella Provincia, es que el Ministerio carece de datos sobre el movimiento marítimo de aquellos puertos.

La gobernacion marítima de Coquimbo fué tambien evacuada por sus autoridades legales en su puerto cabecera, causando esta circunstancia el mismo trastorno que en la de Atacama. Cerrados los puertos de aquella Provincia a la navegacion i al comercio, desde el 17 de Marzo hasta el 6 de Mayo últimos, el movimiento marítimo que por ellos se operaba ha sido menor que el de otros años. Recien reinstalados con el restablecimiento del orden las autoridades marítimas, faltan al Ministerio los datos necesarios para apreciar ese movimiento.

Sin embargo, i a fin de que la medida necesaria pero rigurosa de la clausura de los puertos de Atacama i Coquimbo, irrogase a la industria i al comercio los ménos perjuicios posibles, al cerrarlos para la internacion, se dejó libre i sin término la esportacion, permitiendo la importacion de víveres a los asientos de minas aislados i distantes de los centros convulsionados.

La gobernacion marítima de Aconcagua ha sido provista de una nueva embarcacion para el servicio del puerto del Paposo.

La de Valparaiso ha recibido en la organizacion de un cuerpo de Prácticos mareantes, una mejora importante. El reglamento que acompaña bajo la letra **L** manifiesta los términos en que se ha realizado dicha organizacion.

La lei de 30 de Agosto de 1848 que divide el territorio marítimo de la República en once gobernaciones, estableció la de Colchagua, señalándole por límites el paralelo del rio Rapel por el Norte, i el del Mataquito por el Sur. El decreto del Gobierno de 14 de Octubre del mismo año, declaró unidas por lo pronto, las gobernaciones marítimas de Colchagua i de Maule, i dependientes ambas de un solo gobernador

marítimo, señalando como puerto cabecera de ambas el de Constitución.

En ese tiempo los puertos de Tuman i de Llico de la Provincia de Colchagua, ni estaban abiertos al comercio, ni tenían importancia alguna. Habilitados ambos para el comercio de cabotaje en 9 de Abril de 1849, el de Llico, aunque inseguro, tomó alguna actividad, debida principalmente a sus maderas i a su inmediacion a San-Fernando i Curicó.

Atendida esta circunstancia, i en uso de la autorizacion conferida por el art. 4.º de la lei citada de 30 de Agosto de 1848, el Gobierno, accediendo a lo solicitado por el Intendente de Colchagua, estableció en Noviembre último, en el puerto de Llico, una Subdelegacion marítima ; i se prepara a dotar aquella localidad de la embarcacion necesaria a su servicio, i de las amarras i pertrechos convenientes a la seguridad de los buques que allí concurren.

En la gobernacion marítima de Maule, los puertos de Constitución i Curanipe han tenido que sufrir las consecuencias funestas de los trastornos que han ajitado a las Provincias de Talca, Maule i Chillan. Retirado del servicio de la barra del Maule el Vapor remolcador de este nombre, quedó la navegacion de Constitución privada de este poderoso auxiliar. Felizmente solo tenemos que deplorar la pérdida de un buque, acaecida sobre dicha barra el 15 de Febrero último.

La provision de carbon para el consumo del remolcador en Constitución, gravaba al Estado en un mayor costo sobre este artículo, de cinco a once pesos por tonelada, lo que en un consumo calculado de cuatrocientas toneladas, dejaba un mayor gasto de dos mil cuatrocientos pesos, tomando el carbon en Constitución a ir el mismo Vapor *Maule*, a tomar su combustible en Lota. De modo que calculando que el *Maule* tuviese que hacer tres viajes al año a Lota, empleando en cada uno de ellos tres dias, i consumiendo veinticinco toneladas de carbon, quedaba siempre al Estado, de esta operacion que en nada perjudicaba al servicio de la barra, un ahorro anual en combustible de dos mil

doscientos cincuenta pesos. Se dieron pues las órdenes convenientes i se puso en planta con buen éxito, en Noviembre del año último, este sistema que se seguirá en adelante.

En el puerto de Curanipe ha habido que restablecer las boyas colocadas allí para amarradero de los buques que frecuentan aquella rada insegura; i se ha provisto además de nueva embarcacion para el servicio de la autoridad marítima.

Los puertos de Concepcion fueron sometidos tambien a clausura en los mismos términos que los de Atacama i Coquimbo; pero esta medida no tuvo más duracion que el tiempo trascurrido entre el 9 de febrero al 6 de marzo último, en que fueron rehabilitados.

En la bahía de Talcahuano se ha reinstalado la boya del Bajo de Belen.

En los puertos, hoi tan importantes, de Tomé, Coronel i Lota, han sido provistas con prontitud, todas las necesidades de su servicio marítimo.

En la Gobernacion marítima de Valdivia, se han aumentado en una embarcacion adicional, las destinadas a su servicio. Se ha ejecutado así mismo, una reparacion completa en el telégrafo de Punta de Niebla.

En cuanto a la Gobernacion marítima de Chiloé, me basta referirme a la excelente Memoria que acompañó bajo la letra **M.** de su Gobernador Marítimo, en la que se encuentran consignadas todas las medidas tomadas i situacion de aquella parte importante de nuestro territorio.

El Gobierno con la mira de abrir canales de comunicacion entre el interior i el mar, i viendo en el Maullin uno de los rios del Sur llamado a llenar estos fines, ha hecho de aquel rio un objeto especial de estudios hidrográficos por nuestros oficiales de Marina, i en las Memorias de mis predecesores se encuentran los resultados de estos trabajos i estudios.

Para facilitar la navegacion del Maullin, se mandó construir i se ha instalado ya, una boya que marca una roca ahogada situada a su embocadura. Bajo la letra **N.** adjunto los documentos relativos a estos trabajos, en que junto con la descripción de la boya, su situacion, su demora, se encuentra una reseña del rio Maullin, i direcciones para entrar en él por el Capitan de Corbeta don Juan Williams.

Con motivo del naufragio del Vapor Británico *Prince of Wales* sobre la piedra de Pungueñun, en el Canal de Chacao, en la mañana del 17 de Marzo último, el Intendente de Chiloé ordenó al mismo Capitan de Corbeta don Juan Williams comisionado para trabajos hidrográficos en aquel archipiélago, el reconocimiento prolijo de dicha piedra, cuyo reconocimiento dió por resultado el informe que acompaño bajo la letra **D.**

Pendiente la lei propuesta al Congreso en 11 de Agosto del último año, para la formacion de la Gobernacion Marítima de Llanquihue, el Gobierno en uso de la autorizacion que le confiere la lei de 30 de Agosto de 1848, ha procedido a erijir mientras tanto, el territorio Marítimo de Llanquihue en Subdelegacion Marítima de Chiloé, nombrando el empleado necesario i dotándola de una embarcacion menor tripulada, para su servicio.

La Intendencia de Chiloé sometió al Ministerio en Noviembre del último año, un Proyecto de Reglamento para un cuerpo de prácticos mareantes para Chiloé, semejante al dictado para el de Valparaiso; pero en atencion al poco tráfico en aquellas aguas, se consideraba que no habria prácticos que sirviesen, si la nacion no tomaba sobre sí el dotarlos con un sueldo correspondiente adicional a los emolumentos que de sus servicios reportasen. La creacion de tales empleos variaba enteramente la naturaleza de la institucion, o al ménos la de las facultades del Gobierno para establecerla de pronto en Chiloé. Debido a esto es que esa medida tan conveniente, se halle hasta el dia paralizada.

El alumbrado marítimo ha seguido mereciendo del Gobierno una atención especial: El gasto que su mantenimiento ha causado al Tesoro, durante el año de 1858, ha sido de tres mil cincuenta i tres pesos cuarenta centavos: El producido del impuesto por alumbrado marítimo, durante el mismo año de 1858, ha sido de siete mil setecientos setenta i tres pesos, cincuenta i cinco centavos, dejando un superavit de cuatro mil setecientos veinte pesos quince centavos, con que proveer a los gastos mayores causados en la instalacion de los otros fáros de nuestra costa.

De estos, el Fáro de Punta-Corona, en la provincia de Chiloé, se halla, segun los informes que adjunto bajo la letra **P**, con la torre i edificios concluidos i en estado de recibir los aparatos de iluminacion. El Gobierno ha dado las órdenes para que se aliste a marchar a Chiloé el primer Mecánico de Fáros, con dos ayudantes, llevando una de las cuatro linternas de iluminacion que existen en Almacenes de Aduana, con el fin de instalarla en aquella torre.

El *Maipu*, que deberá ir a Chiloé a limpiar sus fondos, será probablemente el que transporte la linterna del Fáro de Punta-Corona, i los empleados encargados de instalarla.

Entretanto el Injeniero Civil de Fáros que ya ha terminado sus tareas en Chiloé, recibirá órden de trasladarse a Talcahuano, para iniciar los trabajos necesarios para la construccion de la torre i edificios para el Fáro de dicho puerto.

Con el objeto de reglamentar el servicio diurno i nocturno de los Fáros Catadriópticos recién introducidos en nuestro Alumbrado marítimo, i de enseñar el modo de manejarlos en sus numerosos detalles, a fin de impedir accidentes en sus máquinas o interrupciones en la luz i sus detellos, se han dictado las instrucciones para el servicio i manejo de dichos Fáros, que acompaño bajo la letra **Q**.

Bajo la letra **B.** adjunto el Cuadro Jeneral del gasto que han causado en el año de 1858, los buques de la República en sueldos, víveres, pertrechos, refacciones, etc., etc., ascendente a la suma de 212,926 pesos 7 centavos; cuya suma unida a otros gastos causados en todos los demas ramos subordinados al Departamento de Marina, da un total de gasto de 333,283 pesos, menor en 104,859 pesos a la suma asignada en el Presupuesto de 1858.

El Presupuesto presentado para el servicio del Departamento de Marina, para el año de 1860, asciende a la suma de 451,834 pesos.

Santiago, Junio 30 de 1859.

MANUEL GARCIA.

LISTA DE LOS DOCUMENTOS I ESTADOS QUE ACOMPAÑAN ESTA MEMORIA.

- A.** Parte del Comandante de la Corbeta a hélice *Esmeralda*, al regreso de su viaje a los puertos de Atacama.
 - B.** Partes de algunas de las operaciones de la Corbeta *Esmeralda*, en el Norte de la República.
 - C.** Costos i gastos del Vapor *Maipú*.
 - D.** Partes relativos a algunas de las operaciones del Vapor *Maule*, a las órdenes del Capitan de Fragata don Leoncio Señoret.
 - E.** Parte del Comandante de la Corbeta *Constitucion*, relativo al ataque de Talcahuano en la noche del 6 al 7 de febrero.
 - F.** Parte del Comandante de la Corbeta *Constitucion*, al regreso de su campaña al Sur.
 - G.** Estado jeneral de los buques de la República.
 - H.** Propuesta dirigida al Gobierno por el Constructor naval Webb, de Nueva-York, para proveer al Estado de buques de guerra.
 - I.** Decreto nombrando un Instructor Jeneral de Artillería Naval.
 - J.** Nota i relacion relativas a los exámenes de la Escuela Naval.
 - K.** Informe del Director de la Escuela Naval Nacional.
 - L.** Reglamento del Cuerpo de prácticos mareantes de Valparaiso.
 - M.** Memoria del Gobernador Marítimo de Chiloé.
 - N.** Descripcion, situacion i demora de la boya colocada sobre la roca a la embocadura del Rio Maullin.—Descripcion de dicho Rio i direcciones para entrar en él, por el Capitan de Corbeta don Juan Williams.
 - O.** Reconocimiento ejecutado sobre las rocas de Puguenuñun, en el Canal de Chacao, por el Capitan Williams.
 - P.** Informe sobre el Faro de Punta-Corona, Ancud.
 - Q.** Instrucciones para el servicio de los Faros Catadriópticos establecidos sobre la costa de Chile.
 - R.** Estado del gasto causado en los buques de la República en el año 1858.
- Estado Núm. 1.—Oficiales de guerra i Mayores de la marina de la República.
Id Id. 2.—Brigada de Infantería de Marina.

DOCUMENTOS.

A.

Parte del Comandante de la Corbeta Esmeralda, Capitan de Fragata don José Anacleto Goñi, al regreso de su Viaje a los Puertos de Atacama, hasta la bahia de Mejillones.

Valparaiso, Setiembre 9 de 1858.

SEÑOR MINISTRO :

El Comandante de la Corbeta *Esmeralda*, a su llegada al Departamento, me dice lo que copio :

“De regreso de la comision que me fué confiada por el Supremo Gobierno en 31 de Julio próximo pasado i de cuyo principio dí a U.S. parte desde Coquimbo en mi nota de 6 de Agosto, tengo la satisfaccion de anunciar a U.S. mi llegada hoy a este puerto, procedente de Caldera, en 56 $\frac{1}{2}$ horas de navegacion.

“Consecuente a mis instrucciones i por la falta absoluta de viento para emprender por entónces mi viaje al Norte, como creó haberlo espresado en ella, permanecí en aquel puerto hasta las 10 h. A. M. del dia 7 de Agosto en que, a favor de la brisa del S. dejé el fondeadero con el Bergantin *Meteoro*, que a la sazón proseguía su viaje al Huasco. Estando fuera del puerto, nos encontramos en una completa calma, movidos solo por pequeñas ráfagas terrales que desá-

parecieron a las siete de la noche, para dar lugar al viento del S. S.-O. i poco después del S.

“Con estos vientos favorables, que me permitian hacer rumbo directo a mi destino i comparar nuestro andar con el *Meteoro*, llegué a Caldera el 11 a las 4 $\frac{1}{2}$ de la tarde, desde donde dirijí al señor Intendente de la Provincia el oficio de estilo, participándole el objeto principal de mi comision.

“El dia 12, de vuelta de Copiapó los ingenieros que habian pasado a tomar las órdenes de S.S., zarpé de nuevo a vapor, por ausencia de viento, a las 6 $\frac{1}{2}$ de la mañana para Chañaral, donde fondeé a las 3 de la tarde i desembarqué los dos ingenieros comisionados al efecto por el Supremo Gobierno, para levantar el plano de la nueva poblacion. Deseando continuar mi viaje al Norte i careciendo de objeto por entónces, mi presencia en aquel puerto, verifiquélo a la vela a las 7 h de la mañana del dia siguiente con viento suave del Norte. Careciendo de viento favorable, empleé gran parte del dia en ejercicio jeneral de vela para adiestrar nuestra indisciplinada tripulacion, compuesta en gran parte de muchachos ajenos a la navegacion i recién embarcados a nuestra salida de este puerto. En este continuo ejercicio, ya con vientos o en calma, pasamos el 13 i 14 de Agosto; i el 15, habiendo sobrevenido a la vista del puerto, a las 2 $\frac{1}{2}$ de la tarde, i despues de un viento del N.-O. que nos impulsaba, una completa calma, entré a vapor a *Taltal* a las 4 $\frac{1}{2}$ del mismo dia.

“Fondeado en este abrigado puerto, de un excelente fondeadero, i cuya estension i seguridad lo hacen uno de los mejores de nuestra costa, dediquéme con empeño a instruirlos en el ejercicio de artillería para ejercitarlos despues como lo hice en la puntería al blanco, a la distancia de mil doscientas yardas. Aunque por entónces no podía esperarse de ellos un gran resultado, esto sin embargo no ha dejado de contribuir a hacerles formar despues, con mayor instruccion, un conocimiento mas perfecto del tiro. Habiendo concluido de levantar el plano de la bahía que ahora tengo el honor de presentar a U.S., dejé a *Taltal* el 20 a las 11 A. M. i llegué a Constitucion o bahía de Santa-María, con viento del S.-O., el 21 a las 3 $\frac{1}{2}$ de la tarde. Encontrando todo esto desierto, sin una persona de quien tomar informes, i abandonada la casita que un año ha servía a los mineros del lugar, cerca de la cual se veían aun mas de dos mil quintales de cobre mineral, dejé el fondeadero a la mañana siguiente, i anclé en Mejillones el mismo dia 22 a las seis de la tarde. Todo permanecía allí tranquilo. Varias de las minas que poco tiempo ántes se trabajaban estaban tambien abandonadas, i solo dos, pertenecientes a un señor Tula, distantes siete leguas de la costa, continuaban en labor: éstas habian profundizado de 50 a 60

III

varas sin notable producido. La cantidad de metal esportado por ellas en el tiempo de nueve meses que hace se encuentran ahí establecidos los empleados de aduana, es de 6,500 quintales; i en dicho tiempo, solo un buque habia fondeado con el objeto de dejar cebada i embarcar dichos metales.

“No conceptuando necesario por mas tiempo mi permanencia en dicho punto, emprendí mi viaje de regreso a Chañaral el 25, i fondeé en él el 2 del presente, habiendo ántes tocado, sin fondear, en los puertos del Cobre i Paposo, en donde, por informes anteriormente recibidos, nada ocurría de notable. Este mismo dia llegué a Caldera a las 5 de la tarde.

“Durante mi permanencia en Mejillones, no dejó de llamar seriamente mi atencion, la triste situación en que se encuentran colocados los empleados de Aduana, teniendo como tienen que procurarse todos sus alimentos de distancias tan crecidas, sin contar para ello con una embarcacion conveniente que les permita apartarse un tanto de la costa; rodeados de todas las necesidades i privaciones consiguientes a un desierto, donde el agua misma tienen que procurársela a un subido precio; sujetos a vivir bajo todos aspectos, a la voluntad de los mismos a quienes es su obligacion vijilar, compeliéndolos al respeto i exacto cumplimiento de las leyes fiscales. Nada seria mas de desear que hacer estensiva a estos hombres establecidos en lugares tan desolados, la racion diaria que se concede a los pobladores de Magallanes, que habitan una rejion mas favorecida, llena de vejetacion i abundante en recursos.

“El estado de los minerales de cobre de los puntos recorridos presenta por ahora un aspecto satisfactorio, i si se quiere, de mas esperanza para el porvenir. En algunos de ellos, i principalmente en Taltal, es en donde se abruga mas esta esperanza. Sus minerales, la mayor parte aun no explotados, i en que abunda la riqueza, son los que dejan conservar esta bien fundada opinion. Algunos de éstos, distantes siete leguas de la costa, hace solo cuatro meses que se trabajan, i ya un producido de mas de veinte mil quintales de cobre de un veinte i treinta por ciento de lei, ha venido a resarcir los gastos de su primera explotacion. El número de trabajadores i empleados en ellos ocupados pasa de doscientos. Con el objeto de procurarles víveres i herramientas, que jeneralmente se surten de Valparaiso, habian llegado a aquel puerto desde el 23 de Mayo del presente año, cinco buques vacíos de los cuales habian recibido en cambio metales para los hornos de fundicion de Coquimbo. Es de esperar que este puerto, como varios otros de poca importancia en la actualidad, i reuniendo como reune a su riqueza, el agua, principal alimento que falta a los demas, llegue a ser de importancia en lo futuro.

“Chañaral, con una poblacion de cuatrocientos habitantes i con sus abundantes, minas que emplean mas de mil quinientos trabajadores, es sin duda el mas importante puerto del Norte de Atacama. Esporta mensualmente de treinta a cuarenta mil quintales de cobre, la mayor parte para el extranjero; su bahía es mala; i mui espuesta a los vientos del norte. Es de sentir que la misma falta de agua que trae consigo la carencia absoluta de vejetacion, i que se estiende a toda la costa de la provincia, hasta Mejillones inclusive, sea el principal obstáculo que se oponga a su adelanto i progreso.

“Por lo demas, S. C. J., no habiendo sido compatible con la naturaleza de mi comision i el tiempo de que he podido disponer, el procurarme por mí mismo, datos que hubiesen dado a conocer de mas cerca el estado de aquellos puntos i sus minerales; me atrevo, sin embargo, a avanzar, por los informes que de ellos he recibido i por la apreciacion no inexacta talvez que he podido formarme de este modo, que, a medida que sean conocidos, explorados sus inmensos terrenos, estudiadas i debidamente apreciadas sus ventajas i minas que hasta ahora parecen en gran parte casi del todo ignoradas, dichos puntos contribuirán a aumentar en mucho, la siempre creciente riqueza del Norte.

“La instruccion militar i marinera de la tripulacion, principal objeto del viaje, ha sido lo que siempre i en todos los puntos en que he estado, ha llamado principalmente mi atencion, i la que no me cabe duda, habria obtenido alcanzar, en algun tiempo mas de permanencia fuera del Departamento, un estado de regularidad satisfactorio, si el ataque de una enfermedad al hígado, sentida con síntomas un tanto alarmantes, varios dias despues de mi salida de Mejillones, no hubiese venido a imposibilitarme para seguir en el ejercicio de mis funciones. Postrado en la cama, i hecho cargo por entónces de su instruccion el Teniente 1.º del buque, vióse luego obligado a suspenderla, porque el estado de mi debilidad no permitia mayor movimiento en cubierta. En este estado llegué a Caldera el dos del presente. Con siderando entónces la imposibilidad de continuar mi viaje a Coquimbo, por exigir mi enfermedad la quietud i el silencio tan imposible de guardar en la maniobra del buque, ni permanecer útilmente en Caldera adiestrando de otro modo la tripulacion; espuesto a consumir por otra parte, si no me mejoraba pronto, como podia suceder, por ser dicha enfermedad grave i de larga curacion, los víveres que debian servirme para mi ida a Coquimbo i mi regreso al Departamento, decidíme a emprender a vapor mi viaje a este puerto, esperando alcanzar mas pronto la mejoría i las atenciones de que fuera de él carecia en parte.

“A mi salida del puerto de Caldera, verificada a las seis i media de la maña-

na del día cinco, nada ocurría de notable. Quedaban fondeados en él catorce buques, de los cuales, tres cargaban metales para el extranjero.

“Adjunto al estado jeneral de entrada, incluyo a US. el del consumo de carbón tenido en la máquina durante nuestra ausencia, advirtiéndole a US. que la cantidad que en él aparece considerada, fuera de la gastada en el viaje desde Caldera a este puerto i la aplicada a la destilación de agua, ha sido solo invertida en todas aquellas circunstancias que he creído del caso el empleo del vapor. Parte de este viaje se ha hecho a la vela con viento del N.”

Lo trascribo a US. para su conocimiento, con inclusion de una copia del libro de consumos del Injeniero 1.º durante el viaje que acaba de hacer la Corbeta *Esmeralda* i una acta levantada por el Jefe de este buque para justificar su desvío de las instrucciones que recibió de esta Comandancia jeneral, que adjunto en copia para conocimiento del Supremo Gobierno.—

Dios guarde a US.

Jovino Novoa.

Al Señor Ministro de Marina.

Partes de algunas de las operaciones de la Corbeta Esmeralda en el Norte de la República, al mando del Capitan de Fragata don José A. Goñi.

Núm. 1.

COMANDANCIA DE LA CORBETA DE GUERRA "ESMERALDA."

Puerto de Coquimbo, Febrero 9 de 1859.

A las 7 $\frac{1}{2}$ de la noche.

Señor Comandante Jeneral de la division del Norte :

Tengo el honor de poner en conocimiento de US., que en cumplimiento de la orden que se me dió para ir en busca del *Antonio Varas*, salí del puerto de Coquimbo a las seis de la mañana del dia siete, haciendo rumbo, con el permiso de US., hácia el puerto del Huasco, en cuyo puerto fondé a las siete de la noche; i habiendo recibido ántes de fondear al señor don Ramon Almeida, quien me dió por noticia que en tierra habian ocho hombres de las fuerzas de los revoltosos, mandé dos botes con ocho soldados al cargo del teniente 1.º don Enrique Simpson, el cual tiroteó a los amotinados que en fuga caminaban a caballo; e inmediatamente despues se presentó el Gobernador don José G. Rojas i los paisanos don Francisco Martinez, don Rafael Guzman, don José María Silva i don José Poblete, e instruido por el señor Gobernador que habia tres mil pesos de propiedad del Gobierno, dí orden de embarcarlos, i tan luego como estuvieron a bordo, que fué a las doce de la noche, salí para Caldera en donde llegué a las doce del dia 8, i como llevaba las embarcaciones listas para hacer un desembarque i corretear a las fuerzas que hubiese enemigas, me dirijí con el buque cerca de la playa que hai en la estacion del Ferrocarril, i desde el alto que hai en frente de la Estacion, los enemigos rompieron el fuego sobre la *Esmeralda* con una pieza de artillería i fusilería. Inmediatamente dí orden de no arrear los botes i mandé hacer fuego sobre ellos con la tropa i marinería, que colocada sobre los botes ejecutaron inmediatamente mi orden, lo mismo que las colocadas en el Castillo i boldilla con sus rifles como tambien con los cañones de la batería; i acosados los enemigos por el fuego de abordó, abandonaron la pieza de artillería de a 9 que tenian, i siguieron haciendo fuego de fusilería para-

VII

petados en la máquina de destilar agua, de donde fueron desalojados con la artillería de abordo i dirijiéndose los enemigos a tomar posiciones hasta las casas que hai mas arriba del lugar donde se colocaron las locomotivas, fueron siempre desalojados hasta ponerlos en fuga para Copiapó. Inmediatamente mandé cuatro embarcaciones al mando del capitán Rogers con el teniente Rondizzoni i los guardias marina Carrasco i Cantos para tomar posesion del puerto, perseguir a los enemigos, embarcar la pieza de artillería con que nos habian hecho fuego e inutilizar i recojer los pertrechos de guerra que hubiese en tierra. A las tres de la tarde volvió el capitán Rogers con la pieza de artillería, su montaje, municiones i algunos fusiles, i me dió cuenta que los enemigos de la patria habian fugado i que una carronada de a dieziocho o veinticuatro que estaban alistando en la maestranza del ferrocarril, de órden del Gobernador de los amotinados Larraona, la condujo a la punta del muelle i la hizo botar.

Núm. 2.

CORBETA ESMERALDA, COMANDANCIA EN JEFE DE LA DIVISION NAVAL.

Coquimbo, Mayo 1.º de 1859.

Señor Jeneral:

En cumplimiento de lo ordenado por US. llegué a este puerto el 29 del pasado a las ocho i media de la mañana, en union del vapor de guerra *Maipú* i del *Antonio Varas*. Inmediatamente que enfrenté al muelle, i en regular distancia, mandé se embarcaran los botes que estaban preparados de antemano con su tripulacion bien armada i la guarnicion de este buque, i la del *Maipú*, componiendo una fuerza de mas de cien hombres en ocho embarcaciones, para que comandada por el capitán de fragata don Buenaventura Martínez, tomara posesion de este lugar. Apercibido a la vez que US. habia empeñado el combate por el tiroteo que sentia, encargué al Comandante del vapor *Maipú* protejera con el buque de su mando el desembarque de esta fuerza dirijiéndome yo con el mio i con la celeridad posible, a situarme un poco mas acá de la *Serena* enfrente del combate, para hacer fuego tan pronto como conociera cuales eran los enemigos.

Permanecí en esta observación hasta que distinguí un grueso de caballería que huía en dirección a la ciudad e inmediatamente mandé tirar sobre ella por que no tuve ninguna duda que era enemiga. En seguida continué en la misma incertidumbre por no conocer distintamente cuales eran los amigos i los enemigos i sin poder utilizar el magnífico lugar en que estaba situado.

Durante este intervalo se presentó un soldado haciendo señas en la playa como para que fueran por él: ordené salir un boté no obstante la bravura del mar por ese lado de la bahía, no dudando obtener de este individuo datos importantes i de saber el lugar que ocupaba nuestro ejército. Felizmente, señor, no hubo necesidad de tirar mas, pues este soldado me anunció la victoria que US. habia alcanzado de los revolucionarios.

Con esta nueva regresé al puerto, encontrando en tranquilidad la población no habiendo tenido obstáculo el capitán Martínez en su desembarque, i visto que tenia lanchas preparadas, como le habia recomendado, para un reembarque en caso que nuestro ejército hubiera sufrido algun fracaso.

Después de inspeccionar todo esto, volví al frente de la Serena para obrar conforme a las órdenes que US. me diere i según los movimientos que viera ejecutar a nuestro ejército que marchaba sobre la Serena para apoderarse de ella. Llegada la noche, no divisando nada i no pudiendo continuar sin fondear, regresé nuevamente al puerto a las doce de la noche, para entregar tambien las municiones que US. me pedia para el ejército i para esperar órdenes.

En este puerto desembarqué las municiones i supe que el enemigo habia evacuado la ciudad, por lo que me resolví a fondear.

Al siguiente dia me ocupé de establecer el hospital en la Aduana, recojiendo mas de treinta heridos que habia entre los prisioneros que US. habia mandado del campamento i de trasladar los enfermos del nuestro que estaban en el Antonio Varas, i de alistar este buque según las órdenes de US. de la mañana del mismo dia.

Dios guarde a US.

(Firmado).— José A. Góñi.

Capitan de Fragata Comandante.

Al Señor Jeneral en Jefe de la Division del Norte.

COMANDANCIA DE LA CORBETA «ESMERALDA».

Valparaiso, Mayo 5 de 1859.

Señor:

Tengo la satisfaccion de comunicar a US. mi arribo a este puerto con el buque de mi mando, procedente del de Coquimbo, hoi a las 7 de la mañana, habiendo salido de aquel puerto el dia 3 del actual, a las 2 de la tarde, de órden del señor Jeneral don Juan Vidaurre Leal, i en convoi del vapor *Maipú*.

Traigo abordo al señor Ministro de Estado don Matias Ovalle, al Comandante don Basilio Urrutia, oficiales i soldados del batallon 8.º de línea. En el *Maipú* vienen el batallon 5.º con su Comandante i oficiales, i los Cazadores a caballo, despues de haber dejado reestablecidas las autoridades constituidas i espulsado a los revolucionarios de la Serena.

El vapor *Antonio Varas* salió el 1.º del presente para los puertos del Huasco i Caldera, llevando a su bordo al Comandante Villagran con el batallon núm. 2, un piquete de Carabineros i dos piezas de artillería, con su correspondiente dotacion i a los empleados del Huasco i Caldera.

El vapor *Independencia* quedó fondeado en el puerto de Coquimbo, a las órdenes del señor Jeneral.

Durante mi ausencia del Departamento i siguiendo las instrucciones de US. i las órdenes del señor Jeneral del Ejército del Norte, he estado en los Vilos i en Tongoi desempeñando las diferentes comisiones que se me dieron. Desde Tongoi regresé nuevamente a Coquimbo en union del vapor *Maipú*, del *Antonio Varas*, i *Polynesian* en calidad de jefe de Escuadra con que se sirvió investirme el señor Jeneral por decreto fecha 15 del próximo pasado. Llegué allí el 29 del mismo mes a las 8½ de la mañana en los momentos en que ya se habia empeñado el combate entre nuestro ejército i el enemigo. Mis disposiciones i proceder en esas circunstancias las verá US. consignadas en la copia de la nota que pasé al señor Jeneral i que acompaño con este objeto a la presente.

Réstame decir a US. que el comportamiento de los oficiales de este buque en

x

el cumplir con sus deberes, son altamente satisfactorios, tanto por su decision, cuanto por el gran empeño que han tenido para ayudar de la manera mas digna, al restablecimiento del orden i tranquilidad de la República, recomendando particularmente al Teniente 1.º don Enrique Simpson.

Dios guarde a US.

(Firmado).—*José Anacleto Goñi.*

Capitan de Fragata
Comandante.

Al Sr. Comandante Jeneral de Marina.

Costo i gastos hechos por cuenta del Gobierno de Chile en el vapor Maipu desde el 1.º de Noviembre de 1857 hasta el 28 de Octubre de 1858.

GASTOS EN INGLÁTERRA.

1857.—Noviembre 12. Pagado a Murrieta i Ca.	£	14,000	
” Diciembre 1.º	”	4,325	
			<hr/>
Costo primitivo.....			18,325
” ” ” Premio de aseguro.....			420
” ” ” Cuenta de sueldos i jornales.....			28, 4, 8
” ” ” Adelantos hechos a la tripulacion..			485, 10, 0
” ” ” Carbon.....			246, 13, 3
” ” ” Repuestos i útiles.....			549, 2, 1
” ” ” Reparaciones i carena.....			177, 17, 4
” ” ” Víveres i aguada.....			279, 7, 5
” ” ” Medicinas.....			18, 9, 6
” ” ” Gastos jenerales.....			169, 0, 11
” ” ” Dinero al capitan Várty.....			45, 0, 0
			<hr/>
	£		20,744, 5, 2

GASTOS EN TENERIFE.

1858.—Enero. Carbon.....	£	371, 16, 10	
” ” Víveres i aguada.....		6, 1, 0	
” ” Gastos jenerales.....		6, 15, 0	
			<hr/>
			384, 12, 10
1858.—Gastos en Rio-Janeiro, reparacion de calderos, etc.....			5,185, 17, 0
			<hr/>
Total.....	£	26,314, 14, 0	

Equivalentes a ps. 131,572.5.

Ministerio de Marina.

Santiago, Enero 1.º de 1859.

D.

*Partes relativos a algunas de las operaciones del Vapor Maule, a las órdenes del
Capitan de Fragata don Leoncio Señoret.*

Núm. 1.

COMANDANCIA DEL VAPOR "MAULE."

Constitucion, Enero 27 de 1859.

Señor Ministro :

Ayer a las cinco de la mañana fondeé en este puerto con la division que US. me tiene encargado de dirigir sobre Longomilla : pedí inmediatamente al Gobernador de esta plaza medios de movilidad i oficié al señor Intendente de la Provincia con el mismo objeto, i a fin de indicarle un punto en que pudiésemos reunirnos para determinar a quien entregarle el mando de la division, en el caso de no encontrar al Comandante Villalon que se me aseguró estar con su Escuadron por el lado de Molina. Traté al mismo tiempo de inducir a algunos hombres fieles a levantar algunas partidas volantes que pudieran servir a la division i a incomodar a los rebeldes, i creo que lo conseguiré. Con este objeto, como así mismo para armar algunos voluntarios enganchados con dinero que me ha facilitado el señor don José Manuel Eguiguren, he mandado desembarcar del Maule diez i nueve fusiles, veinte lanzas i veinte sables, medida que espero será de la aprobacion de US. : no he sacado mas por ser las únicas que tenia i será conveniente reponerlas en Valparaiso.

Aguardo de un momento a otro caballos i mulas que han tenido que mandarse traer de puntos algo distantes, i tan luego como tenga los suficientes para la Artillería i Bagajes emprenderé la marcha que se vá haciendo urgente, pues Linares se halla ya asediado por una fuerza de montoneros de mas de doscientos hombres. Se me asegura, sin embargo, que no hai mayor cuidado por tener su Gobernador fuerza mas que suficiente para defenderse : de todos modos saldré hoi en la tarde i mi marcha será rápida, si el señor Intendente me manda los Escuadrones cívicos de que puede disponer i que le he pedido.

No teniendo nada que hacer el *Maule* durante mi ausencia, que no puede ser de ménos de cuatro días, he resuelto que vuelva a Valparaiso hoí mismo. Al tomar esta resolucíon que he consultado con las personas que he creído mas competentes i fieles, he tenido en cuenta :

1. ° La dificultad de dejarlo aquí seguro con una tripulacion formada a prisa i sin disciplina ni instruccion alguna militar.

2. ° La pronta llegada a manos de US. de las comunicaciones del señor Intendente de Chillan, que acaban de llegar.

3. ° La conveniencia para US. de remitir pronto los auxilios que éste pida.

4. ° Hacer presente a US. que si aquí tuviesemos armas i dinero, no habria dificultad para formar un batallon sobre la base de las dos compañías del 2. ° i 3. °, pues se presentan muchos voluntarios.

5. ° Solicitar de US. la remesa de esas armas, municiones i dinero, si es que esta medida mereciere la aprobacion de US.

6. ° Despejar este puerto de algunos ajentes de los rebeldes que el Gobernador quiere alejar de la poblacion i que van a disposicion del señor Comandante Jeneral en Valparaiso.

Sin embargo de que estos motivos son mui poderosos, US. debe estar persuadido de que me cuesta mucho obrar sin autorizacion i que no estaré tranquilo hasta saber que esta medida no ha incurrido en el desagrado de US. i no he contrariado sus planes.

Las noticias que tenemos del Sur son, que todo estaba en calma en la provincia de Chillan, así como el resto de los lugares hasta llegar a este puerto. Parral, San-Cárlos, Cauquenes, firmes. Linares asediado por doscientos hombres; pero defendido por trescientos infantes mandados por oficiales de confianza.

La partida que asedia a Chillan está dueña de Longomilla, en la que ha mandado i puesto jueces i llevado a Talca presos a don Gregorio García i uno o dos hermanos.

La Campiña de Talca hasta el mar está cubierta de montoneras que roban i saquean sin distincion de partidos; un señor Larrain don Blas ha sido nombrado i es subdelegado de la ribera vecina a este pueblo. Se cree que ha aceptado, para poder defender los intereses del señor Cerveró, de cuya hacienda es administrador.

Este pueblo tiene mas de ciento cincuenta cívicos, pero con solo noventa malos fusiles. El Gobernador se manifiesta activo i decidido.

De Talca solo sabemos que continúan atrincherándose i aumentándo su jen-

te, que esta se les deserta i está reemplazada por los que traen del Campo. No aparece en sus filas ningun caudillo de clase elevada.

Es cuanto puedo comunicar a US.

Dios guarde a US.

Leoncio Señoret,
Capitan de Fragata, Comandante.

Al señor Ministro de Guerra i Marina.

Núm. 2.

COMANDANCIA DEL VAPOR "MAULE."

Talcahuano, Marzo 13 de 1859.

Cumpliendo con las instrucciones de US. de 6 del presente, zarpé de Valparaíso el mismo día a las diez de la noche, en convoi con el vapor *Independencia*, llevando a bordo trescientos treinta hombres del 5.º de línea i veinte i cuatro artilleros con cuatro piezas de cañon. El día 8, a las siete de la mañana, toqué en Tomé, cuyo Gobernador se encargó de avisar mi llegada al señor Intendente del Ñuble, a quien no remití las comunicaciones que debia entregarme el Comandante de la *Constitucion*, por no haber podido juntarme con ese buque durante mi navegacion. Igual motivo me impidió remitir las dirigidas en la misma corbeta a los señores Intendentes de Concepcion i Arauco. Segun se me prevenia en el artículo 2.º de las instrucciones de US., fondeé el mismo día a las diez de la mañana en Talcahuano, donde se desembarcaron inmediatamente la tropa i artillería. El día 9 recibí instrucciones del señor Intendente de Arauco, para embarcar una columna compuesta de ciento ochenta soldados del 5.º de línea, i catorce artilleros con dos piezas, i de marchar a su cabeza a restablecer el órden en el Departamento de Arauco. Zarpé el mismo día llevando a remolque dos lanchas para desembarque, i toqué en Lota a las doce de la noche. Hallé asilados en un buque de ese puerto al Gobernador de Arauco sarjento mayor don José Soto, que habia huido ese

mismo día de su departamento, dejando en poder del enemigo a su escolta compuesta de unos treinta hombres armados de sables i carabinas. Supe por este señor, que las fuerzas de los rebeldes eran considerables. Continué mi navegación i mandé un bote a Araquete para indagar la posición del enemigo, que se me aseguraba azanzaba sobre Lota: teniendo allí noticias que no se había movido de Arauco, me dirijí sobre la boca del río Carampangue, que hallé demasiado mala para un desembarque, por lo que continué costeano hasta el río Tubul, en cuya embocadura eché la tropa a tierra a las doce del día diez. Sin embargo que la costa estaba cubierta de jente armada i a caballo, el desembarque se efectuó pacíficamente i sin la menor novedad. A las dos de la tarde emprendí la marcha sobre el enemigo que nos aguardaba en batalla, en la pampa que debíamos atravesar para llegar al pueblo. Los fuegos combinados del vapor i de la vanguardia lo pusieron luego en retirada i continuamos hasta las inmediaciones del fuerte, donde entramos despues de un choque bastante reñido con los rebeldes, cuyo número no bajaría de cuatrocientos. Como el combate tuvo lugar entre montes i matorrales, no nos fué posible apreciar la pérdida del enemigo: en cuanto a los soldados del órden, solo fué herido uno i no de gravedad. El día once por la mañana dispuse que el *Maule* se dirijiese a Araqueta, i desembarcase veinticinco hombres que habia dejado a bordo con el objeto de cortar la retirada a los fujitivos que intentasen dirijirse al interior. Mandé diversas partidas en persecucion de algunos grupos que todavía se mantenian unidos i traté de restablecer la confianza i de atraer al pueblo sus habitantes, que lo habian completamente abandonado por haberseles hecho creer que las tropas del Gobierno venian a esterminarlos en castigo de la sedicion. Se publicó un bando de indulto i se hizo reconocer al nuevo Gobernador Quesada. El 12 creyendo ya inoficiosa mi permanencia, emprendí mi vuelta a Talcahuano, dejando de guarnicion en el fuerte a un capitan con su compañía i vine a embarcarme con el resto de la columna, en Araqueta, de donde salí a las siete de la noche i he llegado hoi a este puerto, a las dos de la mañana sin haber tenido la menor novedad en mi navegacion. Me complazco en manifestar a US. que la comportacion de los señores Oficiales del 5.º, de la artillería i del Vapor, como así mismo el de la tropa i marinería, ha sido como siempre admirable por su valor i decision al órden. Tengo la honra de ponerlo en conocimiento de US. i participarle que hoi mismo zarpo para la costa de Lebu en comision del servicio.

Se me olvidaba hacer presente a US. que el Teniente 1.º de Marina don Baltazar Campillo me ha ofrecido sus servicios, los cuales he aceptado i ha

marchado a la campaña en la cual me ha sido útil para diversas comisiones, habiendo sido mi Ayudante en el combate i Comandante de la fuerza destacada en Araquete.

Dios guardé a US.

Leoncio Señoret,

Capitan de Frágata, Comandante.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

Núm. 3.

COMANDANCIA DEL VAPOR "MAULE"

Valparaiso, Mayo 29 de 1859.

Señor Comandante Jeneral:

Despues del parte que tuve la honra de pasar a US. con fecha 13 del presente, zarpé en el mismo dia de Talcahuano con instrucciones del señor Intendente de Arauco, de recorrer la costa hasta Lebú, i el 14 tomé en Lotilla cuarenta i ocho toneladas carbon de piedra i recorrí en la tarde del mismo el litoral de la bahía de Arauco, dirijiéndome en la noche sobre el rio Lebú, donde llegué el 15 al amanecer, dejé el vapor fondeado en la embocadura i ocupé la mañana en tomar informaciones sobre el estado político de aquella comarca i disposiciones de los indios fronterizos, que se decia prontos a invadir nuestras fronteras. En la tarde, regresé para Arauco, con cuyo Gobernador comuniqué. El 16 fondeé en Talcahuano a las 2 de la tarde, i participé al Intendente de aquella provincia el resultado de mi espedicion. El 17 zarpé para Santa-María con instrucciones de pacificar aquella isla, cuyos habitantes se decia estaban insurreccionados. En la tarde del mismo dia desembarqué en su playa al Teniente Thompson i seis soldados de marina, con un escribano encargado de sumariar a los delincuentes i continué para la costa de Arauco, cuyo fuerte se anunciaba estar de nuevo amagado. El 18 comuniqué con aquella guarnicion i resultando el amago falso, volví a Santa-María en cuya isla pasé fondeado los dias 19 i 20 durante los cuales sopló un pequeño temporal de Norte. El 21 amaneció bue-

no i ocupé la mañana en sondear los bancos que señala Fitz-Roy en el boqueron i recorrer los fondeaderos que se hallan a sotavento de la parte de Lavapies. Los bancos resultaron tener el que ménos tres i media brazada de agua no hallé noticias de haberse presentado ningun buque sospechoso; en la tarde me dirijí sobre el fuerte de Arauco i a la oracion recibí por el vapor *Polynesian*, órden de embarcar la guarnicion de Arauco i de regresar a Talcahuano, quedando en mi lugar la Corbeta *Constitucion*. Participé esa misma noche la órden de embarque al Gobernador de Arauco, señalándole la boca de Tubul como el único lugar a propósito. Como mis embarcaciones no fuesen suficientes al efecto, ni tampoco las del *Polynesian*, despaché este vapor para Talcahuano i mandé en busca de la *Constitucion*, que estaba fondeada cerca de Laraquete. El 22 al amanecer, el Comandante de la Corbeta me franqueó una lancha i un bote i con ellos me dirijí a Tubul, donde hallando la guarnicion de Arauco pronta, la embarqué, así como unas cuantas familias que deseaban emigrar, i emprendí mi vuelta a Talcahuano, en cuyo puerto fondeé a las diez i media de la noche, desembarcándose inmediatamente la tropa.

Durante los dias 23, 24, 25 i 26, aguardé órdenes i el 27 a las nueve de la noche, zarpé para este puerto, con ciento cincuenta i cuatro individuos del número 2 de línea, catorce artilleros, dos cañones, con sus respectivos pertrechos i noventa i seis mujeres de la tropa, navegando en convoi con el vapor *Polynesian*, que trae el resto del batallon número 2 i algunos artilleros i con el cual acabo de fondear en este puerto a las siete de la mañana, sin la menor novedad.

Tanto en ésta navegacion como en las otras que he tenido que hacer para llenar las diversas comisiones de que doi parte a US., no he tenido la menor novedad.

Acompaño a US. los Estados de entrada que manifestará a US. que este buque necesita hacer algunas reparaciones en la máquina i reponer sus repuestos que están agotados.

Dios guarde a US.

Leoncio Señoret,
Capitan de Fragata, Comandante.

Al señor. Comandante Jeneral de Marina.

Parte del Comandante de la Corbeta Constitucion, Capitan de Corbeta graduado relativo al ataque de Talcahuano por los revolucionarios, en la noche del 6 al 7 de Febrero de 1859.

Valparaiso, febrero 9 de 1859.

Señor Comandante Jeneral:

Al anunciar a US. mi llegada a este puerto, con procedencia del de Talcahuano, en 40 horas de navegacion, me apresuro a poner en su noticia el objeto de este viaje i las causas que lo han motivado.

En la noche del 6 al 7 del corriente Talcahuano ha sido asaltado i tomado por la fuerza de los facciosos en número de trescientos a cuatrocientos hombres; el Gobernador i los principales empleados públicos estaban en su poder i presos; se daba como un hecho la toma de Concepcion en la misma noche, i la prision del señor Larenas, Intendente de la provincia; los caminos públicos se hallaban interceptados todos, por tropas de montoneros. El cinco como a las dos de la tarde el Tomé tambien habia sido asaltado i tomado por una partida de estos i luego abandonado despues de haberse apoderado de algunos hombres que componian toda la fuerza de aquel puerto i de las armas que pudieron encontrar. Sin embargo todos estos desórdenes tuvieron lugar sin derramamiento de sangre.

Como anuncié a US. en una nota anterior, tenia abordo treinta i seis reos entre políticos i criminales. En la tarde del 6 recibí orden del señor Gobernador de Talcahuano para trasladarlos todos al bergantin nacional *Don Regalon*, que estaba fondeado en la bahía. Inmediatamente procedí a ello acompañándolos de una custodia de ocho soldados i un cabo perteneciente a la guarnicion del buque, con las órdenes i municiones correspondientes. Imposible me fué, apesar del deseo que para ello tuviera, mandar tambien un oficial al bergantin, por el corto número que US. sabe se halla a bordo, como tambien por la falta que ese oficial hubiera hecho en mi buque, dado caso que los enemigos quisieran asaltarlo, noticia que el día anterior me habia sido comunicada por el Gobernador de parte del señor Intendente.

A la una de esta misma noche recibí un oficio del señor Gobernador comunicándome un decreto del señor Intendente, en que se me ordenaba poner inmediatamente en libertad a todos los reos políticos que se encontraban a bordo. Maliciando, tanto por el tenor del decreto, como por la hora inusitada en que me habia sido comunicado, que el Gobernador no lo habria firmado sino impelido por las circunstancias, probablemente muy desfavorables, en que se hallaba, contesté capciosamente que iba a dar pronto cumplimiento a la orden, reservándome para tomar cualquiera medida que pudiese impedir la ejecución del proyecto de los amotinados; pero en este mismo momento un gran número de chalupas armadas se dirijió sobre el bergantin *Don Regalón*, se sublevaron los presos, los soldados que habian sido mandados para custodiarlos pasaron a su lado i solamente quedó el cabo de la guarnición, que despues de haberse defendido cuanto pudo, fué herido, i a él solo no le era dable impedir que todos se embarcasen en los botes que se hallaban al costado del buque, i se encaminasen hácia tierra. Media hora despues, eso es como a las tres de la madrugada, recibí un nuevo oficio del señor Gobernador en el cual se me amonestaba por no haber dado cumplimiento al anterior decreto con la lijereza que debiera haber empleado, ordenándome al mismo tiempo poner el buque i todos sus pertrechos a la orden de don Pedro Angulo que debia funcionar en su lugar, i anunciándome verbalmente por el portador, que si me negaba a esta última orden inmediatamente debian las fuerzas de los revolucionarios asaltar el buque. Contesté al Gobernador que no podia dar cumplimiento a semejante disposición i zarpé para el Tomé a tomar razon de lo que pudiera haber sucedido en Concepcion. El subdelegado marítimo de aquel puerto me dijo que desde dos dias no se habia recibido comunicacion alguna de Concepcion por hallarse interceptados todos los caminos; que el Gobernador habia marchado para Chillan en busca de alguna fuerza para proteger su Gobernacion, que se encontraba a la sazón sin hombre alguno. Entonces vi que solamente me quedaban dos arbitrios, o bloquear el puerto; para cuya ejecucion no me hallaba con la fuerza suficiente, o regresar al Departamento para poner con toda celeridad en noticia del Supremo Gobierno estos infaustos acontecimientos. Me incliné hácia la segunda de estas determinaciones, por estar convencido que con las pocas fuerzas con que contaba no podia ser efectivo el bloqueo; que quedarme ahí era perder un tiempo precioso que podria utilizarse ventajosamente, en hacer la vela para Valparaiso, noticiar lo acaecido a U.S. i poner al Supremo Gobierno en el caso de tomar las providencias que fuesen del caso.

Espero que la determinacion que he tomado sea de la aprobacion de U.S. ha-

biendo consultado por mi parte, en estas circunstancias extraordinarias, todo aquello que mas pudiera facilitar la ejecucion de las miras del Supremo Gobierno.

Adjunto a U.S. las dos notas orijinales de que he hecho mérito, juntamente con los estados jenerales de entrada.

Concluiré ésta, esponiendo a U.S. que ha habido, i existe aún, un número bastante considerable de enfermos como consta de la nota que el cirujano del buque pasa al Cirujano mayor.

Dios guarde a U.S.

Galvarino Riveros,
Capitan de Corbeta Graduado Comandante.

Al Sr. Comandante Jeneral de Marina.

COPIAS.

GOBIERNO DEPARTAMENTAL

Talcahuano, febrero 6 de 1859.

Con esta fecha he recibido del señor Intendente de la Provincia el decreto siguiente:

«En el momento de recibir la presente dispondrá Ud. que el Comandante de la corbeta *Constitucion* ponga en libertad a los prisioneros políticos que por decreto de esta misma Intendencia se habian mandado abordo de dicho buque, continuando siempre abordo los no criminales.

Larenas.»

Lo trascibo a U. para su conocimiento i para que en el momento de recibir la presente le dé U. su debido cumplimiento.

Dios guarde a U.

Diego Larenas

Al señor Comandante de la corbeta *Constitucion*.

GOBERNACION DEL PUERTO.

Talcahuano, febrero 7 de 1859.

Mui extraño ha sido a esta Gobernación la demora que U. ha tenido para poner en libertad a todos los presos políticos con la lijereza que lo exijia el señor Intendente en el decreto que le transcribí; i para manifestar a U. las malas consecuencias que puede traer esa demora, le prevengo, que tengo órden del señor Intendente de la Provincia, no solo para ordenar la libertad de los prisioneros, sino para ordenar a U. que ponga el buque i todos sus elementos de guerra a la órden del señor don Pedro Angulo, que será el Gobernador que desde las doce de este dia debe subrogarme en el ejercicio de mis funciones gubernativas.

Dios guarde a U.

*Diego Larenas.*Al señor Comandante de la corbeta *Constitucion*.

F.

Parte del Comandante de la corbeta Constitucion, al regreso de su campaña al Sur.

COMANDANCIA DE LA CORBETA CONSTITUCION.

Valparaiso, Junio 25 de 1859.

Señor Comandante Jeneral :

Tengo el honor de anunciar a US mi llegada a este puerto, procedente del de Talcahuano, en ocho días de navegacion con vientos del Norte.

Destinado el buque de mi mando por disposicion Suprema a prestar sus servicios durante la revolucion, en las costas del Sur bajo las inmediatas órdenes de los señores Intendentes de las provincias de Concepcion i Arauco, a mi llegada al Departamento, me es grato manifestar a US, que la corbeta ha llenado satisfactoriamente las exigencias del servicio público, en los puntos en que ha sido llamada a desempeñar las diferentes comisiones que le fueron encomendadas.

Esceptuando una corta estadía en el puerto de Talcahuano, donde permanecí fondeado por orden del Intendente de Concepcion, por exijirlo así las circunstancias particulares del servicio, toda la campaña se reasumió a la vijilancia del golfo de Arauco i de toda la costa hasta la Mocha, dando cumplimiento en todos esos puntos hasta el paralelo de dicha isla, constantemente i con la mayor asiduidad, a las órdenes que se me impartieron.

Mi comision no se limitó solamente a la vijilancia de la costa indicada, prohibiendo ya la internacion de armas i municiones en las caletas que en ella se encuentran, ya manteniendo todas estas en una estrecha incomunicacion; sino tambien a la de apresar las embarcaciones menores que pudiera encontrar i ponerlas a la disposicion de la autoridad marítima de Coronel, lo cual efectué hasta dejar todos esos lugares en la imposibilidad de hacer por mar el mas insignificante daño a la causa del orden.

El 21 del mes próximo pasado, hallándome en Coronel, llegó a mi noticia que de Santa-Juana habia salido por orden del Intendente de Arauco, una fuerza de noventa hombres con el objeto de combatir las montoneras que ocupaban a la poblacion de Arauco i en la cual cometian tropelías i vejaciones de toda clase; que

esa fuerza no podía pasar el río Carampangue por impedirselo los revolucionarios que se hallaban a la orilla opuesta. Inmediatamente zarpé en dirección de aquel punto, logrando llegar a tiempo para colocarme a tiro de cañón del punto por donde debían pasar las tropas i mandé las embarcaciones menores para proteger el paso del río, mientras la corbeta lanzaba algunos proyectiles en la dirección de los sublevados, con cuyas operaciones se logró despejar el campo; las tropas efectuaron su paso por el Carampangue en nuestros botes, se dirijieron sobre Arauco, i desde aquel momento quedó restablecido el orden i las autoridades constituidas.

A los pocos días de este suceso fui llamado a Talcahuano, donde recibí órdenes de aprestar el buque para dirijirme a Valparaiso. El 17 habiendo reparado de antemano algunas lijeras averias ocasionadas durante la campaña, dí la vela.

Durante toda la campaña se ha trabajado sin descanso por la buena disciplina e instrucción marinera i militar de la jente, siéndome grato manifestar a US. que no han sido vanos los esfuerzos que se han hecho.

El estado sanitario del buque es satisfactorio; sin embargo tengo que mencionar a US. la muerte del marinero 2.º de la dotacion, Pablo Villalobos, acaecida el 28 del mes próximo pasado.

Tengo abordo veinte i dos presos destinados por disposicion del Intendente de Concepcion al servicio de la Escuadra.

Me cabe la satisfaccion al terminar esta, de hacer presente a US., el buen comportamiento, celo i estricto cumplimiento de sus deberes, de todos mis subordinados.

Acompaño a US. el Diario del buque i los Estados Jenerales de entrada.

Dios guarde a US.

Galvarino Riveros,

Capitan de Corbeta graduado Comandante.

Al Sr. Comandante Jeneral de Marina.

G.

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 sirven 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 reglamentos.

CORBETA A HELICE "ESMERALDA", DE 20 CAÑONES.

De la fuerza de 200 caballos.

(En Valparaiso, en disponibilidad).

Comand.; cap. de Frag.	don José Anacleto Goñi.....	29 de noviem.	de 1856.
Teniente	1. ° „ Enrique Simpson.....	15 de junio	de 1855
„	2. ° „ Francisco Rondizzoni....	20 de enero	de 1858
„	2. ° „ Francisco Vidal.....	9 de abril	de 1859
Cirujano	1. ° „ Santiago Paton.....	9 de setmb.	de 1855
Contador de 2. ° clase	„ Félix González.....	9 de abril	de 1859
Ayudante mayor de la			
X Brigada de Marina.	„ Nicomedes Gacitúa.....	27 de marzo	de 1859
Guard. mar. sin exám.	„ Felipe de la Fuente.....	25 de febrero	de 1857
„	„ Benjamin Carrasco.....	12 de diciem.	de 1858
„	„ Francisco Salas.....	9 de abril	de 1859
Ingeniero	1. ° „ Santiago Mentiplay.....	9 de set.	de 1855.
„	2. ° „ Alejandro Chapman.	23 de junio	de 1858.
„	3. ° „ José Gutierrez.....	15 de abril	de 1859.
„	3. ° „ Enrique Croker.....	15 de abril	de 1859.
Tripulacion,	152 individ. de condestable a paje inclusive. Debe tener 156 indiv.		
Guarnicion,	1 sarj., 2 cabos i 22 soldados.—Total 25 ind. Debe tener 25- „		

VAPOR A HELICE "MAIPU", DE 5 CAÑONES.

De la fuerza de 200 caballos.

(A las órdenes del señor Jeneral en Jefe del Ejército del Norte).

Com., cap. grad. de Frag.	don Manuel 2.º Escala.....	2 de diciem.	de 1858.
Oficial de detal, ten.	1.º „ Onofre M. Costa.....	7 de diciem.	de 1858.
	„ 2.º „ Marcial Gundian.....	5 de mayo	de 1859.
	„ 2.º „ Juan E. Lopez.....	7 de diciem.	de 1858.
Contador de 1.ª clase	„ Nicolas Redoles.....	7 de diciem.	de 1858.
Cirujano	„ „ Roberto Bleakley.....	7 de diciem.	de 1858.
Guard. mar. sin exám.	„ Vicente Carvallo.....	7 de diciem.	de 1858.
„	„ „ Rodolfo Valdivieso.....	7 de diciem.	de 1858.
„	„ „ Zeudiel Carvallo.....	22 de enero	de 1859.
Ingeniero	1.º „ Juan Mc. Pherson.....	7 de diciem.	de 1858.
„	2.º „ Juan Morrison.....	7 de diciem.	de 1858.
„	3.º „ Manuel Altamirano.....	15 de diciem.	de 1858.
Tripulacion, 61 individ. de condestable a paje inclusive. Debe tener 59 individuos.			
Guarnicion, 1 sarj., 1 cabo i 12 soldados.—Total 14. Debe tener.			

CORBETA "CONSTITUCION", DE 18 CAÑONES.

(A las órdenes del señor Intendente de la Provincia de Concepcion).

Com., cap. grad. de Corb.	don Galvarino Riveros.....	22 de julio	de 1858.
Teniente	2.º „ Oscar Viel.....	13 de abril	de 1858.
„	2.º „ Santiago Hudson.....	13 de abril	de 1858.
Contador de 1.ª clase	„ José D. Rodriguez.....	10 de febrero	de 1859.
Cirujano de id.	„ Victor Blariau.....	13 de abril	de 1858.
Guard. mar. sin exámen	„ Javier Baraóna.....	24 de diciem.	de 1858.
„	„ „ Andrónico Iñiguez.....	1.º de junio.	de 1858.
Tripulación, 85 indiv. de condestable a paje inclusive. Debe tener 90 individuos.			
Guarnicion, 2 cabos i 5 soldados.—Total 7 individuos. Debe tener 16 individuos.			

BERGANTIN "ANCUD", DE 14 CAÑONES.

(En los puertos de la Provincia de Atacama).

Comand., cap. de Frag. don Ramon Cabieses..... 6 de abril de 1859.
 Oficial de detal, ten. 1.º, Manuel Hurtado..... 20 de enero de 1859.
 „ 2.º, Ignacio Luis Gana..... 7 de diciem. de 1858.
 Guard. mar. examinado „ Julio Lynch..... 7 de abril de 1859.
 Tripulación, 44 individ. de condestable a paje inclusive. Debe tener
 Guarnicion, (1 sarj.), 2 cabos i 12 sold. -- Total 15 individ. Debe tener

BERGANTIN "METEORO", DE 10 CAÑONES.

(En la navegacion de Magallanes como transporte.)

Cóm., Capitan de Corbeta D. Martin Aguayo..... 24 de dic. de 1858.
 Oficial de detal, tente. 1.º " Domingo Salamanca..... 8 de julio de 1858.
 " 2.º " Ráñion Godomar..... 14 de marzo de 1857.
 Contador de 2.ª clase " Juan Rafael Albano..... 6 de oct. de 1858.
 Cirujano de id. " Eduardo Maghew..... 3 de dic. de 1856.
 Guardia marina exam. " Aureliano Sanchez..... 25 de abril de 1857.
 " " sin exámen: " Luis Pomar..... 24 de diciem. de 1858.
 " " " " " Jorje Porter..... 24 de dic. de 1858.
 Piloto 2.º " José Grange..... 8 de agosto de 1856.
 Tripulación, 44 individuos de condestable a paje inclusive, debe tener 44.
 Guarnicion.....

VAPOR "INDEPENDENCIA".

DE LA FUERZA DE 100 CABALLOS.

(A las órdenes del señor Jeneral en Jefe del Ejército del Norte).

Com., Capitan de Corbeta D. Nicolas Saavedra..... 6 de abril de 1859.
 Teniente 2.º " José Toribio Lira..... 7 de abril de 1859.

XXVII

Guardia marina examinado	" Ramon Vidal.....	7 de abril	de 1859.
Contador interino	" José Luis Fernandez....	7 de abril	de 1859.
Guardia marina sin exámen	" Agustin del Canto.....	7 de abril	de 1859.
Ingeniero 1. °	" Antonio Marazzi.....	14 de abril	de 1859.
" 2. °	" Santiago Smith.....	6 de abril	de 1859.
" 2. °	" Federico Stward.....	6 de abril	de 1859.
Piloto 2. °	" Francisco Vasquez.....	27 de abril	de 1859.

Tripulacion, 31 individuos de condestable a paje inclusive: debè tener 31 ind.
 Guarnicion, 1 sarjento, 1 cabo i 8 soldados, total 10. Debe tener 10 individuos.

VAPOR "MAULE", DE 2 CAÑONES.

De la fuerza de 100 caballos.

(*Transportando tropas.*)

Com., Capitan de fragata D.	Leoncio Señoret.....	14 de agosto	de 1857
Teniente 2. °	" Manuel Thompson.....	19 de enero	de 1859.
Piloto 1. °	" Santiago Rugg.....	6 de octub.	de 1857.
Ingeniero 1. °	" Cárlos S. Morey.....	9 de set.	de 1857.

Tripulacion, 32 individuos de condestable a paje inclusive: debe tener 32 indiv.
 Guarnicion, 1 sarjento, 2 cabos i 8 soldados, total, 11 individuos: debe tener....

Secretaría de Marina, Valparaiso, mayo 10 de 1859.

PONTON "CHILE".

(*Agregado al departamento de Arsenales.*)

Cirujano 1. °	D. Francisco Kaskel.....	21 de marzo	de 1859.
---------------	--------------------------	-------------	----------

Tripulacion 18 individuos de condestable a paje inclusive: debe tener 18 indiv.
 Guarnicion, 1 cabo i 7 soldados, total, 8 individuos. Debe tener 8 individuos.

TRASPORTE "PIZARRO".

(*En la navegacion de Magallanes.*)

Com., Capitan de Corbeta D. Francisco Hudson..... 22 de julio de 1858.
Tripulacion.....

Secretaría de Marina, Valparaiso, mayo 10 de 1859.

Vicente A. Castellanos,
Secretario int.

V. ° B. °
NOVA.



H.*Propuesta del Constructor naval Webb de Nueva-York para proveer de buques de guerra al Estado de Chile.**Nueva-York, Diciembre 20 de 1858.*

A S. E. el Presidente i Gobierno de la República de Chile.

Teniendo entendido que el Gobierno de Chile está dispuesto a oír propuestas para la construcción i equipo de buques de guerra en los Estados- Unidos, me tomo la libertad de transmitir por medio de mi amigo el Capitan Ezra Nye, de esta ciudad, las siguientes propuestas, llamando sobre ellas la favorable consideración i atención de las autoridades chilenas, a saber :

1.ª Construiré, armaré i entregaré en Valparaíso, un vapor de ruedas de 170 pies de eslora, 28 pies de manga, i 12 pies de puntal, con máquinas del poder de 230 caballos, artillado con 10 cañones, semejante al vapor *América* construido por mí para el Gobierno Ruso, i que estuvo en Valparaíso a principios de 1856 en su viaje al río Amor, por pesos 150,000.

2.ª Construiré, armaré i entregaré en Valparaíso, un vapor de ruedas, de 180 pies de eslora, 30 pies de manga i 12½ pies de puntal, con máquinas del poder de 250 caballos, artillado con 10 cañones, i semejante al vapor *Harriet Lane* construido por mí, por contrata, para el Gobierno de los Estados- Unidos, i que es uno de los que componen la escuadra destinada al Paraguay, por pesos 160,000.

3.ª Construiré, armaré i entregaré en Valparaíso, un vapor a helice de 217 pies de eslora, 36¾ pies de manga i 17½ pies de puntal, con máquinas del poder de 300 caballos, artillado con 12 cañones i semejante a la corbeta de vapor a helice *Japanese* que construí el año pasado para el Gobierno Ruso, i que se halla actualmente en los mares de la China, por pesos 250,000.

Todos deberán ser buques de primera clase, construidos lo mas sólidamente posible i de los mejores materiales, i completamente armados i equipados para servicio inmediato, segun los planes mas aprobados.

Yo preferiria entregar los buques en Nueva-York, haciendo la correspondiente reduccion en los precios.

Soi con el mayor respeto de V. E. obediente servidor.

(Firmado).—*W. W. Webb.*

NOTA.—El constructor que firma la anterior, es uno de los Constructores americanos que mas buques de guerra han construido para los Gobiernos de Estados-Unidos i de Rusia, en aquel pais; i de sus astilleros acaba de lanzarse la fragata a que se refiere la siguiente descripcion.

A las ocho i veinte minutos de la mañana comenzó la difícil operacion de lanzarlo. Una vez libre de los brazos que le tenían cautivo, el *Almirante Jeneral* empezó a resbalar lentamente hasta las olas. Su marcha era hábilmente moderada por un poderoso sistema inventado por el ingeniero Hynman, cuyo sistema consiste en un colosal garfio de fierro retenido por un haz de cadenas compuestas de enormes anillos del peso de nueve mil libras, todo reunido a un cable de 45 piés de longitud. El garfio estaba dispuesto de manera que pudiese dejar enteramente libre el buque en el momento en que llegase a flotar. Habiéndose ejecutado la operacion con pleno éxito, los vapores que esperaban la llegada de su nuevo compañero, le tomaron al momento a remolque i le condujeron hasta los diques, en donde se comenzaron a instalar a bordo inmediatamente los aparatos locomotores.

El *Almirante-Jeneral* llevará dos máquinas horizontales de la fuerza de 2,000 caballos.

El interior se halla cubierto con placas de caoba; todo lo que el arte i la ciencia pueden procurar de mas espléndido, ha sido prodigado en este buque, el cual costará 1.250,000 pesos.

El *Almirante-Jeneral* partirá de Nueva-York el mes de mayo próximo de 1859, dirijiéndose a Cronstadt, en donde será armado de cañones fundidos espresamente para él. Las cureñas están hechas i son de caoba maciza.

I.

Decreto nombrando un Instructor jeneral de Artillería naval.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, enero 8 de 1859.

Conviendo al servicio i a la mejor i mas uniforme instruccion de los equipajes de línea en el manejo del cañon, el nombramiento de un instructor jeneral en este ramo, he acordado i decretó:

Art. 1.º Se nombra al Teniente 1.º de Marina, don Enrique Simpson, instructor jeneral de artillería naval.

Art. 2.º El instructor jeneral de artillería someterá al Comandante Jeneral de Marina para la aprobacion Suprema, su plan de instruccion, tanto sobre el manejo de la arma segun su estado actual, cuanto sobre la rutina de ese servicio, cargos i obligaciones de condestables, etc., para su ejecucion a bordo de cada buque i de la Escuela Naval.

Art. 3.º El Instructor jeneral de artillería continuará afecto a la dotacion de la corbeta a vapor *Esmeralda*, sin embargo de que pueda i deba representar al Comandante Jeneral de Marina, cuanto sepa i observe sobre el servicio de la artillería en todos los otros buques, sobre su conservacion en arsenales, pañol de pólvora en cada buque, confeccion de cartuchos i demas particularidades determinadas en el Tít. V. Trat. 5.º de la Ordenanza, i segun las nuevas órdenes que se espidan con arreglo a lo dispuesto en el artículo anterior.

Tómese razon i comuníquese.

MONTT.

Manuel García.

J.

Nota i relacion relativas á los exámenes rendidos por los alumnos de la Escuela Naval Nacional, i clasificacion de dichos alumnos segun su mérito.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, Enero 29 de 1859.

Señor Ministro :

Rendidos los exámenes de los Cadetes Navales con un éxito favorable, atendido el poco tiempo de estudio que han tenido en el año próximo pasado, me trasladé el 27 del corriente a la Escuela Naval, con el objeto de repartir los premios mandados preparar para los alumnos que mas se han distinguido por su aplicacion, aprovechamiento i buena conducta, los cuales constan de la lista que adjunto a US. para los efectos del artículo 149 del Reglamento respectivo.

El interes que me inspira la Escuela Naval me hizo abandonar por un instante otras ocupaciones urgentes del servicio, para presenciar los ejercicios de armas i maniobras marineras, que hizo ejecutar a los Cadetes su Director el señor Feillet, i me cabe la satisfaccion de manifestar a US. que quedé mui complacido de la destreza con que se espidieron especialmente en la parte marinera. Esto prueba, señor Ministro, las buenas disposiciones de los Cadetes para la carrera que han abrazado i el acierto del Supremo Gobierno en la eleccion de los profesores.

Con fecha de ayer, he autorizado al señor Feillet para conceder un mes de vacaciones a los alumnos que por su buena conducta merezcan disfrutarlas, si pueden salir a casa de sus padres o apoderados i en concepto de que vuelven a la Escuela, indefectiblemente, el 1.º de marzo próximo, dia que he fijado para la apertura de los nuevos cursos.

Teniendo presente lo prevenido por US. en nota de 23 de diciembre último, núm. 751, he pedido al señor Feillet su dictámen sobre lo que convenga hacer con los Cadetes que queden en la Escuela Naval durante las vacaciones, i por contestacion he recibido el oficio que acompaño a US. orijinal, adhiriéndome en un todo a su contenido.

Dios guarde a US.

Jovino Novoa.

Al Sr. Ministro de Marina.

Lista de los alumnos premiados en los varios ramos de enseñanza de la Escuela Naval,
en el año de 1858.

Matemáticas, aritmética i jeometria.

Profesor don Anatolio Desmadryl.

PREMIO.

Don José Ignacio 2.º Barceló, nacido en Aneud.

Primer accesit don Francisco Javier Molina.

Segundo id. don Carlos Porter.

Tercero id. don Guillermo Peña.

Cuarto id. don Luis Castillo.

Maniobra (aparejar buques.)

Profesor don Amable Cammas.

PREMIO.

Don Carlos Porter, nacido en Valparaiso.

Primer accesit don José Ignacio 2.º Barceló.

Segundo id. don Francisco Javier Molina.

Tercero id. don Guillermo Peña.

Cuarto id. don José Latorre.

Gramática castellana.

Profesor don Miguel Manterola.

PREMIO.

Don Francisco Javier Molinas, natural de Santiago.

Primer accesit don Luis Castillo.

Segundo id. don Carlos Porter.

Tercer id. don Ildefonso Hernaez.

Cuarto id. don Guillermo Peña.

Idioma frances.

Profesor don Anatolio Desmadryl.

PREMIO.

Don Luis Castillo, natural de Valparaiso.

Primer accesit don Julio Lanza.

Segundo id. don Francisco Javier Molina.

Tercer id. don Enrique Lanza.

Cuarto id. don Emilio Valverde.

Idioma ingles.

Profesor don Guillermo Lackington.

PREMIO.

Don Guillermo Peña, natural de Concepcion.

Primer accesit don Luis Castillo.

Segundo id. don Carlos Porter.

Tercer id. don Francisco Javier Molina.

Cuarto id. don Hdefonso Hernaez.

Historia Santa.

Profesor frai Marcelino Varela.

PREMIO.

Don Manuel N. Garcia, natural de Valparaiso.

Primer accesit don Guillermo Peña.

Segundo id. don Roberto Baeza.

Tercer id. don Carlos Porter.

Cuarto id. don José Latorre.

Premio de excelencia por la clasificacion de todos los exámenes.

Don Francisco Javier Molina.

Primer accesit don Carlos Porter.

Segundo id. don José Ignacio 2.º Barceló.

Tercer id. don Guillermo Peña.

Cuarto id. don Luis Castillo.

Está conforme.

Vicente A. Castellanos,
Secretario interino.

Escuela Naval, enero 29 de 1859.

SEÑOR COMANDANTE JENERAL DE MARINA

En contestacion a la nota de US., fecha 28 del corriente, tengo el honor de esponerle el réjimen que el Consejo de Administracion propuso seguir con los Cadetes que quedan en la Escuela durante las vacaciones.

Habrá dos clases al dia, una por la mañana, otra por la tarde, repartidas entre los varios profesores del establecimiento que se han ofrecido con el celo mas loable a hacer repasar a los Cadetes mas atrasados los cursos hechos durante el año escolar pasado; de este modo los Cadetes que, por haber entrado hace poco en la Escuela, no han salido mui bien, alcanzaran a estos cuyo exámen ha sido mui satisfactorio, i podremos principiar un año nuevo con todas las condiciones necesarias para conseguir los mejores resultados.

Dios guarde a US.

J. Feillet,

Capitan de Fragata Director.

Informe del Directorio de la Escuela Naval Nacional.

Valparaiso, Junio 4 de 1859.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Señor Ministro :

En cumplimiento de la órden que US. me comunicó en su respetable nota núm. 298 de 10 de Mayo próximo pasado, pedí al Director de la Escuela Naval informe detallado sobre el estado del establecimiento, resultados obtenidos desde su instalacion i medidas que convenga adoptar; i en contestacion me ha dirijido el oficio que orijinal tengo el honor de pasar a manos de US.

En nota de 29 de Enero del presente año, participé a US. que los exámenes rendidos habian sido satisfactorios atendido el poco tiempo trascurrido desde que se instaló la Escuela, i que los alumnos internos en el ejercicio de armas i principalmente en el de maniobras marineras, se espidieron con toda la maestria que era de desear. Siento tener que significar a US. que no sucede otro tanto respecto de los esternos.

El 31 de Julio del año próximo pasado dije a US. en mi comunicacion núm. 1024, que el local que ocupa el establecimiento es inadecuado, porque no habiendo mas que un solo patio i ni aun con las piezas indispensables para el buen servicio del establecimiento, no se podia destinar una sala de estudio para los esternos, de donde resultaba que no dedicándose estos en sus casas, llegaban al colejio en los momentos de clase sin llevar sabidas sus lecciones i sin que esta falta pudiese servir de motivo para retardar a los internos en su estudio, hecho siempre a presencia del maestro i con toda regularidad.

Para evitar este mal, que se hace sentir cada dia mas, se presentan dos arbitrios; o bien ensanchar el local, agregándole el patio que ocupa el batallon cívi-co núm. 1, cuyo arreglo, para que fuera de alguna utilidad demandaria gasto de alguna consideracion, o lo que a mi juicio es mejor, pensar desde luego en construir un edificio cómodo i aparente, de propiedad fiscal, para que organizando el establecimiento en toda su estension, responda a los importantes fines que tuvo en vista el Supremo Gobierno al crearlo. Entónces no solo se elijiria

un barrio mas apropósito i cerca del mar, sino que podría prepararse una sección separada para esternos, o salas de estudio a que estos deberían concurrir ántes de las horas de clase, a fin de que pudiesen a la vez con los internos, seguir los cursos que se llevan en la Escuela.

Si el establecimiento ha de continuar en un local tan inadecuado como el actual, vale mas despedir a los esternos ántes que hacerles perder el tiempo i hacer concebir a sus padres esperanzas irrealizables.

Entre tanto, es urgente proceder de pronto a hacer algunas reparaciones que no demandarán un gasto de mas de dos mil pesos, i para lo cual espero que US. me autorice; tales son, aprovechar un córredor que existe cerca de la puerta de entrada de la casa, formando una o dos piezas pequeñas con el objeto de dar alojamiento a algunos empleados i poder así desocupar una sala que servirá para el dibujo; dar entrada a la Escuela por la calle que hai hácia el sur, aprovechando en oficinas interiores el gran pasadizo que ahora es del todo inutil; i ejecutar en fin varios otros trabajos de un órden inferior pero indispensables.

He hablado poco ántes de la construccion de un edificio adecuado al objeto, i aunque a primera vista parezca esto irrealizable por existir un contrato de arriendo vijente, no es a mi juicio un embarazo.

La escritura se otorgó el 30 de Setiembre de 1857 entre el Comisario de Ejército i Marina i el propietario del predio don Domingo Espiñeira, estipulándose que el término del arrendamiento era de cinco años forzosos para el primero i de nueve años ocho meses para el segundo, es decir, que al Fisco le quedan aun tres años cuatro meses, abonando el cánon anual de tres mil pesos. Como a mi juicio no conviene, una vez espirado el quinquenio, continuar ocupando el local con la Escuela Naval, tres años apénas bastarán para concluir el edificio que habria de construirse al intento, ya por la demora que exigiria de suyo el trabajo, ya porque no seria posible destinar todos los fondos en menor tiempo.

Mas como segun ese mismo contrato todas las operaciones o mejoras que se hagan en el sitio quedan a beneficio del propietario, i se gastaron en aquellos (16078 ps. 89 cts.) diez i seis mil setenta i ocho pesos ochenta i nueve centavos, espirados los primeros cinco años del arriendo, convendria que los cuatro años ocho meses restantes, se utilizasen llevando al local actual de la Escuela Naval algunos de los cuerpos cívicos de esta ciudad, pues vale mas emplear en eso la casa una vez que el nuevo edificio que propongo se concluya, que mantener la Escuela en un punto donde por su ninguna comodidad i barrio poco a propósito, léjos de progresar tendrá que sufrir atrasos lamentables.

Pero, volviendo a mi indicacion de hacer algunas variaciones, cuyo costo no excederá de dos mil pesos, las reputo de urgente necesidad si a lo ménos el establecimiento ha de permanecer allí por tres años mas.

El Director de la Escuela cree que no es posible recargar con tantos trabajos como los que actualmente tiene, al Sub-director don Anatolio Desmadryl, i opina porque, conservando siempre el cargo de segundo jefe del establecimiento, se le alivie en sus tareas. Cuando en Julio del año próximo pasado se trató del nombramiento de los profesores, tuve ocasion de manifestar a US. que a mi juicio, las multiplicadas labores que corresponden al Sub-director, impedian que ejerciese a la vez el cargo de profesor. Así pues, reiterando mi opinion sobre el particular, juzgo que es indispensable nombrar un profesor de teoría especial, de conformidad con el art. 2.º del Reglamento, i sin que ese cargo pueda reunirse al de subdirector.

Réstame cumplir con un acto de justicia, recomendando a la consideracion del Supremo Gobierno, el interes i acierto con que el Director i el Sub-director de la Escuela secundados por los profesores, se consagran a la enseñanza de los alumnos sin omitir cuanto está a sus alcances.

Dios guarde a US.

Jovino Novoa.

Al señor Ministro de Marina.

ESCUELA NAVAL.

Señor Comandante Jeneral de Marina :

En cumplimiento de las órdenes de SS., el señor Ministro de Marina, fecha 10 del corriente, tengo el honor de dirigir a US. la relacion siguiente :

Abierta oficialmente el 1.º de Mayo de 1858, la Escuela no ha principiado sus cursos sino el 1.º de Julio, por falta de un número suficiente de alumnos internos, pues, la mayor parte ha tardado mucho en presentarse. Así, la Escuela cuenta con ménos de un año de existencia; pero su marcha ha sido siempre regular i me atreveré a decir, bastante progresiva hasta el dia de hoi para dar entera confianza en el porvenir.

Este primer año escolar, durante el cual todas las cosas han podido ser apreciadas a su justo valor, ha enseñado, en efecto, que no tan solo la creacion del establecimiento ha sido una feliz inspiracion, sino tambien que al precio de al-

gunos sacrificios mui leves comparados con los que ya se han hecho, la Escuela Naval puede prestar al país servicios de una mui alta importancia suministrándole oficiales de marina de una instruccion sólida i estensa.

Por lo pronto, señor Comandante Jeneral, tengo la satisfaccion de dar a conocer a US. que he encontrado en los niños de este país, intelijencia, docilidad i buena voluntad; i como con tales elementos está uno siempre en la posibilidad de conseguir buenos resultados, no dudo, que no sea, no diré posible, sino aun fácil obtenerlos para en adelante. Lo que ya lo va probando es, que a demas de haber tomado excelentes costumbres de orden i disciplina, i a pesar de la poca duracion de los primerosestudios (apénas de 7 meses) todos los cadetes han podido rendir el exámen final, i un cierto número ha contestado de un modo que aun honraria a los mismos alumnos de los grandes establecimientos de instruccion pública en Europa. X

Despues de tan buen éxito, obtenido en las circunstancias mas desfavorables, puesto que todo se ha debido crear a la vez sin ningunos datos confirmados por la práctica, tengo la conviccion, señor Comandante Jeneral, que para dar a la Institucion todo el valor de que es capaz, no se necesita mas que aprovechar lo que nos enseña la práctica para introducir en las piezas de la máquina algunos cambios poco importantes, agregando estas cosas cuya necesidad se hace sentir con mas viveza; a este precio estaria asegurado el porvenir.

En el material, los cambios que reclamo se refieren principalmente a la disposicion de los edificios cuyo número de piezas es insuficiente en el estado actual, como US. lo sabe mui bien, señor Comandante Jeneral, pero que aumentados con algunas construcciones fáciles i poco costosas de que US. mismo tuvo la idea, nos suministrarían todo el espacio necesario para alojar de un modo conveniente el personal i el material.

En cuanto al personal, falta al Estado mayor de la Escuela uno de los oficiales que deben componerlo, segun los términos del decreto de organizacion, el Profesor de teoría llenando a la vez las funciones de Sub-Director; demasiado satisfecho estoi de los servicios del señor don A. Desmadryl para pedir que se le reemplace en sus atribuciones de Sub-Director, mui al contrario; pero ya que estoi hablando de uno de los oficiales, aprovecharé esta oportunidad para recomendar tambien a US. los demas oficiales i Profesores de la Escuela, cuyo celo intelijente me ha sido tan útil.

Los señores don A. Cammas, profesor de práctica.

Frai M. Varela, capellan.

Don E. Ramirez, oficial instructor.

„ E. Versin, guardia-marina ayudante.

„ José Angulo, contador.

„ J. Romero, contraamaestre;

i los profesores auxiliares don M. Manterola, profesor de idioma español.

Don G. Lackington, „ de „ ingles.

Merced al concurso de todos me ha sido posible conseguir los excelentes resultados que acabo de señalarle; pero las fuerzas humanas tienen sus límites i la duracion de los dias no puede aumentarse; i a pesar de toda mi abnegacion en favor de la obra que me ha sido confiada, no puedo hacer que los dos profesores don A. Desmadryl i don A. Cammas cumplan como se podria con una tarea repartida entre ocho en la Escuela Naval de Francia. Insisto, pues, con fuerza sobre la necesidad de completar el Estado mayor lo mas pronto posible, i para alejar toda objecion pediré a US., señor Comandante Jeneral, tenga a bien notar que con el nuevo oficial no alterará el número de los oficiales concedidos por el Reglamento, habrá solamente en las atribuciones de cada uno un cambio de que la experiencia ha hecho sentir la urgente necesidad, i esta exigencia una vez satisfecha, todo se hallará ordenado mejor que nunca en el interes bien entendido de la Escuela, sin cargo grave para el erario.

El oficial que falta a la Escuela es un hombre capaz de compartir la enseñanza práctica con el Profesor actual, que está demasiado recargado para que alcance a llenar debidamente su enseñanza. Este nuevo oficial debería ser capaz, al mismo tiempo de dar a los alumnos repeticiones de los cursos teóricos durante las horas de estudio, i para eso es indispensable que posea bien cuanto se enseña en Europa, a fin de que su profesorado esté siempre en armonía con el del señor Desmadryl. Merced a esta adjuncion indispensable, la enseñanza principal no dejaria nada que desear i bastaria un profesor de dibujo para completar perfectamente el cuerpo enseñante de la Escuela.

Resumo ahora en pocas palabras, señor Comandante Jeneral, lo que acabo de tener el honor de esponer a US. A pesar de las dificultades siempre inherentes a una creacion nueva en un pais demasiado nuevo él mismo para que los medios de ejecucion no sean dificiles de reunir, desde el primer año se han obtenido resultados tan satisfactorios bajo todos aspectos, que su Excelencia el señor Presidente tan celoso de usar de todos los medios que tiene en su poder para esparcir la instruccion en el pais, no puede sino aplaudirse de lo que se ha hecho i, como en presencia de estos primeros resultados, queriendo un buen

éxito completo, no puede ser que no se quieran los medios de alcanzarlo, no dudo que se me concedan sin objecion los pedidos mui prudentes de que podré presentar el sumario.

Esos pedidos una vez satisfechos, tengo la firme confianza que no tan solo la actual Escuela proveerá la marina del pais de una primera promocion de guardias marinas que le hará honor, sino que tambien Chile estará en posesion de una institucion cuya necesidad se hacia sentir tiempo hacia i podrá contribuir de una manera importante al movimiento de progreso en la vía del cual el Gobierno no ha dejado de marchar aun en medio de las dificultades mas graves que sean dadas conjurar a la prudencia humana i de que acaba de salir tan gloriosamente.

Dios guarde a US.

J. Feillet,
Capitan de Fragata, Director.

P. S. Con intento no he hablado de los esternos porque lo que tengo que decir no les es favorable. Mi opinion es que mientras esta clase de alumnos no tenga la facultad de estudiar en el interior de la escuela, cosa difícil por la estrechez del local, i no esté bajo la vijilancia de un ajente especial, pierden su tiempo perjudicando mui seriamente la disciplina interior del establecimiento i aprovechamiento de los cadetes internos, i si el Supremo Gobierno no está resuelto a suministrar los medios de someterlos a un réjimen análogo al de los internos, suprimirlos será todo provecho para los internos tanto como para ellos mismos.

Valparaiso, mayo 17 de 1859.

J. Feillet.

Reglamento del cuerpo de prácticos de Valparaiso.

Santiago, Agosto 11 de 1859.

Habiendo llegado el caso de formar i reglamentar un Cuerpo de Prácticos Mareantes para el Puerto de Valparaiso, oído el Comandante Jeneral de Marina i en vista de lo que dispone i facultades que confiere, el tit. 7. °, tratado V de la Ordenanza de la Armada, vengo en acordar i decreto :

Art. 1. ° Por ahora i miéntras las exigencias del servicio de la bahía no lo demanden, el cuerpo de pilotos prácticos del puerto de Valparaiso se compondrá de seis individuos, elejidos de entre los buenos hombres de mar que hayan navegado como capitanes en la marina mercante, por lo ménos cinco años, i que posean, ademas del castellano, otro idioma vivo.

Art. 2. ° Todo marino que pretenda incorporarse en el Cuerpo de Prácticos, presentará al Gobernador Marítimo la patente o despacho de capitán, si la tuviere, i en su defecto, una declaracion escrita de personas autorizadas, sobre sus aptitudes marineras i un informe de su buena conducta i conocimiento del puerto.

Art. 3. ° Para proveer las plazas de práctico, creadas por este Reglamento, formará el Gobernador Marítimo propuestas de tres sujetos para cada una; las que con un informe particular en que se espresen las condiciones i demas circunstancias que hagan acreedores a los propuestos para obtener el destino de práctico, las someterá al Comandante Jeneral de Marina, quien espedirá el nombramiento a favor de los que considere mas dignos en bien del servicio público.

Art. 4. ° Todo práctico al tomar posesion de su empleo, rendirá una fianza de quinientos pesos, para responder por las averías que en el ejercicio de sus funciones, causare en la bahía por su culpa.

Art. 5. ° Una vez que el práctico haya obtenido su nombramiento, será dado a reconocer por el Gobernador Marítimo, ante los celadores de bahía i demas jente de mar; pues sin este indispensable requisito no podrá ejercer las funciones de su cargo, pena de ser multado en cincuenta pesos a favor del hospital, i ademas condenado en los daños que causare por su impericia.

Art. 6.º Los prácticos estarán subordinados al Gobernador Marítimo, sin dependencia de otra jurisdicción en lo relativo a su cargo. En consecuencia, el espresado funcionario tendrá facultad de correjirlos en sus faltas i aun de suspenderlos del ejercicio de sus funciones, dando cuenta a la Comandancia Jeneral de Marina.

Art. 7.º El Gobernador Marítimo en el acto de dar a reconocer al nuevo práctico, ha de prevenirle que en las averías i descalabros que causare por su culpa, será castigado con arreglo a la lei, sin perjuicio de las indemnizaciones correspondientes; i en las orijinadas por ignorancia, descuido o temeridad, será responsable de los daños que causare en la forma que se indicará.

Art. 8.º Instruido el Gobernador Marítimo de la capacidad, conducta i empeño de los prácticos, propondrá en terna al Comandante Jeneral de Marina, para jefe o práctico mayor, el que a su juicio sea mas acreedor a esta distincion.

Art. 9.º El práctico mayor visitará frecuentemente la bahía, a fin de mantener en los buques el orden que corresponda.

Art. 10. En la oficina del Gobernador Marítimo habrá constantemente de guardia un práctico, que se relevará cada veinte i cuatro horas i acompañará siempre al ayudante de la Gobernacion, en las visitas que hiciere a los buques que entran al puerto, como así mismo desempeñará todas las comisiones ordinarias de mar que el Gobernador Marítimo tuviere a bien ordenarle.

Art. 11. El práctico que faltare a su guardia sufrirá un arresto que no escederá de ocho dias, a bordo de uno de los buques de guerra; i si reincidiere, podrá estenderse este arresto hasta un mes, esceptuándose los casos de enfermedad lejitimamente comprobados.

Art. 12. En dias de temporales del norte, serán obligados todos los prácticos a permanecer durante el dia, en la oficina del Gobernador Marítimo, para acudir con prontitud donde fueren necesarios sus servicios; i en la noche, quedará soló el de guardia, sin que pueda por ningun motivo separarse de su puesto.

Art. 13. El práctico mayor, por el hecho de desempeñar esta comision, quedará exento de las guardias ordinarias.

Art. 14. Los prácticos se presentarán diariamente al Gobernador Marítimo, con el objeto de que este les indique las faenas que han de ejecutar, segun requerimiento escrito de quienes voluntariamente soliciten sus servicios; concluidas las cuales, lo pondrán en conocimiento del espresado funcionario.

Art. 15. El Gobernador Marítimo formará escala de alternativa para las

XLIV

funciones ordinarias de los prácticos en órden a amarrar i desamarrar los buques; i de sus obvenciones, se hará masa comun sentándolas, partida por partida, en el libro que se llevará con este objeto i en el que han de firmar su cobro, por partes iguales, al fin de cada mes.

Art. 16. La administracion de esta masa comun, con arreglo a lo prescrito en este Reglamento, corresponderá a una comision compuesta del Gobernador Marítimo, el práctico mayor i otro práctico elejido por el Cuerpo.

Art. 17. Por amarrar un buque en el fondeadero, se sujetarán los prácticos al siguiente arancel :

POR UN BUQUE.

De 100 toneladas para abajo	Ps.	6
De 100 a 200 toneladas.....	„	8
De 200 a 400 id.....	„	10
De 400 a 600 id.....	„	12
De 600 a 1,000 id.....	„	14
De 1,000 para arriba.....	„	16

POR DESAMARRAR UN BUQUE.

De 100 toneladas para abajo.....	Ps.	4
De 100 a 200 toneladas.....	„	6
De 200 a 400 id.....	„	8
De 400 a 600 id.....	„	10
De 600 a 1,000 id.....	„	12
De 1,000 para arriba.....	„	14

Art. 18. Serán obligados los prácticos a dejar un cinco por ciento mensual de sus obvenciones, hasta formar una cantidad igual a la que represente el total de las fianzas de que habla el artículo 4. °

Art. 19. Los tres mil pesos formados de la manera que se indica en el artículo anterior, serán destinados esclusivamente al pago de las averías causadas por los prácticos, afectando indistintamente a todo el cuerpo, el desembolso que orijinen las reparaciones de las averías ocasionadas por uno de sus miembros.

Art. 20. El fondo que se vaya reuniendo con el descuento ordenado en el artículo 18, se depositará mensualmente en el banco de Valparaiso, i los inte-

reses que produzcan, acrecerán al capital, sin que bajo ningun pretesto, se haga de él otro uso que el determinado en el artículo 19.

Art. 21. Cuando por cualquiera circunstancia deje un práctico de pertenecer al cuerpo, se le abonará la parte que le corresponda de los fondos de reserva que existan al tiempo de su separacion del servicio.

Art. 22. En caso de averías causadas por los prácticos, se nombrará inmediatamente por el Gobernador Marítimo, una comision compuesta de cuatro capitanes mercantes, la que presidida por el Gobernador Marítimo, o el jefe mas antiguo de la marina, oyendo el testimonio de los de los buques mas cercanos al lugar del accidente, decidirá de la culpabilidad o inculpabilidad del práctico. En el primer caso, se procederá a valorizar los daños causados en la nave, cubriéndose de su importe con los fondos de reserva del cuerpo de prácticos i en la forma prevenida en los artículos anteriores; en el segundo, se entenderá al práctico el juicio de absolucion de la comision, para que le sirva de resguardo si fuere demandado.

Art. 23. Siempre que un capitan necesitare o pidiere los servicios de un práctico, lo solicitará del Gobernador Marítimo : bien entendido i bajo severas penas, que no podrán imponerse los servicios de práctico a quien voluntariamente no los pida.

Art. 24. La autoridad marítima señalará el sitio i prescribirá el modo i forma en que los prácticos hayan de amarrar los buques, segun las órdenes dictadas i que se dicten por autoridad competente, ya sea respecto al desembarazo de sitios, a situacion de amarradero, ya al debido cumplimiento de disposiciones de Aduana, resguardo i sanidad.

Art. 25. Para entrar un práctico a un buque que arribe al puerto, se informará del capitan, si hai motivos de entredicho o cuarentena, i habiéndolos, piloteará el buque desde su embarcacion, si fuere posible, i lo dirigirá hácia la cabritería, donde lo dejará fondeado, dando cuenta inmediatamente al Gobernador Marítimo.

Art. 26. Al llegar un práctico abordo de un buque que entra al puerto, preguntará a su capitan si necesita o acepta sus servicios : en este caso, los prestará procediendo desde luego a tomar la direccion del buque, hasta dejarlo amarrado en el sitio conveniente.

Art. 27. El capitan cuyo buque haya sido amarrado por un práctico, queda de hecho irresponsable de las averías que causare la nave mientras permanezca en el mismo fondeadero, pues en este caso debe procederse en la forma prescrita en el artículo 22.

Art. 28. Fondeado un buque, ningun práctico podrá amarrarlo o desamarrarlo sin haber sido nombrado previamente por el Gobernador Marítimo: el que lo hiciere faltando a lo prevenido en este artículo, pagará una multa de una onza de oro a favor del hospital.

Art. 29. El práctico ántes de mover el buque o llevarlo al fondeadero jeneral, examinará por sí mismo el estado de las amarras con que cuente, i si hallase que no corresponden al porte de él, ya por su poco peso o mal estado, no hará movimiento alguno, procediendo sin dilacion a dar parte al Gobernador Marítimo, quien dictará las medidas que juzgue oportunas en este caso.

Art. 30. El práctico que no amarrase un buque conforme a lo prevenido en este Reglamento, será obligado a ejecutarlo nuevamente a su costa; i si reincidiese, pagará una onza de multa a favor del hospital, sin perjuicio de amarrarlo por su cuenta.

Art. 31. Si al levantar las anclas de un buque, saliesen enredadas en ellas anclas o cadenas perdidas en el fondeadero de la bahía, el práctico que se hallare a bordo dará parte al Gobernador Marítimo inmediatamente que baje a tierra; los contraventores pagarán una multa de veinticinco pesos, destinada al mismo establecimiento, de que ya se ha hecho referencia en los artículos anteriores.

Art. 32. Por cualquiera faena extraordinaria que se ejecute por los prácticos, se hará previamente un convenio entre ellos i los interesados, ante el Gobernador Marítimo. En caso contrario, las partes se someterán a la decision del mencionado jefe.

Art. 33. Todo buque que necesite práctico, izará en el tope del trinquete un gallardeton azul; i en las embarcaciones menores en que se embarquen los prácticos, para ejercer sus funciones, llevarán en el asta de popa, una bandera azul, de cuatro piés de largo, sobre tres de ancho.

Art. 34. Los prácticos usarán el boton de ancla, i por todo distintivo llevarán en la parte superior de la gorra, una ancla bordada de oro.

Art. 35. El comandante jeneral de marina i con subordinacion a él, el Gobernador Marítimo, queda encargado de dar a este decreto su mas exacto cumplimiento.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

MANUEL GARCÍA.

VI.

Memoria que el Gobernador Marítimo de Chiloé presenta al señor Intendente de la Provincia.

INTENDENCIA DE CHILOÉ.

Señor Ministro:

Ancud, Junio 22 de 1859.

Acompaño a US. orijinal. la interesante Memoria que me ha pasado el Gobernador Marítimo de este puerto i Director de la Escuela Náutica, Capitan de Fragata Graduado don Miguel Hurtado, relativa a los ramos del servicio público que corren bajo su direccion. Este documento contiene datos importantes; i me creo en el deber de elevarlos al conocimiento del Supremo Gobierno, recomendando particularmente la laboriosidad de este jefe de la Armada.

Dios guarde a US.

Javier Rengifo.

Al señor Ministro de Marina.

MEMORIA.

SEÑOR INTENDENTE:

Al cumplir con el deber que me he impuesto, de dar anualmente cuenta de los asuntos de Marina que corren a mi cargo i de otros de algun interes para el pais, siento que una desgracia tan funesta como inesperada haya entristecido mi ánimo i no me sea posible por ahora, como lo tenia pensado, prestar un pequeño servicio a la Patria, probando que el *Límite Septentrional* de la República, está en el paralelo de 21° 45' Sur, segun la Historia, las Leyes de Indias i las Cartas hidrográficas lavantadas de orden del Rei, en tiempo de la dominacion española.

I.

Todo lo perteneciente a la Gobernacion marítima de Chiloé, comparativamente con varias de la República, parece que se encuentra en buen estado i arreglo; mediante a la solicitud de la Intendencia i a la jenerosidad del Supremo Gobierno, para acceder en el acto a cuanto pedido se le hace. Es mucho lo mejorado que se encuentra el servicio público en este ramo, de pocos años a esta parte: una pequeña narracion de sus dependencias, hará mas patente esta verdad.

El hermoso Faro, colocado en la Punta de la Corona, está enteramente concluido, i solo falta colocar la Linterna, que se espera de un momento a otro.

El espacioso muelle con su dársena adyacente, necesitan una reparacion, que se ha estimado en catorce mil pesos (ps. 14,000); para que puedan servir con gran utilidad i ventaja durante muchísimos años.

Los telégrafos de la Corona, Agüi i el muelle, funcionan con regularidad; i en el último, cuando al anochecer hai buque a la vista, se izan luces, para indicar la direccion del Puerto. He tenido a bien gravarme con el gasto de estas luces, para evitar naufragios, que orijinan tantos sinsabores. El auxilio que se presta con este pequeño servicio, es sumamente grande; i un capitán que mediante a él, pudo tomar el puerto, ha obsequiado una buena lámpara. La nacion debería atender a esta urgente necesidad.

La *Valiza* que se ha puesto en el peligro del Río Maullín, ya ha manifestado su gran utilidad. Se puede decir que ella ha abierto un nuevo puerto al comercio: pues ya ha ido un buque cargado de mostos, i ha salido lleno de papas para los puertos del Norte. La *Voladora*, es el buque que ha iniciado este modo de especular.

Un bote salva-vida, que ha ofrecido el Supremo Gobierno, se espera por instantes; i seguramente prestará grandes e importantes servicios.

El barómetro-metálico, el pluviómetro i los otros instrumentos con que se ha dotado a la Gobernacion marítima, sirven en una escala muchísimo mayor que la que se tuvo en vista al solicitarlos. El Supremo Gobierno i la Universidad tendrán al fin del año, observaciones meteorológicas i pluviométricas, que se han llevado con cuidado i esmero.

La oficina del Gobernador marítimo es demasiado reducida; i dándole mas estension, se le podria poner una biblioteca naval, para la instruccion de los capitanes.

XLIX

Se ha observado en algunos días que, la atmósfera lo permite, que en el fondo del mar, en todo el Archipiélago, hai piedras sueltas, algunas de seis piés de alto. Esta advertencia es sumamente importante para la navegacion; muy en particular para los vapores.

Segun el Estado núm. 1, los buques que han entrado i salido del puerto de Ancud en el año trascurrido desde el 1.º de mayo de 1858 hasta el 30 de abril de 1859, son de las clases que siguen:

ENTRADOS.

Treinta Fragatas, con 11,297 toneladas.
 Setenta i una Barcas, con 21,011 id.
 Veintiun Bergantines, con 4,123 id.
 Dos Bergantines-goletas, con 248 id.
 Cuatro Goletas, con 441 id.
 Veintidos Vapores, con 9,503 id.
 Haciendo en todos, ciento cuarenta i nueve buques, con 46,623 toneladas.

SALIDOS.

Veinte i seis Fragatas, con 9,834 toneladas.
 Setenta i ocho Barcas, con 19,834 id.
 Veintidos Bergantines, con 4,210 id.
 Tres Bergantines-goletas, con 479 id.
 Nueve Goletas, con 625 id.
 Veintidos Vapores, con 9,503 id.
 Componiendo en todos, ciento cincuenta buques, con 44,485 toneladas.
 Segun el Estado núm. 2, los buques i embarcaciones que se emplean en el tráfico de la Gobernacion marítima, son los que siguen:

Bergantines-goletas.....	1
Goletas.....	22
Balandras.....	94
Lanchas.....	826
Piraguas.....	2
Botes.....	636
Chalupas.....	8
Bongos.....	379

Suma total..... 1,968

En la construccion naval se emplean: cinco constructores i 517 carpinteros.

Los buques que se han construido en 1858, son: un bergantín-goleta de 129 toneladas i tres goletas que no pasan de 50.

El buque que se ha construido en lo que va corrido de 1859, es una goleta de 45 toneladas.

Las embarcaciones que se han construido en 1858 i 1859, son; 41, cuyo tamaño se encuentra comprendido, entre 4 i 30 toneladas.

Se nota de año en año un gran adelanto en la construcción naval, tanto en la hermosura de los cascos, como en la elegancia de los aparejos.

Los buques i embarcaciones que se emplean esclusivamente en el puerto de Ancud i sus contornos, son de las clases que siguen:

Balandras	50
Botes	25
Chalupas	8
Bongos	94
<hr/>	
Suma total.....	177

II.

La Escuela Náutica, aunque solo sirviese para juntar niños, con el fin de dedicarlos a la marina, esto bastaría para recomendar su estabilidad.

Por otra parte, en caso de una guerra inesperada, el Supremo Gobierno puede contar en el Director, con un Comandante para mandar un buque; i en los alumnos, con doce Guardias-Marinas i Pilotines.

En 1837, cuando se organizó la Escuadra para combatir a la Confederacion Perú-Boliviana, fué el partido que se adoptó, de embarcar al Director i a los alumnos de la Escuela Náutica de Valparaiso, i algunos cadetes de la Academia Militar, en clase de Guardias-Marinas. El Director, los alumnos i los cadetes prestaron importantísimos servicios, mui superiores a las clases que desempeñaban.

El Director, jefe de bastante saber, considerado en esa época como el Ciscar chileno, enseñaba diariamente a los Guardias-Marinas, la Náutica, la Artillería i la Maniobra. A mas era el Mayor de Ordenes de la Escuadra.

Los alumnos de la Escuela de Valparaiso embarcados en clase de Pilotines, sirvieron al pais con tanto acierto, como si hubiesen sido Pilotos experimenta-

dos. Uno de estos Pilotines dirijió la derrota de un buque que se tomó prisionero en el Callao.

Los cadetes, improvisados Guardias-Marinas, de un momento a otro, sin tener ninguna preparacion, cooperaron con empeño i solicitud al logro de la expedicion. A ellos se les confió en Quilca la construccion i cuidado de las fortificaciones para proteger el embarco del Ejército en caso de un descalabro. Se encontraron en la toma de la corbeta *Confederacion*, en la altura de Pisco; en la de la corbeta *Socabaya*, en el Callao, i en la del bergantin *Arequipeño*, en Casma. Uno de estos cadetes fué el patriota i honorable capitan de navio don Benjamin Muñoz Gamero, muerto infortunadamente en Magallanes.

He traído a la memoria los servicios que prestaron el Director i alumnos de la Escuela Náutica de Valparaíso, como así mismo algunos cadetes de la Academia Militar, en los años de 1837, 38 i 39; porque en análogas circunstancias podrian servir a la nacion el Director i alumnos de la Escuela Náutica de Chiloé.

En la crisis política que acaba de pasar, ofrecí por duplicado mis servicios i los de mis alumnos, del modo que me era lícito el hacerlo, para que llegase a conocimiento de S. E. el Presidente.

Al hacer este ofrecimiento tuve en vista, que mis viajes al mando del vapor *Cazador*, en los años de 1851 i 52, fueron altamente estimados; i de mis alumnos, que anduvieron repartidos en varios buques de la Armada, se hizo una honrosa mencion en la Memoria del señor Ministro de Marina.

Quisiera, señor Intendente, como a su señoría se lo he manifestado, servir al pais de un modo eficaz, tanto en tiempo de guerra como de paz.

En tiempo de guerra, esponiéndome a los peligros i a los azares de los combates; i en tiempo de paz, dedicado a la enseñanza i a la publicidad de un asunto interesante para la nacion.

Los alumnos que tenia la Escuela Náutica, el 1.º de enero del presente año, con especificacion de las clases que cursaban, se espresan en sèguida.

ALUMNOS.

CLASES.

Don Lorenzo Villegas.
 „ Anselmo Cárdenas.
 „ José C. Combret.
 „ José C. Combret.

} Navegacion.
 } Trigonometría plana.

„ Laureano Telles.
 „ José C. Combret.
 „ Saturnino Gomez.

} Jeometría.

„ Antonio Yañez.
 „ Francisco Yañez.
 „ Marcos 2. ° Dubost.
 „ Juan Barrientos.
 „ Hilario Velasquez.
 „ Francisco Baclime.
 „ Juan Casanova.

}
 •
 •
 Números sexagesimales.

„ Lorenzo Villegas.
 „ Anselmo Cárdenas.
 „ José C. Combret.
 „ Laureano Telles.
 „ Saturnino Gomez.
 „ Antonio Yañez.
 „ Francisco Yañez.
 „ Marcos 2. ° Dubost.
 „ Juan Barrientos.
 „ Hilario Velasquez.
 „ Francisco Baclime.
 „ Juan Casanova.

} Rosa náutica i hallar la Latitud por
 la altura meridional del sol.

.....

 Siento, señor Intendente, como ya dejo dicho, que una desgracia tan funesta como inesperada apesadumbre mi ánimo de día en día, impidiéndome contraer la imaginacion a ningun asunto sério ni de utilidad pública que redundase en bien de la Patria.

Ancud, junio 22 de 1859.

Miguel Hurtado,
 Capitan de Fragata Graduado.

Núm. 1.

Razon de los buques que han entrado i salido del puerto de Ancud desde el 1.º de mayo de 1858 hasta el 30 de abril de 1859.

ENTRADAS.			SALIDAS.			Destinos.	
Clases.	N.	Tonelaje.	Procedencias.		Clases.	N.	Tonelaje.
			Del cabotaje.	Del Estranj.			
Fragatas.....	30	11297	14	16	Fragatas.....	26	9834
Barcas.....	70	21011	46	24	Barcas.....	68	19834
Bergantines.....	21	4123	16	5	Bergantines.....	22	4210
B.-goletas.....	2	248	2	...	B.-goletas.....	3	479
Goletas.....	4	441	4	...	Goletas.....	9	625
Vapores.....	22	9503	22	...	Vapores.....	22	9503
Total.....	149	46623	104	45	Total.....	150	44485

Nota.—Durante este tiempo no han salido ni entrado mas buques de guerra que el bergantin nacional *Meteoro* i el transporte *Fizarro*.

Ancud, junio 1.º de 1859.

Miguel Hurtado.

Núm. 2.

ESTADO que manifiesta el número de buques i embarcaciones menores que se han construido en 1858 i en lo que va corrido de 1859, de los constructores i carpinteros de ribera que existen, de los astilleros i baraderos que hai en uso, i de los buques i embarcaciones que se ocupan en el tráfico, dentro de los límites de la Gobernación marítima de Chiloé.

BUQUES.		EMBARCACIONES.		Constructores i carpinteros de ribera que existen.	Astilleros i varaderos que hai en uso.	Buques i embarcaciones que se ocupan en el tráfico dentro de los límites de la Gobernación.			
Año 1858.	Año 1859.	Año 1858.	Año 1859.			B.-goleta	Goletas	Balandras	Lanchas
4	1	32	9	Constructores. Carpinteros.	Astilleros. Baraderos.	Piraguas	Botes	Chalupas	Bongos
				" "	" "	2	3	8	379
				5	2	2	636		
				517		1	22	94	826

NOTAS.—1.ª Los buques que se han construido en 1858, son: un bergantín goleta de 129 toneladas, i tres goletas que no pasan de 50.

2.ª El buque que se ha construido en lo que va corrido de 1859, es una goleta de 45 toneladas.

3.ª Las embarcaciones que se han construido en 1858 i 1859, son: 41, cuyo tamaño se encuentra comprendido entre 4 i 30 toneladas.

Ancud, Mayo 31 de 1859.

Miguel Hurtado.

LV

N.

Descripcion, situacion i demora de la Boya colocada sobre la roca ahogada a la embocadura que se halla del rio Maullin. Descripcion de dicho rio i direcciones para entrar en él, por el Capitan de Corbeta de la marina de la República, don Juan Williams.

Núm. 1.

Santiago, Febrero 5 de 1859.

MINISTERIO DE MARINA.

S. E. con esta fecha ha decretado lo que sigue :

“Se a prueba el pago de trescientos pesos hecho por la Tesorería de Ancud, en virtud de autorizacion suprema de 8 de enero último, núm 22, para los gastos que demanda la construccion e instalacion de la boya que debe situarse sobre la embocadura del rio Maullin. Impútese esta suma al ítem único, partida 44 del Presupuesto de Guerra i Marina.

Tómese razon i comuníquese.”

Lo trascribo a US. para su conocimiento i fines consiguientes, i en contestacion a su nota de 18 de enero último, núm. 2, previniendo a US. cuide de transmitir a este Ministerio oportunamente, bien determinados datos sobre los siguientes puntos:

Situacion exacta de la boya i medida de los ángulos entre la boya i los puntos prominentes de la costa ;

Su demora verdadera i por compás de los puntos remarcables de la costa, etc.

Descripcion completa de la boya, su color, i si posible fuese, una instruccion suscinta para guiar en la entrada del rio.

Para facilitar la ejecucion de estas medidas i para que US. haga situar en ella la nueva boya, remito a US. la carta en escala mayor del rio Maullin, levantada por los oficiales don Francisco Hudson i don Francisco Vidal, del *Janequeo*, en 1857 pedida por US. en nota de 16 de diciembre último, núm. 50.

Dios guarde a US.

Matias Ovalle.

Al Intendente de Chiloé.

INTENDENCIA DE CHILOE,

Núm. 2.

Ancud, Febrero 10 de 1859.

El Capitan de Corbeta don Juan Williams, en nota fecha de hoy, me dice lo que copio:

“En cumplimiento de la órden que recibí de U.S. he procedido a colocar la boya que debe marcar la situacion de la piedra submarina que hai en la desembocadura del rio Maullin. Dicha boya ha quedado fondeada como a ocho brazas distante de la referida piedra hácia la parte exterior de ella, demorando al S. 5° E. del compás. La profundidad en que se encuentra situada es de dos i media brazas de agua en mar baja, i cuatro i media en mar llena en las grandes mareas. El modo como la he dejado asegurada es, con una cadena del diámetro de siete octavos de pulgada i siete brazas de largo, que va a unirse con el fondo al centro de otra del mismo diámetro i de treinta brazas de largo, tendida en direccion del flujo i reflujó quedando sostenida esta última por dos anclas de cinco i seis quintales que sujetan sus chicotes.

“Desde el lugar en que se encuentra situada la boya, los puntos mas remarcables demoran:

“El islote Javier Igor, ántes de ser cubierto por el morro intermediario, al N. 47° O. i el morro del Amortajado al S. 12° O. del compás.

La referida boya ha sido hecha de piezas de alerce empernadás unas a otras hasta formar un cuerpo sólido, al que le he dado la figura de dos conos octágonos unidos por su base con el diámetro de seis piés i una longitud de ocho: toda ella ha sido alquitranada, cubierta de felpa i forrada en cobre. No he creído necesario pintarla, primero, porque el cobre puesto en un contínuo choque con el agua no conserva la pintura, i segundo, porque con su color natural se hace bastante notable en toda clase de tiempo.

Al principio creí que la mencionada boya, por ser de un cuerpo sólido, no llenaria su objeto; atendiendo a la fuerte corriente que hai en aquel punto; pero despues de haberla visto colocada puedo asegurar a U.S. que no se necesita de otra mejor, pues está, no obstante la rapidéz con que corre la marea, queda tres cuartas partes de su volúmen visible i se distingue a una distancia mas que suficiente para precaver todo peligro.

“Cumpliendo con el encargo que se me hace de que indique los medios que faciliten la entrada en aquel rio, para efectuarlo sin temor alguno, deben observarse las precauciones siguientes :

“Toda embarcacion al acercarse a la boca, lo primero que hará, es gobernar directamente hácia el morro Quenuir, continuando así hasta enfrenar el islote Javier Igor. Luego que llegue a este punto, hará rumbo a la boya hasta acercarse a una distancia de cincuenta brazas mas o ménos, conservándola al costado de babor. Inmediatamente que ésta demore al N. N.-O. del compás, se gobernará en direccion de las islitas Las Amigas que se ven desde la boya en casi todo tiempo. Al enfrenar el rio Quenuir la corriente arrastra con fuerza hácia él, por cuyo motivo al llegar a este punto, se alterará el rumbo fijándolo en el centro del canal que forman las islitas ya mencionadas con la punta del Pangal. Una vez que se ha pasado la línea de estos dos puntos, todo peligro desaparece, pues la corriente, aunque rápida, sigue su curso tranquila, sin alterar la superficie del canal i siempre paralela a las curvidades de la márjen meridional del rio.

“Creo conveniente hacer presente a US., que es de suma importancia recomendar a todos los patrones de lanchas i tambien a las autoridades de Maullin, vijilén por la conservacion de dicha boya porque la considero de absoluta necesidad para designar aquel lugar por demás peligroso para todas las embarcaciones que trafican por él.

“Adjunto a US. todos los documentos relativos a los gastos que ha orijinado la espresada boya en su construccion i colocacion.”

Lo trascribo a US. para su conocimiento i fines a que haya lugar, cumpliendo con lo que se ordena en su nota núm. 134 de 5 del corriente, i devuelvo el plano del rio Maullin en que está marcado el lugar que ocupa la boya. Para la conservacion de ésta se han impartido las órdenes correspondientes a las autoridades de aquel punto.

El importe de la construccion de la boya i su colocacion ha ascendido a la cantidad de doscientos veinte i cuatro pesos doce i medio centavos (224 pesos 12 1/2 centavos), sin incluir las láminas de cobre, felpa, anclas i algunos trozos de cadena que fueron remitidos de Valparaiso con este objeto.

Dios guarde a US.

Javier Renjifo.

Al señor Ministro de Marina.

INTENDENCIA DE CHILOE.

Ancud, Abril 13 de 1859.

Acompañó a US. orijinal, una esposicion sobre la navegacion de entrada al rio Maullin, que me ha dirijido el Capitan de Corbeta don Juan Williams, cuyo trabajo está precedido de observaciones que juzgo importantes, para el conocimiento jeográfico e industrial del territorio comunicado por el espresado rio.

La esposicion que presenta ahora espontáneamente el Capitan Williams, la creo útil i oportuna, por cuanto ella puede ser estimada como el complemento de los trabajos ejecutados por órden suprema sobre el rio Maullin. La esploracion practicada por el *Janequeo* en la primavera del año de 1857, bajo la direccion de su Comandante don Francisco Hudson, dió a conocer la facilidad de la navegacion de dicho rio hasta el lugar denominado el Salto, distante solo 9 millas de la laguna de Llanquihue, i los medios que podrian emplearse para comunicar éstos puntos; i posteriormente se ha colocado en su desembocadura la boya que facilita la entrada al rio a toda clase de embarcaciones. Segun estos antecedentes, el trabajo del Capitan Williams tiene todo el interes de oportunidad i utilidad, pues él, al mismo tiempo que fija de un modo claro i preciso el rumbo de entrada a Maullin i con relacion a la boya, contiene pormenores que dan a conocer la importancia de un estenso territorio fértil i poblado de excelentes maderas, que constituyen la porcion mas valiosa de la Provincia de Chiloé.

Dios guarde a US.

Javier Rengifo.

Al señor Ministro de Marina.

Lijera reseña del rio Maullin, acompañada de una sucinta direccion para entrar a él.

I.

El rio Maullin se halla situado en el continente, hácia el lado oriental de la

entrada al canal que forma este con el extremo septentrional de la isla de Chiloé. El Amortajado, punto mas notable de su desembocadura, colocado a la parte meridional de ella, se encuentra en los $41^{\circ} 37' 00''$ de latitud Sur, i en los $73^{\circ} 44' 00''$ de longitud al Oeste de Greenwich.

Hace poco tiempo que este rio de órden suprema ha sido explorado por una comision de oficiales de la Marina de la República. Los importantes trabajos que obtuvieron como resultado de su expedicion, fueron presentados al Gobierno, i segun tengo noticias, en la actualidad se encuentran en poder del Ministerio correspondiente. Pero no obstante esta circunstancia, como yo tambien he tenido lugar de visitarlo últimamente, aunque a decir verdad mui a la lijera, sin embargo, he podido compilar algunos datos acerca de su localidad, de la industria que ejercen los habitantes que pueblan sus orillas i alrededores, i reunir al mismo tiempo aquellas observaciones mas necesarias relativas a su parte hidrográfica, para que puedan servir de guia, de modo que faciliten la entrada a cualquiera clase de embarcacion que intente penetrar en sus aguas.

He emprendido este corto trabajo con toda aquella desconfianza que naturalmente siente el individuo que intenta llevar a cabo una obra, aunque mui corta coma esta, pero superior a sus fuerzas ; mas, como desde que la principié solo he tenido presente el servicio que creo hacer a toda aquella parte tan atrasada de la República, fácilmente he podido prescindir de mis temores, fijándome únicamente en el objeto esclusivo que me he propuesto. Después de esta corta digresion paso, pues, a continuar ocupándome de él.

El referido rio Maullin tiene su orijen en la laguna de Llanquihue, sirviendo a esta de único desagüe. Este rio sigue su curso de oriente a poniente, sesgando un poco sobre el Sur. Su longitud recta hasta desembocar en el Océano es de cuarenta millas ; pero con las muchas curvas que al principio describe, debidas a la formacion irregular de aquella parte del pais, se acrecienta mucho esta distancia.

Encontrándose la laguna a una elevacion bastante superior al nivel del mar, esta circunstancia i la fragosidad de todo el terreno que le sirve de lecho, obligan a que sus aguas, serpenteando por entre los collados entretejidos de espesos tepuales (1), descienden con rapidez desde su nacimiento hasta los planes inferiores, esto es, en una estension casi media de su longitud total. Pero no es solo la impetuosidad con que corre este rio entre los límites comprendidos en esta distan-

(1) Arbol pequeño, pero que se estiende en muchas ramas tortuosas i llenas de nudos, abrazando una superficie mui grande sus raices ; su madera es mui dura.

cia el único obstáculo que se tiene que superar para hacerlo navegable, o por lo ménos accesible de algun modo hasta la referida laguna, sino que tambien hai un punto distante tres o cuatro leguas de esta, donde el terreno descendiendo en un rápido declive, precipita las aguas con mucha violencia por entre riscos escarpados i una porcion de corpulentos troncos de árboles que detenidos en éstas obstruyen su curso. Mas una vez que descende a los planes que ya he mencionado, como el pais pierde en aquella parte casi todo su declive atendiendo a su poca superioridad respecto al nivel del Océano, continúa desde allí deslizándose mansamente, i sus aguas cristalinas ya no son molestadas mas que por las brisas que las ajitan levemente, o por algunas islitas que interrumpen su curso, o finalmente, por las ramas de los frondosos arbustos que descuellan en sus orillas hasta dejarse bañar de ellas. Desde aquel punto tambien principia a crecer en proporciones su álveo, ensanchándose insensiblemente i aumentando en profundidad, facilitando estas circunstancias el que una embarcacion de regular porte, pueda internarse por él hasta una distancia de dieziocho millas de su desembocadura sin el menor inconveniente.

Acerca del aspecto jeneral que ofrece este rio, desde su oríjen hasta el sitio que ocupa la poblacion, es mas o ménos igual. En toda esta estension, una selva espesa cubre sus márgenes, i éstas desde que descenden a los terrenos bajos, reciben alteraciones notables en sus formas, manifestándose, ora como pequeñas colinas, ora en hondanadas, ora en fin, dilatándose en esteros o abriéndose para dar cabida a riachuelos que van a acrecentar el caudal de sus aguas, regalándole estas mismas formas variadas una vista mas pintoresca.

II.

Voi a trasladarme ahora a la parte exterior de este rio para describir, primero, el golpe de perspectiva que su desembocadura, vista desde una situacion occidental presenta, i luego continuar mi descripcion sobre su parte interior hasta llegar al último punto que ya dejo descrito.

Observando desde una distancia conveniente, que garantice la seguridad de una embarcacion cualquiera, esto es, en la línea que forma el farellon mas al poniente de los que hai en boca de Chiloé con la punta de Godoi, la desembocadura de este rio presenta el aspecto siguiente :

Mirando al Oriente, se nota primeramente, hácia la parte meridional, una pequeña península (el Amortajado) notable por la similitud que tiene con el nom-

bre que lleva. Esta península, que no tiene mas de una milla de longitud, sujeta a una ascension gradual desde su garganta hasta el primer tercio de su estension, cede desde este punto a una inflexion que luego vuelve a tomar una direccion ascendente, mas rápida a la par que se acerca a su límite, hasta llegar por último a terminar en un promontorio piramidal, cortado por su exterior verticalmente, desnudo, como lo es su flanco occidental de toda clase de vejetacion, presentando toda esta parte un aspecto gredoso únicamente. La cima de esta península tambien se encuentra privada totalmente de árboles, no tiene mas que uno que otro grupo de pequeños arbustos, que se distinguen diseminados sobre el verde variado que cubre la estension de superficie que se alcanza a ver.

Del lado septentrional, o mas bien, demorando al N. N.-E., i a la distancia de 2 millas de la península que acabo de describir, se hace notable un promontorio coronado de corpulentos i coposos árboles, término oriental de la Costa que se estiende hácia el N.-O. hasta concluir en la punta de Godoi. Este promontorio, que los naturales conocen bajo el nombre de Quenuir, la hace mas remarcable aun, i el pequeño islote llamado Javier Igor, de un color pardo claro que se encuentra situado al N. de él i como a dos o tres cables de su orilla. Este islote sirve de guarida a numerosas lobadas que nadie se ocupa de molestar.

Finalmente, en el espacio comprendido entre los dos puntos que dejo descritos, mirando al fondo se distingue una baja i dilatada llanura, parte médanos parte campiñas, que se pierde en lontanaza, yéndose a confundir en las sombras que proyectan sobre ella las altas cordilleras de los Andes.

El Amortajado i el promontorio del N. o Quenuir, forman la parte mas estrecha de la desembocadura del río, visto desde una situacion occidental. Al Oriente de estos dos puntos toma una direccion curva hácia el N., haciendo que el referido promontorio lo ponga completamente a cubierto de la impetuosa marejada del Océano que bate de lleno sobre la entrada, resultando, pues, que solo esta última es la peligrosa, porque la mar que acabo de nombrar, constante siempre i formada a una distancia indeterminada, va ondeando en turcas profundas hasta reventar en espumosos penachos como a dos cables i algunas veces a mucha mayor distancia, sobre el banco de arena denominado el Pangal, que cubre toda la referida entrada en su direccion recta. Pero no es solo este mar el único impedimento que la boca presenta a las embarcaciones que arriban a ella con intencion de cruzarla, sino que tambien con mucha frecuencia se levanta en toda su estension meridional una marejada cortada, formada por las corrientes i los vientos permanentes, bastante peligrosa i que, mirada desde el exterior, aparece cómo si la atravesara una rompiente inaccesible. Mas, es preciso no atemorizar-

se al considerar este aspecto amenazante, que naturalmente inspira serios cuidados, pues para salvarlos sin el menor riesgo no hai mas que acercarse todo lo posible a la costa del Norte, o mas bien dejarse guiar por la línea de direccion que mas adelante trazaré, la que espero servirá para vencer toda dificultad.

Difficilmente podré describir el hermoso paisaje que, desde que se pasa al Oriente del promontorio Quenuir, se ostenta por do quier a los ojos del viajero. Para mí, estoi por creer que es uno de los golpes de vista mas halagüeños que hai en toda esta parte del continente americano. En toda esta estension el rio varía mucho del aspecto que presenta en la primeramente descrita. Sus aguas corren allí con mas celeridad, ajitadas casi siempre por las brisas constantes del Norte al Occidente, formando pequeños i vistosos penachos, en direccion de flujo o reflujo de las mareas; i en las orillas se deslizan lamiendo suavemente las playas que le sirven de lecho, playas hermosísimas de arenas blancas que, al herirlas los rayos del sol, sus granos cristalizados destellan chispas brillantes. En cuanto a sus márgenes, la septentrional, ostentando una vigorosa i magnífica vejetacion, se despliega variada i tomando formas caprichosas, ya manifestándose llena de sinuosidades, ya dilatándose en llanuras cubiertas de jigantezcos árboles, o tomando la forma de bajas colinas, animadas por el ganado que paze tranquilo, o embellecidas por la industria de los labradores que la cultivan, ya en fin, separándose hasta formar una abra profunda que sirve de álveo al silencioso Quenuir, uno de sus tributarios, sujeto este en su curso al imperioso movimiento de las mareas que hasta él ejercen su influencia. Por lo que hace a la márjen meridional, aunque desde la embocadura hasta el sitio que ocupa la poblacion, presenta un contraste mui grande con la opuesta, no por eso deja de ser ménos interesante. Toda esta distancia la cubre una parte de la llanura que se ve desde el exterior de la entrada i que ya he mencionado ántes. Esta llanura se adelanta en sentido del Norte hasta que cubre la boca, con un frente de cerca de una legua, describiendo este frente una pequeña curva interna, i terminando en sus estremos en ángulos casi rectos, debidos por el Oeste al recodo del rio ántes de desembocar en el Océano, i tambien a la configuracion de la costa meridional de la entrada por el Este al cauce del tributario Cauquilda, que fluye del Sur-este describiendo una curva al Oeste; hasta terminar en el Norte. Sin embargo de que toda esta parte, como ántes he dicho, varía completamente de carácter, manifestándose privada totalmente de aquella vejetacion tan lozana que ornamenta la otra orilla; no obstante reúne en sí un conjunto de atractivos que la hacen bastante interesante, pues para sentirse poseido de estos efectos, no hai mas que

LXIII

fijarse en sus verdes praderas, cubiertas de variadas flores silvestres, i en los grupos de graciosos arbustos que, diseminados como por el acaso, se dejan ver por entre pequeños promontorios de arena coronadas de plantas gramíneas, formando caprichosos laberintos: agregando a todo este cuadro la multitud de animales domésticos que cubren el suelo i las diferentes clases de aves, principalmente acuáticas que pueblan las playas.

III.

Todo el rio de Maullin está comprendido en una sola Subdelegacion, que corresponde al Departamento de Carelmapu, dependiente de la Provincia de Chiloé. Dicha Subdelegacion está dividida en cinco distritos, i cada uno de estos, segun el último censo del año de 1854, tiene el número de habitantes que a continuacion manifiesto:

Distritos.	Poblacion.
Maullin (i la villa).....	344
Las Carreras.....	110
Caulles.....	130
Dadi.....	168
Cariquilda.....	155
	—
Total.....	907

La villa de Maullin se estiende de Oriente a Poniente paralela con la orilla del rio, en el extremo del ángulo oriental que forma la riberá del Sur, distante de la desembocadura como una legua. Está situada al terminar la playa.

Esta pequeña poblacion forma una sola calle, pero mui irregular, lo que es debido; segun se me ha informado, al descuido o ningun interes local de las autoridades que se han sucedido desde muchos años a esta parte en el mando de aquella Subdelegacion. Sus edificios, todos en jeneral, con el color de las diferentes clases de maderas de que han sido hechos, se manifiestan ennegrecidos por el tiempo i el agua, malos i pobremente trabajados, ocupando unos la colocacion que sus propietarios, por capricho o conveniencia tuvieron a bien darles, otros enterrados a dos o mas piés en la arena, muchos con sus techos de paja, podridos i cubiertos de malezas, i finalmente la superficie de la calle obstruida por ondulaciones i surcos formados por las arenas sueltas que los vientos, don-

de primero encuentran alguna resistencia, acumulan a su antojo sin que nadie se tome el trabajo de impedirlo : todos estos defectos hacen que aquel lugar, pudiendo ser tan pintoresco, ofrezca un aspecto desolado i algun tanto salvaje.

La situacion que ocupa este pueblo es quizá una de las mas interesantes que hai en todo el rio, i segun mi opinion, tambien la mas conveniente ; pero ¿de qué valen todas estas ventajas locales a una poblacion por la que, tanto la autoridad como todos los individuos que la forman, se manifiestan tan indolentes?..... Triste fué, en verdad, la impresion que se apoderó de mí al contemplar tanto atraso, i cuando al dilatar mi vista por los alrededores, pude admirar sus hermosas i frescas campiñas vírjenes todavía, como tambien sus inmensos bosques de corpulentos árboles impenetrables aun!.....

Los habitantes del distrito de Maullin son los únicos de la Subdelegacion reunidos en bastante número para formar el pueblo que he descrito. En todos los demas distritos viven diseminados, i hai lugares donde se tiene que andar una gran distancia para ir de una casa a otra. Pero esta circunstancia no impide que en cada uno de ellos haya su capilla, que aunque pobremente edificada i peormente adornada, no obstante sirva a su principal objeto. Tambien tienen sus escuelas fiscales, en las que se encuentran algunas mui aprovechadas. Pero esto no es de estrañar, porque en toda la Provincia en jeneral, la educacion primaria de poco tiempo a esta parte ha hecho tales progresos, debido al señor Intendente i al celo del Visitador de Escuelas, que es mui raro encontrar un niño de quince años para arriba que no sepa leer i escribir.

IV.

Respecto a los ramos de industria que ejercen los habitantes de todo el Maullin, el corte de maderas es el principal. I aunque no tienen ninguna máquina o establecimiento formal para trabajarla, sino una que otra sierra de manó, labrándola casi toda a fuerza de hacha, no obstante, se esporta de este punto mayor cantidad que de cualquiera de todos los demas Departamentos comparados aisladamente ; pues segun los datos que se me han suministrado, nunca baja su producto de estraccion de valor de 25,000 pesos al año.

Las diferentes clases de maderas que hai en mas abundancia en todo el rio, i con las cuales se hace el principal comercio, son las siguientes :

El Alerce.....	Roble colorado.
El Mañiu.....	Lingue.
El Muermo	Laurel.

A mas de todas estas, tambien se encuentran en sus bosques, aunque en poca cantidad, el ciruelillo, el ralral i hasta el ciprés, magníficas maderas para muebles, puertas, ventanas, etc., i algunas otras como ser la luma, el tepú i tres o mas clases, cuyos nombres no pude averiguar, aparentes para curvas i ligazones; de modo, pues, que con todas estas últimas i las referidas primeramente, bien podrian construirse embarcaciones hasta del porte de doscientas toneladas i quizá mayores. I aun puedo agregar respecto a la consistencia de algunas de estas maderas, que he vistó muchas piezas de diferentes clases, espuestas a todos los cambios de una atmósfera tan húmeda como es aquella, o ya sumerjidas en el agua o enterradas en la arena por mas de quince años, como me lo han asegurado personas fidedignas, i no obstante el transcurso de tanto tiempo i quizá tambien el haber sido cortadas en una época inoportuna, cuando las ví se encontraban en tan buena condicion como el dia que las colocaron en aquellos lugares.

Aquel lugar es tambien mui abundante en ganado, principalmente vacuno, siendo el punto del Continente de donde se proveen casi esclusivamente todas las poblaciones de las islas de Chiloé. Pero no obstante esta abundancia, nadie se dedica a sacar el producto que este ramo tan importante de industria, solo en quesos, mantequilla, etc., podria dejar aunque no fuese mas que para el consumo de aquella Provincia.

Otro tanto sucede con la agricultura; pocos, o mas bien ninguno se dedican a cultivar la tierra con el objeto de hacer algun comercio de los frutos que podria rendir; sin embargo que todos están persuadidos de su fecundidad. Lo mas que hace cada individuo de aquellos que cuentan con algunas proporciones, es sembrar lo mui suficiente para el sustento de su familia durante la estacion de las lluvias; los demas viven del escaso producto que les deja el corte de maderas; i cuando el mal tiempo no les permite emplearse en este trabajo, buscan su alimento en las playas, ricas de mariscos mui variados, o en el rio abundante de pescado.

El modo como cultivan la tierra es mui orijinal; todos la preparan i siembran a fuerza de trabajo personal. Hasta ahora desconocen como en casi toda la Provincia las ventajas del arado i demas instrumentos de agricultura. Es mui jenera

la preocupacion que tienen de que, haciendo uso de dichos instrumentos se esterilizan los terrenos. Sin embargo, debido al interes que últimamente se ha tomado el señor Intendente Rengifo, en Ancud como en otros puntos del interior, algunos agricultores han hecho uso del arado, estimulados por dicha autoridad, i los resultados que han obtenido han sido los mas satisfactorios.

V.

Conociendo la necesidad que hai de un derrotero que trace la entrada mas conveniente del rio, me he propuesto llevar a cabo este corto trabajo; i aunque a decir verdad, él es bastante sucinto, sin embargo espero llenará en parte su objeto, Paso, pues ahora a ocuparme de él.

Para que una embarcacion de cualquiera clase que sea, pueda entrar al referido rio, debe guiarse el que la dirige por las observaciones siguientes:

Una vez que se arrije a la boca de Chiloé con intencion de dirigirse al Maulin, lo primero que se hará es fijar el rumbo al centro del canal que forma el farellon mas al occidente de los que hai a la entrada de aquella boca con la punta de Godoi, inclinándose siempre hácia esta última. Colocado en la línea de estos dos puntos, ya se verá perfectamente bien la desembocadura del rio, manifestándose cual la he descrito anteriormente. Desde aquella situacion se gobernará entónces tomando como punto de recalada el extremo Sur del promontorio Quenuir. Inmediatamente que se llegue a la distancia de dos cables mas o ménos del islote Javier Igor, i cuando éste ya demore como al N. N.-O., se alterará el rumbo, fijándolo a la parte exterior de la boya, que ya será visible en todo tiempo i que es la que la marca la situacion de la última piedra submarina de la restinga tan peligrosa que se adelanta desde el promontorio Quenuir hácia el centro del canal. Al dirigirse la referida boya, se tendrá especial cuidado de conservarla al costado de babor, i al N. en todo caso. La boya se debe pasar a una distancia de cincuenta brazas aproximadamente; luego se continuará tratando de guardar la misma distancia hasta que ya venga a demorar al N.-O. Una vez que se ha conseguido llegar a este último punto, se gobernará en direccion a Las Amigas, dos islitas bajas que hai casi en el centro del canal i como dos millas al Oriente de la boya, las que siempre son visibles desde esta última. Aquí debo advertir que hai veces que las aguas en toda esta parte corren de tres a cuatro millas por hora, tomando dos direcciones, una que sigue el curso del rio principal i la otra

hacia el Quenuir. Estas corren en sentido del flujo o reflujo segun el estado de las mares. Las circunstancias que preceden deben tenerse muy presentes en todo tiempo; primero para evitar que las corrientes del Quenuir arrastren la embarcacion sobre los bancos que tiene a su entrada, o sea que saliendo el flujo de los dos rios que se unen en aquel punto, la aconche sobre el que existe en el recodo que forma el promontorio Quenuir, i que se prolonga cambiándose en la restinga de piedras submarinas que terminan en la boya. Tambien es preciso cuidar de no acercarse demasiado al bajo del Pangal, mas peligroso que ninguno de los demas por la rompiente que siempre lo cubre i la atraccion de sus corrientes. Pero todas estas dificultades fácilmente se pueden prevenir, solo se requiere un poco de cuidado.

Inmediatamente que se enfrente la boca del Quenuir, se cuidará de cambiar el rumbo por grados hasta establecerlo al centro del canal que forma las islitas Las Amigas con la punta del Pangal, continuando en esta direccion sejando siempre un poco sobre la orilla del Sur. Cuando ya se haya llegado a la línea que forman estos dos puntos, o lo que es lo mismo, cuando la punta del Pangal ya demore al S. del compas, todo peligro habrá desaparecido; pues desde aquel lugar hasta donde es navegable el rio, sus aguas siempre corren tranquilas, i aunque el canal es bastante angosto, pero con acercarse a la ribera del Sur, conservándose en toda circunstancia a este lado, se podrá llegar sin mucha dificultad al surjidero.

Terminaré este trabajo agregando, que si en él se notan algunas omisiones, como es muy probable, o si hubiese necesidad de mayores pormenores, para poderlos obtener me remito al plano del rio, levantado por el Comandante del bergantín goleta de la República *Janequeo*, don Francisco Hudson i sus oficiales, que fueron los que el Supremo Gobierno nombró para el desempeño de la comision que al principio he citado; plano en que he trazado últimamente la línea de direccion mas conveniente.

Ancud, Abril 11 de 1859.

J. Williams,
Capitan de Corbeta.

Reconocimientos ejecutados sobre la piedra de Pungueñun. (Periagua Rock segun Fitz-Roy, Canal de Chacao) ejecutados por el Capitan de Corbeta don Juan Williams.

Núm. 1.

INTENDENCIA DE CHILOE

Ancud, Marzo 20 de 1859.

Con fecha 17 del actual esta Intendencia dirijió al capitan de corbeta don Juan Williams, la siguiente comunicacion :

«Tan pronto como el estado del tiempo lo permita, debe usted practicar un reconocimiento de la piedra submarina de Pungueñun i de los bajos adyacentes, si los hubiere, a fin de que en ese punto se coloque una boya aunque sea provisional. En esta virtud usted indicará a la Intendencia lo que sea necesario invertir en la embarcacion i tripulacion, i los útiles e instrumentos que sean necesarios para el reconocimiento.»

Con fecha 19, ya el espresado capitan dice a la Intendencia lo que sigue:

«Señor: ayer a la una de la tarde, salí de este puerto acompañando al capitan del vapor *Prince of Wales*, con el objeto de ir a practicar un detenido reconocimiento a la entrada del canal de Chacao, hasta encontrar el escollo donde chocó el vapor de su mando, porque dicho capitan supone que el referido buque no se ha perdido en las piedras conocidas con el nombre de Pungueñun, sino en alguna otra hasta esta fecha ignorada, o que segun él, se encuentra situada al Oriente de las mencionadas. Ahora, señor, tengo el sentimiento de anunciar a U.S. que nuestro viaje no se pudo realizar, porque, al atravesar la distancia que separa la isla de Cochinos de la punta de Pungueñun, nos sobrevino un tiempo mui recio del Norte, que nos arrojó, con peligro de nuestras vidas, sobre la playa que se estiende al Oriente de la punta de Muties, en cuyo lugar nos hemos visto obligados a dejar las embarcaciones en que ibamos i regresar por tierra hasta aquí.

«En la actualidad, señor, solo espero que el tiempo se mejore para dar cum-

plimiento a la órden relativa al mismo reconocimiento que con fecha 17 del corriente recibí de U.S.º.

Al trascribirlo a U.S. para su conocimiento, haré presente que el capitán de corbeta Williams me ha espuesto verbalmente que sería ineficaz, por la fuerza de las corrientes, una boya de madera en el lugar de la piedra de Pungueñun, i que interin se colocá en él la boya de campana, sería aparente una de fierro que quizá podría obtenerse en Valparaiso.

Dios guarde a U.S.º.

Javier Renjifo.

Al señor Ministro de Marina.

Núm. 2

INTENDENCIA DE CHILOE.

Ancud, Marzo 28 de 1859.

Con fecha 26 del actual, el Capitán de Corbeta don Juan Williams me ha dirigido la siguiente comunicacion:

“ Señor:

“En cumplimiento de la órden que con fecha 17 del corriente recibí de U.S., he procedido a reconocer toda aquella parte del canal de Chacao donde se perdió el vapor de la Compañía inglesa del Pacífico *Prince of Wales*. Los pormenores i el único resultado que he podido obtener en este reconocimiento, son los que a continuación paso a referir a U.S.º.

“Inmediatamente que llegué al punto indicado, lo primero que hice fué buscar la situacion en que se halla sumerjido el espresado vapor; pero no me fué posible encontrarla, no obstante haber hecho todo empeño a fin de conseguirlo; por cuyo motivo tuve que atenerme a lo que me aseguraron el capitán i el primer piloto de dicho buque, que me acompañaban en aquellas circunstancias.

Segun ellos, el referido vapor se ha ido a pique dos millas al Oriente de las piedras de Pungueñun, i una milla mas o ménos, distante de la costa Meridional del canal de Chacao. Esta asercion ha sido corroborada por las noticias que pude adquirir de algunos indíjenas establecidos en aquella parte del canal que vieron cuando dicho vapor se sumerjió.

“Tan luego como obtuve estos datos, esperé únicamente el estado favorable de las mareas para practicar un reconocimiento en todo aquel lugar, el que efectué tan pronto como estas me lo permitieron, sondeando con toda aquella prolijidad que me fué posible, desde el sitio donde se me indicó que el vapor se habia ido a pique hasta las piedras de Pungueñun; pero en toda la estension comprendida entre estos dos puntos, no solo fueron inútiles mis esfuerzos por hallar alguna piedra submarina, sino que tambien no encontré fondo con diez brazas de sondalaje que llevaba. Sin embargo, señor, bien pudiera suceder que existiese algun escollo hasta ahora desconocido en aquella parte del canal, tan difícil de sondearlo por la rapidez con que corren sus aguas. Los motivos que me conducen a esta induccion son: en primer lugar la distancia a que se hallaba el *Prince of Wales* de las piedras de Pungueñun cuando se fué a pique, i despues lo que sostiene su capitan i piloto, que dicho vapor, inmediatamente despues de haber chocado, cesó completamente de andar, a consecuencia de haber anclado, permaneciendo flotante a lo mas diez minutos.

“Respecto a las piedras de Pungueñun, tuve oportunidad de reconocerlas i aun de asegurarme con demarcaciones exactas sobre la verdadera situacion que ocupan. Estas se encuentran perfectamente bien colocadas en uno de los planos hidrográficos del capitan Fitz-Roy de que he hecho uso. La única inexactitud que pude notar a cerca de ellas, es, que en dicho plano aparecen como si se encontrasen completamente aisladas, no sucediendo así, pues se hallan situadas en tal disposicion que forman la parte mas prominente de una restinga de rocas mui peligrosas por su poca e irregular profundidad en mar baja i que se estienda en direccion al Este de la piedra mas visible como dos o tres cables por lo ménos.

“Tocante a lo que me dice US. sobre la boya, creo conveniente que se ponga una de fierro; pero no veo aquella necesidad tan apremiante para colocar una inmediatamente, desde que no hai en este puerto ninguna que pueda llenar el objeto con que se pone: bien puede esperarse, salvo la opinion de US., hasta que se mande una de Valparaiso, como la que ya he mencionado, con todos los artículos que se necesitan para su colocacion.

“Acompaño a US. la relacion de los gastos que se han orijinado durante el

desempeño de esta comision. Ahora solo espero que US. se servirá dar la órden necesaria para que el señor ministro tesorero reciba el remanente que aparece en dicha relacion.»

Al trascribirlo a US, para su conocimiento, agregaré que, segun aparece del informe del capitan Williams, seria conveniente practicar un reconocimiento prolijo desde las piedras de Pungueñun al Este, hasta enfrentar a la isla de Lacao; pero no considerando urgente este trabajo i demandando un gasto que excederá de doscientos pesos por las dificultades que presenta el canal, he creido oportuno ponerlo en conocimiento de US. para que ordene lo que convenga, si lo tiene a bien. Esto es sin perjuicio de que se coloque una boya de fierro en las rocas de Pungueñun, tan pronto como US. lo ordene, por el gran peligro que han presentado siempre para la navegacion en esos lugares.

Dios guarde a US.

Javier Renjifo.

Al señor Ministro de Marina.

P.

Notas e informes relativos al Faro de Punta-Corona. — Chiloé.

Núm. 1.

INTENDENCIA DE CHILOÉ.

Ancud, Marzo 2 de 1859.

Pongo en noticia de US. que ayer me trasladé a la meseta de la Punta de Corona, acompañado de los miembros de la junta de Faro con el objeto de visitar los trabajos que se ejecutan en aquel punto para el Faro de Ancud, i paso a informar a US. sobre el resultado de la visita.

La torre que debe sostener la linterna mide ya 4^m 50 de altura casi la mitad de su elevacion total; i para el 1.º de abril inmediato quedará terminada, en estado de recibir los aparatos destinados a la luz.

Los materiales de mezcla i ladrillo son de superior calidad. La cal de concha que se emplea es buena, i la cantidad de arena que se le pone es proporcionada a su fuerza: la última mezcla hecha contenia dos porciones de cal por una de arena, i este material tiene ya una consistencia muy sólida en las capas inferiores, sin embargo de que solo hace veinte dias que se dió principio a la obra.

El ladrillo empleado o el destinado a la torre es inmejorable, por el buen material de que está cortado i porque su cocimiento es el mayor que puede dársele, pues la mayor parte de las piezas examinadas aparecieron como que principiaban a fundirse: corroboran esta opinion el color amoratado que tienen i su sonido arjentino al tocarlo con otro cuerpo sólido. Una de las piezas fué precipitada de la elevacion de 5^m i habiendo resistido sin romperse, uno de los miembros de la Junta tuvo necesidad de arrojarla por tres veces a toda fuerza contra el canto de una piedra para verla rota solo en dos pedazos. El ladrillo con que se construye la escala de caracol interior es de inferior calidad a la anterior; pero no he creído del caso hacer observacion a este respecto, por cuanto ello no influye en nada, ni para la solidez de la torre, ni para el tráfico de la escala.

Ademas de la bondad de los materiales, la seguridad de la obra está garantida por una excelente construccion: su buen aplomo i las amarras de fierro distribui-

das de un modo conveniente harán que la torre tenga la estabilidad de un cilindro sólido, capaz de resistir fuertes movimientos de tierra.

De las obras accesorias, está terminado el muellecito, i en el camino habilitado ya, solo se necesita suavizar algunas pendientes. Para terminarse el cerco de circumvalacion faltan pocas varas; dicho cerco formado de madera ordinaria, no durará muchos años; pero esta falta no puede remediarse por haber sido consultado así en el presupuesto i además porque este cerco es una de las obras que creo ménos necesarias por ahora. El depósito para las aguas i los desagües están terminados, todo hecho de buenos materiales.

Los cimientos que deben recibir los edificios destinados a los departamentos se encuentran también concluidos; pero las maderas, puertas i ventanas no han llegado aun de Puerto-Montt donde se han preparado. Se esperan pronto, i llegados estos materiales, los edificios serán concluidos en seis semanas mas, poniéndose el número de jente necesario.

El Ingeniero Siempsen reside en el lugar de la obra i presta la atencion debida a los trabajos que debe inspeccionar.

Es cuanto tengo que esponer a US. sobre mi visita de inspeccion a las obras del Faro.

Dios guarde a US.

Javier Renjifo..

Al señor Ministro de Marina.

Núm. 2.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Abril 1^o de 1859.

Con esta fecha se previene al Comandante Jeneral de Marina lo siguiente :

«Segun comunicacion del Intendente de Chiloé, la torre mandada levantar en Punta Corona, Puerto de Ancud, se hallará en el presente mes de abril en estado de recibir los aparatos de iluminacion del Faro catadrióptico que debe allí instalarse.

“El Gobierno en consecuencia resuelve que el mecánico de fáros que hoi se halla en Valparaiso, tome las medidas convenientes para trasladarse a Ancud con una de las linternas catadriópticas i todos sus accesorios, de propiedad del Estado que existen en esa Aduana, a fin de instalarla en aquel punto con la brevedad posible.

“Al mismo tiempo el Mecánico en Jefe de Fáros determinará cual de los tres Ayudantes mecánicos de fáros, que hoi tiene a sus órdenes, debe quedar en clase de Guardian con el cargo inmediato i en jefe del faro de Valparaiso, elevando por conducto de US. la propuesta correspondiente para este ascenso.

“Al mismo tiempo formará presupuesto i elevará el pedimento correspondiente, de los útiles que necesite para sus operaciones en Chiloé, los que se remitirán al Gobierno para los fines a que haya lugar.

“El Mecánico en Jefe propondrá el Ayudante que deba acompañarle a Chiloé, i espresará el número en que crea deba aumentarse el personal del servicio de fáros, teniendo presente la necesidad de guardian i ayudantes para el nuevo fáro de Ancud”.

Lo trascibo a US. para su conocimiento i efectos consiguientes, i en contestación a su nota de 2 del último Marzo núm. 14, quedando el Gobierno mui satisfecho del informe que da US. sobre las buenas condiciones de materiales i ejecucion que se observan en la obra de la torre i edificios para el faro de Ancud.

Dios guarde a US.

Manuel García.

Al Intendente de Chiloé.

Núm. 3.

INTENDENCIA DE CHILOÉ.

Ancud, Mayo 11 de 1859.

Acompaño a US. orijinal la nota que me dirige el Ingeniero afecto a fáros, don Enrique Siempsen, en que hace presente que la torre del faro de este puerto se encuentra en disposicion de recibir los aparatos destinados a la luz desde

principios del mes de Abril próximo pasado, pidiendo en consecuencia que ellos sean remitidos de Valparaiso para su colocacion.

Instruido del contenido de la nota de U.S. del 1.º de Abril último, núm. 235, en la que se anuncia que pronto serán trasladados a este punto el Mecánico i demas empleados para el fáro, i la linterna i útiles para el servicio de la luz, no tengo mas objeto al incluirle la comunicacion del Injeniero Siempsen, que el que se instruya de la fecha en que este empleado habrá concluido con su comision en Ancud, la cual la determina él mismo en su nota.

Dios guarde a U.S.

Javier Renjifo.

Al señor Ministro de Marina.

Ancud, Mayo 7 de 1859.

Señor Intendente:

Tengo el honor de infórmar a U.S. sobre el Faro de este puerto, lo que sigue:

La torre está hecha ya desde un mes, i los otros edificios serán concluidos hasta el 20 del mes próximo, de modo que seria conveniente ordenar que hasta el dicho término uno de los cuatro faros que están depositados en los almacenes de Aduana en Valparaiso, se remitan junto con el maquinista de faros, señor don Adriano Lemaitre, u otros sujetos que hubiesen sido nombrados por el Supremo Gobierno, para montar i guardar el faro de este puerto.

Siendo unos de los bultos en que están embalados los útiles del faro, mui pesados i voluminosos, particularmente la cúpula de la farola que con su embalaje solo, pesa 14 hasta 15 quintales i que contiene un volúmen mas o ménos de 200 piés cúbicos, seria mui necesario que la embarcacion que traerá los útiles del fáro de Valparaiso para acá, los desembarcase en el puerto *Ingles*, cerca del muelle nuevo de la Corona, en donde estaba fondeada la fragata *Rumena* que trajo los materiales de Valparaiso para este faro, lugar que todavía está señalado con una boya, i en que cualquiera embarcacion puede fondear sin riesgo alguno.

Habiendo dado cumplimiento de mi encargo en este puerto hasta el fin del mes de Julio del año presente, espero orden para marcharme al puerto de Talcahuano i Tomé en el cual la instalación del faro tercero de la República seria la mas urjente.

Dios guarde a US.

Enrique Siemsen.

Ingeniero civil al servicio de Faros.

Al señor Intendente de la provincia de Chiloé.

(Q.)

CIRCULAR.

Santiago, diciembre 1.º de 1858.

Paso a manos de US. un ejemplar de las *Instrucciones para el servicio i manejo de los Faros Lenticulares, establecidos i que se establezcan sobre las costas de la República*, que dispone el Gobierno se observen estrictamente por los Guardianes de Faros al servicio de este Departamento.

Esas instrucciones tienen por objeto reglamentar el servicio diurno i nocturno de los Faros, i enseñar, tanto el modo de manejarlos en sus numerosos detalles, a fin de impedir accidentes en las máquinas o interrupciones en la luz i sus destellos, que podrian ser fatales a los navegantes, como la manera de remediar esos accidentes cuando ocurran.

Recomiendo a US. promueva el estudio de esas instrucciones en los encargados del Faro de esa provincia, i la constante observancia de la rutina de servicio que ellas prescriben.

Dios guarde a US.

Manuel García.

Al Intendente de la provincia de.....

Instrucciones para el servicio i manejo de los Faros Lenticulares

SECCION PRIMERA

Disposicion de los aparatos de iluminacion i servicio de las lámparas.

CAPITULO I.

NOCIONES JENERALES.

Art. 1.º Los aparatos lenticulares empleados en la iluminacion de los Faros se dividen en varias órdenes, segun sus dimensiones i el calibre de sus lámparas. Segun esto, se denominan:

De PRIMER ORDEN, los que llevan lámparas de cuatro o cinco luces concéntricas;

De SEGUNDO ORDEN, los de tres luces concéntricas;

De TERCER ORDEN, los de dos luces concéntricas;

De CUARTO ORDEN, menor en tamaño, con una o dos luces concéntricas;

De QUINTO ORDEN, con una luz i lámpara mecánica;

De SESTO ORDEN, de menores proporciones con una luz.

Parte óptica i armazon.

Art. 2.º La parte óptica de estos aparatos se compone de planchas de vidrio lenticulares i planchas catadriópticas o de espejos. Estas piezas están ensambladas por medio de una armazon metálica sostenida por una columna de hierro fundido.

El diámetro interior es:

En los aparatos de Primer Orden.....	1, ^m 84
De Segundo.....	1, 40
De Tercero.....	1, 00
De Cuarto.....	0, 50
De Quinto.....	0, 375
De Sesto.....	0, 30

Lámpara mecánica.

Art. 3.º Cada faro lenticular lleva una lámpara mecánica colocada en el foco comun de los lentes i de los prismas:

Las bombas de la mayor parte de las lámparas de este jénero son puestas en juego por un mecanismo de reloj, movido por un peso que descende en el interior de la columna que sostiene el aparato.

El objeto de este mecanismo es hacer que el aceite corra en una razon proporcional al aceite consumido.

Máquina de rotacion en los Faros de luz variada.

Art. 4.º En los faros de luz variada por eclipses o destellos, la parte jiratoria del aparato de iluminacion es puesta en movimiento por una máquina de rotacion, que tiene por regulador un volante simple o un volante de péndula.

Servicio de la noche.

Art. 5.º El servicio de la noche de los faros lenticulares debe hacerse por dos o tres guardianes, que se alternen en la guardia.

CAPITULO II.

INSTALACION DE LOS APARATOS LENTICULARES I DE SUS LAMPARAS.

Instalacion i ajuste de las planchas lenticulares.

Art. 6.º Las planchas lenticulares de los faros se fijan sólidamente sobre sus armazones, por medio de tornillos i pernos, i no pueden ser desarreglados sino por accidentes mui extraordinarios. Lo mismo sucede con los prismas catadriópticos, que reconcentran i reflejan sobre el horizonte la luz enviada por el foco, arriba i debajo de los lentes, i que reemplazan para este efecto a los espejos, ya en el dia completamente abandonados.

Instalacion de la lámpara de servicio.

Art. 7.º La lámpara de servicio de un faro lenticular se coloca jeneralmente sobre una trípode jiratoria, que tiene tres espigas verticales ajustadas por tornillos i tuercas. Estas espigas se arreglan a los piés de la lámpara, de modo que dejan bastante juego para permitir rectificar, según convenga, el centro o foco. Para que esta lámpara se encuentre bien instalada, es necesario:

1.º Que el centro del mechero corresponda exactamente con el eje del centro o foco del aparato lenticular;

2.º Que la corona de ese pico o mechero se coloque inmediatamente debajo del centro de los lentes a la distancia determinada por la altura de una medida dispuesta al efecto.

Esta distancia vertical se determina jeneralmente de esta manera, a saber:

Para los faros de primer orden 28 milímetros.

Para los id. de segundo id. 26 ”

Para los id. de tercer id. 24 ”

Cuando la elevacion de los faros, por altura de la torre u otra causa, sea tal que obligue a inclinar los lentes, se elevará el pico o mechero perpendicular a esa inclinacion;

3.º Que la parte superior de la coronacion del pico o mechero esté perfectamente a nivel.

Art. 8.º Las diversas operaciones necesarias i la satisfaccion de esas tres condiciones, se ejecutan ordinariamente en el órden siguiente:

1.º Se determina en primer lugar, la posicion del centro del aparato, por medio de dos hilos tendidos diametralmente entre los centros de los cuatro montantes de la armazon de los lentes;

2.º Se ajusta sobre el pico o mechero la medida de que acaba de hablarse, cuyo centro debe estar señalado de una manera aparente;

3.º Por medio de los tornillos reguladores del trípode, se pone la lámpara aproximadamente, a la altura conveniente, donde, si solo se trata de una diferencia de 10 a 15 milímetros a lo mas, no habrá mas que poner en juego las tuercas de los tornillos calzadores. Se pone despues sobre la coronacion del pico un nivel circular de aire, i segun sus indicaciones, se calza la lámpara de modo que la parte superior del pico o mechero se encuentre horizontal;

4.º Para colocar el pico o el mechero sobre el centro, esto es, para hacer corresponder el medio de la medida al punto en que los dos hilos se cruzan, se aflojan las tuercas superiores de los tornillos calzadores i se remueve horizontalmente la lámpara, cuanto sea necesario para atraerla a una posicion conveniente;

5.º Se reemplaza, en fin, el pequeño nivel sobre la corona del mechero, i si se reconoce que no está horizontal, se le trae a esta posicion, cuidando de satisfacer al mismo tiempo las dos primeras condiciones de centralizacion i de altura.

Lámparas de repuesto.

Art. 9.º Debe haber siempre dos lámparas mecánicas de reserva, para reemplazar en caso necesario, la lámpara de servicio.

CAPITULO III.

DISPOSICION I SERVICIO DE LAS LAMPARAS CON MECANISMO DE RELOJ.

Partes principales de las lámpara mecánicas

Art. 10. Las lámparas mecánicas comprenden cinco partes principales, a saber:

El recipiente del aceite,

El mecanismo,

El cuerpo de la bomba,

El mechero,

La chimenea o tubo.

Recipiente del aceite.

Art. 11. El recipiente lo forma una vasija de cobre que ocupa el centro del sosten de la lámpara. Debe contener el doble del aceite necesario para la iluminación de quince o diez i seis horas.

Mecanismo.

Art. 12. El mecanismo de reloj hace jirar un eje vertical que imprime, con la ayuda de manubrios, un movimiento de vaiven a los émbolos horizontales de las bombas.

Cuerpo de la bomba.

Art. 13. El cuerpo de la bomba comunica con el recipiente del aceite, por medio de un tubo aspirante, provisto interiormente de un pequeño filtro. Los émbolos, en número de tres o cuatro, se forman de válvulas de piel de carnero, i las chapaletas son simples redondelas adheridas por una lijera charnela, a un pedazo de cuero en que están cortadas.

Mechero i pico de la lámpara.

Art. 14. El mechero o pico de la lámpara sostiene las mechas concéntricas en número de dos, tres o cuatro, segun el orden a que corresponda el aparato.

El borde inferior de cada una de estas mechas, lo ajusta un anillo colocado sobre un sosten circular que se eleva o se baja por medio de un pequeño gatillo.

El aceite llega a las mechas por medio de un tubo que forma el tronco del mechero i que se ajusta al cuerpo de la bomba, por medio de un tornillo regulador guarnecido de una redondela de zuela.

Chimenea o tubo de cristal.

Art. 15. La chimenea o tubo de cristal, es sostenida por medio de una galería

cilíndrica, que se eleva o se baja segun que se la da vuelta para la izquierda o la derecha.

Encima de la chimenea o tubo de cristal, se pone una prolongacion de laton, en cuyo interior hai fijo un *registro* u *obturador*, que sirve a modificar segun se quiera, la abertura del tubo.

Consumo de aceite.

Art. 16. El consumo de aceite de una lámpara mecánica mantenida en todo su vigor, se eleva, por hora :

En una lámpara de primer órden, a 750 gramos	
En una id. de 2. ^o » . . . 500 »	
En una id. de 3. ^o » . . . 190 »	
En una id. de 4. ^o » . . . 120 »	
En una id. de 5. ^o » . . . 80 »	
En una id. de 6. ^o » . . . 80 »	

Producido de las bombas.

Art. 17. Para que la llama tome todo su desarrollo i al mismo tiempo la coronacion del pico o mechero se encuentre suficientemente refrescada, es preciso que las bombas eleven por hora aproximativamente, cuatro veces tanto aceite como el que consume la lámpara, es decir :

Para el primer órden.	3	kilógramos.
Para el segundo id.	2	id.
Para el tercero id.	760	gramos.
Para el cuarto id.	480	»
Para el quinto id.	320	»
Para el sexto id.	320	»

El aceite excedente rebosa por el pico i vuelve a caer al recipiente.

Peso motor.

Art. 18. El peso motor de las lámparas debe ser regulado en su descenso, por una garrucha o aparejo: esto es, suspendido al gancho de una polea móvil. Cuando el mecanismo ha sido bien ejecutado i se le mantiene convenientemente,

LXXXIII

el peso sostenido, necesario a hacerlo funcionar con regularidad, no excede, en las lámparas de primer orden, de..... 35 kilogramos.

En las de segundo de..... 30 ”

En las de tercero de..... 20 ”

Servicio de las lámparas mecánicas.

Art. 19. Se prepara una lámpara mecánica para ser prendida, de la manera siguiente:

Postura de las mechas.

Se guarnece el mechero de sus mechas, fijando cada una de ellas en su sosten, con un anillo o un hilo.

Es esencial que el borde inferior de las mechas esté cortado con mucha igualdad, i que con la misma lo cubra el anillo que la aprieta, a fin de no obstruir el paso del aceite (1).

Recorte del borde de las mechas.

Colocadas las mechas, se les baja hasta donde se pueda, i con unas tijeras curvas bien cortantes, se les corta el borde superior al nivel del mechero.

Si la coronacion del mechero presentase algunas puntas o hilos desiguales o salientes, esas desigualdades harian que la llama diese humo i se cubriera bien pronto de depósitos carbuncúlosos, llamados ollin. Es esencial, pues, cortar con mucha regularidad las mechas, tanto al colocarlas por primera vez, cuant despavesarlas despues.

Provision de aceite al recipiente, poniendo en accion el mecanismo.

Guarnido así el mechero, se llena de aceite el recipiente i se monta en seguida el peso motor del mecanismo, por medio de su manubrio. Pasados algunos instantes el aceite aspirado i despedido por las bombas, empieza a bañar la coronacion del mechero i a correr por su resumidero.

Verificacion del producido de las bombas.

Art. 20. Para reconocer si el aceite se ha elevado en cantidad suficiente, se

(1) Si algunas mechas se encontrasen de un diámetro demasiado grande, se les reduce a la dimension conveniente, quitándoles con precaucion un número suficiente de los hilos del tejido.

puede poner debájo del resumidero una vasija que tenga la capacidad de medio litro, i tomar nota del tiempo en que se llena. Segun lo que se ha dicho arriba, ese tiempo deberá ser:

De nueve minutos para una lámpara de primer orden.

De 15, para una de segundo orden.

De 36, para una de tercer orden.

Operacion de encender el mechero de mechas concéntricas.

Art. 21. Cuando las mechas se encuentren suficientemente saturadas de aceite, se puede proceder a encenderlas, tomando las precauciones siguientes:

Se eleva la mecha central núm. 1, como unos 15 milímetros, i con el ausilio de una bujía o de una pequeña lámpara de mano dispuesta al efecto, se enciende la mecha por dos puntos opuestos, bajándola en seguida cuanto se pueda sin apagarla. Se procede del mismo modo con las mechas núms. 2, 3, etc., apresurándose a rebajarlas sucesivamente, así que estén encendidas, a fin de no ahumar el aparato. Hecho esto, se pone sobre el mechero la chimenea de cristal guarnida de su obturador.

Altura a que debe ponerse la parte angosta del tubo o chimenea.

Art. 22. En los primeros instantes de la iluminación, se tendrá la parte angosta de la chimenea lo mas elevada posible, a fin de prevenir la ruptura que podria resultar de un calor demasiado brusco i repéntino, se abajará despues gradualmente el tubo, hasta que la parte en que se angosta venga a quedar a la altura de unos 4 centímetros sobre el nivel del mechero, para las lámparas del 1.º i 2.º orden, i de 3 centímetros para las demas.

Manejo de la lámpara durante la primera hora.

Art. 23. Durante la primera hora de iluminacion, la altura de las mechas a fuera del mechero no deberá exceder de 5 a 6 milímetros, i debe cuidarse de que la llama no suba con demasiada rapidez, porque esto podria ocasionar la ruptura del tubo i haria carbonizar las mechas.

Empleo del obturador para determinar la llama.

Art. 24. A medida que la combustion se haga mas activa, se abrirá el obtura-

...dor cuanto sea necesario, i se elevarán las mechas a la altura de 7 milímetros, la que no deberá propasar e sino muy rara vez. Abriendo el obturador, la llama baja i blanquea; cerrándolo, la llama se eleva, se pone roja i despide humo.

Altura media de la mecha.

Art. 25. A la espiracion de una hora, las llamas así manejadas deberán encontrarse en plena accion i efecto, i habrán alcanzado las siguientes alturas medias, a saber:

Para una lámpara de primer orden, 10 a 11 centímetros.

Para una de segundo, 8 a 9.

Para una de tercero, 7 a 8.

Para mantener las llamas a la altura conveniente, se hará uso de tiempo en tiempo de la llave o rejistro del obturador.

Despertador de la lámpara.

Art. 26. Para facilitar la vijilacion de los guardianes, se adapta a la lámpara de servicio un despertador de campana. El gatillo de escape de este mecanismo es retenido por el mango de una palanca que sostiene a la otra estremidad una vasija con un pequeño agujero. Esta vasija se coloca debajo del orificio del resumi-dero que recibe el aceite del mechero, i mientras reciba i contenga aceite sostiene su contrapeso; pero si la ascension del aceite se detiene, la vasija se vácia i bajándose el contrapeso, se escapa el gatillo del despertador que entra en juego inmediatamente.

SECCION SEGUNDA.

Servicio del alumbrado.

CAPITULO I.

SERVICIO DE LA TARDE I DE LA NOCHE.

Este servicio lo desempeñarán dos guardianes, que se distribuirán en guardias de cuatro horas:

Art. 27. Todas las tardes, media hora ántes de ponerse el sol, los dos guardianes que deban entrar de servicio en la noche, subirán al departamento o cámara de la linterna, provistos de una linterna encendida. Esta linterna debe comprender, además de una lámpara fija, una pequeña de mano que sirva como de bujía para encender el faro.

Si el servicio del día se ha hecho con regularidad, las cosas se hallarán dispuestas de la manera siguiente :

Disposiciones previas tomadas durante el día.

1. ° La lámpara del aparato pronta a ser encendida tendrá puesto su cobertor;

2. ° El peso motor, montado a toda su altura, estará sostenido por una cabilla de fierro al nivel de la mesa de servicio;

3. ° El tubo o chimenea, guarnido de su *obturador*, estará sobre la mesa, junto con una caja que contenga los utensilios o herramientas mas ordinariamente empleados en el servicio del alumbrado;

4. ° Cuatro tubos de cristal i un mechero de repuesto, guarnido de mechas secas, se tendrán de reserva en un pequeño armario del departamento de la linterna.

5. ° En uno de los armarios de la cámara o pieza de servicio se tendrán las dos lámparas de repuesto con sus cobertores puestos, guarnidas de su cuerda. La de estas dos lámparas que, en caso de accidente, deba ser puesta en el aparato, estará provista además de la polea de repuesto para el peso motor;

6. ° Se tendrá en reserva en la misma cámara de servicio, una vasija llena de aceite filtrado la víspera;

7. ° Si hai una máquina de rotacion, el peso motor estará elevado a toda la altura, la rueda de escape se hallará retenida por su aldaba i las ruedas angulares desdentadas i libres.

Lámpara veladora de la cámara de servicio.

8. ° Una lámpara veladora se mantendrá constantemente encendida en la pieza de servicio, para no verse nunca espuestos a que falte la luz al faro.

Cortinas.

9. ° Las cortinas de la linterna estarán descorridas i el aparato mismo cubierto de las cortinas destinadas a preservarlo de la accion del sol.

Iluminación del aparato.

Art. 28. Se dará principio a la operación de encender, al ponerse el sol, a fin de que el faro se halle en todo su efecto al entrar la noche.

Art. 29. Se observarán en esta operación i en el manejo de la lámpara, las indicaciones dadas anteriormente. (Arts. 21, 22, 23, 24 i 25.)

Al caer el día se correrán todas las cortinas.

Impulso i movimiento dado a la máquina de rotación.

Art. 30. Si el faro es de fuego variado, se pondrá la máquina de rotación en movimiento inmediatamente después de encendido. Para esto bastará bajar el perno de la rueda de comunicación del movimiento, de manera que las ruedas angulares endenten convenientemente, quitando en seguida la aldaba de la rueda de escape.

Operación de despavesar la lámpara de servicio.

Art. 31. Si después de una larga combustión las mechas se encontrasen demasiado carbonizadas para poder mantener sus llamas a una altura conveniente, cerrando por mitad la llave del obturador i aun aumentando en dos o tres milímetros la altura de las mechas, será entonces necesario despavesarlas.

Esta operación que, en semejantes circunstancias exige el concurso de los dos guardianes de servicio, se ejecutará con las siguientes precauciones:

1.ª Se suspenderá en el interior del aparato la lámpara veladora de la cámara de servicio, i se colocará sobre la estrada del armazón o sobre la galería de servicio, la lámpara de encender, junto con dos tubos de repuesto perfectamente limpios i secos;

2.ª Se apagará la lámpara del aparato bajando las mechas, en seguida se quitará el obturador i se levantará el tubo, rodeándolo de un pedazo de jénero seco que permita agarrarlo sin quemarse; se le envolverá después en este jénero i se le dejará enfriar gradualmente a fin de prevenir su ruptura;

3.ª Se detendrá el movimiento de las bombas subiendo el peso motor a la altura de la mesa de servicio i poniéndole la cabilla de fierro que lo sostiene, i se despavesarán las mechas lo mas pronto posible; después de lo cual se quitará la cabilla que sostiene el peso motor i se alumbrarán las mechas levan-

tándolas a la altura de siete milímetros. Hecho esto se vuelve a colocar el tubo aun caliente, i en pocos instantes la llama recobra su primera altura.

Si el tubo de servicio se quebrase, se le reemplazará por uno de los dos dispuestos al efecto. En este caso se cuidará de tener la llama baja durante algunos momentos, para no calentar bruscamente el nuevo tubo, segun se previene en el art. 22.

Art. 32. Puede hacerse necesario despavezar las mechas cuando se lleguen a formar depósitos carbunculosos en forma de botones, que produzcan una luz roja i humeante.

Estos depósitos los ocasionan ordinariamente, o bien puntas de hilo que han quedado sobre los bordes de la mecha, o suciedades que se han adherido a ellas o que obstruyen alguna parte reservada a la circulación del aire, o bien únicamente provienen de la mala calidad del aceite.

Cambio de la lámpara de servicio.

Art. 33. Cuando durante la noche un accidente cualquiera que ocurra a la lámpara de servicio, obligue a reemplazarla por otra de las de repuesto, se procederá a esta operación de la manera siguiente :

Se pone sobre la mesa de servicio la lámpara de repuesto, guarnida de su cuerda i su polca, i la vasija de aceite tenida en repuesto, segun se dispone en el art. 27, § 6. °

Se suspende en el interior del aparato la lámpara veladora de la cámara de servicio.

Se colocan sobre la estrada o sobre la galería de la linterna, dos tubos, la caja de herramientas, la lámpara de encender i el mechero de repuesto guarnido de sus mechas, en el caso de que el mechero de servicio deba ser reemplazado.

Después de haber bajado gradualmente las mechas de las lámparas del aparato para apagarlas, se quita el tubo con las precauciones indicadas anteriormente (art. 31, § 2. °); se sube el peso motor a toda su altura, i se le detiene al nivel de la mesa de servicio por una cabilla de fierro; se desengancha la polea i se quita la lámpara del aparato que se reemplaza por la de repuesto.

Hecho esto, se ajusta sobre la nueva lámpara, o bien el antiguo mechero, si puede aun servir, o el mechero de repuesto, después de haberlo sumergido en el aceite verificando con rapidez la posición de su coronamiento.

Si este coronamiento no se hallase a nivel, se pondrán en juego los tornillos

calzadores, cuanto sea necesario para traerlo aproximadamente a una posición horizontal.

Se vacía en seguida en el recipiente de la nueva lámpara, el aceite contenido en la vasija.

Instalada así, con la mayor rapidez posible la lámpara de repuesto, se le pondrá en juego i encenderá con toda la celeridad compatible con las precauciones requeridas para prevenir la ruptura del tubo.

Al día siguiente se rectificará con cuidado la instalación de esta lámpara.

Art. 34. El guardian que esté de guardia no procederá jamás a cambio de lámpara, sin hacerse auxiliar por el 2.º guardian de servicio.

En caso de que el desarreglo de la lámpara de servicio no sea tal que suspenda completamente la ascension del aceite, se podrá evitar el cambio de la lámpara moviendo las bombas con la mano, principalmente si la noche estuviere muy avanzada; bien entendido que el guardian que se ocupe de esta maniobra, se colocará del lado de tierra, sentado sobre la estrada.

Precauciones que deben observarse durante la noche, para remontar el peso motor, manteniendo encendida la lámpara.

Art. 35. Cuando sea necesario durante la noche, remontar el peso motor de la lámpara de servicio, se pondrá en juego, con una mano, el engranaje de las válvulas, mientras que con la otra, se dará vuelta al manubrio remontador. Si se omitiese esta precaucion, la llama se elevaría mientras estuviese interrumpida la ascension del aceite, i ahumaría el tubo.

Medidas que deben tomarse en el caso en que venga a faltar al mechero la provision de aceite.

Art. 36. En el caso en que el guardian de servicio, por negligencia en vigilar la lámpara del aparato, fuese advertido por la campana de alarma del despertador, de haberse disminuido o suspendido la ascension del aceite, se subirá inmediatamente sobre la mesa de servicio i acelerará el movimiento de las bombas poniendo al principio en juego con la mano el manubrio, i abriendo despues las alas del volante.

Examinará entónces si será necesario cambiar el mechero i aun la lámpara misma de servicio.

Calentador de la lámpara de servicio.

Art. 37. Cuando el frío sea tan intenso que congele o haga demasiado espeso el aceite de colza, se observarán las precauciones siguientes en el servicio de la tarde:

1. ° Una hora ántes de ponerse el sol, el aceite destinado a alimentar la lámpara se pondrá a calentar, hasta que tome una temperatura tal que apénas pueda tolerarlo la mano sumerjida en él, i en este estado se vaciará en el recipiente.

2. ° Se destornillará el mechero, se vaciará con el auxilio de un embudo, aceite calentado, por el orificio del cuerpo de la bomba: luego despues de haber tenido algunos instantes el mechero mismo sumerjido en el aceite caliente, se le pondrá en su lugar i se encenderá.

3. ° Se preparará en seguida i se encenderá la lámpara del *calentador doble tubular*, i tornillada la redondela de este pequeño aparato, de manera que quede bien estanco, se le sumirá en el recipiente de la lámpara de servicio.

Será preciso observar que la mecha de la lámpara del calentador no se eleve a mas de 7 milímetros sobre su mechero; pues de otro modo podria apagarse por el humo espeso que produciria.

CAPITULO II.

SERVICIO DE LA MAÑANA.

Art. 38. Las principales operaciones del servicio de la mañana se ejecutarán en el órden siguiente:

Estension de la luz de la lámpara.

1. ° Al venir el dia se apagará la lámpara del aparato, comenzando por la mecha exterior; i procediendo gradualmente, para no esponer el tubo a los efectos de un cambio demasiado brusco de temperatura.

Remonte del peso motor de la lámpara.

2. ° Se remontará el peso motor de la lámpara al nivel de la mesa de servicio, i se fijará allí de la manera que queda dicho (art. 33 § 5. °)

ESTADO que forma la Comisaría de Ejército i Marina del gasto que han causado en el año de 1858 los buques de la República, en sueldos, víveres, artículos navales, reparaciones, etc.

R.

Nombres de los Buques.	Sueldos i gratificaciones.	Viveres.	Artículos navales.	Composiciones.	Medicinas.	Hospitalidades.	Agua.	Carbon.	Totales.
Ponton Chile	5900 4	6636 64	930 93	17 25	104 92	247 12	278	5515 34	14018 98
Corbeta Esmeralda	42087 58	20476 27	6825 6	144 66	435	303	658 70	2827	76115 53
Vapor Maule	9192 72	1931	5048 31	435	114 20	310 12	245		19467 3
Bergantin Ancond.	20417 70	10171 94	5398 32	1091 19	68 30	280 49	155 42		37743 47
Bergantin Meteoro	17920 74	9532 55	5505 23	543 4	393 75	145 51	171 17		34005 77
Corbeta Constitución	8865 75	5457 14	1245 24	1993 34		16 87			18271 90
Corbeta Jaiteque, hasta marzo	11286 40	642 7	130 67						12076 1
Goleta Maipú, en diciembre	467 26	734 12					26		1227 38
	116147 19	55581 73	25079 76	4224 48	681 17	1303 11	1567 29	8342 34	212926 7

CIII

Comisaría Jeneral de Ejército i Marina,

Valparaiso, mayo de 1859.

José II. Buenrostro,
Oficial m. int.

CLASES.	NOMBRES.	PREMIOS OBTENIDOS.	Fecha de su último despacho.	DESTINOS QUE ACTUALMENTE OCUPAN.	FECHA I CLASE EN QUE ENTRARON AL SERVICIO.
Vice-Amirante	Tomas Lord Cochrane, Conde de Dundonald.	M. V.—M. E. L.—Etc., etc.	12 de diciembre de 1818	Reside en Inglaterra.	12 de diciembre de 1818
Id.	D. Manuel Blanco Encalada.	M. M.—E. M. I.—M. E. L.	5 de julio de 1825	Comision Calificadora.	22 de junio de 1818
Contra-Almirante	Roberto Simpson.	M. E. L.—M. C.	13 de diciembre de 1854	En el Departam. en comision del Suprem Gobierno.	6 de febrero de 1821
Capitan de navio graduado	Santiago Jorge Bynon.	M. V.—M. E. L.	6 de junio de 1857	Mayor Jeneral del Departamento.	30 de enero de 1818
Capitan de fragata	Roberto Henson.	E. M. I.—M. C.	17 de febrero de 1846	Ayudante de la Comandancia Jeneral.	1 de agosto de 1820
Id.	Buenaventura Martinez.	M. C.	5 de setiembre de 1851	Gobernador maritimo de Coquimbo.	3 de mayo de 1830
Id.	Leoncio Señoret.		5 de setiembre de 1851	Comandante del vapor MAULE.	28 de enero de 1837
Id.	José Anacleto Goñi.		22 de diciembre de 1853	Comandante de la ESMERALDA.	28 de marzo de 1837
Id. graduado	Ramon Cabieses.		22 de diciembre de 1853	Comandante del bergantin ANCUD.	24 de febrero de 1838
Id. id.	Pedro Martinez.		3 de enero de 1859	Gobernador maritimo de Valparaiso.	8 de febrero de 1830
Id. id.	José Mercedes Gonzales.		3 de enero de 1859	Gobernador maritimo de Atacama.	5 de octubre de 1836
Id. id.	Miguel Hurtado.		3 de enero de 1859	Gobernador maritimo de Chiloé.	17 de agosto de 1837
Id. id.	Manuel 2.º Escala.		3 de enero de 1859	Comandante del vapor MAIPU.	16 de febrero de 1839
Capitan de corbeta	Martin Aguayo.		22 de agosto de 1854	Comandante del bergantin METEORO.	28 de setiembre de 1840
Id.	Juan Williams.		22 de agosto de 1854	En Chiloé en comision del Supremo Gobmo.	18 de agosto de 1844
Id.	Nicolas Saavedra.		7 de enero de 1856	Comandante del vapor INDEPENDENCIA.	17 de agosto de 1841
Id. graduado	Francisco Hudson.	M. Ba.	26 de agosto de 1857	Comandante del bergantin transporte PIZRRO.	10 de setiembre de 1845
Id. id.	Carlos Pozzi.		3 de enero de 1859	Gobernador maritimo de Concepcion.	23 de noviembre de 1836
Id. id.	Galvarino Riveros.		3 de enero de 1859	Comandante de la corbeta CONSTITUCION.	28 de marzo de 1848
Id. id.	Ricardo Rogers.		3 de enero de 1859	Comandante de Arsenales.	29 de marzo de 1848
Teniente primero	Baltazar Campillo.		7 de enero de 1856	Gobernador maritimo interino de Maule.	1 de junio de 1844
Id.	Daniel A. Cruz.		7 de enero de 1856	Secretario ayudante del Mayor Jeneral.	30 de marzo de 1848
Id.	Onofre Al. Costa.		7 de enero de 1856	En el vapor MAIPU.	31 de marzo de 1848
Id.	Manuel Hurtado.		26 de agosto de 1857	En el bergantin ANCUD.	1 de abril de 1848
Id.	Cárlas De Putron.		26 de agosto de 1857	En el Departamento esperando órdenes.	31 de marzo de 1848
Id.	Enrique Simpson.		3 de enero de 1859	En la ESMERALDA.	21 de febrero de 1851
Id.	Domingo Salamanca.		3 de enero de 1859	En el bergantin METEORO.	4 de diciembre de 1850
Teniente segundo	Marcial Gundian.		5 de octubre de 1857	En el vapor MAIPU.	11 de febrero de 1847
Id.	Torbio Lira.		5 de octubre de 1857	En el vapor INDEPENDENCIA.	7 de junio de 1848
Id.	Ignacio L. Gana.		5 de octubre de 1857	En el bergantin ANCUD.	8 de mayo de 1849
Id.	Emilio Errázuriz.		5 de octubre de 1857	En el Departamento esperando órdenes.	18 de abril de 1848
Id.	Santiago Hudson.		3 de enero de 1859	En la CONSTITUCION.	6 de agosto de 1853
Id.	Francisco Rondizzoni.		3 de enero de 1859	En la ESMERALDA.	8 de abril de 1848
Id.	Manuel Thomson.		3 de enero de 1859	En el vapor MAULE.	2 de marzo de 1851
Id.	Juan E. Lopez.		3 de enero de 1859	En el MAIPU.	13 de agosto de 1852
Id.	Oscar Viel.		3 de enero de 1859	En la CONSTITUCION.	21 de octubre de 1854
Id.	Ramon Godomar.		3 de enero de 1859	En el METEORO.	2 de setiembre de 1852
Id.	Francisco Vidal.		3 de enero de 1859	En la corbeta ESMERALDA.	4 de octubre de 1851
Guardia marina examinado.	Ramon Vidal.		12 de enero de 1857	En el vapor INDEPENDENCIA.	4 de mayo de 1851
Id.	Julio Lynch.		5 de octubre de 1857	En el bergantin ANCUD.	1 de junio de 1849
Id.	Aureliano Sanchez.		5 de octubre de 1857	En el METEORO.	2 de julio de 1852
Id.	Luis Pomar.		9 de enero de 1856	En el METEORO.	1 de abril de 1852
Id.	Andrónico Iniguez.		9 de enero de 1856	En la CONSTITUCION.	21 de marzo de 1852
Id.	Javier Baraona.		11 de enero de 1856	En la CONSTITUCION.	28 de junio de 1851
Id.	Tejedor Porter.		11 de enero de 1856	En el METEORO.	14 de mayo de 1852
Id.	Benjamin Carrasco.		15 de febrero de 1856	En la ESMERALDA.	1 de abril de 1852
Id.	Vicente Carrallo.		16 de octubre de 1856	En el MAIPU.	16 de octubre de 1852
Id.	Felipe de la Fuente.		19 de agosto de 1857	En la ESMERALDA.	18 de junio de 1855
Id.	Rodolfo Valdivieso.		27 de enero de 1858	En el MAIPU.	9 de julio de 1857
Id.	Agustin del Canto.		27 de enero de 1858	En el INDEPENDENCIA.	29 de mayo de 1857
Id.	Francisco Salas.		26 de febrero de 1859	En la ESMERALDA.	26 de febrero de 1859
Id.	Zendicil Carvallo.		16 de octubre de 1856	En el MAIPU.	16 de octubre de 1856
Id.	Esteban Versin i Acosta.		18 de enero de 1858	En la Escuela Naval.	18 de enero de 1858

Explicaciones de las iniciales con que se indican las condecoraciones i premios obtenidos: M. M. Medalla de Maipú.—E. M. Escudo de Maipú.—E. M. I. Toma de la "Isabel" i trasportes españoles.—M. V. Medalla de Valdivia.—M. E. L. Medalla de la Escudra Libertadora del Perú.—M. C. Medalla de Casma.—M. Ba. Medalla del Bion.

RETIRADOS TEMPORALMENTE.

Capitan de fragata	D. Pedro Angulo.	18 de julio de 1841	Reside en Concepcion.	2 de agosto de 1825	Capitan de corbeta.
Id. graduado	Manuel Lopez Garcia.	24 de enero de 1859	Id. en Valparaiso.	17 de octubre de 1836	Pilotin.
Teniente primero	Luis A. Lynch.	18 de mayo de 1858	Id. en Santiago.	27 de marzo de 1848	Guardia marina.
Capitan de la Brigada de Marina	Antonio Leiro.	26 de julio de 1858	Id. en Valparaiso.	13 de julio de 1837	Sarjento de ejército.
Teniente segundo	Julian Dublé.	18 de agosto de 1841	Id. en Copiapo.	17 de octubre de 1836	Pilotin.
Id.	Adolfo Blanco.	11 de junio de 1852	Id. en Santiago.	3 de abril de 1848	Guardia marina.
Guardia marina examinado	José Manuel Donoso.	14 de octubre de 1854	Id. en Talca.	20 de febrero de 1851	Guardia marina.

BRIGADA DE INFANTERIA DE MARINA.

Teniente coronel Comandante	D. Juan Dávila.	10 de setiembre de 1851	Reside en Valparaiso.	7 de mayo de 1836	Subteniente de artilleria.
Capitan	Pedro Abalos.	2 de abril de 1852	Id. en Valparaiso.	1 de marzo de 1838	Cadete de la Escuela M.
Id.	José Antonio Lenis.	5 de octubre de 1837	Comandante interino de la policia de la Serma.	6 de julio de 1847	Sarjento de la Brigada.
Ayudante mayor	Nicomedes Gacitúa.	2 de noviembre de 1857	En la ESMERALDA.	3 de marzo de 1851	Sarjento de ejército.
Teniente	Antonio Oyarzun.	5 de octubre de 1857	Encusado.	16 de mayo de 1848	Cabo 2.º de la Brigada.
Subteniente	Servando Corail.	2 de diciembre de 1857	En Magallanes.	14 de marzo de 1851	Sarjento de la Brigada.
Id.	Cipriano Guzman.	14 de febrero de 1856	En Magallanes.	27 de enero de 1852	Cadete efectivo de la E. M.
Id.	José Santiago.	1 de diciembre de 1857	En Valparaiso.	12 de marzo de 1810	Soldado de ejército.
Id.	Cruz Daniel Ramirez.	5 de octubre de 1857	Ayudante instructor de la Escuela Naval.	24 de mayo de 1853	Cabo 1.º de la Brigada.

SECRETARIA DE MARINA.

Secretario interino	D. Vicente A. Castellanos.	12 de enero de 1859.		30 de julio de 1851	Oficial auxiliar.
Oficial primero	Vacante.				
Oficial auxiliar	D. Enrique G. Christie.	26 de julio de 1858.		26 de julio de 1858	Oficial auxiliar.
Oficial escribiente	J. Francisco de la Fuente.	31 de enero de 1859.		31 de enero de 1859	Oficial escribiente.

COMISARIA DE MARINA.

Comisario jeneral interino	D. Juan V. Blest.	10 de noviembre de 1857	Con licencia.	14 de diciembre de 1853	Secretario de marina.
Oficial mayor interino	José Ramon Buenrostro.	11 de noviembre de 1857	En la Comisaria.	13 de diciembre de 1844	Oficial 6.º de la comisa.
Oficial primero	Vacante.				
Oficial segundo.	Enrique Garcia.	3 de marzo de 1853	Comisario del ejército del norte.	5 de diciembre de 1843	Oficial escribiente de C.
Oficial segundo interino	Adolfo Rondizzoni.	3 de diciembre de 1857	En la Comisaria.	3 de diciembre de 1857	Oficial 2.º interino.
Contador de 1.ª clase	David Rodriguez.	27 de noviembre de 1854	En la corbeta CONSTITUCION.	12 de marzo de 1851	Oficial 6.º de la Comisa.
Contador de 1.ª clase	Nicolas Redoñes.	25 de abril de 1856	En el vapor MAIPU.		Oficial de la Intendencia.
Id. de 1.ª id.	Juan de D. Merino.	4 de enero de 1857	En el vapor ANTONIO VARAS.	4 de noviembre de 1852	Oficial 6.º de la Comisa.
Id. de 2.ª id.	Benjamin Rojas.	27 de noviembre de 1854	En la Comisaria.	15 de marzo de 1851	Oficial 6.º de la Comisa.
Id. de 2.ª id.	Juan R. Albano.	8 de diciembre de 1856	En el METEORO.	22 de octubre de 1853	Oficial 6.º de la Comisa.
Id. de 2.ª id.	Felix Gonzales.	7 de abril de 1857	En la corbeta ESMERALDA.	20 de noviembre de 1854	Oficial de pluma de id.
Oficial de pluma	Alfredo R. Christie.	16 de diciembre de 1856	En la Comisaria.	16 de diciembre de 1856	Oficial de pluma de id.
Oficial de pluma	Wenceslao Morel.	26 de abril de 1859	En la Comisaria.	26 de abril de 1859	Oficial de pluma de id.

ARSENAL.

Guarda almacenes	D. Manuel A. Guzman.	19 de febrero de 1856	En Valparaiso.	10 de noviembre de 1851	Oficial 4.º de la Comisa.
Constructor naval	Juan Duprat.	18 de junio de 1852	Id.	18 de junio de 1852	Constructor naval.
Escribiente	Juan Lopez.	1 de abril de 1858	Id.	1 de junio de 1858	Escribiente.

CUERPO MEDICO DE LA MARINA.

Cirujano mayor	D. Javier Villanneva.	27 de mayo de 1846	En Valparaiso.	11 de setiembre de 1836	Cirujano de escuadra.
Cirujano de 1.ª clase	Roberto Bleackley.	11 de junio de 1852	En el MAIPU.	30 de marzo de 1844	Id. de 2.ª clase.
Id. de id.	Santiago Paton.	11 de diciembre de 1855	En la ESMERALDA.	11 de diciembre de 1855	Id. de 1.ª "
Id. de id.	Francisco Kaskel.	2 de setiembre de 1857	En la CHILE.	6 de octubre de 1855	Id. de 2.ª "
Id. de id.	Victor Blareau.	15 de marzo de 1857	En la CONSTITUCION.	1 de junio de 1857	Id. de 2.ª "
Id. de 2.ª id.	Eduardo Mayhen.	1 de junio de 1856	En el METEORO.	1 de junio de 1858	Id. de 2.ª "

ESCUELA NAVAL DEL ESTADO.

Director Capitan de Fragata	D. Julio J. Feillet.	19 de agosto de 1858	En Valparaiso.	2 de marzo de 1857	Capitan de frag. graduado.
Sub-director interino	Anatolio Desmadryl.	1 de mayo de 1858	Id.	6 de agosto de 1853	Teniente 1.º graduado.
Profesor de practica i artilleria.	Amable Cammas.	1 de mayo de 1858	Id.	1 de marzo de 1856	Id. id.
Capellan	Prai Marcelino Varela.	26 de mayo de 1858	Id.	23 de octubre de 1852	Capellan de Marina.
Recomando	Javier Angulo.	1 de mayo de 1858	Id.	1 de enero de 1854	Escribiente del Arsenal.
Contramaestre profesor de maniobra	Juan Romero.	1 de mayo de 1858	Id.	4 de mayo de 1856	Contramaestre.
Profesor de gramática castellana	Miguel Mantorla.	31 de julio de 1858	Id.	31 de julio de 1858	Prf. de Gramat. Castellana
Id. de idioma ingles	Guillermo Lackington.	31 de julio de 1858	Id.	31 de julio de 1858	Id. de idioma ingles.
	Guillermo Peña.	26 de abril de 1858	Id.	26 de marzo de 1858	
	Santiago Amengual.	27 de abril de 1858	Id.	26 de marzo de 1858	
	Roberto Baeza i Larrain.	28 de abril de 1858	Id.	26 de marzo de 1858	
	Francisco Javier Molinas.	30 de abril de 1858	Id.	15 de abril de 1858	
	Franc. Caupolicán Ibañez.	1 de mayo de 1858	Id.	26 de marzo de 1858	
	Neptali Nogueira.	4 de mayo de 1858	Id.	26 de marzo de 1858	
	Juan José Latorre.	6 de mayo de 1858	Id.	30 de abril de 1858	
	Carlos Porter.	11 de mayo de 1858	Id.	15 de abril de 1858	
	Manuel Nemesio Garcia.	1 de junio de 1858	Id.	13 de abril de 1858	
	Wenceslao Frias.	21 de junio de 1858	Id.	6 de mayo de 1858	
	Miguel Asenjo.	25 de junio de 1858	Id.	8 de mayo de 1858	
	Martin 2.º de la Vega.	2 de julio de 1858	Id.	21 de junio de 1858	
	José Ignacio Barceló.	6 de julio de 1858	Id.	24 de junio de 1858	
	Mariano Rojas.	14 de julio de 1858	Id.	24 de junio de 1858	
	Constantino Bannen.	22 de julio de 1858	Id.	6 de mayo de 1858	
	Emilio Valverde.	27 de julio de 1858	Id.	23 de julio de 1858	
	Ricardo S. Costa.	7 de agosto de 1858	Id.	29 de julio de 1858	
	Lorenzo Herrera.	9 de agosto de 1858	Id.	5 de agosto de 1858	
	Miguel Gaona.	12 de agosto de 1858	Id.	10 de julio de 1858	
	Arturo Prats.	25 de agosto de 1858	Id.	12 de agosto de 1858	
	Ramon Luis Uribe.	25 de agosto de 1858	Id.	20 de agosto de 1858	
	Agustin Garza.	2 de setiembre de 1858	Id.	10 de julio de 1858	
	Jorge Montt.	21 de setiembre de 1858	Id.	10 de julio de 1858	
	Carlos Condell.	30 de setiembre de 1858	Id.	29 de julio de 1858	
	José Andres Arroyo.	8 de octubre de 1858	Id.	20 de agosto de 1858	
	Luis Anacleto Castillo.	14 de octubre de 1858	Id.	11 de octubre de 1858	

INJENIEROS MECANICOS.

Injenero primero	D. Santiago Montpilyon.	11 de diciembre de 1855	En la ESMERALDA.	11 de diciembre de 1855	Injenero primero.
Id. id.	Juan Mac-Phearson.	1 de mayo de 1857	En el MAIPU.	1 de mayo de 1857	Id. id.
Id. id.	Cárlas J. Morey.	5 de setiembre de 1857	En el MAULE.	5 de setiembre de 1857	Id. id.
Id. id.	Antonio Marrazzi.	14 de abril de 1859	En el INDEPENDENCIA.	17 de febrero de 1857	Id. segundo.
Id. segundo	Juan Morrison.	15 de junio de 1857	En el MAIPU.	15 de junio de 1857	Id. id.
Id. id.	Alejandro R. Chapman.	29 de abril de 1859	En la ESMERALDA.	12 de mayo de 1857	Id. id.
Id. tercero	Manuel Altamirano.	14 de octubre de 1858	En el MAIPU.	15 de enero de 1857	Herrero mecánico.
Id. id.	José Gutierrez.	14 de abril de 1859	En la ESMERALDA.	14 de abril de 1859	Injenero tercero.
Id. id.	Enrique Crocker.	29 de abril de 1859	En la ESMERALDA.	29 de abril de 1859	Id. id.

PILOTOS.

Piloto primero	D. Santiago Rugg.	5 de octubre de 1857	En el MAULE.	5 de octubre de 1857	Piloto primero.
Id. segundo	José Grange.	8 de agosto de 1856	En el METEORO.	8 de agosto de 1856	Id. segundo.
Id. id.	Francisco Vasquez.	26 de abril de 1859	En el INDEPENDENCIA.	26 de abril de 1859	Id. segundo.



BRIGADA DE INFANTERIA DE MARINA.

ESTADO que manifiesta la fuerza efectiva i sus destinos, alta i baja de armamento, vestuario, municiones i demas útiles de la espresada en el dia de la fecha.

DEMOSTRACION COMPARATIVA.

	Jefe.		Capitanes.		Ayudantes.		Tenientes.		Subtenientes.		SARJENTOS.		CABOS.		Soldados.	Total.
	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.	1.	2.		
FUERZA ANTERIOR.—18 de mayo.....	1	2	1	2	3	3	11	10	11	12	242	289				
ALTAS.....																
Voluntarios.....																
Enganchados.....																
Destinados.....																
Desertores aprehendidos o presentados.....																
Restaurados del enemigo.....																
Promovidos.....																
SUMA.....	1	2	1	2	3	3	11	10	11	12	246	293				
BAJAS.....																
Desertores.....																
Licenciados.....																
Muertos.....																
Destinado por sentencia.....																
Pasados a otros cuerpos.....																
Promovidos.....																
SUMA.....																
Fuerza efectiva.....	1	2	1	2	3	3	11	10	11	12	246	293				
Falta para el completo.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	48	51				
Debe tener.....	1	3	1	3	3	3	12	10	12	13	294	344				

DESTINOS.

	Jefe.	Capitanes.	Ayud.	Tenientes.	Subten.	SARJENTOS.		Tamb.	CABOS.		Soldad.	Total.
	1.	2.	1.	2.	3.	1.	2.	1.	2.	1.	2.	246
FUERZA EFECTIVA.....	1	2	1	2	3	3	11	10	11	12	246	293
DE AUSENTES.....												
Destacados en Magallanes.....												
De guarnicion en la Esmeralda.....												
De id. en la Constitucion.....												
De id. en el Maipú.....												
De id. en el Ancud.....												
De id. en el vapor Maule.....												
De id. en el id. Independencia.....												
De id. en la Chile.....												
En la Serena en comision del servicio.....												
SUMA.....	1	1	1	1	2	2	8	5	8	9	129	161
FUERZA EXISTENTE EN ESTE PUNTO.....	1	1		1	1	1	3	5	3	3	117	132
DE PRESENTES.....												
De guardia en la prevencion.....												
De id. en el presidio.....												
Cuarteles.....												
Enfermos en el Hospital.....												
Id. en sus Cuadras.....												
Reclutas en la instruccion.....												
Asistentes.....												
Con licencia temporal.....												
En el calabozo.....												
SUMA.....				1			1	1	2	2	98	104
FUERZA DISPONIBLE HOY.....	1	1			1	1	2	4	1	1	19	28

DEMOSTRACION COMPARATIVA.

	ARMAMENTO.										MUNICIONES.		INSTRUMENTOS.		VESTUARIOS.										EQUIPO.				MENAJE.																	
															de paño.																															
	Fusiles.	Porta id.	Sables.	Porta id.	Bayonetas.	Cartucheras.	Cinturones.	Agujettillas.	Rascadores.	Saca-tacos.	Baja-muelles.	Tapones.	Desarmador.	Paquetes a bala.	Id. de fuego.	Fulminantes.	Cajas.	Cornetas.	Levitias.	Chaquetas.	Pantalones.	Id. de cuartel.	Morriones.	Pompones.	Fundias.	Gorras.	Capotes.	Porta id.	Cotonas.	Camisas.	Suspendores.	Zapatos.	Botines.	Corbatines.	Mochilas.	Colchones.	Frazadas.	Carmatolas.	Porta id.	Calderos.	Ganels.	Platos.	Cucharas.	Cajas de fondo.		
EXISTENCIA ANTERIOR.....	267				268	264	260	21	21	21		21	204		3000	5	5		289	100	289				200	192		300	289	283	289		169	278		122							1			
ALTAS.....																																														
Sacados del parque.....																																														
Traidos por desertores.....																																														
Tomado al enemigo.....																																														
Respuestos por individuos del cuerpo.....																																														
SUMA.....	267				268	264	260	21	21	21		21	204		3000	5	5		289	100	289				200	192		300	289	283	289		169	278		122								1		
BAJAS.....																																														
Entregado al parque.....																																														
Llevado por desertores.....																																														
Id. por el enemigo.....																																														
Dado de baja por inútil.....																																														
SUMA.....																																														
EXISTENCIA ACTUAL.....	267				268	264	260	21	21	21		21	204		3000	5	5		289	100	289				200	192		300	289	283	289		169	278		122										
Falta para el completo.....	66	333	39	39	65	69	73	312	24	24	45	333	24			6	6	344	399	244	399	344	344	344	144	162	344	333	399	61	399	688	175	66	344	322	344	344	3	35	344	344				
Debe tener.....	333	333	39	39	333	333	333	45	45	45	333	45				11	11	344	688	344	688	344	344	344	344	344	344	344	344	344	344	344	344	344	344	344	344	344	344	344	344	344	344			

NOTAS..... { 1.º El armamento está en buen estado.
 { 2.º El vestuario que existe está regular; pero es muy escaso para el servicio, i es urgente se dé al cuerpo el que le corresponde por reglamento.

Remonte del peso de la máquina de rotacion.

3. ° Si el faro fuese jiratorio, se remontará el peso de la máquina de rotacion, fijando la rueda de escape por medio de su aldaba. Se desdentarán las ruedas angulares a fin de que la máquina no quede espuesta a sacudimientos que podrian dañarla.

Bajar i arreglar las cortinas.

4. ° Se bajarán las cortinas de la linterna, i se cubrirá con las suyas el aparato, doble precaucion esencial para impedir que los rayos solares quemem el mechero de la lámpara de servicio.

Quitar el tubo de cristal.

5. ° Se quitará el obturador así como el tubo de cristal, i se colocarán provisoriamente sobre la mesa de servicio.

Despavezado.

6. ° Se despavezarán las mechas de la lámpara de manera que queden exactamente a flor del mechero, conforme a las indicaciones del art. 19.

Limpia del mechero i de las partes exteriores de la lámpara.

7. ° Se limpiará el interior del mechero con una pequeña brocha, i todo el exterior de la lámpara con un paño.

Limpia del recipiente i renovacion del aceite.

8. ° Se dejará correr el aceite del recipiente en una vasija de lata, que se pondrá a un lado por algunas horas para que se asiente i vaciarlo despues sobre el filtro con nuevo aceite. El empleo del filtro es indispensable aun para el aceite nuevo, a fin de depurarlo de los pequeños filamentos de algodon que contiene casi siempre, de resultas de los procedimientos usados para su clarificacion.

9. ° Se enjuagará el recipiente con aceite nuevo filtrado (que volverá a filtrarse despues), i con un pedazo de lienzo nuevo adherido a la estremidad de un palo, se le quitarán las suciedades que no haya quitado el enjuague.

10. Si el filtro del tubo aspirador apareciese obstruido, se desmontará ese tubo para limpiarlo i se le colocará de nuevo en su lugar.

11. Se llenará en seguida el recipiente de aceite filtrado la víspera.

Limpia del tubo de cristal.

12. El tubo de servicio se limpiará con cuidado i se pondrá con su obturador, en uno de los cajones de la estrada, o en el armario de la cámara de la linterna.

Renovacion de las mechas.

Art. 39. Cuando se hayan renovado en todo o en parte, la guarnicion del mechero de la lámpara de servicio, será necesario poner en juego las bombas por una hora, a fin de que embeban bien el aceite las nuevas mechas.

Cubertura de las lámparas de servicio.

Art. 40. Terminado el servicio de la mañana en lo que concierne a la lámpara, se le volverá a poner su cobertor de lata, a fin de mantener el mechero, el cuerpo de la bomba i el recipiente, al abrigo del polvo hasta el momento de encender.

SECCION TERCERA.**Servicio de mantenimiento i aseo de las lámparas.****CAPITULO I.****MANEJO DE LAS LÁMPARAS MECANICAS.***Cambio periódico de la lámpara de servicio.*

Art. 41. A los quince dias de servicio continuo la lámpara del aparato deberá ser reemplazada por una de las de repuesto, i este turno se operará con regularidad entre las tres lámparas, siempre que las tres se encuentren en estado de funcionar.

Art. 42. El cambio de que se trata se efectuará por la mañana i no se omitirá el poner en ejercicio la nueva lámpara por algunas horas, a fin de asegurarse de que funciona bien; habiendo cuidado de llenarla ántes de aceite.

Limpiamiento de las lámparas mecánicas despues de quince dias de servicio.

Art. 43. La lámpara quitada del aparato, se examinará i limpiará con esmero, se cuidará de desmontar el cuerpo de bomba para extraer de él el aceite que hubiere quedado, i que envejeciéndose trabaria el juego de las válvulas. Se destornillaria el tubo aspirador, i se limpiará su filtro. Remontada la lámpara i cubierta, se depositará en seguida en uno de los armarios de la cámara de servicio.

Empleo i conservacion de los mecheros de mechas múltiples.

Art. 44. De los seis mecheros pertenecientes a las tres lámparas mecánicas del faro, uno quedará montado i guarnido sobre la lámpara del aparato, i otro, guarnido de mechas secas, se tendrá de reserva en uno de los cajones de la estrada o en un armario del departamento de la linterna; los otros cuatro sin mechas i bien limpios i secos, se tendrán encerrados en un armario al abrigo de la humedad, i no entrarán en servicio sino cuando alguno de los dos primeros necesite de compostura.

Manejo ordinario del mecanismo de las lámparas.

Art. 45. Para conservar su movilidad al volante regulador del mecanismo de las lámparas, se cuidará de poner de tiempo en tiempo, un poco de aceite de relojero a los ejes de esta pieza, así como al espiral i ejes de la rueda de escapé. Se pondrá tambien del mismo aceite, pero con ménos frecuencia, a los otros ejes i piezas de movimiento i de roce. Se cuidará mucho de no aplicar este aceite sino en muy pequeña cantidad i despues de haber limpiado con esmero, por medio de una varilla envuelta en un paño, todo lo que pudiere haber quedado del antiguo aceite adherido a las diversas partes del mecanismo.

Desmante i limpia completa de las máquinas de mecánica.

Art. 46. Cada lámpara mecánica deberá desmontarse i limpiarse completamente, cuantas veces sea necesario, i al ménos cada seis meses.

Art. 47. Para limpiar las piezas del mecanismo que sean de laton, se les aplicará en todas sus faces *tripoli* diluido en espíritu de vino, i se les frotará despues con una escobilla suave hasta que tomen lustre.

Las piezas de acero podrán ser simplemente frotadas con una espátula de madera blanda mojada en aceite.

Antes de volver a armar el mecanismo, se limpiarán, con una pequeña espiga de madera blanda, los agujeros de los pernos de las ruedas i de los tornillos.

Desarreglo del mecanismo de las lámparas i modo de remediarlo.

Art. 48. Cuando una lámpara de mecanismo de reloj, despues de haber funcionado con regularidad por algun tiempo, dejase de andar bien, los guardianes deberán buscar la causa de esta perturbacion a fin de remediarla en cuanto les sea posible ; i con la mira de facilitar esta investigacion, se esponen en seguida las causas principales que pueden turbar la marcha o dañar el efecto de las lámparas de esta clase.

Tubo de mala forma.

1. ° Cuando el tubo es de mala forma, i notablemente cuando es demasiado ancho i el cuello demasiado alto, la llama ajitada constantemente es propensa a dar humo i no se puede arreglar convenientemente por el obturador.

En tal caso, se debe proceder a reemplazar el tubo malo por otro de mejor forma.

Ascension irregular del aceite.

2. ° Cuando el aceite sube con irregularidad, la llama sube i baja alternativamente sin poder mantenerse a una altura constante.

Este inconveniente puede provenir de que las ruedas que hacen mover los émbolos de las bombas, no endenten de modo que la direccion de esos émbolos presente una sucesion regular de movimientos.

Se remedia esto endentándolas en la posicion marcada en ellas.

Juego de alguna chapaleta interrumpido.

3. ° Puede suceder que algunas de las chapaletas de las válvulas deje de funcionar por rotura de su charnela o gozne. En este caso, la tira de cuero que forma esta chapaleta, deberá ser reemplazada por una nueva, dispuesta con el auxilio de un instrumento al efecto. Se podrá, sin embargo, restablecer provisoriamente, con dos puntadas de costura, la charnela rota.

Juego de las chapaletas trabado.

4. ° Cuando una lámpara mecánica ha estado algun tiempo sin empleo, i que se ha descuidado despues de haberse servido de ella, el limpiar bien el cuerpo de sus bombas, sus chapaletas pierden su movilidad, por efecto de la viscosidad que toman envejeciéndose la capa de aceite adherida a sus caras.

Para limpiar las chapaletas deterioradas, es necesario desmontar el cuerpo de las bombas, enjuagar repetidas veces los cueros de la chapaleta en aceite tibio, limpiarlos despues con un paño, cuidando de no dañar las charnelas.

Válvulas rajadas.

5. ° Cuando algunas de las válvulas llega a rajarse, la ascension del aceite no se opera con regularidad ni en cantidad suficiente. Se reconoce desde luego este accidente, por la pérdida de aceite que resulta, i se remedia renovando la piel de carnero que forma las válvulas.

La renovacion de las válvulas de las lámparas mecánicas, es una operacion en que deben ejecutarse mucho los guardianes de faros lenticulares. Al proceder a ellas es preciso cuidar de no estirar demasiado la piel de carnero sobre el cuerpo de la bomba, porque resultaria de ello pausas en el movimiento de las válvulas i por consiguiente irregularidad en la ascension del aceite.

Si la rotura de una válvula llegase a suceder durante la noche i que no se pudiese mantener la llama a dos tercios de la altura prescrita, será necesario cambiar la lámpara.

Tubo aspirador obstruido.

6. ° Si se hubiese descuidado el renovar la lámpara de servicio cada 15 dias, o filtrar el aceite ántes de vaciarlo en el recipiente, o en fin, limpiar la tela metálica del tubo aspirador cada vez que se cambiase de lámpara, podria suceder que los claros de esta tela se encontrasen obstruidos a punto de interceptar o al ménos, trabar considerablemente la ascension del aceite.

Para evitar en tal caso, el cambio de la lámpara durante el servicio de la noche, podria tratarse de vencer el obstáculo abriendo las alas del volante regulador i aumentando su peso motor.

Observacion jeneral sobre la alimentacion del mechero de la lámpara por las bombas.

7. ° Cuando el mechero de una lámpara mecánica no es alimentado por una cantidad suficiente de aceite; las mechas se carbonizan, la llama se enrojece i se eleva dando humo, i si la ascension del aceite cesa del todo, la coronacion del mechero, que nada refresca ya, se quema o al ménos se desuelda.

Si esta insuficiencia del producido de las bombas no previene de alguna de las causas que acaban de indicarse, i aparece solamente ser el resultado de alguna alteracion en la pieza del mecanismo, que haga que el juego de los émbolos sea demasiado lento, se procurará remediarlo provisoriamente como acaba de decirse, abriendo las alas del volante, sin que queden horizontales, i aumentando cuanto sea necesario el peso motor.

Así que pueda ser desmontando el mecanismo que funciona con demasiada lentitud, se deberán limpiar prolijamente todas sus piezas, ajustarlas despues, cuidando de aceitar lijeramente sus quicios o ejes, i ensayar nuevamente la lámpara. Si el resultado no satisface i aun es necesario, para obtener la emanacion de aceite indicada en el art. 17, conservar las alas del volante casi horizontales i aumentar al mismo tiempo el peso motor a 40 kilógramos, a lo ménos, para el primer órden, 35 para el 2. ° i 25 para el 3. ° i 4. ° órden, se podrá concluir que la lámpara necesita de reparacion.

Limpiamiento de los mecheros de la lámpara i de los utensilios de lata.

Artr. 49. Cuando el mechero de la lámpara se encuentre sucio i tiznado, se le limpiará lavándolo con agua hirviendo. Si esto no bastase, se recurrirá al empleo de lejía caliente.

El mismo procedimiento es aplicable para limpiar todos los basos i utensilios de lata i de laton.

Limpiamiento de los tubos de cristal.

Art. 50. Los tubos de cristal, sucios por el humo o por gotas de aceite quemado, se limpian frotándolos con ceniza tamizada i húmeda. Se podrán tambien raspar lijeramente con la hoja de un cuchillo, las manchas de aceite quemado.

CAPITULO II.

CUIDADO I MANTENIMIENTO DE LAS MÁQUINAS DE ROTACION DE LOS FAROS DE LUZ VARIADA I DE LAS DIVERSAS PIEZAS ACCESORIAS.

Mantenimiento ordinario de las máquinas de rotacion.

Art. 51. Se pondrá el mayor cuidado en impedir, en cuanto sea posible, que el polvo se introduzca en la caja de la máquina de rotacion de los faros de luz variada, i se limpiarán cuantas veces sea necesario las ruedas i ejes de esta máquina, con un pequeño plumero i un paño suave.

Para esta operacion, se desmontará la caja que encierra el mecanismo.

Art. 52. De tiempo en tiempo, se pondrá un poco de aceite de relojero a los ejes del volante, a las articulaciones de sus alas movibles (si se trata de un volante péndula), i a los ejes del cilindro que sostiene la cuerda del peso motor. Se aceitarrán tambien, pero con ménos frecuencia, los ejes de las otras piezas. Se cuidará siempre de limpiar con cuidado el antiguo aceite, ántes de aplicar el nuevo.

Art. 53. Para prevenir la oxidacion de las piezas de fierro o acero pulido, se le frotará cuantas veces sea necesario, con un paño con cebo u otra grasa sin sal, cuidando de no estender esta grasa sobre ninguna pieza de cobre, bronce o laton.

Desarmo i limpiamiento completo de la máquina de rotacion.

Art. 54. Cada año, en el mes de Enero, la máquina de rotacion se desmontará por los guardianes para limpiarla completamente. Se procederá en esta operacion del modo que se ha dicho para los movimientos de las lámparas mecánicas.

Verificacion del movimiento.

Art. 55. Luego de remontadas las piezas de las máquinas de rotacion, se pondrá en movimiento para asegurarse de que funciona libremente con el auxilio del

peso ordinario, i de que cada revolucion del aparato se ejecuta en el intervalo de tiempo prescrito.

En el caso de que el movimiento sea demasiado lento o demasiado rápido, se le podrá modificar convenientemente bajando o elevando las alas del volante.

Si el regulador es un *volante péndula*, se podrá acelerar el movimiento, elevando en la péndula las bolas movibles, o disminuir su celeridad abajándolas.

Se podrá reconocer ademas por la separacion mas o ménos grande de esas bolas, las variaciones de la resistencia que ponga la armazon movible a la accion de la máquina.

Conservacion del volante de repuesto.

Art. 56. El volante de repuesto se conservará encerrado en una caja, puesta al abrigo de la humedad. Se le examinará de tiempo en tiempo, i se cuidará de engrasar sus piezas de acero pulido cuidando tambien de limpiarlas siempre antes.

Limpiamiento de la corredera circular i de la virola de la armazon movible.

Art. 57. Las roldanas grandes i pequeñas de la corredera, la de la virola jiratoria, así como los lugares que recorren; se limpiarán diariamente. Los ejes de las roldanas se limpiarán i aceitarán cuantas veces sea necesario.

Desarme de la corredera circular.

Art. 58. Cuando se trata de desmontar la corredera circular de la armazon movible para limpiarla, se comenzará por levantar algunos milímetros esta misma armazon, con el auxilio de tres pequeñas piezas de fierro destinadas especialmente a este objeto, i que se reemplazarán sucesivamente por listones de madera cuadrados con regularidad. Hecho esto, se quitarán las roldanas exteriores, despues los tornillos de las espigas del círculo de fierro de la corredera, i se separarán despues sus dos partes, cuidando de no falsear los ejes. Esta operacion, lo mismo que el remonte de la corredera, exigirá el concurso de los dos guardianes.

Art. 59. Las tres piezas de fierro destinadas a levantar la armazon movible deberán conservarse constantemente engrasadas i en un armario al abrigo de la humedad.

Las mismas precauciones se tomarán para la conservacion de todos los útiles de fierro o acero pulido que no sean de un uso diario.

Filtrador de aceite.

Art. 60. Independiente de su lavado ordinario, el filtrador del aceite debe ser objeto de un cuidado especial. Una vez al mes se le lavará con jabon i agua hirviendo, no usando nunca en la operacion de limpiarlo, de la arena del mar, aun cuando se la haya pasado por agua dulce.

CAPITULO III.

CUIDADO DE LOS LENTES, ANILLOS CATADRIÓPTICOS I ESPEJOS.

Limpiamiento diario de los lentes i espejos.

Art. 61. Se sacudirán todos los dias los lentes, los anillos catadriópticos o espejos del aparato, pasándoles despues un paño limpio i suave.

Debe tenerse presente, que si se limpia ántes de sacudir, se corre el riesgo de dañar i rayar su superficie.

Modo de quitarles las manchas de aceite.

Art. 62. Si cayesen manchas de aceite sobre alguna parte de la superficie de los lentes o anillos catadriópticos, se les deberá limpiar inmediatamente con un paño mojado en espíritu de vino.

Lavado con espíritu de vino de los lentes i espejos.

Art. 63. Cada dos meses se lavará con espíritu de vino toda la superficie de los vidrios lenticulares i de los espejos, despues de lo cual se enjugará cada una de estas piezas del modo que acaba de decirse.

Mantenimiento del brillo de los lentes i espejos.

Art. 64. A estas mismas piezas se les aplicará cada seis meses, *rojo de pulir*. Esta operacion se ejecutará de la manera siguiente:

Empleo del rojo de pulir, llamado rojo de Inglaterra.

Se muele i disuelve en agua una pequeña cantidad de esta sustancia, una me-

dia onza por ejemplo, i se forma con ella una mistura clara; esta mistura se agrega a un litro de agua, i despues de haberla mezclado bien con un palo, se le deja reposar por algunos instantes. En seguida se trasvasa sin sacudimiento la mezcla líquida dejando en el fondo del primer vaso la borra que quede. Hecho esto se le deja reposar una media hora, pasada la cual se le desembarazará del agua hasta que comience a aparecer el rojo en los bordes del vaso.

Este rojo líquido será estendido por medio de un pincel o de un paño suave sobre toda la superficie de los vidrios que se van a limpiar hasta formar sobre ella una capa lijera.

Cuando esta pintura haya secado, se frotará con una gamuza hasta que quede enteramente limpio.

El rojo así preparado debe consumirse en su totalidad, pues no será útil despues.

Conservacion del rojo de pulir.

Art. 65. El rojo de pulir deberá conservarse cuidadosamente envuelto i guardado al abrigo del polvo; i si no estoviese suave al tacto, no deberá emplearse, pues en tal caso, léjos de mantener el brillo del vidrio podria alterarlo.

Mantenimiento de los reflectores metálicos.

Art. 66. Los reflectores metálicos empleados como piezas adicionales en algunos faros lenticulares, se frotarán todos los dias, al principio con un paño suave i despues con un pedazo de gamusa, únicamente destinado a este uso.

Art. 67. Todos los meses se les pasará a estos reflectores, el rojo de pulir, observando las precauciones recomendadas anteriormente para el empleo de esta sustancia; precauciones tanto mas esenciales en este caso, cuanto que el brillo o pulimiento de la plata es mucho mas atacable que el del vidrio.

CAPITULO IV.

CONSERVACION DE LOS VIDRIOS I ENMACILLADO DE LA LINTERNA.

Limpiamiento diario de los vidrios de la linterna.

Art. 68. Los vidrios de la linterna deberán ser mantenidos constantemente en perfecto estado de aseo.

Para este fin se les limpiará todos los dias, interiormente con un paño, que no

tenga manchas de aceite, haciéndose lo mismo exteriormente, si fuese necesario.

Las manchas que queden sobre el vidrio después de pasado el paño, se quitarán por medio de un poco de agua, i si fuese necesario con espíritu de vino.

Modo de mantener el pulimiento en los vidrios de la linterna.

Art. 69. Independientemente de esta limpieza diaria, se les pasará a los vidrios tanto interior como exteriormente, cada seis meses, rojo de pulir, observando además las precauciones ántes indicadas para el pulido de los lentes.

Conservacion del enmacillado.

Art. 70. El enmacillado de los vidrios i de todas las junturas de la linterna, por donde puede penetrar la lluvia, deberá conservarse cuidadosamente:

La macilla que se emplee se formará de dos partes de tisa i una de albayaalde, el todo pulverizado i reducido a una pasta algo firme i bien amasada con aceite de linaza cocido.

Renovacion de vidrios rotos.

Art. 71. Como los guardianes de faros se hallarán muchas veces en el caso de reemplazar ellos mismos los vidrios que se rompan, será conveniente que tengan las siguientes instrucciones:

Para separar el vidrio después de haber pasado el diamante, se dan golpecitos suaves en el reverso del vidrio con el mango del diamante, siguiendo la línea del corte i principiando por una estremidad. Desenvuelto así el tajo, un lijero esfuerzo basta para separar el pedazo cortado.

Si la seccion presenta algunas desigualdades, se las hace desaparecer por medio de las pinzas del vidriero.

Cortado así el vidrio, según las dimensiones requeridas, se frotran los bordes sobre una placa de fierro fundido cubierto de arena siliosa, que se riega con agua i renueva de tiempo en tiempo.

Es mui esencial, al colocar los vidrios, dejarles a su rededor uno o dos milímetros de juego, pues si tocan contra el marco que los encierra, quedan espuestos a estallar en las tormentas por efecto de las oscilaciones de la linterna; i si por otra parte, se dejase ménos de dos milímetros de intervalo entre los vidrios sobre-puestos, la macilla cubriría mui imperfectamente junturas tan delgadas.

Se emplean para poner los vidrios en su lugar, pequeñas cuñas de plomo.

Cuando se trata de la reparacion de un marco cuya vidriera se divida en mu-

chas piezas sobre-puestas, es necesario para reparar un vidrio inferior o inter-mediaro, quitar todos los vidrios superiores, pertenecientes al mismo marco.

Para juntar dos vidrios, se cubre con una capa de macilla de cinco a seis milímetros de espesor el borde inferior, se colocan sobre él dos pequeñas cuñas de plomo en forma de caballeté, colocando en seguida el vidrio superior, el que por su peso abaja la macilla en lo que excede del grueso de las cuñas.

Estas se quitan despues o se cortan a flor del vidrio.

El enmacillado del rededor de los marcos, debe quedar a flor del borde del liston que lo forma.

Al reemplazar los listones exteriores de los marcos de lá vidriera, se deberá ciudar de poner un poco de macilla bajo la cabeza de cada uno de los tornillos que los sostienen.

Ministerio de Marina. Santiago, diciembre 1.º de 1858.

GARCIA.