

# MEMORIA

QUE

EL MINISTRO DE ESTADO

EN EL DEPARTAMENTO

# DE MARINA

PRESENTA AL

**CONGRESO NACIONAL**

DE 1860.



**SANTIAGO DE CHILE.**

IMPRESA DEL FERROCARRIL, Calle de los Teatinos, núm. 34.

Julio de 1860.

## I.

## MARINA MILITAR.—MATERIAL.

La marina militar de la República consta en su material, de los buques que espresa el siguiente cuadro.

CLÁSES.	NOMBRES.	Número de de caballos	Cañones.	AÑO DE CONSTRU- CION.
Corbeta a helice..	Esmeralda .....	200	20	1855
Vapor	Maipú .....	200	5	1850
„ de ruedas...	Maule .....	100	3	1856
„ „ „	Independencia.....	300	2	1857
Corbeta a vela....	Constitucion.....		18	1851
Bergantin „....	Meteoro .....		10	1848
Fragata Ponton...	Chile .....			1835

De modo que comparado nuestro material actual con el consignado en la última Memoria de 1859, no ha habido otra variacion que la resultante de la venta del bergantin *Ancud*, hecha en cumplimiento de la lei de 20 de agosto de 1857.

Vencida la anarquía en Cerro-Grande, tocó a la marina militar la restitucion a sus acantonamientos de los distintos cuerpos que componian el Ejército del Norte. Posteriormente a ella ha cabido tambien concurrir eficazmente a las operaciones militares sobre la frontera Araucana.

Cuando el 18 de setiembre del año último, un gran crimen privó a la marina de su Comandante Jeneral al mismo tiempo que a Valparaiso de su Intendente, en la persona del benemérito Jeneral Vidaurre, hallábanse en aquel puerto reunidos, todos los buques de la República con escepcion del *Maipú*, ausente entónces en los puertos del Sur. La actitud de la marina ante aquel amago subversivo, fué la que debia esperarse de su decision por la defensa de la lei i del órden.

En la necesidad de mantener algunos buques armados en las aguas del Estado, al Norte i Sur de la República, se ha distribuido nuestra pequeña fuerza naval de la manera mas conveniente, multiplicando su actividad de modo que ella concurriese, a la vez que a las operaciones militares sobre los indios, al mantenimiento del órden i disciplina de la navegacion, i a la defensa de la costa del norte.

Con arreglo a estos objetos, la corbeta *Esmeralda*, como buque de reserva, ha sido empleada en las comisiones urgentes e imprevistas que con frecuencia han ocurrido; i en este carácter ha hecho frecuentes viajes, llegando últi-

mamente hasta Cobija en una espedicion detenida que desempeñó, visitando todos los puertos al norte de Caldera.

En la necesidad de hacer entrar este buque en carena completa, se creyó conveniente enviarlo al baradero de Tenglo en el Seno de Reloncaví, a las órdenes del capitán graduado de navío don Leoncio Señoret.

Antes que la *Esmeralda*, verificó el *Maipú* su viaje al mismo baradero, con el fin de limpiar i embetunar sus fondos, a las órdenes de su comandante el capitán de fragata graduado don Manuel Escala.

En ambos buques se envió para asistir a su carena i recorrida, al constructor naval del Estado; a cuyo empleado se le encomendó el exámen detenido del baradero de Tenglo, con la orden de formar planos, presupuestos e informes, sobre las obras que demandase, para hacer de él un dique i baradero bueno i seguro.

A los comandantes de ambos buques se les encomendó igualmente, reconocimientos hidrográficos sobre el canal de Chacao i el Seno mismo de Reloncaví, para rectificacion de las cartas de navegacion existentes, omisas i defectuosas sobre algunos puntos, como lo comprueba la pérdida del vapor *Prince of Wales* sobre un escollo no marcado en ellas. El documento señalado con la letra *A* comprende las instrucciones dadas por el Ministerio sobre este i otros puntos; i bajo las letras *B*, *C* i *D* acompaño los partes de los comandantes de los vapores *Esmeralda* i *Maipú*, i el informe del constructor naval relativo al baradero de Tenglo.

Las operaciones emprendidas sobre los indios alzados en la provincia de Arauco, hicieron como ya he dicho, necesaria la presencia de una parte de nuestra fuerza naval so-

bre aquella costa. El vapor *Maipú* i el bergantin *Meteoro* fueron destinados a cruzar sobre aquellas aguas, i el vapor *Independencia* a mantener la comunicacion constante entre Valparaiso i los puertos de Arauco.

En estas circunstancias fué urgente retirar nuevamente del servicio de remolque sobre la barra del rio Maule, al vapor de este nombre, i destinarlo a la estacion de los puertos de Atacama, poniéndolo a las órdenes del Intendente de aquella provincia. Pero sensible el Gobierno a las necesidades del comercio, se dispone a hacer que vuelva el vapor *Maule* sin tardanza, a Constitucion.

El bergantin *Meteoro* al mando del capitan de corbeta don Juan Williams, durante su crucero en el golfo de Arauco, entre Lebu i Talcahuano, ha empleado útilmente su tiempo, tanto en la proteccion i policia de la navegacion de aquellas aguas, mui frecuentadas hoi por las minas de carbon que sobre aquella costa se explotan, quanto en reconocimientos hidrográficos siempre útiles e interesantes. Marcado con la letra *E* acompaño una noticia de algunos de estos trabajos i operaciones.

La Corbeta a vela *Constitucion*, desarmada, se halla a venta en cumplimiento de la lei de 20 de agosto de 1857, que dispone la enajenacion de los buques de vela para sustituirlos por mistos de vapor i de vela.

Bajo la letra *F* acompaño el Estado Jeneral detallado 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, en la fecha que en el documento se espresa.

Reunidos posteriormente todos los buques en Valparai-

so para ejecutar en sus mandos i dotaciones de oficiales, algunos cambios que el mejor servicio demandaba, se ordenó a mediados del presente mes, la salida formando una division al mando del Contra Almirante don Roberto Simpson, de los vapores *Esmeralda*, *Maipú*, *Independencia*, i *Mau-  
le*, i del bergantin *Meteoro*, con destino a Quinteros, para ejercicios de maniobra i artillería, i operaciones combinadas.

Los documentos señalados con la letra G. dan cuenta de estos ejercicios.

Demandando los calderos del vapor *Independencia* costosas i estensas reparaciones, se ha preferido no entrar en estas, sino que espere el buque desarmado la llegada de los nuevos calderos que se han pedido a Europa. Entónces con ménos costo que el que hoi tendria una reparacion incompleta, quedará el buque en estado de perfecto i largo servicio.

En línea de repuestos de artículos navales, sujeta su provision a contrato, se han recibido de Europa i pedido nuevamente, aquellos que relacionados principalmente con los buques de vapor, no se obtienen en Valparaiso.

Los galpones que servian en el Arsenal de Valparaiso, al depósito de la artillería de marina, proyectiles, maquinaria de repuesto, etc., etc., se encontraban en mal estado; fué necesario proveer a la construccion de nuevos almacenes mas cómodos, mas espaciosos, i en el mes de diciembre se ordenó este trabajo, cuyo costo no excedia de los fondos de que el Gobierno podia disponer con este objeto.

En el ramo de armamento i repuestos, se han espedido reglamentos especiales para cada buque con el fin de regu-

larizar su existencia o sus reemplazos, tanto en el ramo de guerra, como en el marínero.

Careciendo por ahora de lugares de depósito convenientes en Valparaiso, para la madera de construccion que el Estado posee en abundancia en los puertos de Constitucion i Curanipe, el Gobierno la conserva en los galpones levantados a propósito para ella en dichos puertos; i se han dictado las órdenes oportunas al Intendente de Maule, para atender a la reparacion i pintura de los galpones, i al cuidado que demande la madera en ellos acopiada. Como el pensamiento del Gobierno en la adquisicion de esa madera, ha sido conservar en provecho de necesidades futuras, un material que cada dia aumenta de valor, quiere conservándolo donde se halla, asegurarlo para el porvenir, mejorando su calidad por la desecacion i el tiempo.

Como se ve por los documentos de que he hecho mérito anteriormente (\*), la existencia de un baradero i dique para la carena de nuestros vapores, es una necesidad de nuestra marina; i el que proporciona la naturaleza en la isla de Tenglo en el seno de Reloncaví, ofrece desventajas que dan la preferencia a la construccion de un dique en Lota.

En favor del baradero de Tenglo, no hai otras ventajas que las que ofrece la naturaleza i que son las siguientes:

- Un excelente i abrigado fondeadero;
- Una excelente playa para barar un buque;
- Una elevacion de mas de veinte piés a que alcanzan las mareas;
- Viveres frescos a la mano.

(\*) Documentos B, C i D.

Las desventajas son :

Su gran distancia de Valparaiso;

Dificil navegacion por canales angostos i peligrosos, para llegar al baradero;

Riesgos de recalada al Golfo de Ancud, ántes de entrar a los canales;

Poco intervalo entre el flujo i reflujó de las mareas para la ejecucion de los trabajos en los fondos de un buque;

Dias cortos i frecuentes lluvias en una estacion larga del año;

Falta absoluta de operarios i de los artículos necesarios a una gran carena, principalmente en buques de vapor.

En favor de un dique en Lota se aducen argumentos que pueden reducirse a los siguientes puntos principales :

Un puerto perfectamente accesible en todo tiempo i sin peligros;

Un clima ménos sujeto a lluvias frecuentes i continuas;

Proximidad a Talcahuano i poca distancia de Valparaiso;

Recursos a la mano en establecimientos de fundicion, talleres, operarios, etc.;

Combustible abundante i a ínfimo precio;

Facilidad para la formacion del dique a poco costo, con máquinas a vapor para vaciarlo;

Remuneracion calculada, no solo de su costo con el tiempo, sino ingresos inmediatos que compensen el interes del dinero.

Asunto es este de un grande interes para la marina militar i mercante del pais, que tocará a quien me suceda en el puesto que ocupo, con los datos copiosos que le dejo, resolver i decidir sobre él lo que mas convenga, recabando del Congreso para llenar esta necesidad, los fondos poco consi-



derables que la iniciacion i prosecucion de esas obras demanden anualmente.

## II.

### MARINA MILITAR.—PERSONAL.

El cuadro jeneral núm. 1 manifiesta el personal de nuestra marina en jefes i oficiales de guerra i mayores, con la antigüedad de cada uno i el empleo, situacion i comision que desempeña.

Segun ese cuadro, nuestro servicio militar marítimo cuenta en el dia, con

- Dos Vice-Almirantes;
- Un Contra-Almirante;
- Tres Capitanes de Navío graduados;
- Dos Capitanes de Fragata efectivos;
- Cuatro Capitanes de Fragata graduados;
- Cuatro Capitanes de Corbeta efectivos;
- Tres Capitanes de Corbeta graduados;
- Siete Tenientes Primeros;
- Once Tenientes Segundos;
- Seis Guardias Marinas Examinados;
- Seis Guardias Marinas sin Exámen;
- Veintiseis Cadetes Navales.

Quizá se halle excesivo el número de tres oficiales jenerales para el cuadro limitado de nuestra fuerza marítima; pero semejante reparo desaparece, al tomar en cuenta el nombre i la antigüedad de esos oficiales jenerales; comprendiéndose que su presencia en la lista de nuestra marina es debida a servicios distinguidos i constantes, i en el caso del Conde de Dundonald, a lei espresa del Congreso.

Entre los Capitanes de Navío graduados, uno acaba de ser promovido a su efectividad; i entre los capitanes de corbeta, acaba de darse de baja al meritorio don Francisco Hudson que fué puesto a disposicion del Ministerio del Interior para el mando del bergantin *Pizarro*, que se da ya por perdido en su viaje de Punta-Arenas a Chiloé por el cabo de Hornos.—La última noticia que de él se tiene es de fecha 10 de febrero de 1859.

El número de Oficiales de Mar, marineros i pajes que sirven a la República, es de 489 hombres; de ellos 380, embarcados i 109 en tierra, en servicio de arsenales i capitanías de puerto.

La lei de 1.º de octubre del último año, estableciendo los nuevos sueldos de la marinería embarcada de la República, ha producido el efecto que se esperaba, de llevar a nuestros buques el concurso de los buenos brazos que les son necesarios, facilitando la organizacion de un núcleo eficaz de marineros militares.

La nueva lei, haciendo desaparecer la desproporción que en sueldos existia entre la marina militar i la mercante, quita uno de los principales obstáculos que se oponian a la organizacion de los equipajes de línea; i desde que fué promulgada se dictaron con esta mira, las órdenes que constan del documento anexo letra *H*.

La tropa de Infantería de Marina consta en el dia de cinco compañías, divididas en dos brigadas, al mando cada una de un Sarjento Mayor graduado. De esta fuerza, en todo como de 500 hombres, se hallan :

De guarnicion en Magallanes.....	50
Embarcados de guarnicion en los buques de la Re- pública.....	87
En Chiloé.....	74
En Valparaiso .....	94

---

305

de la 1.ª Brigada.

La 2.ª Brigada, de reciente creacion, compuesta de dos compañías, ha marchado toda entera a la Frontera, a alternar en su servicio con la Infantería de Ejército.

El cuerpo de oficiales perteneciente a esta fuerza, lo forman en el dia :

Dos Sarjentos Mayores graduados ;

Cuatro Capitanes ;

Un Ayudante ;

Cuatro Tenientes;

Nueve Subtenientes;

Bajo los núm. II i III se adjuntan los Estados de Fuerzas de ambas Brigadas.

El Comisariato de marina, al que está unido en Valparaiso el del ejército, se desempeña por el personal que autoriza la lei i que manifiesta el estado núm. I, lo mismo que el de la secretaría de la Comandancia Jeneral de Marina.

El Cuerpo Médico de marina se compone de un Cirujano Mayor, cuatro Cirujanos de Primera clase i uno de segunda. De los Cirujanos de Primera clase, uno está ausente con licencia i sin sueldo; los demas distribuidos en los buques de la manera que manifiesta el Estado Jeneral.

por nuestra marina de comercio desde 1853; es la que espresa la tabla que sigue:

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	„	„ 12,595.00 „
„	1858	„	„	38	„	„ 11,235.81 „
<del>1860</del>	„	1859	„	34	„	„ 7,956.88 „
„	1860	„	emplea	43	„	„ 11,830.95 „

Se habia introducido de un modo imperceptible, cierta relajacion en la manera de poner en vigor la lei de navegacion i las leyes i reglamentos vijentes para el mejor orden i disciplina en la marina mercante. De aquí nacieron ciertos abusos de la bandera de la República, que apercibidos en tiempo, se han contenido a merced de medidas enérgicas i oportunas.

Entre esas medidas se encuentra el decreto adjunto (letra K.) dirigido a precaver el desorden que se notaba en la falta de papeles de navegacion, espedidos por autoridad competente, i en la forma i modo establecidos por la lei.

El Cuerpo Consular de Chile en el extranjero, por el intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores, pide con insistencia al de Marina, se le espidan instrucciones precisas que le sirvan de guia en sus relaciones con la marina mercante i en proteccion de los intereses chilenos comprometidos en ella. Fácil habria sido satisfacer a esta demanda, mandando a los cónsules observar por lo pronto, el Título III del Proyecto de Lei sobre la organizacion de los consulados i atribuciones de los cónsules, sometido a las Cá-

maras en 4 de setiembre de 1856; pero pendiente este asunto de una decision próxima del Congreso, el Gobierno ha preferido esperar a esa decision, para satisfacer aquella exigencia del servicio público.

El abandono en que quedaban en playas extranjeras algunos de nuestros conciudadanos, que imprudentemente entraban a prestar sus servicios de marineros bajo banderas extranjeras, ha llamado desde mucho tiempo la atencion del Departamento; i despues de ensayar varios arbitrios que conciliasen los derechos de cada uno a disponer de sus servicios, con la proteccion debida a una clase de hombres tan improvisora, tan vagamunda i aventurera como lo es la marinera, ha espedido el Gobierno el decreto que se acompaña bajo la letra L, dictado con la mira de rodear el embarco de un ciudadano chileno bajo bandera extranjera, de tales formalidades i garantías, que lo pongan al abrigo del abandono, de la miseria i del crimen en paises extranjeros, estendiéndoles aun en lejanas tierras, la solicitud i proteccion de su patria.

Relacionado íntimamente con la mejora de nuestra Marina Mercante, i de una grande influencia en su desarrollo, pende de la decision del Congreso el Proyecto de Lei presentado en 20 de junio de 1857, para establecer en los puertos principales de la República oficinas para el enganchamiento de marineros, oficialmente instaladas por autoridad competente, con intervencion en sus operaciones de dicha autoridad; dando así todas las garantías deseables a armadores, capitanes i marineros i al Gobierno medios de organizacion i policia sobre esa porcion interesante de nuestros ciudadanos que tripula nuestros buques.

Recomiendo fuertemente el despacho final de este demo-

rado asunto; pues de él dependen otros arreglos dirigidos al provecho de nuestros marineros. Uno de ellos es la disposicion en utilidad de los marineros mismos, de los haberes de los marineros mercantes que mueren en el mar, o que desertan en playa extranjera; haberes que hoi se disipan por canales indebidos, i que pueden, por el establecimiento de las oficinas de enganche, venir a formar gradualmente un fondo destinable al hospital o a la formacion de una caja de inválidos de la Marina Mercante. Me asiste la esperanza de que este pensamiento que meramente emito en esta Memoria, vendrá a tomar consistencia inmediatamente que se promulgue la lei cuya aprobacion solicito del Congreso. Para mí será una fortuna dejarlo ya planteado como un hecho consumado, llamado a un desarrollo gradual pero grande i seguro.



#### IV.

##### TERRITORIO MARITIMO.

Es un hecho constante en el movimiento económico del pais, la tendencia de la poblacion a buscar la costa, escogiendo sobre ella, ya fuentes de produccion propias de los lugares mismos, como sucede en las minas de carbon en el sur i las de cobre en el norte, o bien la salida fácil i natural al gran camino del Océano, de las producciones del interior.

Debido a este movimiento tan pronunciado i tan benéfico, es que el Gobierno se ve forzado a aumentar sus agentes de proteccion i de administracion marítima en esos lugares, siguiendo, como está en el deber de hacerlo, la marcha de la

poblacion; i autorizado por la lei de 30 de agosto de 1848, ha ido demarcando en los territorios a que se agolpa la poblacion en el norte de la provincia de Atacama, nuevas subdelegaciones de aquella Gobernacion Marítima, i nombrando para ellas los empleados correspondientes.

En estas nuevas demarcaciones se ha guardado en el territorio marítimo, armonía con las respectivas subdivisiones territoriales interiores, de modo que no haya choque ni trabas en el juego de ambas administraciones.

Está concluido i pronto a su final exámen i publicacion, el Reglamento de Subdelegados Marítimos; en el que en observancia de las leyes vijentes, se traza a estos funcionarios la regla precisa de sus atribuciones i deberes.

Con la mira de dar al Congreso datos exactos, tanto sobre el movimiento marítimo de los puertos, cuanto sobre las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico i la pesca dentro de cada Gobernacion; sobre la importancia de cada uno de esos puertos en el comercio de la respectiva provincia, las necesidades particulares de cada una en balizas, faros, prácticos, telégrafos, etc., i en fin sobre los medios que cada cual posea en astilleros, baraderos, maestranzas, jente de mar, etc., se han pedido con especial recomendacion i obtenido en consecuencia, los que consigno en los documentos marcados con la letra *M*.

Segun esos datos mui interesantes, cada Gobernacion Marítima de las diez que los suministran i que se mencionan en esos documentos, ofrece los siguientes resultados. Las otras dos que completan las doce en que se halla dividido el territorio marítimo de la República, son Magallanes i Juan-Fernandez.

*Gobernacion marítima de Atacama.*—Esta gobernacion comprende las subdelegaciones de Huasco, Carrizal-Bajo, Caldera, Chañaral de las Animas, i al norte las no demarcadas que abrazan los puertos de Taltal, Paposo i Cobre hasta Mejillones. Los datos obtenidos son los que mencionan los documentos núm. 1 letra *M*, segun los cuales se ve que el movimiento marítimo de entrada i salida del puerto cabecera, Caldera, en todo el año terminado el 30 de abril último, comprende 680 buques que representan 280,743 toneladas. En ese movimiento, 213 pertenecen al cabotaje i 467 a la navegacion extranjera.

En el mismo estado pasado por el Gobernador Marítimo se menciona el movimiento ya importante i creciente, entre Caldera i Chañaral de las Animas, Flamenco, Taltal, Paposo, Cobre i demas establecimientos mineros del norte, así como el número de embarcaciones menores del tráfico de puerto i cabotaje menor, i el de marineros que las tripulan.

*Gobernacion marítima de Coquimbo.*—Esta Gobernacion, que comprende las subdelegaciones marítimas de Guayacan, Tongoi i Totoralillo, se halla en la situacion que demuestra la Memoria i Estados que acompaño de su Gobernador Marítimo, número 2 letra *M*.

Esa situacion es buena; i la bondad de los puertos unida a la importancia de las producciones que por ellos se exportan e importan, muestran el papel interesante que ellos tienen en el movimiento i desarrollo económico del país.

*Gobernacion marítima de Aconcagua.*—La rica provincia de Aconcagua esporta una gran parte de sus frutos por el puerto de Valparaiso, sirviéndose del puerto cabecera de



esta Gobernacion, el Papudo, los departamentos de Petorca, Putaendo, San-Felipe i el Valle de la Ligua.

Respecto de los puertos de Zapallar, Pichidangui i Vilo, no posee dato alguno este Ministerio relativo a su movimiento.

Manifestada la necesidad de una señal visible que marcara a los buques la entrada al puerto de Pichidangui, se ordenó la ereccion de un palo de señales completo sobre el Morro de dicho puerto, conforme con el diseño i plan de la Comandancia Jeneral de Marina.

*La Gobernacion marítima de Valparaiso*, que comprende la subdelegacion marítima de San-Antonio de las Bodegas, ha tenido por el puerto de Valparaiso un movimiento en un año, de 2155 buques mercantes entrados i salidos, representando un tonelaje de 651851 toneladas. En ese movimiento, la bandera de Chile ha tomado una parte representada por novecientos noventa i cuatro buques.

Del puerto de San-Antonio no se tiene noticia.

La Memoria que encabeza los documentos adjuntos, núm. 4, letra *M*, corresponde a los datos pedidos en embarcaciones menores, faro, balizas, i prácticos, en telégrafos i jente de mar que se ocupa en el tráfico i la pesca en Valparaiso.

*Las Gobernaciones marítimas de Colchagua i Maule*, comprendidas por ahora, bajo la sola autoridad del gobernador marítimo de la de Maule, abrazan la subdelegacion marítima de Llico correspondiente a la primera provincia, i la de Curanipe que corresponde a la segunda.

La Memoria del gobernador marítimo que corre adjunta bajo el número 5, da a conocer la situacion actual de las tres

subdivisiones i puertos principales de Llico, Constitución i Curanipe, así como del movimiento marítimo operado por ellos.

“Creada recientemente la Subdelegación de Llico, se ha provisto a aquel puerto de una embarcación tripulada para su servicio, de piezas para oficina i de los útiles necesarios.

*La Gobernación Marítima de Concepción*, que comprende las Subdelegaciones Marítimas de Tomé, Penco, Lirquen, Coronel, Lota i Colcura, es en el día una de las mas importantes. Se reunen en la esportacion que por sus puertos se ejecuta, los productos de nuestra agricultura con los de las minas de carbon, cuya esplotacion toma cada día mayor importancia, i cuyo consumo se va estendiendo en el Pacífico de un modo notable.

La Memoria del Gobernador Marítimo (documentos n.ºm. 6 letra *M*) que se acompaña, con las de los Subdelegados que le están subordinados, satisface completamente en cuanto a todos los datos pedidos, respecto a la situacion i necesidades de aquellas localidades. El Gobierno ha atendido con esmero i en cuanto ha sido posible, a la satisfaccion de éstas; i con esa mira comisionó en 30 de diciembre último, al Secretario de la Comandancia Jeneral de Marina para que durante el término de una licencia que le fué concedida por su salud, inspeccionase las oficinas marítimas correspondientes a aquella Gobernación. Esta medida produjo muy buenos resultados, i con arreglo a las indicaciones contenidas en el informe dado a su regreso por aquel empleado, i que acompaño bajo la letra *N*, se han tomado algunas resoluciones, como la de señalar sitios en los surjideros

de Coronel, Lota i Colcura para el deslastre de buques, donde no dañasen a la seguridad de los mismos.

El puerto de Talcahuano, frecuentado en otro tiempo por numerosos buques balleneros de los que venian a la estensa pesca en el Pacífico, ha dejado de serlo en el dia en el mismo grado; i se atribuye esta situacion a las deserciones a que se esponen los buques que frecuentan aquel puerto, por causa del desórden que existe en las casas de trato i de enganche de marineros. Aquellas autoridades han llamado la atencion del Gobierno sobre este punto, i éste solo espera la lei pendiente ante el Congreso para reglamentar este ramo e impedir los males que se sienten i sus consecuencias en la navegacion i el comercio.

Los datos consignados bajo los números 7, 8 i 9, letra *M*, pertenecen a las Gobernaciones Marítimas de Valdivia i Chiloé i a la de reciente creacion de Llanquihue.

De ellos resulta un progreso en el movimiento de aquellas provincias, llamadas a un puesto importante en la navegacion i el porvenir comercial del pais, i recomiendo la lectura i exámen de esos documentos que suministran datos nuevos, curiosos i útiles, sobre aquellas tres provincias tan esencialmente marítimas.

En la Gobernacion Marítima de Valdivia, se representan necesidades que el Gobierno procurará satisfacer en cuanto de él dependa, siendo algunas de ellas de un órden superior, sino a sus facultades ordinarias, al ménos a los recursos que el presupuesto pone en sus manos. Sinembargo, van a tomarse medidas en favor de los puertos menores de Valdivia, Lameguape, Rio-Bueno i Milagro.

La Gobernacion Marítima de Chiloé está provista de to-

dos los medios que su importancia i situacion demandan; i las nuevas necesidades en boyas i limpia de la darsena que la Memoria adjunta manifiesta, serán satisfechas en oportunidad.

La nueva Gobernacion Marítima de Llanquihue presenta por primera vez, datos mui notables sobre el movimiento i recursos marítimos de aquella parte del pais, cuya poblacion se fomenta i estimula tan solo desde 1853. Baste decir a este respecto, que el movimiento marítimo del puerto ántes desconocido de Melipulli, hoi puerto Montt, ha sido en el último año, de 65 buques que suman 17,182 toneladas; no incluyendo en él los buques de guerra de la República que allí han ido. El número de embarcaciones menores que pertenecen al tráfico de aquella gobernacion se da en 131; pero el de esas embarcaciones que ha concurrido al movimiento de Puerto-Montt en todo el año llega a 3,137.

## V.

### ALUMBRADO MARITIMO.

El alumbrado marítimo circunscrito en época no remota, a un solo faro de mui limitado alcance de luz en Valparaiso, que mantenía allí el interes local, ha sido elevado recientemente al rango de una institucion jeneral i sistemada, con recursos propios creados por la lei para su sostenimiento.

Al faro Catadrióptico de cuarto órden, instalado en Valparaiso i que alumbra desde el 18 de setiembre de 1857, le ha seguido el de el mismo órden erijido sobre la

Punta Corona, en la Grande Isla de Chiloé, iluminado el 1.º de noviembre de 1859.

Bajo la letra *O* acompañó la nota del Intendente de Chiloé dando cuenta de este acontecimiento, así como la descripción de dicho faro.

Bajo la letra *P* adjunto una noticia circunstanciada de lo gastado en la construcción de las torres i edificios de los dos faros, costo de los aparatos, empleados del ramo, presupuesto mensual del gasto de su mantenimiento, i producto del impuesto de faros en todo un año.

Del exámen de ese documento resulta, que el gasto excede en una pequeña suma al producto; lo que explica, lo poco que rinde el impuesto en Ancud, como unos 400 pesos al año, cuando su faro demanda el mismo i aun mayor gasto que el de Valparaiso. Sin embargo, como es de suponer un aumento en el movimiento marítimo de aquellos puertos, i como la diferencia entre el gasto i el producido de la iluminacion es pequeña, es de esperarse que unos i otros vengán a equilibrarse. Si así no fuese, habrá que buscar un medio para que este ramo del servicio se costee a sí mismo.

Terminadas las obras para el Faro de Punta Corona, se ordenó al ingeniero civil afecto a este ramo, su traslacion a Concepcion, para principiar los trabajos preparatorios a la ereccion en la punta Norte de la Isla de la Quiriquina, del tercer faro de los cinco que por ahora entran en el plan jeneral para el alumbrado marítimo de las costas i puertos de Chile. Con la letra *Q* consigno las órdenes e instrucciones dadas a este respecto, así como los datos obtenidos hasta hoi sobre las obras necesarias, cuyo monto se presupone en 13744 pesos.

La duracion calculada de la obra es de un año, de modo

que ántes del fin de 1861, la hermosa bahía de Talcahuano contará con el faro que reclaman sus necesidades i su importancia.

Los cuadros *R* i *S* manifiestan el gasto causado en todo el año de 1859, por los buques de la República en sueldos, víveres, artículos navales i reparaciones; i el orijinado en otros ramos dependientes del Ministerio de Marina. El monto de ámbos cuadros es de 507,269 pesos cincuenta i seis centavos. Esta suma, si bien representa la mayor parte del gasto que ocasiona el Departamento de Marina, no es el total; i aunque no he podido conseguir en tiempo la cuenta de inversion, calculo ese total de gasto en 520,000 pesos.

El presupuesto para el servicio de 1861 en el ramo de Marina, asciende a la suma de 500,033 pesos 67 centavos, el que excede al del corriente año en 34,890 pesos, 67 centavos.

Este exceso proviene de las siguientes causas: aumento en el sueldo de la marinería embarcada; aumento de una 2.<sup>a</sup> Brigada en la Infantería de Marina; mayor precio en los víveres; i mayores proporciones que cada día asumen, las partidas destinadas a los gastos de las Gobernaciones Marítimas i las pensiones en los ramos de Invalidos i Montepío de Marina.

*Santiago Junio 30 de 1860.*

**Manuel García.**

---

LISTA  
DE LOS  
DOCUMENTOS I ESTADOS  
QUE ACOMPAÑAN ESTA MEMORIA.

---

- A. Instrucciones dadas al Comandante del vapor «Maipú» en su viaje a Talcahuano, Valdivia, Puerto-Montt i varadero de Tenglo.
- B. Partes del Comandante del vapor «Maipú» relativos a sus operaciones en el Archipiélago de Chiloé i Seno de Reloncaví.
- C. Noticias hidrográficas relativas a la navegacion del Canal de Chacao, suministradas por el Comandante de la Corbeta «Esmeralda.»
- D. Informes i presupuestos del constructor naval respecto al varadero de Tenglo i obras necesarias para hacer en él un dique.
- E. Parte del Comandante del «Meteoro» Capitan de Corbeta don Juan Williams, relativo a reconocimientos hidrográficos en el Golfo de Arauco.
- F. Estado jeneral de los buques de la República.
- G. Partes relativos a los ejercicios de la Escuadra en Quintero.
- H. Instrucciones para la organizacion de los equipajes de línea.
- I. Programas de los estudios de la Escuela Naval.
- J. Nota relativa a los exámenes de la Escuela Naval.
- K. Decreto poniendo en vigor ciertas medidas tendentes a impedir el abuso de la bandera, por buques que navegaban sin llenar los requisitos i estar provistos de los documentos necesarios.
- L. Decreto que establece las formalidades i condiciones que han de mediar para el embarque en puertos de Chile, de ciudadanos chilenos, como marineros bajo bandera extranjera.

- M. Datos suministrados por los Gobernadores Marítimos de la República sobre el movimiento Marítimo i situacion de sus respectivas Gobernaciones.
  - N. Visita de inspeccion de las oficinas marítimas de la Provincia de Concepcion.
  - O. Noticia sobre la primera iluminacion del faro de Punta-Corona (Ancud) i descripcion de dicho faro.
  - P. Costo, gasto i producido de los faros de Valparaiso i Ancud.
  - Q. Ordenes e instrucciones sobre las obras necesarias en torres i edificios, para el faro de la Quiriquina.
  - R. Cuadro del gasto causado por los buques de la República en todo el año de 1859.
  - S. Gastos jenerales del Departamento de Marina.
- Estado núm. I. Cuadro jeneral de los jefes i oficiales de guerra i mayores de la Marina Militar de la República.
- “ “ II. Estado jeneral de fuerza de la 1.ª brigada de Infantería de Marina.
  - “ “ -III Estado jeneral de fuerza de la 2.ª brigada de Infantería de marina.



---

## DOCUMENTOS.

---

### A.

*Instrucciones dadas al Comandante del Vapor Maipú en su viaje a Talcahuano, Valdivia, Ancud, Puerto-Montt i varadero de Tenglo.*

MINISTERIO DE MARINA.

---

*Santiago, Agosto 3 de 1859.*

1. Cumplidas las órdenes dadas en nota de 2 del próximo pasado agosto, núm. 479, en cuanto al embarco en el vapor «Maipú» de los aparatos de iluminación, linterna, etc., pertenecientes al faro de Ancud, así como los demas artículos entregados al mecánico de faros para la instalación de aquel sobre Punta-Corona; embarcados también el mecánico i sus ayudantes destinados a dicha instalación, i el bote metálico i sus útiles designado para el servicio de la gobernacion marítima de Chiloé, listo ya el buque para zarpar, teniendo a su bordo a los Intendentes de Concepcion i Valdivia i demas pasajeros que segun órdenes supremas, debe trasportar, disponga VS. la salida de dicho buque con las comisiones determinadas en la nota citada, agregando a ellas la orden de que el «Maipú» toque a la ida, en Talcahuano, con el objeto de desembarcar allí al Intendente de Concepcion.

2. Acompañó a VS. dos ejemplares de la Memoria pasada al Congreso en 1854, entre cuyos documentos se encuentran, bajo los números VIII i XI, los partes del Capitan de Fragata don Buenaventura Martinez, al mando del bergantin «Meteoro» i del Intendente de colonizacion, relativas a Puerto-Montt i varadero de Tenglo, junto con una carta hidrográfica de dichos lugares, levantada por el Comandante i oficiales del «Meteoro» en aquella época, para que VS. entregue dichas Memorias i carta para el uso del Comandante i oficiales del «Maipú» en la operacion or-

denada de varar el buque en Tenglo para limpiar i embetunar sus fondos ; previniendo al Comandante, que dicha carta a vuelta de viaje, será restituida a este Ministerio con otra independiente de ella, levantada por el Comandante i los oficiales del «Maipú», con un informe, mostrando i fundando las diferencias que existan entre una i otra de las cartas mencionadas.

3. Ordenará VS. al comandante del «Maipú», que haga levantar plano de la Caleta denominada Puerto-Ingles, en que va a desembarcar los aparatos para el faro de Punta-Corona, con descripcion de la Caleta : que observe i marque con la posible exactitud, la situacion de la torre del faro, espresando además de su latitud i longitud, su posicion en tierra, su marcacion i demora con relacion a puntos dados i conocidos : la elevacion de la torre, su forma, el material de que es hecha, su color o pintura, la altitud de la luz sobre el nivel medio del mar, i todos los datos que conviene poseer con mucha exactitud, para dar aviso anticipado de ese nuevo faro a los navegantes.

4. Comunique VS. al comandante del «Maipú» la nota del Capitan de Corbeta don Juan Williams pasada a VS. en 3 de agosto último, trascrita por VS. el día 4 bajo el núm. 1237, para su conocimiento, i para que en cuanto le sea posible, observe los hechos que en ella se anuncian.

5. Prevengo a VS. igualmente, que el rancho del mecánico de faros i sus ayudantes en el «Maipú» debe ser de cuenta del Estado.

6. Segun orden dada por el Ministerio de la Guerra al comandante de Armas de Chiloé, i que va en el adjunto pliego cerrado marcado A, el «Maipú» a su regreso a Chiloé de Puerto-Montt, deberá trasportar de Ancud a Valdivia la fuerza de artillería que ponga a su bordo con ese objeto el Intendente de Chiloé.

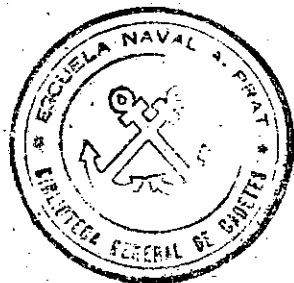
Si hubiese otras órdenes que dar relativas a los futuros movimientos del «Maipú», las recibirá su Comandante oportunamente en Ancud.

Recomiende VS. al comandante del «Maipú» que a la ida como a la vuelta, tome el carbón que pueda en Lota, i que economice el combustible navegando a la vela en toda circunstancia favorable.

Dios guarde a VS.

*Manuel García.*

Al Comandante jeneral de Marina.



---

B.

*Partes del Comandante del Vapor Maipú relativos a sus operaciones en el Archipiélago de Chiloé i Seno de Reloncaví.*

1.

VAPOR DE LA REPÚBLICA «MAIPÚ.»

*Varadero de Tenglo, Setiembre 17 de 1859.*

Señor :

Aprovecho la oportunidad que me proporciona la salida del vapor «Cloda» para noticiar a VS. el lugar de mi residencia i las operaciones que tengo practicadas durante mi ausencia de ese Departamento.

Como VS. tiene conocimiento, el 7 del que rije, a primera hora, zarpé de ese puerto, teniendo abordo a los señores Intendentes de Concepcion i Valdivia i todas las demas personas que VS. ordenó trasportar a los diferentes puntos en que he tocado. Despues de 31 horas de navegacion, llegué al Tomé, desembarqué los pasajeros i correspondencia que para dicho puerto conducia, i acto continuo proseguí mi marcha a Talcahuano, en cuyo puerto fondeé a las 8 horas p. m; i mediante el auxilio de una lancha que me brindó el señor Gobernador local, se desembarcaron en la misma noche, todos los individuos del 3.º de línea i licenciados del Ejército que conducia, como así mismo los cajones de vestuario. El señor Intendente de Concepcion dejó el buque al dia siguiente i se le hicieron los honores de Ordenanza. La remesa de 30,000 pesos que para la Tesorería de Concepcion hizo la comision de Marina, se entregó a la Aduana del puerto, i a consecuencia de estar algo borrados los sellos del cajón en que estaba contenida, tuve que retardar mi salida para practicar el recuento, cuya operacion dió buen resultado. A las 11 ho-

ras 30' dejé a Talcahuano i me dirijí a Lota en busca del carbon, a las 4 horas 30' fondeé en dicho puerto, i a fin de hacer ménos dilatada mi residencia en el puerto citado, a la madrugada del dia siguiente atraqué al muelle i recibí ciento veinte toneladas de dicho artículo. A las 3 horas p. m. despues de arreglar como mejor se pudo el carbon recibido, dejé el surjidero de Lota haciendo rumbo a Valdivia, puerto que tomé a las 28 horas de navegacion ; i con motivo de la lluvia, el señor Intendente i familia solo pudo dirijirse a la ciudad despues de 68 horas de residencia en el fondeadero. El 14 a la 1 hora p. m. dejé el buque el señor Intendente, i despues de hacerle los honores de Ordenanza, zarpé del puerto con direccion a Chiloé conduciendo de pasaje al empleado fiscal don Antonio Garrao que desempeñaba en comision la Comandancia del Resguardo de aquél puerto; i a las 10 horas a. m. del 15 anclé en Ancud. Cumpliendo con lo que VS. me tiene ordenado, tan luego como fondeé, oficié al señor Intendente dándole a conocer el objeto de mi comision, pidiéndole al mismo tiempo sus órdenes i una lancha para desembarcar la linterna i demas útiles del faro de Punta-Corona. Ayer me las impartió el citado jefe i estando a bordo los señores de la comision del faro, Gobernador Marítimo i Ministro de la Aduana, dejé el fondeadero, i tan luego como anclé en el Puerto-Ingles, se procedió al desembarco i conduccion hasta las piezas del faro, de todos los útiles, operacion nada fácil por la pendiente i clase de camino desde la playa hasta el establecimiento ; pero que se llevó a cabo mediante la cooperacion de los señores que dejo citados, los cuales no solo con sus luces me ayudaron, sino que pusieron a mi disposicion la jente de las embarcaciones de sus departamentos, a fin de aliviar mis marineros en tan árduo trabajo. La noche de este dia fué tempestuosa, viento recio del N. O. i gruesa mar combatian fuertemente al buque, i como las áncas no me daban garantía por ser el fondo de piedra con una lijera capa de arena, hice prender los fuegos i abandoné tan fatal surjidero, refujiándome en Agüe. Hoi a las 7 horas 30' teniendo a bordo al práctico don Antonio Garrao que se sirvió elejir el señor Intendente, dejé a Ancud i durante las siete horas de navegacion por los Canales no he tenido novedad.

El constructor naval, Juan Duprat, comisionado por VS. para que me auxilie en la faena de varar i limpiar los fondos del buque, se me ha presentado ; i no obstante ser el dia de mañana aniversario de nuestra rejeneracion política, estudiaremos el local que sea mas conveniente para la ejecucion de nuestros trabajos.

Nada ocurre por estos lugares, la paz reina en todos ellos. En el buque no ha habido novedad alguna que merezca llamar la atencion de VS.

Dios guarde a VS.

*Manuel 2.º Escala,*  
Capitan de fragata graduado Comandante.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

*Valparaiso, Octubre 5 de 1859.*

Señor Ministro :

Participó a US. que hoy, a las doce del día, ha fondeado en este puerto el vapor de la República *Maipú*, procedente de los puertos de Tenglo, Ancud, Valdivia i Lota, con treinta horas de navegacion de este último punto.

Acompaño a US. una copia autorizada del parte que me ha pasado el comandante del espresado buque, en que da cuenta de sus operaciones en la comision que acaba de desempeñar, i un ejemplar del estado jeneral de entrada.

Dios guarde a US.

*Cornelio Saavedra.*

Al Señor Ministro de Marina.

VAPOR «MAIPÚ.»

*Al ancla en Valparaiso, Octubre 5 de 1859.*

Señor :

Tengo el honor de poner en conocimiento de US. mi regreso al departamento procedente de Tenglo, Ancud, Valdivia i Lota, de cuyo último punto traigo treinta horas de navegacion, i en virtud de las órdenes que me han impartido los señores Intendentes, conduzco de pasaje desde Puerto-Montt, una alemana demente ; de Ancud la compañía de artillería que guarnecía la provincia de Chiloé i al demente Agustin Serpe, i de Valdivia al oficial estadístico don Guillermo Doll.

Aprovechando la oportunidad que se me proporcionó en Puerto-Montt, con la salida del vapor *Cloda* el 17 de setiembre próximo pasado, noticié a US. cuantas operaciones habia practicado el buque de mi mando desde el día que zarpé, de es-

te puerto, hasta que llegue a aquel, por consiguiente, hoy solo me resta dar cuenta a US. de lo que ha acontecido desde aquella fecha hasta el momento en que verifico mi llegada.

Consecuente con lo que prometí a US. en la nota de que he hecho mérito, el 18 no obstante de ser aniversario de nuestra rejeneracion política, estudié detenidamente el lugar en que debía varar el buque, teniendo a la vista el plano levantado por el señor Comandante i Oficiales del bergantín *Meteoro*, rectificué la sonda i braceaje i como encontrase aproximada exactitud, coloqué el buque en situacion aparente para dar principio a la operacion al dia siguiente, sin embargo que las mareas no excedian de 14 piés por haber pasado el plenilunio. Sin contratiempo de ningun jénero, varé i logré limpiar los tres piés que descubrió, los cuales estaban cubiertos de lama, picos i mejillones, i como gradualmente iban aumentando las mareas por aproximarse el novilunio, la limpieza se efectuaba del mismo modo, no obstante la tenacidad con que llovía. Siete dias i algunas noches de un trabajo por demas molesto i pesado, han sido necesarios para lograr la completa limpieza i embetunacion de los fondos del buque; i a no haber reinado en la tripulacion un empeño tan decidido, habrian llegado las aguas vivas que suben hasta 22 piés sin alcanzarse el mismo resultado. El trabajo que han hecho los marineros es digno de encomio, Señor Comandante Jeneral: no los ha atenuado la lluvia, vientos i el impropio trabajo, básteme decir que muchos de ellos para poder rasquetear las planchas que están junto a la quilla, han tenido que permanecer de espaldas sobre arena que vertía agua durante las seis horas de baja mar, i siento grandemente que obra tan penosa sea de corta duracion, debido a la falta de un verdadero dique para mantener en seco el buque i embetunarlo con el Peacok de la manera i forma que lo previene su instruccion; pero si las atenciones del Erario no permiten desembolsos para construir el dique, puede al ménos hacerse una parrilla de gruesa madera para que sirva de lecho a los buques que ocurran a limpiarse, con lo cual se evitará que entierren sus quillas en la arena, i sea difícil como al presente la limpieza i betunacion de parte tan importante. Este trabajo es de poco valor i de fácil ejecucion i con él los buques de madera podrán examinar sus fondos valiéndose de las mareas ordinarias, i los de fierro varándose en las extraordinarias. Quedaran catorce o quince dias en seco, tiempo mui suficiente para carenarse completamente i no a medias como ahora se hace.

Realizado el trabajo que demandaba el buque, fondé en situacion conveniente para observar la variacion de los compases; pero circunstancias fatales no solo me impidieron concluir la operacion, sino que me impusieron la obligacion de salir del lugar que ocupaba para poner a cubierto oficiales i tripulacion de la epidemia que se desarrollaba en el buque. A los tres dias de mi llegada a Tenglo, resultó enfermo de las viruelas el grumete Serapio Vargas, i como no era posible tenerlo a bordo, solicité del señor Intendente de la Colonia un lugar aparente para alojarlo,

i tambien pedí que el médico de la plaza pasase a bordo para que en union del cirujano del buque, vacunasen los marineros que no lo estaban. Ambos pedidos se me acordaron, i cuando consideraba cortado el mal mediante las medidas tomadas, cayó con fiebre el Teniente 2.º don Marcial Gundian, i con peste el fogonero 2.º Santiago Mobre. Como es de presumir, estos sucesos me alarmaban, porque el cirujano trepidaba en el conocimiento de la enfermedad del teniente i no me aconsejaba los medios para poner a cubierto a mis subordinados de azote tan terrible. Hice llamar por segunda vez al médico de la plaza, i de la conferencia que tuvieron ámbos facultativos, resultó que la enfermedad del oficial no estaba desarrollada, pero que a juzgar por los síntomas presumian ser viruelas o talvez fiebre tifoidea. Estimando ámbas enfermedades de fatales consecuencias, aceleré mi salida para Ancud, a fin de buscar en aquel puerto los auxilios que demandaba el Teniente, i a Mobre le hice trasladar a la casa que ocupaba Vargas, encargando el cuidado de los enfermos al Capitan de Altos Manuel S. Rosas por no haber en el pueblo persona que prestase semejante servicio. De todas estas determinaciones tiene conocimiento la autoridad principal de aquel pueblo, i de ella espero la remision de los marineros a este puerto, tan luego como sea posible.

Teniendo a bordo al práctico don Antonio Garrao, emprendí mi marcha para Ancud el 27 a las 3 h. p. m. i a las 8 h. 40' anclé en el espresado puerto: dí cuenta al señor Intendente de lo que sucedia abordo i le pedí los médicos de la plaza para que reconociesen al Teniente Gundian. En la mañana del día siguiente se me presentó el único que habia, i luego que lo examinó me dijo no estar de peligro, pero que la enfermedad era de consecuencia. Noticiado que fué el señor Intendente del resultado de la visita, dispuso el embarco de la tropa que conduzco, i tan luego como me envió la correspondencia, zarpé con direccion a Valdivia en busca de las órdenes que debia recibir del señor Intendente, segun mis instrucciones. Trece horas de navegacion a vela i solo tres fuegos, bastaron para llegar al puerto de mi destino, noticié como al de Chiloé mi arribo, i permanecí en el Corral hasta que llegó a mis manos la correspondencia que incluyo. Despachado por esta autoridad hice prender los fuegos i me puse en marcha para Lota para tomar carbon, navegando a vela i vapor, pero como durante la travesía el tiempo estuvo cargado de neblina, cesé la navegacion cuando por los cálculos estaba a inmediaciones de la isla de Santa-Maria, i permanecí en tal situacion hasta que pude distinguir la tierra, circunstancia por la cual demoró el viaje 25 horas. Llegué a Lota en día festivo i no me fué posible cargar hasta el lunes por la mañana que atraqué al muelle, tanto para evitar mayores gastos, cuanto para abreviar la operacion, puesto que U.S. me ordenó tomar todo el que permitiese la capacidad del buque. En todo este día recibí 111 toneladas, cantidad que bastó para llenar las carboneras i los sacos que conduzco sobre cubierta, i el miércoles al amanecer dejé el ci-

tado surjidero haciendo rumbo a este puerto, navegando solo a vapor por requerirlo el viento fuerte del norte que ha reinado durante el viaje.

Por la esposicion que he hecho en mi nota anterior i en la presente, considero que US. se posesionará de las dificultades que he tenido para dar cumplimiento a las instrucciones en la parte relativa a la formacion de planos de la caleta denominada Puerto-Ingles i del varadero de Tenglo, así mismo de las observaciones que se me encomendaron respecto del faro de Punta-Corona.

En mi viaje al sur, al pasar entre la isla de Santa-María i el continente, fijé la vista en los objetos que indica el capitan de corbeta don Juan Williams en la nota que pasó a esa Comandancia Jeneral, cuya copia se sirvió US. darme a fin de que en cuanto me fuese posible observase los hechos, i aunque la hora no era aparente para practicar reconocimientos, sin aventurar la verdad puedo decir, que en realidad se ven reventar las olas como a dos millas al occidente de la punta Rumena; mas nada puedo asegurar respecto del escollo que existe en la punta Carnero, el cual mas de una vez ha sido visto por el antiguo i experimentado capitan del *Clo-dia*, por nó habérmelo permitido la densa neblina que habia. Otro tanto tengo que decir a US. con relacion a la piedra Héctor, que figura en los planos del capitan Fitz-Roy.

Mui digna de mencionarse es la ventaja que ha reportado el buque con la limpieza que se le ha hecho, i la prueba que presento a la consideracion de US., es el aumento de un tercio sobre el número de millas que andaba cuando salí de este puerto, sin necesidad de mayor consumo de carbon, circunstancia por la cual se reporta ahorro de combustible i demas objetos necesarios en la máquina; por consiguiente, soi de parecer que la misma operacion debe practicarse a mas tardar de la fecha en seis meses.

De mucha utilidad me han sido para llevar a cabo la carena, los vastos conocimientos del constructor naval don Juan Duprat i faltaria a mi deber dejando de representar a US. servicios de tanta importancia.

El teniente del resguardo de Ancud, don Antonio Garrao, designado por el señor Intendente de Chiloé para que me sirviese de práctico a la ida i regreso a Tenglo, llenó sus deberes mui a mi satisfaccion, por lo tanto lo recomiendo a la consideracion de US.

Los señores oficiales al secundar mis órdenes, han manifestado bastante empeño, en la pronta i buena ejecucion de ellas, i la enfermedad del recomendable Teniente 2.º don Marcial Gundian, le proviene segun creo, de las mojadadas que sufrió cuando vijilaba los trabajos de los marineros.

Dígnese US. resolver lo que fuere de su superior agrado respecto del Teniente Gundian, como así mismo sobre el paje Pablo Saldivia que despues de ponerle la vacuna le han salido granos de peste en la cara i otras partes.



Adjunto a la presente, por duplicado, el estado jeneral de entrada, i en él hago presente la necesidad urgente que hai de pintar las cámaras por el completo desaseo en que están.

Dios guarde a US.

(Firmado) *Manuel 2.º Escala,*  
Capitan de fragata graduado.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

---

---

C.

*Noticias hidrográficas relativas a la navegación del Canal de Chacao que interesan a los navegantes, suministradas por el Comandante de la Corbeta de la República, Esmeralda, Capitan de Navío graduado don Leoncio Señoret.*

Correspondencia relativa a los escollos en la navegación entre Ancud i Puerto-Montt, i a las inexactitudes que se notan en las cartas de navegación de aquellos parajes.

I.

MINISTERIO DE MARINA.

*Santiago, Noviembre 29 de 1859.*

En el parte detallado del Comandante de la corbeta «Esmeralda» que US. me incluye a su nota de 21 del presente, núm. 1988, aparece lo siguiente :

«El día 1.º de noviembre fondé en aquel puerto (Ancud) a las 10 P. M. Solicité inmediatamente de la Intendencia un práctico que me fué concedido, i a las 4 de la tarde levanté anclas para internarme en los canales bajo su dirección.

«Al pasar por los piés del Bajo-Ingles que cruza el paso para el canal de Chacao i en el mismo pasaje por donde pasan todos los buques que se dirijen a Puerto-Montt, la «Esmeralda» dió un golpe felizmente lijero, contra una piedra que no señala la carta i de la que el práctico no tenia conocimiento. La rapidez de nuestra marcha que no bajaba de 13 millas por hora, no nos permitió situar este escollo. Sin otra novedad fondamos a las 10 P. M. en Calbuco.

«El día 2 salí de Calbuco a las 9 A. M. i fondé a la 1 de la tarde en el canal de Tonglo frente al varadero de Puerto-Montt ; en la tarde se señaló el lugar aparente para varar la corbeta.

«El día 3 se ejecutó la varada.....

«El constructor naval halló que la avería causada por el topon en *Bajo Ingles* se reducía a una astilla de seis piés de largo, cinco pulgadas de alto i dos de grueso, desprendida del canto de estribor de la quilla i que en nada la ofendía, se encontró tambien unas rayaduras en el cobre que indicaban que en tiempos atras el buque habia chocado lijeramente contra algun cuerpo duro. Un poco de cobre bastó para remediar lo primero i unos clavos lo segundo, quedando los fondos en excelente estado.

«El día 14 de (noviembre) hallándose concluido todo el trabajo que se podía hacer en el varadero, dejé el Puerto-Montt a las 11 del dia i fondeé en Ancud a las 7 de la noche sin la menor novedad en la navegacion.

«Aunque el práctico ignorase otro camino que el que habiamos seguido a la venida, creí prudente evitar de volver por el mismo pasaje donde habiamos tocado, i tomé bajo mi responsabilidad de pasar entre el Banco-Ingles i la Sebastiana, por cuyo canal no hallé ménos de diez brazas de agua. En esta pasada tuve oportunidad de notar inexactitud en la carta de Fitz-Roy relativamente a la posicion de la Punta-Corona, Huapilacuy i Huechucucuy i en la navegacion de los canales, el teniente Vidal i el práctico me hicieron observar islas i bancos que tampoco están señalados en dicha carta. Estos defectos son tanto mas sujetos a causar desgracia cuanto que los trabajos de Fitz-Roy gozan i merecen jeneralmente mucha estimacion i que los marinos tienen una fé ciega en ellos.

«Estas consideraciones unidas a la poca confianza que se puede tener en prácticos que solo conocen de estos canales lo que se puede aprender navegándolos en embarcaciones de poco calado, sin ningun estudio particular del fondo, harian mui necesario que se hiciese una esploracion minuciosa de todo el golfo de Ancud, canal de Arauco i demas que conducen al Puerto-Montt : i se formase un plano en grande escala como corresponde a esa navegacion.

«Mientras tanto, todo buque de algun calado que vaya a Puerto-Montt o al varadero, tiene gran peligro de perderse como podria haber sucedido a la «Esmeralda» si la piedra en que tocó lijeramente, hubiera sido por desgracia mas alta o tomado mas de lleno su quilla o carena.

«El vapor ingles «Prince of Wales» que no calaba mas de 11 piés, se perdió cerca del mismo paraje en otra piedra tambien desconocida.»

Aunque por las razones que espresa el Comandante de la «Esmeralda,» no hubiese sido posible situar el escollo en que tocó la corbeta en su viaje de ida a Puerto-Montt, seria conveniente para conocimiento de los navegantes, que el dicho comandante diese tanto sobre dicho escollo, cuanto sobre la nueva ruta seguida por órden suya, a la vuelta de la corbeta, entre el Banco-Ingles i la Sebastiana, todos los mas datos que pudiese, mencionando el número de las cartas de Fitz-Roy

afectadas por el descubrimiento del escollo, por las i inexactitudes notadas en la pasada entre el Banco-Ingles i la Sebastiana.

Dios guarde a US.

*Manuel García.*

Al Comandante Jeneral de Marina:

2.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

*Valparaíso, Diciembre 5 de 1859.*

Señor Ministro :

El Comandante de la corbeta «Esmeralda,» Capitan de fragata graduado don Leoncio Señoret, con fecha 3 del corriente, me dice lo que sigue :

«Al cumplir con lo que se me ordena en la nota del señor Ministro de Marina que US. se ha servido trascribirme bajo el núm. 2044, no creo demas volver à hacer presente, que la velocidad de la marcha de la «Esmeralda,» acelerada por la corriente favorable en su ida i vuelta de Puerto-Montt, no me ha permitido precisar las observaciones que me han inducido a creer que las cartas de Fitz-Roy del Archipiélago de Chiloé, están afectadas de errores en la posicion de muchos puntos i dejan de señalar peligros importantes.

Los datos que siguen pueden, pues, estar tambien afectados de algunos errores.

*Piedra en que ha tocado la «Esmeralda.»*

La corbeta «Esmeralda» yendo de Ancud al Canal de Chacao, a mas de media marea de creciente i calando quince i medio piés de agua, en el atraveso entre los piés del Banco-Ingles a la punta de Punmuñun, ha tocado en una roca que la carta no señalaba i que está próximamente situada a tres millas al Este de la citada i en línea recta entre la punta Carelmapu i la parte oriental de la punta Pechecua.

*Piedra en que se perdió el «Prince of Wales.»*

Se me ha mostrado el paraje en que se perdió este vapor, que solo calaba unos doce piés; i este bajo está próximamente situado a una milla de la punta de Pechaura i en una línea de esta punta a la isla Sebastiana.

Este banco, así como el primero, no están señalados en las cartas de Fitz-Roy,

núm. 1313 i 1289 hoja IV, que son las que he tenido a la vista i a las que aludo en esta relacion.

*Islas i bancos no marcados o mal situados de Chacao a Puerto-Montt.*

- 1.º Al sud de la isla Ablao hai un banco de piedra, que avanza mas de una milla i que no está marcado. El del Este tiene dos millas i la carta le da solo una.
- 2.º Al N. O. de la isla Lagartija o Corva, hai un banco de arena, que descubre i que no está marcado.
- 3.º En la punta N. O. de la isla Quemu, existe un banco no-señalado.
- 4.º A milla i media de Calbuco al E, está la isla de Chaullin que la carta no señala.
- 5.º La isla de Fautil está rodeada de bancos de piedra que salen mas de una milla, i la carta la marca limpia.
- 6.º La parte O. de la isla Huar está rodeada de un banco de una milla, no marcado.
- 7.º Al entrar, viniendo del N., entre el continente i la isla de Huar, se vé la Isla de Coullin, que segun la carta deberia estar tapada por la de Huar.
- 8.º A cuatro millas N. E. de Huar, se asegura la existencia de un arrecife que descubre en los equinoxios i que no está señalado.

*Canal entre el Banco-Ingles i la Sebastiana.*

Este canal tiene apariencia de ser tan despejado como lo manifiesta el plano i lo creo el ménos peligroso para un vapor de calado, que en ningun caso se debe tarriegar a pasar sobre la parte E. del Banco-Ingles; sin embargo puede tambien tener algun escollo desconocido.

La «Esmeralda,» viniendo de Puerto-Montt, ha pasado por él sin novedad, costean-do desde la punta de Caremapu hasta la punta O. de la Sebastiana, a distancia de una milla larga de tierra. Desde esa punta se ha puesto la proa sobre la punta que la carta llama Corona, pero que es Huapilacuy o Huapacho, i estando a regular distancia de ésta se ha tomado la direccion de Agüi. Se seguiria el rumbo inverso para ir de Ancud a Puerto-Montt. En este canal no he encontrado ménos de diez brazas de agua; no obstante de ser bueno para vapor, tendria sus inconvenientes para un buque de vela que venga o vaya a Ancud.

*Inexactitudes de la carta en el golfo de Ancud.*

1.º Pasando a milla i media al S. de la punta de Chocoy, se vé la punta de Húechucucuy mui saliente al N. de la punta de Huapacho i segun la carta, esta punta que llama Corona, deberia ocultar la primera.

Esta observacion me ha inducido a comparar las demarcaciones tomadas por el capitán Hurtado desde el faro de Ancud i publicadas en la instruccion que se ha dado impresa, con los rumbos que resultan en la carta i he tenido el resultado siguiente :

	Hurtado.	Fitz-Roy.	Diferencia.
Punta de Capitanes o Estaquillas...	N. 33° 45' O <sup>t</sup>	22 40	11° 5'
Id. O <sup>t</sup> . de la isla Sebastiana...	N. 22° 20' O	22 30	» 10
Centro de la isla de Cochinos.....	S. 67° 30' E.	64 40	3° 10
El Telégrafo del Muelle.....	S. 61° 15' E.	43 »	18° 15
Punta de Agüi.....	S. 56° 15' E.	43 40	12° 35
Punta de Huapacho.....	N. 79° 45' O <sup>t</sup>	60 10	19° 35
Punta Huachucucuy.....	S. 79° 45' O <sup>t</sup> .	80 40	» 55

Debiendo suponerse que el capitán Hurtado ha operado con la exactitud que lo caracteriza, la enorme diferencia que existe entre sus rumbos i los de la carta, bastan para manifestar su inexactitud, de lo que no puede haber duda, si se junta a ello mi propia observacion.

Deseo, señor Comandante Jeneral, que esta esposicion corresponda a las miras benéficas del señor Ministro, i seré feliz que, si no sirve para otra cosa, contribuya al ménos a llamar la atencion de los marinos que frecuentan esos mares, mientras haya lugar a una esploracion formal de esos peligrosos parajes ; por de pronto no dudo que bastaria recomendar este asunto al ilustrado Gobernador Marítimo de Ancud para que se dedicase a observaciones que podrian ser de la mayor utilidad.”

Lo trascribo a US. para su intelijencia, i en contestacion a su nota de 29 de noviembre próximo pasado núm. 824.

Dios guarde a US.

*Cornelio Saavedra.*

Al Señor Ministro de Marina.

---

**ID.**

*Informe i presupuestos del Constructor Naval, respecto al varadero de Tenglo i obras necesarias para hacer de él un dique.*

1.

*Valparaiso, octubre 24 de 1859.*

Señor Comandante Jeneral :

En cumplimiento de la órden del señor Ministro de Marina, que US. se sirvió comunicarme con fecha 4 de setiembre próximo pasado, salí de Valparaiso el dia 10 del mismo mes a bordo del vapor ingles "Cloda", con destino a Puerto-Montt, donde llegué el 16 ; inmediatamente me presenté al señor Intendente dándole parte del motivo de mi llegada.

Conforme a las intrucciones que tenia recibidas, de visitar la carena del vapor "Maipú", me apresuré en buscar el sitio mas conveniente para vararlo ; el dia 17 llegué a Puerto-Montt i al amanecer del 19 se procedió a la zaborda del "Maipú", operacion que tuvo el mas satisfactorio resultado. Reconocí que la carena estaba en perfecto estado, solo si que era urgente limpiar los fondos, lo que hice hacer del modo mas minucioso.

Durante algunos dias que permanecí en aquel punto, ocupé todos mis instantes en tomar los datos e informes necesarios, como tambien en practicar un prolijo reconocimiento de la localidad a fin de llenar exactamente mi mision. Abordo del "Maipú" regresé a Valparaiso i llegué el dia 5 del presente.

Tengo la honra, señor Comandante, de adjuntar los planos i presupuestos de los trabajos que pueden ser ejecutados en Puerto-Montt, cuyos planos son de un dique, un varadero de reja i un muelle.

Séame permitido, señor Comandante, emitir mi opinion sobre los trabajos que pueden hacerse en Puerto-Montt. Este punto tiene todo lo conveniente para asegurar la completa realizacion del proyecto de un dique, la naturaleza del te-

rreno i las mareas son mui favorables ; los buques de cualquiera dimension podrán con seguridad carenarse en este dique i hacer todas las reparaciones que necesitaren ; solamente en este paraje la lluvia es frecuente i la costa es mui peligrosa en el invierno, i la compostura de un buque demandaria gastos considerables por la falta de trabajadores.

El vapor "Maipú", habiendo tomado carbon de piedra en Lota, i durante el tiempo que esta operacion demandó, me ocupé en examinar este punto que a mi juicio ofrece tambien todas las ventajas deseables para la formacion de un dique que podrá fácilmente practicarse en la piedra que es blanda i de mui buena calidad. Allí no se tropezará con los mismos inconvenientes que en Puerto-Montt respecto a las lluvias i a los malos tiempos en el invierno, i podrán ir los buques sin hacer grandes gastos, i por su proximidad a Talcahuano podrán encontrarse carpinteros i calafates capaces para carenar i componer dichos buques.

Los vapores encontrarán, no solamente su provision de carbon de piedra, sino que tambien las reparaciones que las máquinas necesitasen, serian prontamente reparadas, pues existe allí una buena fundicion. Estas ventajas de consideracion me parece deben llamar la atencion de US.

Dios guarde a US.

Firmado :—*J. Duprat*,  
Constructor Naval.

Al Señor Comandante Jeneral de Marina.

*Presupuesto de todos los materiales necesarios para la construccion en Puerto-Montt de un dique para carenar i componer buques de cualquiera clase.*

360 tablonés de mañin de 10 a 15 metros largo 30 c. ancho i 15 c. grueso a 2 ps.....	720
312 cuadernos de 11 metros largo i 30 centímetros cuadrados a 3 pesos.....	936
620 tirantes de 12 metros largo, 30 centímetros ancho i 12 centímetros grueso, a 2 pesos.....	1240
1320 tablonés de 8 id. id. 25 id. id. i 13 id. id. a 1 ps. 50 cts.....	1980
352 pedazos de madera de 5 ms. 50 cent. largo i 30 centíms. cuadrados a 2 ps.....	704
150 vigas de alerce de 8 metros largo i 8 cents. cuadrados a 1 ps. 50 cts.....	225
70 quintales clavos surtidos a 10 pesos quintal, herraje para los tornillos, pernos i visagras.....	3700
12,000 metros de tierra que sacar a 75 cts. por metro i 2,000 jornales de carpintero, por dia 3 pesos.....	15000

TOTAL..... \$ 24505



\* El importe del presente presupuesto asciende a la cantidad de veinticuatro mil quinientos cinco pesos.

Valparaiso, octubre 24 de 1859.

Firmado :—Juan Duprat.

*Presupuesto de todos los materiales necesarios para la construcción en Puerto-Montt de un varadero de reja, según las dimensiones siguientes :*

{ 80 metros de largo.  
{ 30 metros de ancho.

35 piezas de 11 metros de largo i 30 centímetros cuadrados a 5 pèsos.....	175
24 id. 15 id. id. i 30 id. id. a 10 ps...	240
20 id. 6 id. id. i 30 id. ancho a 1 peso 50 centavos.....	30
60 tablones de 8 id. id., 30 centímetros ancho i 15 centímetros grueso a 2 pèsos.....	120
100 vigas de alerce de 7 metros de largo a 2 ps.....	200
20 quintales pernos de hierro, el quintal a 20 pesos.....	400
25 id. clavos, el quintal a 8 id.....	200
20 picaderos para los costados, cada uno a 50 ps.....	1000
350 jornales de carpinteros a 3 pesos por dia.....	1050
600 id. de jornaleros a 62½ centavos por dia.....	375
Herrería para todo el trabajo.....	600
<hr/>	
TOTAL.....	\$ 4390

El importe del presente presupuesto asciende a la cantidad de cuatro mil trescientos noventa pesos.

Valparaiso, octubre 24 de 1859.

Firmado :—Juan Duprat.

El varadero de reja es mui a propósito para limpiar toda clase de buque. Siempre que se quiera poner un buque en dicho varadero se deben alistar todos los puntales i picaderos que corren sobre una colisa de fierro cuyo objeto es sujetar los flancos del buque ; éstos se ponen solo cuando el buque principia a salir del agua, de tres pulgadas de proa a popa.

Siendo colocados los picaderos, se ponen entónces los puntales de este modo : el buque queda perfectamente derecho i no hace ninguna fatiga, pudiéndose limpiar ámbos costados a un tiempo.

En el caso que se quisiera carenar un buque se puede ejecutar el trabajo, pero se perderia mucho tiempo por causa de las mareas, quedando solo tres horas el buque en seco ; de consiguiente no se puede trabajar mas que tres horas por marea ; inconveniente de que resultaria una gran demora para carenar, cuando al contrario en el dique el agua entra solo a la entrada i salida del buque.

Valparaiso, octubre 24 de 1859.

Firmado :—*Juan Duprat.*

---

---

E.

*Parte del Comandante del Bergantin Meteoro, Capitan de Corbeta don Juan Williams, relativo a reconocimientos hidrográficos en el Golfo de Arauco.*

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

*Valparaiso, abril 21 de 1860.*

Señor Ministro:

El Comandante del bergantin "Meteoro" con fecha 16 del actual, me dice desde Arauco, lo que sigue :

"Convencido de que el canal que separa la isla de Santa-María en su extremo meridional, del continente, no se halla bien explorado, i de que esta entrada a la bahía de Arauco cada dia se hace mas importante, atendiendo al número de embarcaciones i particularmente vapores, que transitan por ella; he creido conveniente en vista de la tranquilidad tan satisfactoria que he notado en estos puertos, aprovechar algunos dias de buen tiempo para practicar un detenido reconocimiento en todo este lugar.

El resultado que he obtenido es el siguiente :

A la distancia de poco mas de una milla al sur del Morro de los Lobos, o para mayor exactitud, demorando al N. 23. ° E. de la Punta de Lavapié, i al S. 30. ° E. de la parte mas occidental de la isla (rumbos del compas), he encontrado una piedra que no está marcada en ninguno de los planos hidrográficos que hasta ahora he visto: La peligrosa reventazon que repentinamente se forma sobre ella, no me ha permitido adquirir los datos tan exactos respecto a su situacion como yo deseaba: sin embargo, señor, he tenido tiempo para sondar su profundidad aproximada, encontrando dos brazas i cuarto en su parte mas elevada, con una superficie que no excede de seis brazas. Fuera de esta estension, el fondo aumenta desde cinco hasta siete i nueve brazas.

Debo advertir a US. que este escollo, no solo es peligroso por encontrarse situado en un pasaje el mas frecuentado de todo el Canal, desde que, con arreglo a lo que recomienda el capitán Fitz-Roy, debe elejirse este lado para salvar el riesgo que presenta la piedra conocida bajo el nombre de "Héctor-Rock", que en sus planos se encuentra marcada casi en el centro del canal, sino que, para mí el principal peligro existe en que esta piedra no se manifiesta por otra señal que indique su existencia, que la de uno que otro penacho de mar que con violencia rompe sobre ella, i que éstos se suceden en tiempos indeterminados, trascurriendo muchas veces cuando el mar está tranquilo hasta veinte minutos en sus repeticiones.

Por lo que hace a la piedra "Héctor" de que ya he hablado, puedo asegurar a US. que no he perdonado medio alguno a fin de poder encontrar la situacion en que se halla, pero hasta ahora todos mis esfuerzos han resultado inútiles por lo que dudo de su existencia.

En la actualidad me ocupo de concluir un plano, que comprende la costa desde la punta de Villagran hasta la de Coronel, el que presentaré a US. a mi regreso al departamento.

El 12 del corriente he recibido por el vapor "Maipú" dos meses de víveres, por cuyo motivo he dejado de tomar los que me suministraba la casa de Rauch i Weber, chancelando con esta casa todas las cuentas que existian pendientes. Por el mismo vapor he recibido todas las ropas que en una de mis notas anteriores solicité de US.

Terminaré esta nota agregando a US. que a bordo no he tenido la menor novedad. Sigo tomando todas las medidas con arreglo a mis instrucciones; pero hasta ahora no he tocado con el menor incidente que merezca la atencion de US.

Acompaño a US. el estado de los buques que he tenido lugar de reconocer."

Lo trascribo a US. para su conocimiento, con inclusion del estado que se menciona en la nota preinserta.

Dios guarde a US.

*C. Saavedra.*

Al señor Ministro de Marina.

## F.

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

**CORBETA A HÉLICE "ESMERALDA" DE 20 CAÑONES, DE LA FUERZA DE 200 CABALLOS, EN EL DEPARTAMENTO, EN DISPONIBILIDAD.**

Comand. Cap. de Navío grad.	D. José Anacleto Goñi.....	29 de nov. de 1856
Teniente primero.....	" Enrique Simpson.....	15 de junio de 1855
id. id.....	" Domingo Salamanca...	12 de enero de 1860
id. segundo.....	" Francisco Rondizzoni.	20 de enero de 1858
id. id.....	" Frco. Vidal Gormaz...	9 de abril de 1859
id. id.....	" Ramon Godomar.....	1 de octub. de 1859
Contador de segunda clase....	" Félix Gonzales.....	9 de abril de 1859
Cirujano primero.....	" Santiago Paton.....	9 de setib. de 1855
Guardia Marina examinado...	" Andrónico Iñiguez.....	24 de agsto de 1859
Guardia Marina sin exámen.	" Estévan Versin i Acosta	30 de junio de 1859
Id. id.....	" Francisco Salas.....	9 de abril de 1859
Ingeniero primero.....	" Santiago Mentiplay....	9 de setib. de 1855
id. segundo.....	" Alejandro Chapman....	23 de junio de 1858
id. tercero.....	" José Gutierrez.....	15 de abril de 1859
Id. tercero.....	" Roberto F. Fairgraves..	7 de fbro. de 1860

Tripulacion 146 individuos de condestable a paje inclusive. Debe tener 184 individuos.

Guarnicion, 1 sarjento, 3 cabos i 26 soldados. Total 30 individuos. Debe tener 30 individuos.

VAPOR A HÉLICE "MAIPÚ", DE 5 CAÑONES, DE LA FUERZA DE 200 CABALLOS, EN EL DEPARTAMENTO, EN DISPONIBILIDAD.

Comand. Cap. grad. de fragata	D. Manuel 2.º Escala.	2 de diciemb. de 1858
Oficial de detal teniente 1.º ..	" Onofre M. Costa....	7 de diciemb. de 1858
Teniente 2.º .	" Marcial Gundian....	5 de mayo de 1859
Teniente 2.º .	" Ram. Vidal Gormaz	24 de octubre de 1859
Contador de primera clase....	" Nicolas Redolés.....	7 de diciem. de 1858
Cirujano primero.....	" Roberto Bleackley..	7 de diciem. de 1858
Guardia Marina examinado....	" Luis Pomar.....	24 de agosto de 1859
Id. id.....	" Jorge Porter.....	24 de agosto de 1859
Id. id.....	" Benjamin Carrasco...	24 de enero de 1860
Guardia Marina sin examen...	" Zeudiel Carvalho....	22 de enero de 1859
Ingeniero primero.....	" Juan Mc. Phearson..	7 de diciem. de 1858
Id. segundo.....	" Juan Morrison.....	7 de diciem. de 1858
Id. tercero .....	" Manuel Altamirano..	15 de diciem. de 1858

Tripulacion 47 individuos, de condestable a paje inclusive. Debe tener 69 individuos.

Guarnicion, un sarjento, dos cabos, once soldados. Total catorce individuos. debe tener catorce individuos.

VAPOR "INDEPENDENCIA", DE LA FUERZA DE 100 CABALLOS, EN EL DEPARTAMENTO.

Comand. Cap. de Corbeta.....	D. Nicolas Saavedra.....	6 de abril de 1859
Teniente segundo.....	" Manuel Thomson.....	30 de julio de 1859
Teniente segundo.....	" Julio Lynch.....	7 de nov. de 1859
Teniente segundo.....	" Aureliano Sanchez....	24 de agto. de 1859
Contador interino.....	" Adolfo Rondizzoni....	14 de setib. de 1859
Ingeniero primero.....	" Antonio Marazzi.....	14 de abril de 1859
Id. segundo.....	" Eduardo Hyatt.....	13 de junio de 1859
Id. segundo.....	" Santiago Smith.....	6 de abril de 1859

Tripulacion 30 individuos, de condestable a paje inclusive. Debe tener 41 individuos.

Guarnicion, un sarjento, un cabo, i ocho soldados. Total diez individuos. Debe tener diez individuos.

VAPOR "MAULE", DE 2 CAÑONES, DE LA FUERZA DE 100 CABALLOS EN COMISION DEL SUPREMO GOBIERNO, EN EL NORTE DE LA REPÚBLICA.

Comand. Cap. grad. de Corbeta	D. Galvarino Riveros...	17 de setib. de 1859
-------------------------------	-------------------------	----------------------

Teniente segundo.....	„ Oscar Viel.....	1 de octub. de 1859
Guardia Marina examinado.....	„ Javier Baraona.....	7 de octub. de 1859
Id. id. sin exámen.....	„ Agustín del Canto...	18 de nov. de 1859
Ingeniero primero.....	„ Carlos S. Morey.....	9 de setib. de 1857
Id. segundo.....	„ Santiago Grum.....	13 de diciéb. de 1859

Tripulacion, 26 individuos de condestable a paje inclusive. Debe tener 26 individuos.

Guarnicion, un sarjento, un cabo i ocho soldados. Total diez individuos. Debe tener diez individuos.

**BERGANTIN "METEORO", DE 8 CAÑONES, EN COMISION DEL SUPREMO GOBIERNO EN EL SUR DE LA REPÚBLICA.**

Comand. Cap. de Corbeta.....	D. Juan Williams.....	7 de octub. de 1859
Teniente segundo.....	„ Santiago Hudson.....	26 de octub. de 1859
Teniente segundo.....	„ Juan E. Lopez.....	21 de octub. de 1859
Guardia Marina examinado...	„ Felipe de la Fuente....	7 de octub. de 1859
Id. id. sin exámen....	„ Vicente Carvallo.....	24 de octub. de 1859
Contador de primera clase....	„ J. David Rodriguez....	7 de octub. de 1859
Cirujano de segunda id.....	„ Eduardo Mayhew.....	7 de octub. de 1859
Piloto primero.....	„ José Grange.....	10 de octub. de 1859

Tripulacion, 62 individuos de condestable a paje inclusive. Debe tener 72 individuos.

Guarnicion, un sarjento, dos cabos i diez soldados. Total trece individuos. Debe tener trece individuos.

**CORBETA "CONSTITUCION", EN VALPARAISO EN DESARMO.**

**PONTON "CHILE" AGREGADO AL DEPARTAMENTO DE ARSENALES.**

Comand. Cap. de Corbeta.....	D. Martin Aguayo.....	10 de octub. de 1859
Cirujano primero.....	„ Francisco Kaskel.....	31 de marzo de 1859

Tripulacion, diez i ocho individuos de condestable a paje inclusive. Debe tener diez i ocho individuos.

Guarnicion, un sarjento, dos cabos i nueve soldados. Total doce individuos. Debe tener doce individuos.

TRASPORTE "PIZARRO" EN LA NAVEGACION DE MAGALLANES.

Comand. Cap. de Corbeta..... D. Francisco Hudson..... 22 de julio de 1858  
Tripulacion.....

Secretaría de Marina, Valparaíso Junio 1.º de 1860.

*Vicente A. Castellanos,*  
Secretario.

V.º B.º — SAAVEDRA.



G.

*Partes del Contra-Almirante Simpson a del Mayor Jeneral del Departamento, relativos a los Ejercicios en Quinteros.*

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

*Valparaiso, Junio 27 de 1860.*

Señor Ministro:

El Señor Contra-Almirante Don Roberto Simpson, Jefe de la Division Naval, con fecha de hoy me dice lo que copio :

“En cumplimiento del decreto de US. fecha 13 del corriente, salí de este puerto el dia 14 con los buques siguientes : «Esmeralda» «Maipú» «Meteoro» «Independencia» i «Maule,» llegando al cómodo i hermoso surtidero de Quinteros, en la tarde del mismo dia ; en el cual se practicaron los ejercicios prevenidos por US. del mejor modo posible en esta estacion de Nortes i lluvias. El celoso e infatigable Mayor Jeneral del Departamento impondrá a esa Comandancia Jeneral de todas los acontecimientos en la Escuadra durante su ausencia de este puerto, limitándome a espresar a US. mi entera satisfaccion tanto de los ejercicios, como del orden, disciplina i aseo de los buques; el celo, intelijencia i contraccion, actividad i buena voluntad de las tripulaciones; en las cuales he apercibido una honrosa rivalidad; digna de elojio, tanto a los promovedores como a los súbditos.

Sobre el estado de los buques debo decir a US. que todos no están en la misma altura de instraccion en los numerosos ramos que abraza la profesion i forman al marino-militar, debida esta diferencia principalmente al corto tiempo del enganche de los marineros; pues son pocos los que han entrado por mas de un año i he notado mas adelanto en los buques en donde existe mayor número de enganchados por tres años.

Espero mediante los buenos sueldos recientemente concedidos a la marinería i

la estension a ellos de los premios de servicio que gozan sus hermanos del Ejército, remediará con el tiempo esta muy importante dificultad, pues servirá de un estímulo poderoso.

El Señor Mayor impondrá a US. de las faltas que he notado en alguno de nuestros buques que no tienen el completo armamento i pertrechos.»

Lo trascribo a US. para su conocimiento, adjuntándole los estados jenerales de entrada de los buques que componen dicha Division, i mañana transmitiré a US. el parte detallado que he recibido del Mayor Jeneral del Departamento.

Dios guarde a US.

*Cornelio Suavedra.*

Señor Ministro de Marina.

---

CORBETA A VAPOR ESMERALDA.

*Valparaiso, Junio 27 de 1860.*

Señor Comandante Jeneral de Marina.

Habiéndose ordenado por disposicion de US. que se moviese la Escuadra a la bahía de Quinteros con el objeto de adiestrar a las tripulaciones en los ejercicios de cañon i fusil a bala, tirando al blanco, como de las evoluciones convenientes de la Escuadra, tanto de dia como de noche, bajo las órdenes del Señor Contra Almirante Don Roberto Simpson, a las once A. M. del dia catorce del presente mes se embarcó dicho Jefe con el que suscribe Mayor Jeneral del Departamento de Marina, abordo de este buque, i de igual modo se embarcó el Capitan de Corbeta Don Ricardo Rogers. Igualmente se dispuso i con el mismo fin, el embarque de los alumnos de la Escuela Naval con el Instructor en el arma de artillería i maniobra, D. Amable Cammas. A la citada hora zarpamos en el orden siguiente (habiéndose preparado previamente los fuegos): Vapor «Maule» «Independencia» «Esmeralda» i «Maipú» dando remolque al Bergantin «Meteor» siendo el tiempo a la sazón nublado con viento corto del N. N. O.

Seguimos navegando en columna en el orden indicado, hasta las 3 h. 30 m. P. M. que llegamos al referido punto i fondeamos en nueve brazas de agua, casi enfrente al desembarcadero i distante de él unas 800 brazas, arriando veinticinco brazas de cadena. Los demas buques se fondearon en posiciones convenientes.

Se dió en seguida la orden jeneral a la Escuadra para que se hiciese guardia de

mar respecto a las tripulaciones i Oficiales, i de estar listo a dar fondo con la segunda ancla. El tiempo se mantuvo sin variacion alguna hasta media noche.

Jués Junio 14 a viérnes 15.—A las 3 A. M. hubo viento fresco del Norte, se fondeó el ancla de estribor, arriando veinte brazas de su cadena i 15 de la de babor, i luego despues de concluida esta faena principió a llover. Al amanecer i por orden jeneral, las tripulaciones empezaron a lavar sus coyos i ropa; concluido lo cual, se ocuparon de la limpieza del buque i trabajos ordinarios. La noche pasó sin novedad.

Viérnes 15 al Sábado 16.—Despues de la limpieza de estílo, se dió orden jeneral de limpiar las armas i a la 1 P. M. se tocó safarrancho i previa señal jeneral a los buques, se principió el ejercicio de cañon con cartuchos de fogueo i en seguida se hicieron ejercicios de fusil. El tiempo se mantuvo nublado i calmoso con aspecto de lluvia. No hubo novedad durante la noche.

Sábado 16 al Domingo 17.—Concluida la limpieza de estílo, se ordenó fondear un anclote por la popa con el objeto de que sirviese de codera, guardando los costados de los buques paralelo con la costa, i alistarse para tirar a los blancos con cañon, los que se colocaron en tierra para el efecto, distante, uno 770 varas i el otro 670 idem. A las 11 A. M. se hizo señal al «Maipú» para que diese principio al ejercicio. Sus tiros en jeneral fueron buenos i uno de ellos dió en el blanco. A las 12 habiendo tirado veintiseis tiros, se le puso señal de cesar el fuego o ejercicio; de encender los fuegos de la máquina i de prepararse para zarpar.

En seguida se puso señal al «Meteoro» i «Maule» de tirar al blanco i en ambos buques se notó bastante destreza i precision en sus punterías. A los cuarenta i ocho tiros del primero con 4 cañones, calibre de a 32, i 15 tiros del segundo con un cañon de bronce de a 12, se puso señal de suspender el ejercicio en ambos buques.

A continuacion se tocó jenerala en la «Esmeralda», i luego despues principió su fuego al blanco distante 700 yardas, i de los noventa i tres tiros que se tiraron, las tres cuartas partes fueron con mui buena direccion i algunos hasta dar en el blanco.

El «Independencia» no hizo ejercicio por ser sus cañones mui chicos atendiendo la distancia i su poco calibre.

A las 2 P. M. zarpó el «Maipú» de regreso al Departamento, conforme a instrucciones dadas a su Comandante por el Almirante.

A las 3 h. 30 m. principió a soplar un viento fresco del Norte: se hizo señal jeneral de dar fondo a la 2.<sup>a</sup> ancla, arriando la cadena suficiente i por encontrarse el «Meteoro» mui cerca por la proa de la «Esmeralda», se ordenó cambiara su posicion haciéndose a la vela i situándose por nuestra aleta de estribor a distancia de un cable. El viento se aumentó gradualmente acompañado con lluvia hasta las 8 p. m. i el cielo densamente nublado (hora en que se moderó un poco) continuando asi toda la noche sin novedad.

Domingo 17 al lúnes 18. Al amanecer tiempo moderado i sin lluvia; se levantó la 2.<sup>a</sup> ancla i cobró la cadena de la 1.<sup>a</sup> hasta quedar en 25 brazas: otro

tanto se hizo en los demas buques por órden jeneral. Así mismo se cruzaron las vergas de juanete, largaron las velas i se limpió la artillería i armamento menor. P. M. El tiempo nublado con aspecto de descomponerse. Se aferraron las velas; durante la noche no hubo novedad.

Por señal jeneral se largaron las velas a las 8 A. M. i se dió órden para preparar la jente de desembarco designada previamente, para los ejercicios convenientes. Por el mal tiempo que luego despues sobrevino, esta órden se suspendió. Se aferraron las velas i echaron abajo las vergas de juanete por señal jeneral. La tripulacion, tropas i cadetes hicieron ejercicios de fusil.

Lúnes 18 al día 19. El tiempo con aspecto de descomponerse, viento del N. al N. N. E. rafagoso a veces i con lluvia por intervalos aumentando durante la noche. Se fondeó la 2.ª ancla arriando la cadena conveniente. Al amanecer sopló con mayor fuerza, se arrió mas cadena i se puso señal jeneral de echar abajo los masteleros de juanete. Se dieron 200 raciones de víveres secos al "Maule." Despues de medio día, el viento se levantó a temporal recio acompañado de lluvia. Se arriaron los vergas de mayores i masteleros de gavia, preparándose al mismo tiempo la 3.ª ancla, cuyas faenas fueron ejecutadas en los demas buques por señal jeneral al efecto impartida por la capitana; i a las 2 P. M. se puso otra señal por lo recio del tiempo, para solivar las cadenas, i para cualquier evento, se encendieran los fuegos i estuvieran listas las máquinas.

Del 19 al miércoles 20. El tiempo continuó tempestuoso con mas o ménos fuerza hasta las 12 de la noche que se quitó el viento i la lluvia continuó hasta el amanecer. Se puso señal jeneral para apagar los fuegos; de levantar las anclas extraordinarias i de dejar con 25 brazas de cadena la que quedára en el fondo; operacion en que se ocupó la jente hasta las 8 A. M. En seguida se puso señal jeneral a la escuadra para guindar los masteleros, cruzar las vergas i echar fuera los botalones de foque. Concluida esta faena, por otra señal se largaron las velas i despues se tesaron las jarcias i burdas i se hicieron los demas arreglos necesarios por alto i bajo.

A las 4 p. m. se aferraron las velas segun órden que se dió. Se mandó recoger las balas tiradas al blanco, regresando con veintisiete solamente, i al mismo tiempo se mandó dar remolque al «Meteoro» que se hallaba mal fondeado, cambiándolo a la mura de babor de la «Esmeralda», distante medio cable.

El tiempo se mantuvo nublado con viento lento del norte durante la noche, la que se pasó sin novedad.

Del 20 al 21. El tiempo se compuso i a las 8 A. M. se cruzaron las vergas de juanete i largaron velas juntamente con los demas buques de la escuadra. A las 10 se aferraron las velas i se puso señal jeneral de prepararse las embarcaciones menores, marinería i tropa para un desembarque como estaba previamente dispuesto i despues de impartir las últimas órdenes, se efectuó el desembarco por la parte sur

de la bahía. Se hizo ántes un simulacro de desembarque i se tiraron algunos tiros como atacando un punto dado, con el obus montado en la falua que iba a vanguardia i los cadetes i guarnicion tirando con fusil i con cartuchos de fogeo.

La direccion i movimientos de esta fuerza por disposicion del señor Contra Almirante, fué encomendada al Capitan Rogers bajo las órdenes del Mayor Jeneral ; i despues de ejecutar varias evoluciones de ataque i defensa, se tomaron las posiciones convenientes para tirar a los blancos colocados a distancia de 250 metros, para los rifles, 200 id. para los fusiles i 600 id para el obus. Las punterías fueron satisfactorias especialmente las de cañon. A las 4 P. M. regresó a bordo la Division con mucho órden, habiéndose tirado veinte cartuchos por cada individuo sin ocurrir nevedad o accidente alguno.

Al arrear la bandera por señal jeneral se echaron abajo las vergas de juanete e izaron todos los botes. Durante la noche hubo una densa neblina con poco viento del Norte sin otra ocurrencia particular.

Día 21 al 22. A la hora fijada se principiaron las limpiezas de costumbre. En seguida se dió órden jeneral de limpiar la artillería i todo el armamento menor.

P. M. Se hizo ejercicio de botes a vela i remo, en que tomaron parte los cadetes. Se mandó desenterrar balas de las tiradas al blanco, logrando recojer 24 de a 32.

Tiempo nublado i viento lento del N. O.

A. M. servicio de noche como de costumbre. Al amanecer limpieza jeneral i se echó la falua adentro sobre sus calzos.

Día 22 al 23. A. M. concluida la limpieza del buque, artillería i armamento menor, se vistió la jente de limpio de pantalon blanco i cotona azul, uniformándose así en todos los buques de la Escuadra por órden jeneral. A las 11 se pasó revista de inspeccion de estado por el Comandante i despues lectura de las leyes penales de la Ordenanza. A las 11 30 m. el Contra-Almirante pasó abordo de los vapores «Independencia» i «Maule» acompañado con el que suscribe, e inspeccionó el interior de estos buques, sus tripulaciones, armamento i máquinas, etc., etc. En el primero se notó la necesidad de arreglar un pañol para guardar convenientemente cuanta clase de pertrechos navales se necesitan abordo ; tambien un lugar para la conveniencia de los oficiales como de algunas otras cosas de menor importancia.

Respecto a sus calderos, los injenieros opinaron que podrán servir unos tres años mas poniéndoles fondos nuevos, pues aseguran que la parte superior se encuentra en buen estado i podrian resistir por el tiempo indicado. La máquina es excelente i corriente en todas sus partes. Sin embargo el señor Contra-Almirante recomienda practicar un prolijo exámen de uno i otro por una comision competente para los fines convenientes.

Respecto del «Maule» el rancho para la marinería es estrecho i tambien carece de la comodidad necesaria para guardar los pertrechos. La máquina i calderos se hallan en buen estado de servicio i de muchos años de duracion, segun cálculos de los injenieros.

En el «Maipú», que el señor Contra-Almirante había ya inspeccionado (previéndolo su pronto regreso al departamento) se notaron tener los depósitos para las cadenas muy pegados a proa i siendo éstas de un peso considerable incluso sus anclas por lo cual sin duda el buque ha sufrido mucho i en su consecuencia se recomienda cambiar sus depósitos a la parte de popa de la bodega, cuya variacion es fácil ejecutar i de muy poco costo. Respecto a la máquina i calderos, todo se encuentra corriente i en buen estado i de mucha duracion, segun informe de los ingenieros.

En la inspeccion que se hizo del «Meteoro», se encontró todo en el mejor orden notando solamente la falta de una cadena corta para la 3.<sup>a</sup> ancla. El arreglo de su lancha i mal estado de su velamen i falta de pertrechos navales trae su orijen del poco tiempo que estuvo en Valparaiso despues de estar siete meses en campaña en las costas del Sur.

Concluida la inspeccion anterior, a las 2 h. P. M., se dirijió el señor Contra-Almirante en la canoa acompañado con el que suscribe, a la Ensenada de la Ventanilla, habiendo previamente dispuesto fuesen al mismo tiempo cuatro embarcaciones menores con sus respectivos oficiales, a reconocer i sondear dicho punto, como también toda la costa por parte del Norte, haciendo los apuntes convenientes. Igual operacion se practicó por la parte Sur de la bahía i fondeadero de Quinteros por el Teniente 2.<sup>o</sup> don Francisco Vidal Gormaz, de cuya parte se levantó un plano en punto mayor, marcando el braceaje i una roca que no marcan los planos en uso. La demas jente en descanso por ser dia festivo.

Por disposicion del señor Contra-Almirante se completaron los víveres secos de Armada hasta el juéves 28 inclusive del presente mes, a los buques de la Escuadra, tomando de los víveres que tenia la «Esmeralda.»

Al arriar la bandera se echaron abajo las vergas de juanete e izaron los botes; igual cosa se ordenó se hiciese en los demas buques. Tiempo moderado, viento del S. O. i cielo densamente nublado. Las guardias i servicio de noche como ordenado, i sin mas novedad durante ella.

Los muchos dias de lluvia impidieron poner en práctica algunos trabajos i ejercicios para el adelanto de las tripulaciones, como por otra parte las calmas, pues, habia dispuesto el señor Contra-Almirante hacer a la vela con la «Esmeralda» i «Meteoro» algunas evoluciones con el fin de poner en práctica varios ejercicios para la consiguiente instruccion de todos i cada uno de sus equipajes, frustrados por las causas arriba indicadas.

Espero no obstante que los ejercicios ya practicados hasta ahora, con los que oportunamente se practicarán ántes del regreso al departamento, llenarán hasta cierto punto los deseos que ha tenido US. al disponer la salida de la Escuadra en la presente ocasion (pues muchas de las tripulaciones que la componen carecian de la instruccion necesaria), i si tal hiciera US. con frecuencia, no hai duda que obtendria los resultados mas satisfactorios.

Dia 23 al 24, A. M. Se hizo la limpieza ordinaria del buque por dentro i fuera.

En seguida se limpió el armamento menor i artillería i se hizo ejercicio de fusil. P. M. Los oficiales se ejercitaron en tirar al blanco, i el vapor Independencia del mismo modo con su cañon. Al arriarse el pabellon se izaron los botes. El servicio de noche sin novedad.

Dia 24 al 25, A. M. La limpieza de costumbre del interior i exterior del buque i del mismo modo la artillería i armamento menor. Tiempo calmoso i nublado, sin variacion hasta el medio dia.

P. M. A las 2 se puso señal para ejecutar los ejercicios de cargar, aferrar, forzar i virar por adelante i redondo i cortar de vela, cuyos ejercicios continuaron hasta las 4. El señor Contra-Almirante, que habia bajado a tierra en la mañana con el objeto de probar los rifles calibre de una libra, regresó abordo a esa misma hora. Servicio de noche como de costumbre.

Dia 25 al 26, A. M. Se hizo la limpieza ordinaria de los buques, artillería i armamento menor. Se cruzaron las vergas de Juanete segun señal jeneral. Cielo despejado i viento moderado del Sur. A las 9 h. 30 m. se hizo señal jeneral de encender los fuegos de las máquinas i de prepararse para zarpar, i otra al «Maule» e «Independencia» para tomar a remolque al «Meteoro.» A las 11 estando todo listo, se llevaron las anclas i zarpamos en el órden siguiente : «Esmeralda» a la cabeza, «Independencia» i «Maule» con el «Meteoro» a remolque por la popa.

Teniendo que regresar la Escuadra al Departamento hoy precisamente a consecuencia de quedar solamente un dia de víveres para sus tripulaciones, no se despachó uno de los vapores llevando los Cadetes como US. disponia por nota fecha 25 del corriente, que recibí ayer 26 a las 9 de la noche.

Estando fuera de la bahía de Quinteros, seguimos la marcha a media fuerza de vapor en direccion al puerto de Valparaiso, para guardar así la distancia al convoi.

Viento fresco del Sur continuando así sin variacion hasta llegar a él a las 4 de la tarde, tomando en seguida la boya del puerto de la «Esmeralda» i el «Meteoro» «Independencia» i «Maule» tomaron sus respectivos fondeaderos.

Al concluir esta relacion creo justo recomendar a la consideracion de US. a los jefes i oficiales por su celo i actividad, observados en los diferentes actos del servicio que ha tenido lugar, así militares como marineros ; de igual manera debo hacer mencion respecto de los marineros i tropa, pues se han comportado satisfactoriamente.

Los Cadetes tomaron parte tambien en los ejercicios i servicio ordinario de los buques con mucho entusiasmo i tino, i sin duda esta corta salida a la mar que han experimentado, producirá mas tarde los mejores resultados.

Dios guarde a US.

*Santiago Jorje Bynon,*  
Mayor jeneral del departamento.

Al Señor Comandante Jeneral de Marina.

---

---

## II.

### *Instrucciones para la organizacion de los equipajes de linea.*

MINISTERIO DE MARINA.

*Santiago, Octubre 6 de 1859.*

En el *Araucano* que acompaño, hallará US. la lei promulgada el 1.º del actual, que determina los nuevos sueldos asignados a los oficiales de mar, marineros i demas individuos que se espresan, embarcados al servicio de la República.

La nuvva lei, haciendo desaparecer la desproporcion que en sueldos existia entre la marina militar i la mercante, está destinada a atraer a los buques de la República los brazos i la intelijencia que les son necesarios, i a favorecer la formacion de buenos marineros militares.

No hai pues ya obstáculo que se oponga a formar del personal que demandan nuestros buques, una buena base de marineros militares, organizándolos el Mayor Jeneral del Departamento, de modo que constituyan un cuerpo de donde salgan los que deben componer el equipaje de cada buque.

Ya no hai pues inconveniente sério para que se lleve a debido efecto i se dé puntual cumplimiento al decreto supremo de 21 de noviembre de 1854: ya no hai motivo para dar clase i sueldo superior a individuos de una clase inferior, i el pais al conceder sueldos a juicio de todos, jenerosos, tiene derecho a esperar en cambio del sacrificio no pequeño que hace, equipajes en su organizacion i en el personal de que se compongan, en nada inferiores a los de otras naciones.

Excito sobre este particular todo el celo de US. i la asiduidad del Mayor Jeneral; pues siguiendo en el sistema seguido hasta aquí de enganches parciales, hechos por ajentes de los contadores entre la hez de la playa de Valparaiso, i de ascensos tambien parciales, en cada buque, sin intervencion del Mayor Jeneral, tendremos los mismos malos equipajes pagados mas caros.—Llamo la atencion de US. sobre el contenido de la nota de este Ministerio a esa Comandancia Jeneral de 27 de julio de 1858 núm. 452, i de otras posteriores sobre este asunto.

Dios guarde a US.

*Manuel García.*

Al Comandante Jeneral de Marina.



---

---

## I.

### *Programa de los estudios de la Escuela Naval.*

#### ART. I.

La enseñanza de la Escuela Naval se compondrá de los ramos siguientes:

- 1.º Los elementos de aritmética i de jeometría.
- 2.º El álgebra hasta i comprendidas las ecuaciones del segundo grado con una incógnita.
- 3.º La parte de la jeometría descriptiva que trata de la línea recta i del plano.
- 4.º Las dos trigonometrías.
- 5.º La navegacion, comprendiendo las nociones fundamentales de la astronomía, el pilotaje, la descripcion i el uso de los instrumentos de reflexion.
- 6.º Los elementos de estática, comprendiendo las máquinas simples.
- 7.º Las principales nociones de hidrografía.
- 8.º Algunas nociones de jeometría analítica.
- 9.º Los primeros elementos de mecánica.
10. Los primeros elementos de física, con algunas nociones de química.
11. El estudio completo de la gramática española, i de los idiomas frances e ingles, con algunas nociones de historia jeneral marítima i de jeografía.
12. La teoría de la nave, comprendiendo la construccion, el aparejo, la maniobra i la táctica nával.
13. El conocimiento elemental de las máquinas de vapor aplicadas a la navegacion.
14. La teoría elemental de las piezas de artillería, comprendiendo los diferentes ejercicios en uso en la marina.
15. El ejercicio del fusil con algunas nociones sobre las primeras maniobras de infantería i las fortificaciones de campaña. El manejo de las armas blancas.

ART. II.

Los alumnos pasarán en la Escuela, cuatro años a principiar del 1.º de marzo. Durante los tres primeros vivirán en tierra; el cuarto año estarán constantemente embarcados, pues deben este último año consagrarse exclusivamente a los estudios prácticos.

Desde entónces los edificios de la Escuela se hallarán desocupados i una nueva promoción de alumnos puede ser admitida para principiar los estudios teóricos bajo la dirección de algunos de los profesores.

ART. III.

Los estudios de los tres primeros años se repartirán del modo siguiente:

1.º año. Elementos de aritmética i de geometría, álgebra.

Primeros elementos de construcción naval, aparejo de un buque, artillería (parte práctica.)

Gramática española. Idioma inglés, idioma francés. Historia i geografía.

Ejercicio de armas.

2.º año. Geometría descriptiva. Trigonometría rectilínea i esférica. Estática.

Secciones cónicas.

Maniobra de un buque; artillería (parte teórica).

Gramática española. Idiomas inglés i francés; historia i geografía.

Ejercicios militares.

3.º año. Cosmografía, pilotaje, mecánica, física, química; hidrografía, máquinas de vapor.

Teoría de la nave; arquitectura naval; táctica naval.

Literatura española. Idiomas inglés i francés. Historia i geografía.

Ejercicios

El cuarto año entero está consagrado a las aplicaciones de los estudios de los tres años anteriores

ART. IV.

Al fin de cada uno de los cursos, habrá un examen sobre todas las materias de este curso para la clasificación de los alumnos por orden de mérito; i al fin de cada año, un examen jeneral sobre todos los ramos enseñados en el año.

ART. V.

Los tres primeros exámenes de fin de año serán hechos por los profesores en presencia solamente del Estado Mayor de la Escuela; pero el último examen, que será el de salida, tendrá lugar delante de una comisión compuesta conformemen-

te al decreto del Supremo Gobierno del 24 de julio de 1855 i en la forma prescrita por dicho decreto.

ART. VI.

El alumno que en uno de los tres primeros exámenes de fin de año, no haya satisfecho de un modo conveniente a las condiciones del concurso, tendrá para volverlo a dar, un término de tres meses; i si al cabo de estos tres meses sale mal otra vez, será despedido de la Escuela; pero si el examen de salida es aquel que no haya rendido satisfactoriamente, el plazo que se le concederá ántes de la espulsion, será de seis meses.

No se hará excepcion a esas dos reglas, sino en favor de los alumnos que durante uno de los años escolares hubieran tenido una enfermedad bien probada de al ménos tres meses, i en tal caso únicamente se les duplica el plazo anterior.

ART. VII.

El alumno que haya satisfecho convenientemente a todas las partes del examen de cada uno de los tres primeros años, principiará de derecho los estudios del año siguiente, i si ha contestado bien en el examen de salida de la Escuela, tomará rango en la marina en clase de Guardia marina examinado de teoría.

ART. VIII.

El año escolar principia el primero de marzo de cada año, i se cierra el 31 de diciembre siguiente. Los cursos deben terminarse a lo ménos un mes ántes, a fin que los alumnos tengan el tiempo necesario para repasar todos sus estudios ántes del examen que debe verificarse del 15 al 30 de diciembre a mas tardar.

Esta disposicion se estenderá al buque Escuela, que deberá estar de regreso a Valparaiso en los primeros dias de diciembre.

ART. IX.

Los estudios de cada año se terminan el 31 de diciembre, a fin de dar al personal de la Escuela el descanso indispensable. Del 31 de diciembre al 1.º de marzo, los alumnos serán considerados como en vacaciones. Durante este tiempo, los oficiales i profesores podrán optar a una licencia de un mes cada uno, i los cadetes podrán ser autorizados para ir a pasar con sus familias la totalidad o una parte de las vacaciones.

ART. X.

Un reglamento particular se hará para el servicio del buque Escuela, i durante los estudios teóricos se fijarán sucesivamente los programas detallados de los cursos teóricos i prácticos.

**ESCUELA NAVAL.—Cuadro de la distribución de los estudios i del empleo del tiempo durante una semana.**

Días de la semana.	De 7 a 8 h.	De 8 a 9 h.	De 9 a 10 h.	De 10 a 11 h.	De 11 a 12 h.	De 12 a 1 h.	De 1 a 2 h.	De 2 a 3 h.	De 3 a 4 h.	De 4 a 5 h.	De 5 a 6 h.	De 6 a 7 h.	De 7 a 8 h.	De 8 a 9 h.										
Lunes .....	Zafarrancho para levantarse.—Cuidados de limpieza.—Revisión a las 6 h. 15 m.—Desayuno a las 6 h. 40 m.—Rezos a las 7 h.	Estudios libres durante 1 h. i 1/2 i observaciones astronómicas segun el tiempo.	Cursos teóricos. 1 1/2 h.	Almuerzo i recreo durante 1 h.	Estudio sobre las matemáticas de la lección anterior. Como el lunes. Como el lunes. Como el lunes. Como el lunes. Como el lunes.	Descanso durante media hora.	1 h. Gramática española.	1 h. Idioma ingles.	1 1/2 h. Cursos prácticos.	Comida i recreo, dos horas.	Estudios libres durante 1 1/2 h.	Rezos. Descanso. A las 8 h. 1/2 se van al dormitorio. A las 9 h. Redoble. El mayor silencio debe reinar en todo el Establecimiento.	De 7 a 8 h.	De 8 a 9 h.										
Martes .....							Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.						Como el lunes.	Como el lunes.								
Miércoles...							Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.						Como el lunes.	Como el lunes.								
Viernes .....							Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.						Como el lunes.	Como el lunes.								
Sábado.....							Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.						Como el lunes.	Como el lunes.								
Jués .....							Estudio i ejercicio.	Recreo.	Como el lunes.						Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.
Domingo....							Estudio i ejercicio.	Revisión jeneral.	Como el lunes.						Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.	Como el lunes.

Bergantin de instruccion, maniobra a bordo o paseo militar, segun la estacion i el tiempo, tomándose las ordenes del Dtor. para el efecto.

Salida para los cadetes francos.

J.

— Nota relativa a los exámenes rendidos por los alumnos de la  
Escuela naval Nacional.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, Enero 20 de 1860.

Señor Ministro :

El Director de la Escuela Naval, con fecha 18 del corriente, me dice lo siguiente :  
«Tengo el honor de dar cuenta a US. de los exámenes rendidos por los Cadetes de este establecimiento, acompañando a US. las notas de los varios profesores en cada ramo de su enseñanza, con la clasificacion resultante del exámen. Tambien he puesto una clasificacion jeneral de todos los exámenes, indicando el rango que ocupa cada Cadete en la Escuela. Viene, en fin, una lista de los premios que creo conveniente distribuir a los cadetes mas distinguidos, para fomentar el estímulo i dar una recompensa bien merecida a esos jóvenes, cuyo empeño durante el año, les hace dignos de todo elogio. US. verá que dos premios van repartidos entre dos Cadetes; el igual mérito i empeño de ámbos, me han hecho considerar como acto de justicia, no separarlos en la recompensa.

Los oficiales que han presenciado los exámenes, habrán ya dado probablemente a US. una idea de lo que han sido ; no me queda, pues, mas que repetir a US. que en cuanto a los *internos* estos exámenes han sido mejores de lo que se podia esperar, en cuanto a los *externos* enteramente nulos.

Creo que este último año que va a trascurrir, será todavía mejor que los dos años pasados; i desde ahora pediria a US. que estos exámenes de mas importancia que los primeros, no sean hechos por los profesores solos, pero que una comision especial los acompañase o a lo ménos al profesor de teoría, cuya enseñanza será la mas importante ; pues en este último año de estudios la enseñanza teórica se compon-

drá de la estática, de la trigonometría esférica, de la astronomía náutica i del pilotaje : conocimientos suficientes para poner a los cadetes en estado de embarcarse ; pues son éstos los que se han exijido hasta ahora de los Guardias Marinas en el exámen de teórica.

En la lista de distribucion de los Cadetes en los vapores de la Armada, he puesto para embarcarse a bordo de la «Esmeralda», a los dos cadetes supernumerarios, don Pablo Salvatici i don Cárlos Moraga. US. verá si se les ha de tratar como a los demas Cadetes efectivos.

Despues de los documentos que van adjuntos, no me queda nada que añadir sino suplicar a US. tenga el mayor cuidado para que todos se recojan a una misma época, a fin de no perder un día en un año en que tanto tenemos que hacer. Ademas por estar ya embarcados algunos Cadetes premiados, se podria esperar para hacer la distribucion de los premios, la apertura del tercer año escolar, a principio de marzo, alistando todo i escojiendo, i comprando desde luego los premios que se han de distribuir.

Habiéndose acabado los exámenes, no teniendo los Cadetes nada que hacer en la Escuela i siendo éstos anhelosos por embarcarse, no espero sino la orden de US. para llevar a bordo los que US. tenga a bien designarme.»

Lo que tengo el honor de trascribir a US. adjuntándole orijinales, los documentos que se mencionan, para su conocimiento i efectos a que haya lugar ; previéndole que con fecha de ayer he dispuesto se embarquen los cadetes navales, con arreglo a las instrucciones de US. contenidas en su nota núm. 23 de 5 del actual, espresados en la lista de la distribucion que se acompaña, habiéndoseles dado permiso a los destinados al vapor «Maipú», para que queden en sus casas mientras llega el «Independencia» que debe trasportarlos a aquel buque. Los destinados al «Maule» marcharon en el «Independencia», i los de éste, se embarcaron en el momento de zarpar.

Con respecto a los premios que deben darse a los Cadetes que han sobresalido en el exámen, US. se servirá impartir las órdenes correspondientes.

Sírvase US. así mismo declarar si estos Cadetes deben o no gozar de alguna gratificacion a bordo por hallarse arranchados con los Guardias Marinas, como igualmente sobre el modo como deben tratarse los citados Cadetes supernumerarios.

Dios guarde a US.

*C. Saavedra.*

Al Señor Ministro de Marina.

---

HA.

*Decreto poniendo en vigor ciertas medidas tendentes a impedir el abuso de la bandera, por ciertos buques que navegaban sin llevar los requisitos, i estar provistos de los documentos necesarios.*

*Santiago, Enero 5 de 1860.*

Habiendo llegado al conocimiento del Gobierno, que varios buques chilenos navegan sin llevar en regla sus papeles de navegacion i de comercio ; i que en los puertos de la República no se les exige a su llegada, la presentación i depósito en la oficina de la Autoridad Marítima de dichos papeles :

En la necesidad de precaver el desórden que se nota, tanto a este respecto, cuanto en lo relativo a diarios de navegacion i de carga, i a las formalidades por la lei exigidas en los casos de nacimiento, muerte i testamento a bordo;

He acordado i decreto :

Art. 1.º A la llegada de todo buque nacional al puerto, al tiempo de pasarle la visita de entrada, la Autoridad Marítima revisará i se recibirá de la patente de navegacion, patente de comercio, certificado de matrícula i rol del buque, dentro de su caja de lata en que esté inscrito el nombre del buque.

Art. 2.º Dichos documentos en su caja, quedarán depositados en la oficina de la Autoridad Marítima, para ser devueltos al buque con las anotaciones correspondientes, al tiempo de espedir la misma Autoridad Marítima, su decreto de *De la vela* para que salga el buque del puerto.

Art. 3.º Al mismo tiempo se entregará al Capitan de puerto dos copias autorizadas de las partidas de nacimiento o muerte que hubiere acaecido a bordo, i un ejemplar de cada uno de los testamentos marítimos que se hayan otorgado a bordo, en conformidad del art. 1055 del Código Civil.

Art. 4.º El Capitan de puerto exigirá en la misma visita de entrada, la manifestacion del diario de la navegacion del buque ; examinará si ha sido llevado en debida forma i lo visará, añadiendo las observaciones que crea convenientes.

Art. 5.º En caso de que hubiere fallecido alguno a bordo, exigirá un ejemplar del inventario de los bienes del difunto, i si el muerto perteneciere a la tripulacion, la cuenta de sus sueldos ; i ordenará que los papeles i efectos del difunto pasen a la Comisaría o Tenencia de Ministros del puerto, para los fines a que haya lugar por la lei.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTT.

*Manuel García.*



---

E.

*Decreto que establece las formalidades i condiciones que han de mediar para el embarque en puertos de Chile, de ciudadanos chilenos como marineros, bajo bandera extranjera.*

*Santiago, Enero 9 de 1860.*

En consideracion al abandono en que quedan en playas extranjeras, ciudadanos chilenos que como marineros o en otros destinos, entran a servir en nuestros puertos, en buques con bandera extranjera, a consecuencia de la falta de formalidades con que entran a prestar sus servicios bajo tales banderas, quedando por el hecho, fuera de la proteccion inmediata del Gobierno, i por la ausencia de formalidades fuera tambien de la accion eficaz del cuerpo Consular de Chile: en la necesidad de precaver por todos los medios posibles, los males resultantes de tales causas, i de evitar al Tesoro gastos de repatriacion de marineros, aun en los casos dificiles de comprobar, de la nacionalidad verdadera de los que pretenden acogerse en la última estremidad, bajo la proteccion Consular;

He acordado i decreto

Art. 1.º Todo chileno que en los puertos de la República entre a servir en buque extranjero, lo hará mediante un contrato celebrado ante la Autoridad Marítima del puerto.

Art. 2.º Dicho contrato contendrá precisamente, la cláusula del mantenimiento del chileno en el puerto del destino del buque hasta su repatriacion, i la de la repatriacion misma; afianzado todo por el consignatario del buque a satisfaccion de la Autoridad Marítima.

Art. 3.º Dicha fianza quedará cancelada por la presentacion de un certificado espedido por el Cónsul de Chile en el puerto del destino del buque, en que conste el cumplimiento de las condiciones o la voluntad del chileno de permanecer en el extranjero.

Si no hubiere Cónsul en el puerto del destino del buque i lo hubiere en algun otro puerto inmediato del mismo pais, servirá el certificado que este Cónsul espidiere.

Si no hubiere Cónsul en uno ni otro punto, servirá el certificado del Cónsul de alguna otra nacion amiga.

Art. 4.º El contrato ordenado por el art. 1.º se estenderá por duplicado, i en ámbos ejemplares, recabará el consignatario del buque, el sello i Visto Bueno del Cónsul del pais a donde va el buque, a fin de dar al contrato fuerza legal en dicho pais.

De estos dos ejemplares, así visados i sellados, se entregará uno al chileno contratado i el otro se depositará en la oficina de la Autoridad Marítima ante la cual se celebró el contrato, para poder con él hacer efectiva la fianza del consignatario al cumplimiento del mismo.

Art. 5.º Ningun chileno podrá ser embarcado en buque bajo bandera extranjera, sino mediante el cumplimiento de las condiciones que impone el presente decreto; i todo embarco de chileno hecho de otra manera en buque extranjero, se reputará como ilegal i sujeto el consignatario del buque, o la casa que lo haya despachado, a la multa de cien pesos por cada chileno ilegalmente embarcado, mas los daños i perjuicios que de dicho embarque resulten.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

MONTE.

*Manuel García.*

---

---

VI.

*Datos suministrados por los gobernadores marítimos de la República, sobre el movimiento marítimo i situacion de sus respectivas gobernaciones.*

Núm.	I.	De la Gobernacion	marítima	de Atacama.
»	II.	»	»	» de Coquimbo.
»	III.	»	»	» de Aconcagua.
»	IV.	»	»	» de Valparaiso.
»	V.	»	»	» de Colchagua i Maule.
»	VI.	»	»	» de Concepcion.
»	VII.	»	»	» de Valdivia.
»	VIII.	»	»	» de Chiloé.
»	IX.	»	»	» de Llanquihue.

---

NUM. I.

Datos sobre la situacion i movimiento de la Gobernacion Marítima de Atacama.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Señor Ministro :

*Valparaiso, Junio 8 de 1860.*

El Gobernador Marítimo de la provincia de Atacama, con fecha 3 del actual, me dice desde Caldera, lo que copio :

“Acompaño el estado del movimiento marítimo de un año, que US. me ordena pasarle. US. verá que en él no se comprende el movimiento de los puertos del Huasco i Carrizal-Bajo, porque nunca he podido conseguir que las personas que han desem-

peñado hasta hoy la Capitanía de aquellos puertos, pasen a esta Gobernación los datos necesarios. Sin duda se creen independientes de ella i se dirijen directamente a la Comandancia Jeneral.

Caldera. Cada día se hace mas activo el tráfico por este puerto i se hace muy necesario el establecer un telégrafo o vijía que anuncie los movimientos de las embarcaciones desde que se presenten a la vista. La necesidad de un faro es otra, i la de un escribiente para esta oficina.

El puerto del Carrizal-Bajo ha tomado importancia i se aumentará cada día mas su movimiento.

El del Chañaral de las Animas se hace interesante, la poblacion aumenta i en poco tiempo será mayor el movimiento del puerto i entónces habrá necesidad de darle al Subdelegado Marítimo, bote i dotacion, e igualmente útiles de oficina.

Taltal, Paposo i Cobre que pertenecen a don José Antonino Moreno, no son por ahora mas que puertos dependientes de los minerales de dicho señor.»

Lo trascibo a US. para su conocimiento i efectos consiguientes, con inclusion del estado que se menciona en la nota precedente.

Dios guarde a US.

C. Saavedra.

Señor Ministro de Marina.

*Cuadro que manifiesta el movimiento marítimo de esta Gobernación desde mayo del año pasado hasta fin de abril del presente.*

ENTRADAS.

BUQUES.	Número.	Toneladas.	Del extranjero.	Del cabotaje.
Fragatas.....	72	41946	12	60
Barcas.....	144	49012	29	115
Bergantines.....	46	8267	4	42
Bergantines-goletas.....	11	1423		11
Goletas.....	8	478		8
Vapores.....	63	41095	23	40
Totales.....	344	142221	68	276

SALIDAS.

BUQUES.	Número.	Toneladas.	Al extranjero.	Al cabotaje.
Fragatas.....	68	40339	48	20
Barcas.....	142	46753	66	76
Bergantines.....	50	8880	7	43
Bergantines-goletas.....	10	1356	1	9
Goletas.....	8	686		8
Vapores.....	58	40508	23	35
Totales.....	336	138522	145	191

NOTAS.

*Buques de guerra que han visitado este puerto.*

- «Esmeralda,” Seis veces.
- «Maipú” dos id.
- «Ancud,” dos id.
- «Independencia,” 10 id.
- «Maule,” 10 id. i permanece.
- «Sérieuse,” corbeta francesa, Almirante a bordo.

*Buques que han salido de este puerto para las provincias del norte.*

- 32, A Chañaral de las Animas.
- 11, A Flamenco.
- 14, A Taltal, establecimiento de don José A. Moreno.
- 3, A Pan de Azúcar.
- 11, A Paposo, establecimiento de don José A. Moreno.
- 13, Al Cobre id. id.

*Embarcaciones en el tráfico de Bahía.*

- 49 Lanchas para carga i descarga servidas por jornaleros.
- 22 Botes i chalupas para fletes i remolques con 26 personas.
- 10 Entre canoas i botes que se ocupan de la pesca en esta bahía, con 24 personas.
- 18. Entre balsas i canoas que hacen la pesca de congrios en toda la costa, servidas por las familias de los llamados changas.

*Embarcaciones en estos puertos para carga i descarga.*

- 4 Lanchas en Chañaral, pues no hai playa en ese puerto.
- 2 Botes id.
- 8 Lanchas en Taltal servidas por peones de Moreno.
- 4 Botes, id. id.
- 4 En Paposo, id.
- 6 Lanchas, id. id.
- 4 Id. en Cobre, id.
- 17 Embarcaciones de vela que hacen el tráfico en los puertos de la costa de esta provincia con víveres i frutas, siendo siete de ellas de cubierta: ocupan 40 personas (marineros,) i en todas dan 169 toneladas.

Caldera, Junio 3 de 1860.

*José Manuel Gonzales,*  
Capitan de Fragata i Gobernador Marítimo.

NUM. II.

Datos sobre la situacion i movimiento de la Gobernacion Marítima de Coquimbo.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, junio 14 de 1860.

Señor Ministro :

El Gobernador Marítimo de Coquimbo, con fecha 11 del que rije, me dice lo que copio.

“En cumplimiento de la nota de US. fecha 4 del próximo pasado i de la del señor Ministro de Marina, que me fué trascrita por la Intendencia de esta provincia, con fecha 21 del mismo mes, tengo el honor de remitir a US. dos estados jenerales condensados, del movimiento marítimo habido en todos los puertos de la Gobernacion de mi mando i demas datos que se mencionan. El núm. 1 abraza todo el año de 59, i el núm. 2 desde el 2 de mayo del mismo año, en que por disposicion del señor Jeneral en Jefe de la Division Pacificadora del Norte, se suspendió la clausura de los puertos de esta provincia, hasta fines del mismo mes de mayo del presente año. Los núms. 3 i 4 contienen las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de los puertos de mi jurisdiccion, los varaderos, maestranza i jente de mar con que pueden contar para su desempeño. Paso ahora a contestar las demas medidas a que hace referencia su citada nota.

*Medidas convenientes a la Policía marítima de cada puerto i a su servicio, por la Autoridad Marítima.*

El reglamento aprobado por el Gobierno en 8 de febrero de 1854, contiene cuantas disposiciones útiles se han librado en diferentes épocas i que han ido surjiendo del estudio de los hechos en vijencia i las prescripeiones de la Ordenanza de la Armada. No he observado hasta hoi otra medida que mas eficaz efecto produzca, que la de nombrar en las Subdelegaciones Marítimas personas competentes i a cuyos conocimientos profesionales les esté encomendado el cumplimiento de todas las disposiciones vijentes, puesto que los que actualmente las desempeñan son empleados de Aduana.

No es de ménos consecuencia el nombramiento de un escribiente que se haga cargo del archivo de esta Gobernacion. En ausencia de una disposicion que corte los abusos que frecuentemente se notan en las tripulaciones de los buques con motivo de atracar a descargar i cargar en los muelles particulares, la Goberna-

cion ha prevenido a los capitanes se desatraquen del muelle tan presto como termine la hora de trabajo i se separen los empleados del Resguardo que los vijilan ; mas esta medida no es siempre respetada i debe librarse por el Supremo Gobierno.

*Importancia de cada puerto en el comercio de la Provincia.*

Coquimbo es el puerto más favorecido por la naturaleza respecto de los demas de la República. Su abrigo a todos los vientos del cuadrante, lo esceptúan de tempestades; su mansedumbre i su braceaje moderado, lo recomiendan a todos los concurrentes. Contiene a mas un lindo muelle fiscal, tres particulares que nacen de los establecimientos de fundicion de los señores Edwards, Lambert i Ovalle. Afluyen como 25 buques mensuales de toda la costa i del extranjero ; sus cargamentos son : carbon, ladrillos, frutos, maderas, mercaderías, cañas de Guayaquil, sal de Huacho i Sechura ; i se esportan : cobre en barra, metales, ejes, lanas i pieles de animales.

Su importancia a pesar de la paralización de los establecimientos de fundiciones Lambert i Herradura, no ha decaido i acrecerá tan pronto como éstos se pongan en ejercicio.

*Necesidades del puerto en valizas, faro, prácticos, etc. telégrafos, los que haya, los que se necesitan, dónde i de qué clase.*

Valizas no existen en este puerto, no hai necesidades que las demanden. Las rocas que se lanzan hácia el O. N. O. de la punta de Pelícanos, son bastante remarcables para que puedan empeñarse en ellas los navegantes : aparecen todas sobre el agua i algunas en forma de farellones e islotes.

Faros no los hai : convendria situar uno de 4.º orden, en la punta de este puerto que dé direccion a los buques que arriben del norte i sur, en atencion a las muchas nieblas i brumazones tan frecuentes en esta estacion.

Respecto de telégrafos hai uno en la parte más elevada del cerro de este puerto : el servicio que presta es importantísimo, pero sin casucha para que el vijía se acoja de la intemperie ; i convendria aumentar el personal de la Gobernacion con un individuo mas, para regularizar su servicio i hacer que permanezca el vijía todo el dia, como en Valparaiso.

Los puertos de Guayacan, Tongoi i Totoralillo se hallan bajo el mismo reglamento i prescripciones. Son dotados el primero con un bote fiscal i cuatro marineros pertenecientes al Resguardo ; los otros con dos marineros cada uno i sus respectivos botes. La importancia de estos puertos se manifiesta en los datos que acompaño, únicos que he recibido.

El de Guayacan, de difícil acceso por lo angosto de su entrada, debe en el dia

su frecuente comunicacion al vapor «Guayacan» que suple de remolcador : el único riesgo que tiene la entrada es una piedra submarina sobre la cual se ha colocado una boya de fierro que la remarca. Por su abrigo a todos los vientos, su moderado fondo i mansedumbre, se hace tambien mui recomendable.

El puerto de Tongoi es de mas fácil acceso que el de Guayacan; pero se vé algunos dias afectado de un oleaje bobo del N.-O. que embravece su playa, i a fin de facilitarse la carga i descarga, se han construido cuatro muelles de madera que serán de poca duracion. El Subdelegado Marítimo cree de necesidad la construccion de un muelle fiscal de mayor lonjitud que el de los particulares.

Al concluir esta nota, creia señor Comandante Jeneral, obtener los datos marítimos pedidos al Subdelegado Marítimo de Totoralillo; i he sido informado por el Jefe de esta Aduana, que el dicho Subdelegado se halla gravemente enfermo; por cuya razon supongo no me los haya remitido.»

Lo trascribo a US. para su conocimiento i efectos consiguientes, con inclusion de los documentos que se indican en la nota preinserta.

Dios guarde a US.

C. Saavedra.

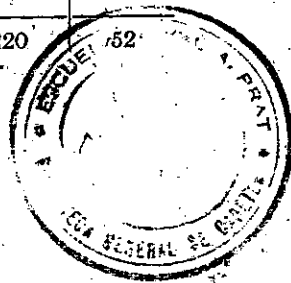
Señor Ministro de Marina.

**NUMERO I.**

*RAZON de los buques que han entrado i salido en la bahia de Coquimbo, desde el 1.º de enero hasta el 31 de diciembre de 1859.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	Cañones.	Tónelaje.	PROCEDENCIA.	
			Del cabotaje.	Del estranj.
Vapores .....	108	45796	86	22
Fragatas .....	18	10861	10	8
Barcas .....	83	24760	63	20
Bergantines .....	38	6922	37	1
Bergantines-goletas .....	"	"	"	"
Goletas .....	25	2460	24	1
<b>Sumas .....</b>	<b>272</b>	<b>90799</b>	<b>220</b>	<b>52</b>
De guerra estranjeros.....	3	63		
Vapores i trasportes nacionales.....	15	169		
<b>Sumas totales.....</b>	<b>290</b>	<b>232</b>	<b>90799</b>	<b>220</b>





**SALIDAS.**

CLASES.	Cantidad de buques.	Cañones.	Tonelaje.	DESTINO.	
				Al cabotaje.	Al extranjero
Vapores .....	103		50756	82	21
Fragatas .....	21		11892	11	10
Barcas .....	73		21125	60	13
Bergantines .....	46		5053	44	2
Bergantines-goletas .....	1		150	1	"
Goletas .....	29		2856	27	2
<b>Totales .....</b>	<b>273</b>		<b>91832</b>	<b>225</b>	<b>48</b>
De guerra extranjeros .....	3	68			
Vapores i trasportes nacionales .....	15	169			
<b>Sumas totales .....</b>	<b>291</b>	<b>232</b>	<b>91832</b>	<b>225</b>	<b>48</b>

Gobernacion marítima de Coquimbo, enero 1.º de 1860.

Buenaventura Martinez.

**NUMERO II.**

*Razon de los buques que han entrado i salido en el puerto de Coquimbo desde el 2 de mayo de 1859 hasta el 31 de mayo de 1860.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	Cantidad de buques.	Cañones.	Tonelaje.	PROCEDENCIA.	
				Del cabotaje.	Del estranj.
Vapores .....	119		55068	92	27
Fragatas .....	27		15562	20	7
Barcas .....	98		29632	83	15
Bergantines .....	55		10596	53	2
B. goletas .....	1		150	1	
Goletas .....	31		3057	28	3
<b>Suma .....</b>	<b>331</b>		<b>114065</b>	<b>277</b>	<b>54</b>
De guerra .....	3	46			
Vapores, trasportes .....	11	99			
<b>Suma total .....</b>	<b>345</b>	<b>145</b>	<b>114065</b>	<b>277</b>	<b>54</b>

SALIDAS.

CLASES.	Cantidad de buques	Cañones.	Tonelaje.	DESTINO.	
				Al cabotaje.	Al extranjero
Vapores.....	121		57742	93	28
Fragatas.....	27		15470	19	8
Barcas.....	96		27536	78	18
Bergantines.....	58		10887	56	2
B. goletas.....	1		150	1	
Goletas.....	31	.	3057	29	2
Suma.....	334		114842	276	58
De guerra.....	3	46			
Vapores id. trasportes.....	11	99			
Suma total.....	348	145	114842	276	58

Gobernacion Marítima de Coquimbo, junio 1.º de 1860.

Buenaventura Martinez.

PUERTO DE COQUIMBO.

*Embarcaciones menores que se ocupan dentro de él en el tráfico i otras industrias.*

Treinta lanchas con 510 toneladas, tripuladas con 60 marineros que se emplean en la carga i descarga.

Diez chalupas, tripuladas por 20 marineros, que se emplean a flete i en la pesca.

Dieziseis botes, tripulados por 32 marineros, que se emplean a flete i en la pesca.

Ocho balzas, tripuladas por 8 marineros, que se emplean en la pesca.

Total 64 embarcaciones tripuladas por 120 marineros, ocupados en las diferentes operaciones mencionadas.

De los ciento veinte hombres que espresa este estado, sesenta pertenecen al gremio de jornaleros i se ocupan en toda clase de trabajos de mar.

Marineros solo hai 17 en las casas de enganches i son todos extranjeros.

*Baraderos, astilleros i carpinteros de ribera.*

Hai 6 varaderos ocupados en barar i componer lanchas : dos pueden suplir de

astilleros i en uno de ellos se construye una balandra de veinticinco a treinta toneladas. Hai un constructor, tres oficiales, dos aprendices i cinco calafates.

Gobernacion Marítima de Coquimbo, junio 1.º de 1860.

*Buenaventura Martinez.*

PUERTO DE TONGOI.

*Razon de los buques que han entrado i salido en este Puerto, desde el 1.º de mayo de 1859 hasta el 31 de mayo de 1860.*

ENTRADAS.

CLASES.	Números.	Tonelajes.	Del cabotaje.	Del extranjero.
Fragatas. ....	1	798		1
Barcas. ....	8	2144	7	1
Bergantines. ....	16	2900	16	
Goletas. ....	64	8069	64	
Vapores. ....	36	5554	36	
Totales. ....	125	19465	123	2

SALIDAS.

CLASES.	Números.	Tonelajes.	Al cabotaje.	Al extranjero.
Fragatas. ....	1	798		1
Barcas. ....	8	2144	7	1
Bergantines. ....	16	2900	16	
Goletas. ....	64	8069	64	
Vapores. ....	36	5554	34	
Totales. ....	125	19465	121	2

Subdelegacion Marítima del Puerto de Tongoy, mayo 31 de 1860.

Por el Subdelegado Marítimo—Bernardo Contador.

*Embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico del mismo i en otras industrias de mar.*

Once lanchas con 192 toneladas, tripuladas por veintidos marineros, ocupados en la carga i descarga.