

MEMORIA  
DE MARINA.

359,009 83  
C537  
1861  
C. 2

# MEMORIA

QUE

EL MINISTRO DE ESTADO

EN EL

# DEPARTAMENTO DE MARINA

PRESENTA AL

CONGRESO NACIONAL

DE 1861.



SANTIAGO DE CHILE.

IMPRESA DEL FERROCARRIL, CALLE DE LA BANDERA.

Julio de 1861.

72

- 9 -

El material de nuestra Marina militar se compone de los siguientes buques:

La situación del Departamento de Marina en sus diversos ramos, es en el día, la que paso a esponer:

I.

El material de nuestra Marina militar se compone de los siguientes buques:

CLASES.	NOMBRES.	Caballos.	Cañones.	Fecha de construcción.	DESTINO.	SITUACION.
Corbeta a hélice..	Esmeralda.....	200	20	1855	Valparaiso.	Completo armamento.
Vapor id....	Maipú.....	200	5	1850	Puertos del Sud.	Id.
„ de ruedas...	Maule.....	100	2	1856	Puertos del Norte.	Id.
„ „ „	Independencia.	100	2	1857	Constitucion.	Desarmado de remolcador.
Corbeta de vela...	Constitucion.....	„	18	1851	Valparaiso.	Desarmado en venta.
Bergantin.....	Meteoro.....	„	10	1848	Id.	Id. id.
Fragata.....	Chile.....	„	„	1835	Id.	Ponton carbonero.

Segun se vé, se han puesto en venta los dos únicos buques de vela que quedaban en nuestra escuadra, dejando el material de la marina reducido a los cuatro buques de Vapor i Mistos, que encabezan la lista, dando así cumplimiento a la lei de 20 de agosto de 1857, que prescribió esa conversion en los buques de la República.

Las operaciones de estos buques, o el empleo de este material, durante el año, ha sido esclusivamente consagrado al servicio doméstico, tanto al norte como al sur de la República; habiendo sido visitada nuestra costa desde Quenche en Chiloé hasta la bahía de Mejillones, por nuestros buques de guerra, con alguna frecuencia en varias ocasiones i en comisiones diversas. El Golfo de Arauco i los puertos al norte de Caldera, han mantenido constantemente un buque de guerra en sus aguas.

Al terminar el año de 1860, el Mayor Jeneral del Departamento pasó una revista prolija de inspeccion al Departamento de Marina en los diversos repartimientos subordinados a la Comandancia Jeneral. El resultado de esta revista se consignó en cuadros prolijamente formados que dieron al Gobierno un conocimiento exacto de la situacion i pié de órden i disciplina de cada detalle del servicio, poniendo al Ministerio en aptitud de dictar las medidas convenientes en provecho de nuestra Marina militar, a fin de asegurar la mayor eficacia con los medios limitados que poseemos. Bajo la letra A, consigno el oficio del Mayor Jeneral i un informe importante sobre varaderos remitido por el mismo jefe.

Nuestra marina necesitaba de un nuevo Código de señales, mas en armonía con el estado actual de la navega-

cion i con las innovaciones que en la estrategia naval ha introducido el vapor. Un celoso oficial de nuestra marina se ha apresurado a llenar esta necesidad, trabajando un nuevo Código que el Gobierno, oidas las comisiones de exámen convenientes i en vista de su favorable informe, ha declarado por decreto de 13 de diciembre último, reglamentario en nuestra marina militar. Se han dictado en consecuencia las órdenes correspondientes, i pronto nuestros buques estarán en posesion de un nuevo medio de comunicacion i de intelijencia entre sí, mas rápido, eficaz i completo que el que ántes tenían.

Otro de nuestros oficiales, nombrado desde algun tiempo instructor de artillería naval i encargado especialmente de este ramo del servicio i de todos sus accesorios, presentó un trabajo sobre el fusil rayado, que fué sometido al exámen de un jefe competente, quien evacuó un informe luminoso sobre la materia, que corre anexo bajo la letra B. Luego que el autor de este trabajo se haga cargo de las indicaciones del jefe informante, se procederá respecto de la obra segun convenga.

Las necesidades del servicio obligaron al Gobierno a retirar de Constitucion el vapor *Maule*; pero bien pronto sustituyó a éste, en el servicio de remolqué en aquellas aguas, el vapor *Independencia*, tal vez más adecuado que aquel a este servicio.

El Documento adjunto C, comprendé el Estadó 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, etc., en 1.º del presente.

Entre dos partes de los Comandantes de los buques de guerra pasados a consecuencia de las diversas comisiones en que se han empleado dichos buques, reproduzco anexo, bajo la letra D, el presentado por el Comandante del vapor *Maipú*, Capitán de Corbeta don Juan Williams Rebolledo, en que esplica los motivos que le han inducido a preferir el varadero de *Quenche*, en Chiloé, al de Tenglo en el Seno de Reloncaví para varar i limpiar en dos ocasiones, los fondos de dicho vapor. El conocimiento de los datos que enuncia el mencionado jefe, nacidos de su propia observacion i esperiencia, puede servir a la navegacion en jeneral, para determinar la preferencia de un lugar sobre el otro para varar buques i repararlos.

## II.

El personal de la marina militar de la República es el que manifiesta el Estado Jeneral núm. I.

Segun ese cuadro, el cuerpo de guerra de la marina se compone en el dia, de:

Un Vice-Almirante.

Un Contra-Almirante.

Un Capitan de navío efectivo.

Dos Capitanes de navío graduados.

Tres Capitanes de fragata efectivos.

Dos Capitanes de fragata graduados.

Tres Capitanes de corbeta efectivos.

Tres Capitanes de corbeta graduados.

Siete Tenientes 1.<sup>os</sup>

Once Tenientes 2.<sup>os</sup>

Nueve Guardias marina examinados.

Nueve Guardias marina, sin exámen.

Veinte Cadetes navales.

El número de oficiales de mar, marineros i pajes que sirven a la República, es de 381 hombres; de ellos 272 embarcados, 109 en tierra en servicio de arsenales, Capitanías de Puerto, etc.

En la marinería embarcada resulta una disminucion de 108 hombres, comparada con la que da la Memoria del año último i el presupuesto del actual.

La tropa de Infantería de Marina ha sido reducida a las tres compañías, en una brigada, de su anterior organizacion; habiéndose disuelto en 11 del presente, la 2.<sup>a</sup> brigada de dos compañías, creada por resolucion suprema de 24 de noviembre de 1859.

El Estado Jeneral núm. II, manifiesta el pié de fuerza, equipo i vestuario de la brigada de Infantería de Marina, el 31 de mayo último.

En los demas ramos de Comisaría, Cuerpo Médico e Ingenieros mecánicos de marina, no ha ocurrido cambio alguno que merezca mencionarse.

En la Escuela Naval se ha prorogado hasta el 1.<sup>o</sup> de julio próximo, el término señalado a los cursos teóricos de los cadetes que ingresaron en 1858. Algunos de esos cadetes, sin embargo, que se hallaban en situacion de rendir sus exámenes, lo han ejecutado ya, i han pasado al cuerpo de oficiales de guerra de la marina militar en la clase de Guardias Marina sin exámen.

Terminados los cursos de estudios de esta Escuela, se procederá a la renovacion de su personal en el modo i en la proporcion que establece el Supremo Decreto de 30 de diciembre de 1857. Consecuente con esta determinacion se

han anticipado las órdenes e instrucciones correspondientes a los Intendentes de las Provincias, llamando á concurso a los aspirantes a las plazas de cadetes que van a quedar vacantes por el egreso de los actuales alumnos. Las Provincias han correspondido con mucho interes a esta invitacion, i se reciben de todas ellas numerosas propuestas, para que en vista de ellas i de los documentos que los apoyan se elijan los veintiseis cadetes que determina la planta del establecimiento.

La Escuela Naval con los veintiseis Cadetes de su planta, i con un curso de estudios escolares de cuatro años, que es la duracion que hai que darle, entra a la renovacion del personal de nuestra marina militar, en la proporcion de seis Cadetes por año: proporcion minima si se atiende a las aptitudes i consagracion que requiere ese servicio, i cuando se recuerda que de ese cuadro deben tomarse no solo los jefes i oficiales embarcados en nuestros buques, sino tambien los que deben llenar los veintisiete puestos que en Arsenales, Gobernaciones i Subdelegaciones marítimas deben ser servidos por oficiales de marina.

La Escuela Naval por otra parte, está destinada a llenar un alto objeto que se tuvo en vista al crearla; independiente de la preparacion de marineros militares, cual es el de ofrecer al público en la importante carrera del marino, la educacion especial que en Santiago se da en el Instituto Nacional a las otras ciencias i carreras.



III.

La Marina mercante que

En 1848 contaba 105 buques con 12,628 toneladas.

„ 1850	„ 157	„ „	27,602.81	„
„ 1860	„ 266	„ „	60,434.17	„
„ 1861 cuenta	267	„ „	60,847.07	„

De donde resulta que en los diez años que median entre 1850 i 1860, el aumento ha sido de 109 buques i de 32,831.36 toneladas.

Los doscientos sesenta i siete buques que hoi componen nuestra marina mercante, son

Fragatas.....	40	con	19,227.14	toneladas.
Barcas.....	94	„	24,608.58	„
Bergantines.....	53	„	9,060.17	„
Bergantines goletas, etc...	73	„	6,584.32	„
Vapores.....	7	„	1,366.86	„

---

Total de buques.... 267 con 60,847.07 toneladas, i tripulados por 2,900 marineros.

Nuestra marina mercante está destinada a crecer i desarrollarse en la proporcion del comercio i la riqueza del país: ella sigue precisamente la marcha, corre las vicisitudes i se halla a la altura de las necesidades de la produccion i del comercio que está llamada a servir. Esta es la única base sólida de nuestra marina mercante; todo otro impulso que le hayan dado causas estrañas i transitorias, ha sido efímero i transitorio tambien.—Sin leyes protectoras que el sistema de reciprocidad adoptado en el mundo hacia

ilusorias i aun perjudiciales, nuestra marina ocupa su verdadero lugar en la concurrencia con las otras marinas. La solicitud del Gobierno, mui marcáda en una serie continuada de medidas, se ha dirigido, pues, a donde únicamente podia dirigirse para favorecerla; a libertarla de todo cuanto pudiese estorbar su desarrollo i su marcha natural i lejitima, desechando toda idea i ensayo de proteccion, ineficaz en los medios i funesta en los resultados. La verdadera proteccion a la marina mercante estriba en la produccion i el consiguiente tráfico marítimo. Los medios de carguío i de transporte dependen de lo que haya que cargar i trasportar: todo lo demas es ilusorio, i así lo considera el Gobierno.

El Ministerio continúa recibiendo quejas del Cuerpo Consular Chileno en el extranjero, sobre la manera como algunos capitanes de buques mercantes de Chile en mares distantes, infrinjen la lei de navegacion, principalmente en la parte relativa a las relaciones entre capitan i equipaje. El Reglamento Consular promulgado como lei de la República el 28 de noviembre último, robusteciendo la accion consular i determinando clara i positivamente las relaciones de los Cónsules con la marina nacional, contribuirá por mucho a remediar esos abusos; miéntras que el Gobierno pone en accion por su parte, los medios que las leyes le otorgan para castigarlos e impedir así su repeticion.

Uno de nuestros buques, la barca *Tres Amigos*, de Valparaiso, en su navegacion de Odessa a Inglaterra, encalló el 30 de enero último, en la playa del puerto de Sira, a donde habia arribado. La tripulacion se salvó, i no habiendo Ajente Consular Chileno en aquel punto, el jerente del Consulado de Francia allí tomó bajo su proteccion el buque, su carga i su tripulacion, adoptando medidas tan oportu-

tuas i eficaces en favor de los intereses comprometidos en el siniestro, que tuvieron por resultado salvar el buqué, poniéndolo a flote, i lo que pudo librarse de la carga.

Esta conducta noble i amistosa del ajente frances empeña nuestra gratitud.

Recomiendó al Congreso el despacho del proyecto de lei pendiente de la decision de la Honorable Cámara de Diputados, sobre establecimiento en los puertos principales de la República de oficinas de enganchamiento de marineros, oficialmente instaladas por autoridad competente, con intervencion en sus operaciones de dicha autoridad.

#### IV.

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

Las gobernaciones marítimas de Concepcion i Llanquihue acaban de recibir sus respectivos reglamentos de policía marítima, de que carecían.

Las Memorias de los Gobernadores marítimos de Atacama, Coquimbo, Valparaiso, Maule i Colchagua, Concepcion, Valdivia, Chiloé i Llanquihue, que acompaño bajo la letra E, dan una idea completa de la situacion de los puertos, su movimiento marítimo, embarcaciones que emplean, medidas convenientes a su mejor servicio i policía, importancia de cada puerto en el comercio de la respectiva Provincia, astilleros, varaderos i maestranza en cada uno, i la

jente de mar, marineros i pescadores que existen en cada distrito marítimo.

A pesar de las órdenes trasmitidas a la Intendencia de Concepcion respecto a la construccion de la torre i edificios para el faro de la Quiriquina, aun no se ha dado principio a esas obras por causas independientes de la voluntad del Gobierno. Se han reiterado esas órdenes i el ministerio se halla hoi en posesion de nuevos datos, de modo que a fines de invierno i con la entrada de la buena estacion, se podrá dar principio a las obras propuestas.

Bajo la letra F acompaño una noticia del costo, consumo i producido del ramo de Faros hasta la fecha.

Segun ella resulta, que el alumbrado marítimo, no solo se costea ampliamente a sí mismo, sino que en el año último ha dejado un superavit de cuatrocientos sesenta i dos pesos cincuenta i cuatro centavos.

Los cuadros G i H manifiestan el gasto causado en todo el año de 1860, 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 347,337 ps. 24 centavos; menor al gasto causado en 1859 en los mismos ramos, en la suma de 159,959 pesos 32 centavos.

El presupuesto para el servicio de 1862 en el ramo de marina asciende a la suma de 446,704 ps. 67 centavos, menor al de 1861 en 53,329 pesos.

*Santiago, junio 15 de 1861.*

MANUEL GARCIA.

---

LISTA  
DE LOS  
**DOCUMENTOS I ESTADOS**

QUE ACOMPAÑAN ESTA MEMORIA.

- A. Nota del Mayor Jeneral del Departamento sobre el resultado de la revista de Inspeccion pasada a los buques i establecimientos dependientes de la Comandancia Jeneral de Marina.
- B. Nota e informe relativos a la obra titulada el *Fusil Rayado* presentada por el Teniente 1.º de Marina don Enrique M. Simpson.
- C. Estado Jeneral de los buques de la República.
- D. Partes del Comandante del vapor «Maipú» Capitan de Corbeta don Juan Williams Rebolledo, relativos al varadero de Quenche en Chiloé.
- E. Memorias anuales de los Gobernadores Marítimos de la República.
- F. Costo, gasto i producido de los Faros de Valparaiso i Ancud.
- G. Gastos causados por los buques de la República en todo el año de 1860.
- H. 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 Brigada de Infanteria de Marina.

---

---

## DOCUMENTOS.

---

A.

*Nota del Mayor Jeneral del Departamento sobre el resultado de la Revista de Inspeccion pasada a los buques i establecimientos dependientes de la Comandancia Jeneral de Marina.*

*Valparaiso, Diciembre 14 de 1860.*

Señor Ministro :

El Mayor Jeneral del Departamento, con fecha 12 del corriente, me dice lo que sigue :

“Tengo el honor de acompañar a US. los documentos relativos a la Revista de Inspeccion que US. se sirvió ordenar pasase en el Departamento de Marina. En dichos documentos encontrará US. las observaciones que la esperiencia me ha sugerido hacer en algunos ramos del servicio, especialmente sobre varaderos, i espero que US. contraerá su atencion a considerarlas, por si algun provecho pueden ofrecer en la práctica.

Pero tratándose del Departamento de Marina, deberían ser mas estensos los trabajos de inspeccion que deben abrazar no solo los ramos existentes en la capital del Departamento, sino todos los que existen en el litoral de la República, entre los cuales figuran en primera línea las oficinas marítimas de las provincias de Co-

quimbo, Atacama i Maule, no visitadas oficialmente desde una época remota i cuya desorganizacion se advierte fácilmente por haber sido dichas provincias el teatro de la anarquía revolucionaria de los años de 1851 i 1859. Al Supremo Gobierno corresponde dictar las medidas tendentes a asegurarse del buen estado de servicio de esas oficinas.

US. notará que ha habido tardanza de parte de esta Mayoría para dar cuenta de la revista de que me ocupo ; mas confió en que US. se servirá tener presente que la falta de un secretario idóneo i la ausencia continua de algunos de los buques revistados, han impedido al que suscribe proceder con la celeridad deseable.

Réstame solo espresar a US. por punto jeneral, que si bien los recursos que constituyen nuestro material de marina son escasos, por economías que US. conoce, en cambio nuestro personal es brillante i en él deben US. i el Supremo Gobierno cifrar un hermoso porvenir para la marina militar de la República.”

Lo trascribo a US. para su conocimiento, acompañando los datos de que se hace mérito en la nota que precede.

Dios guarde a US.

C. Saavedra.

Al señor ministro de Marina.

#### *Varaderos.*

La esperiencia unida a las circunstancias locales, ha dado a conocer que ni Tenglo ni ningun otro punto de Chiloé, son apropiados para las refacciones i carnas de nuestros buques de guerra, por las razones que paso a esponer :

1.º Por carecer de un varadero o parrilla de madera para recibir los buques i mantenerlos perpendicularmente con la elevacion necesaria para hacer cualquier trabajo en sus fondos, de una manera conveniente;

2.º Por las continuas i fuertes lluvias que allí se experimentan no quedará jamas obra alguna bien acabada, especialmente la de calafate i la composicion que se pone en los fondos de los buques de fierro; pues no estando ejecutado uno i otro trabajo bajo tiempo seco, el betun no se adhiere al fierro, ni la brea a la estopa; de consiguiente, el trabajo i el material se pierden, resultando a mas, que penetra el agua por las costuras i desaparece la composicion i los fondos vuelven a ensuciarse prontamente impidiendo así la marcha del buque, etc.

3.º Es bien conocido que los buques sufren en sus cascos mas o ménos cada vez que son varados, especialmente los vapores, por el gran peso de su maquinaria ; porque estando mui inclinados sobre sus costados, estas sufren una desnivelacion como ha sucedido con los vapores *Esmeralda* i *Maipú*, en Tenglo, que por lo blando del piso no han podido componer la avería de la quilla del primero que sufrió en una

tocada sobre una roca desconocida cerca del banco Inglés al dirigirse a dicho punto, ni tampoco pudo limpiarse bien los fondos i quilla del último por la misma razón.

4.º Por todas estas circunstancias importantes, creo necesario llamar la atención de U.S. sobre el particular, a fin de que, puesto en conocimiento del Supremo Gobierno, se determine cuanto ánte a cerca de los medios mas convenientes que debén adoptarse para remediar de una vez i para siempre la importante falta que actualmente hai de un dique, etc., para conservar los buques del Estado del mayor porte.

Creo ahora la ocasion de hacer presente a U.S. que esta se podrá conseguir eficazmente por medio de un dique flotante (de fierro) de grandes dimensiones, tanto como de 300 piés de largo i 80 piés de manga, que a mas de ser de mucha duracion será mucho mas económico que si fuera construido de madera. Para que éste se realice prontamente, don Nicolas Tiché, dueño del actual dique flotante, a quien el Supremo Gobierno tiene concedido el privilejio esclusivo de diez años en fecha 9 de junio de 1856, de ocupar para las necesidades de éste puerto i quien se encuentra con la mejor disposicion de construir otro dique flotante de las dimensiones i material arriba mencionados, bajo la intelijencia de recibir algun auxilio pecunario del Supremo Gobierno; pues dicho individuo carece de los medios que demandaria la construccion de un dique de tan grandes proporciones, por cuyo auxilio ofrece dar las garantías las mas satisfactorias respecto de su devolucion, como tambien del uso gratis del dique para los carenajas que de tiempo en tiempo necesitan los buques del Estado.

Entiendo que una vez en operacion o funcionando dicho dique, se levantará el taller o establecimiento de la compañía de vapores ingleses del Pacífico en Taboga o Panamá, trasladándose en seguida a este puerto, lo cual no dejará de traer grandes ventajas al pais en jeneral.

Mayoría Jeneral del Departamento, Diciembre 12 de 1860.

*Santiago Jorje Bynon,*  
Capitan de Navio, Mayor Jeneral.



B:

*Nota e informe relativos a la obra titulada el FUSIL RAYADO, presentados por el Teniente 1.º don Enrique M. Simpson.*

NUM. 1.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

*Valparaiso, Abril 13 de 1861.*

Señor Ministro :

El Teniente 1.º de Marina oficial de Detall de la Corbeta de la República *Esmeralda*, Don Enrique M. Simpson, me ha presentado el libro que tengo la satisfaccion de acompañar a US., referente al arreglo i manejo de las armas de fuego rayadas, propias para el uso de la Marina de guerra i especialmente del Ejército, i otras materias relacionadas con esas armas.

Como para el exámen del espresado libro, es necesario nombrar una comision de oficiales de Ejército mui competentes, de los cuales no existe en este puerto el número suficiente, espero que US. se servirá espedir el decreto respectivo, para que la comision se forme en esa capital, en cuyo caso podria trasladarse allá el Teniente Simpson, para dar a los examinadores todas las esplicaciones conducentes a la buena intelijencia de su libro i las de que se ha servido para formarlo. Esto, además, lo solicita el mismo oficial.

El objeto de esta comunicacion debe ser sumamente agradable al Supremo Gobierno, pues vé que, en prensa aun el importante Código de señales para la Marina Militar de la República, formado por un oficial de este cuerpo, se somete a su con-

sideracion un trabajo de alta importancia de otro oficial del propio cuerpo, destinada su mayor parte a introducir notables mejoras en el Ejército.

Dios guarde a US.

C. Saavedra.

Al señor Ministro de Marina.

---

Santiago, Abril 16 de 1861.

MINISTERIO DE MARINA.

Núm. 121. Nómbrase al Teniente Coronel Don A. Julliett St-Lager para que examine, revise e informe sobre el mérito i utilidad de la obra titulada *El Fusil Rayado*, traduccion recopilada por el Teniente 1.º de Marina Don Enrique M. Simpson, que eleva i recomienda el Comandante Jeneral de Marina. Anótese i comuníquese con remision de dicha obra.

García.

---

NUM. 2.

Santiago, Mayo 15 de 1861.

Al señor Ministro de la Marina.

Señor:

Conforme a los términos del decreto núm. 121 del Gobierno, que US. se ha servido transcribirme en su nota fechada el día 16 del mes de Abril próximo pasado, tengo el honor de manifestar a US. la opinion que he concebido sobre el mérito i la utilidad de la obra cuyo exámen me ha sido confiado.

La obra titulada «El fusil rayado» traduccion recopilada por el teniente 1.º de Marina Don Enrique M. Simpson, se divide en una introduccion i tres capítulos; acompañan al testo unos cuantos dibujos que facilitan la intelijencia de aquel.

La introduccion es una reseña rápida de las modificaciones i mejoras que se han introducido en las armas de fuégo portátiles.

El capítulo primero titulado «Del proyectil i armas» consta de tres partes distintas:

Primera parte: nociones de Balística, escritas i espuestas con bastante esmero i claridad.

Segunda parte: una memoria sobre las armas rayadas traducida del frances.

Tercera parte: el informe de unos experimentos hechos en Inglaterra con el objeto de determinar el mérito comparativo de los fusiles ya en uso i otros recién confeccionados con tal propósito.

El capítulo segundo titulado «De la carga» consta de dos partes: la primera parte mas estensa que la otra trata de la composicion i fabricacion de la pólvora, i de la naturaleza de los ingredientes de la pólvora; la segunda parte, mui corta, no trata sino del cartucho de la carabina-Minié.

El capítulo tercero titulado «De la puntería» contiene nociones sobre la trayectoria que describe el proyectil en el aire, los alcances de las armas, el modo de apuntarlas, la descripcion i uso de varios instrumentos para apreciar las distancias, la numeracion de las causas de los desvíos de los proyectiles i los medios de remediarlas; en fin una instruccion práctica para el uso del fusil rayado, i termina por unas observaciones jenerales sobre el tiro.

El mérito jeneral de la obra es incuestionable; demuestra esta que su jóven autor tiene el celo de su profesion i posee conocimientos estensos i adelantados, que no se adquieren sino despues de estudios largos i cuidadosos, aunque los materiales hayan sido recopilados en otras obras, lo que confiesa el autor con harta modestia i franqueza; i puede hacerlo así, porque no necesita atribuirse el mérito ajeno a uno que tiene propio.

Respecto a la utilidad de la obra, se puede recordar la sentencia que ha sido elejida para el epígrafe de aquella: “quitando lo superfluo, mejor se enseñará lo necesario.” Es cosa excelente i aun indispensable propagar cuanto ántes nociones exactas sobre las armas rayadas, su superioridad incuestionable i el modo de usarlas; pero en vista de hacer tales nociones lo mas provechosas, tambien es indispensable presentarlas del modo mas sencillo i despojadas de otras nociones mui buenas i útiles por si mismas, las que sin embargo nada pueden ilustrar el particular, mientras en tal obra que tiene un objeto especial, no pudo el autor esponerlas con toda la estension i prolijidad necesarias.

Así sucede con la reseña histórica de las transformaciones graduales que hasta ahora han sufrido las armas de fuego portátiles, escrita como introduccion de la obra: lo mismo se puede decir del capítulo segundo aunque haya sido tratado con mayor prolijidad i esmero: no puede éste suministrar a los lectores de la obra sino nociones superficiales de la naturaleza de los ingredientes de la pólvora, i de la composicion i fabricacion de ésta. Ademas no tiene la materia de ese capítulo ni la de la introduccion, provecho alguno para con el objeto especial de la obra, mientras los capítulos primero i tercero contienen todas las nociones necesarias para que se puedan apreciar las armas rayadas, su superioridad i el modo de usarlas.

Así pues, me parece que la publicación de la obra del señor Simpson no puede ser sino muy provechosa para la instrucción e ilustración de los oficiales que deseen adelantar en las ciencias militares; pero opinó también para que se haga a la vez una publicación suelta que conste solo de la primera parte del capítulo primero, i de el capítulo tercero entero, agregándoles los dibujos que les corresponden i suprimiendo lo demás de la obra. Así se conseguirá que se junte todo lo necesario que cada uno tiene que saber en un cuadernito, el que será un *vade mecum* para los oficiales i aun bastará a los instructores.

Al terminar tal informe, permitidme señor Ministro, que una mis votos a los del autor de la obra, a fin de que lo mas pronto se adopten las armas rayadas cuya superioridad hoy incuestionable ha sido averiguada por una larga esperiencia, la que confirmó los datos de la teoría; i me tomo la libertad de suplicar a US. se sirva organizar con tal objeto una comision compuesta de hombres competentes que arreglen i propongan el armamento mas apropiado a cada uno de los cuerpos del ejército i armada. Para con un jefe tan ilustrado como US. basta indicarle la medida cuyas ventajas puede apreciar mejor que cualquier otro.

Dios guarde a US.

*A. Julliett St. Lager.*

Señor Ministro de Estado en el Departamento de Marina.

C.

*ESTADO JENERAL de los buques de la República, que demuestra el lugar en que se hallan, los servicios que prestan, los nombres, graduación 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 expresion del número de los mismos que deben tener por reglamento, el 1.º de junio de 1861.*

Corbeta á helice "Esmeralda" de 20 cañones, de la fuerza de 200 caballos, en el Departamento, en disponibilidad.

Comand. Cap. de Fragata..	Don Manuel 2.º Escala.....	9 de julio de 1860
Teniente 1.º oficial del detall	" Enrique M. Simpson...	25 de junio de 1855
" 2.º .....	" Manuel Thomson.....	6 de julio de 1860
" 2.º .....	" Juan E. Lopez.....	11 de julio de 1860
" 2.º .....	" Francisco Rondizzoni...	20 de abril de 1861
" 2.º .....	" Ramon Godomar.....	1.º de octubre de 1859
Contador de 2.ª clase....	" Félix Gonzales.....	9 de abril de 1859
Cirujano de 1.ª id.....	" Roberto Bleakley.....	3 de abril de 1861
Id. de 2.ª id. interino...	Tomas G. Bate. En Men-	
	doza en comision:....	2 de enero de 1861
Guardia marina examinado.	" Javier Baraona.....	27 de agosto de 1860
" " " " " " " "	" Luis Pomar.....	5 de setiemb. de 1860
" " " " " " " "	" Rodolfo Valdivieso.....	30 de abril de 1861
" " " " " " " "	" Zeudiel Carvalho.....	6 de febrero de 1861
Ingeniero 1.º .....	Santiago Mentiplay.....	9 de setiemb. de 1855
" 2.º .....	Alejandro Chapman.....	23 de junio de 1858
" 3.º .....	" José Gutierrez.....	15 de abril de 1859
" 3.º .....	" Roberto F. Fairgraves..	7 de febrero de 1860
Piloto 1.º .....	" José Granger.....	20 de agosto de 1860

Tripulacion: 130 individuos de condestable a paje inclusive. Debe tener 153 individuos.

Guarnicion: 1 sarjento, 4 cabos, 1 tambor i 24 soldados. Total 30 individuos. Debe tener el mismo número.

Vapor a hélice „Maipú” de 5 cañones, de la fuerza de 200 caballos, en comision del servicio en el Sur de la República.

Comand. Cap. de Corbeta...	Don Juan WilliamsRebolledo	9 de julio de 1860
Teniente 1.º oficial del detall	„ Onofre M. Costa.....	7 de dicb. de 1858
„ 1.º .....	„ Domingo Salamanca.....	17 de junio de 1860
„ 2.º .....	„ Marcial Gundian, en tie-	
	rra por enfermo.....	5 de mayo de 1859
„ 2.º .....	„ Ramon Vidal Gormaz...	3 de abril de 1861
„ 2.º .....	„ Julio L. Lynch.....	30 de abril de 1861
„ 2.º .....	„ Aureliano Sánchez, con	
	licencia del Supremo	
	Gobierno en Santiago	5 de setiemb. de 1860
Contador de 1.ª clase.....	„ Nicolas Redoles.....	7 de diciemb. de 1858
Cirujano de 1.ª „	„ Francisco Kaskel.....	3 de setiemb. de 1860
Guardia marina examinado.	„ Benjamin Carrasco.....	24 de enero de 1860
„ „ „	„ Estevan Versin.....	30 de abril de 1861
„ „ sin exámen...	„ Agustin-del Canto.....	11 de julio de 1860
Injeniero 1.º .....	„ Juan Mc Pherson.....	7 de diciemb. de 1858
„ 2.º .....	„ Juan Morrison.....	7 de diciemb. de 1858
„ 3.º .....	„ Manuel Altamirano....	15 de diciemb. de 1858

Tripulacion: 62 individuos de condestable a paje inclusive. Debe tener 68 individuos.

Guarnicion: 1 sarjento, 1º cabo i 12 soldados. Total 14 individuos. Debe tener el mismo número.

Vapor „Independencia” de la fuerza de 100 caballos, en el servicio de remolque en el puerto de Constitucion.

Comand. Cap. de navio-grad.	Don Leoncio Señoret....	(1) 26 de octubre de 1860
Piloto 1.º, 2.º Comand.....	„ Santiago Rugg.....	13 de diciemb. de 1860
Injeniero 1.º .....	„ Antonio Marazzi.....	14 de abril de 1859
„ 2.º .....	„ Eduardo Hyatt.....	13 de junio de 1859

Tripulacion: 26 individuos de condestable a paje inclusive. Debe tener como remolcador 27 individuos.

(1) Gobernador Marítimo de Maule i Colchagua.

Vapor „Maule”, de 2 cañones, de la fuerza de 100 caballos, en comision del Supremo Gobierno en el norte de la República.

Comd. Cap. de Corbeta grad. Don Ricardo Rogers..... 26 de octubre de 1860  
Teniente 2.º ..... „ Oscar Viel..... 1.º de octubre de 1859  
Guardia marina examinado.. „ Felipe de la Fuente.... 13 de noviemb. de 1860  
„ „ „ „ Vicente Carvallo..... 11 de agosto de 1860  
Injeniero 1.º ..... „ Cárlos S. Morey..... 9 de setiemb. de 1860  
„ 2.º ..... „ Santiago Smith..... 28 de junio de 1860

Tripulacion: 34 individuos de condestable a paje. Debe tener 37 individuos.

Guarnicion: 1 sarjento, 1 cabo i 8 soldados. Total 10 individuos. Debe tener el mismo número.

Ponton „Chile”, agregado al Departamento de Arsenales.

Comand. Cap. de Corbeta... Doñ Martin Aguayo..... 10 de octubre de 1859

Tripulacion: 18 individuos de condestable a paje inclusive. Debe tener el mismo número.

Guarnicion: 1 sarjento, 1 cabo i 11 soldados. Debe tener 13 individuos.

Bergantin *Meteoro*.—En venta.

Secretaría de Marina, Valparaiso, Junio 1.º de 1861.

V.º B.º  
SAAVEDRA.

Vicente A. Castellanos,  
Secretario.

D.

*Partes del Comandante del vapor Maipú capitán de corbeta don Juan Williams Rebolledo, relativos al varadero de Quenche, en Chiloé.*

NUM. 1.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, Setiembre 3 de 1860.

Señor Ministro:

El Comandante del vapor *Maipú*, Capitan de corbeta don Juan Williams Rebolledo, con fecha 1.º del actual me dice lo que copio:

“Tengo la satisfaccion de anunciar a US. mi regreso al Departamento con el buque de mi mando procedente de Quenche, Huite, Ancud, Lota i Talcahuano, con veintiuna horas treinta minutos de navegacion del último puerto.

Mis operaciones durante mi ausencia del departamento son las que paso a detallar.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Antes de emprender la presente campaña fuí informado por el experimentado Capitan del Vapor *Cloda* Mr. Strachan, que el varadero de Quenche inmediato al puerto de Ancud era superior bajo todos aspectos; al de Tenglo; que a la ventaja expresada se agregaba la facilidad de llegar a él sin peligros, porque los canales eran



anchos i limpios; que la playa era espaciosa, de arena fina i de suave pendiente; que las mareas subian dos piés mas que en Tenglo; i por último agregó que si no fuera porque está obligado a ir a Puerto-Montt, jamas dejaria de recurrir a Quenche para limpiar i pintar su buque.

Reputando estos datos exactos, no trepidé en dirigirme en busca de Quenche el 17 a las 7. h. 30' A. M. A las pocas horas de navegacion me encontré en el varadero, i despues de un prolijo exámen quedé convencido de cuanto se me habia dicho.

El 18 mui temprano se ejecutaron las faenas conducentes a la seguridad del buque, i en la noche quedando el casco en seco, se dió principio a la limpieza. Todo el fondo, inclusa la hélice, estaba cubierta por una inmensa cantidad de picos del tamaño que verá US. por la muestra que le remito como cosa curiosa.

Seis dias con sus noches de continuo trabajo, han sido necesarios para llevar a cabo esta obra demasiado penosa i molesta por las mojadas i desvelo que exige.

Conociendo lo que es el varadero de Tenglo, punto en el cual medita el Supremo Gobierno construir un dique seco, he creido de mi deber hacer levantar un croquis de Quenche para darlo a conocer a US., superior bajo todos conceptos al lugar designado, i el espresado trabajo junto con un informe, lo pasaré a US. tan pronto como me sea posible.

El 24 a las 10 A. M. dejé el varadero i me dirijí a Huite, en cuyo lugar, debido al mal tiempo, corregí en parte la variacion de los compases i se trazó la línea de agua del buque.....

.....

.....

.....

Junto con los estados jenerales de entrada remito a US. dos relaciones de los buques que a mi salida de Ancud i Lota existian anclados en dichos puertos, i por la premura del tiempo no pude formar otra de los que habia en Talcahuano.»

Lo trascribo a US. para su intelijencia con inclusion de los documentos que se mencionan en la nota preinserta.

Dios guarde a US.

*C. Saavedra.*

Señor Ministro de Marina.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

*Valparaiso, Noviembre 26 de 1860.*

Señor Ministro:

El comandante del vapor *Maipú*, capitan de corbeta don Juan Williams Rebo-  
lledo, con esta fecha me dice lo siguiente:

“En el parte de llegada que con fecha 1.º de setiembre i bajo el núm. 9 pasé a  
esa Comandancia Jeneral, ofrecí a US. manifestar las ventajas que presenta el va-  
radero de Quenche, i que en mi concepto le hacen preferible bajo todos aspectos,  
al de la isla de Tenglo.

Hasta ahora varias circunstancias me han impedido cumplir con lo que en la fe-  
cha indicada prometí a US., pero actualmente aprovechando la oportunidad que se  
me presenta, paso a ocuparme de ellas.

En primer lugar, ántes de entrar en detalles acerca de las ventajas locales que  
posee este varadero, me permitiré hacer algunas observaciones relativas a su situa-  
cion jeográfica i la facilidad con que se puede ir a él, lo que no sucede con el de Ten-  
glo que presenta sus inconvenientes, los que en pocas palabras demostraré a US.

Para hacer el viaje desde Ancud hasta este último punto, o mas bien hasta Puer-  
to-Montt, se requieren por lo ménos nueve horas de buen andar favorecido de la  
marea, i a mas de un práctico que dirija el buque, ya sea de vela o a vapor, por  
todos aquellos canales sembrados de arrecifes i malamente explorados, a no ser que  
el que lo comanda lo sea ya por haber hecho ántes esta navegacion. Ahora, para ha-  
cer la travesía desde Ancud hasta el surjidero de Quenche, solo se necesitan de  
cuatro horas i la marea suficiente para pasar al canal de Chacao, único punto que  
presenta algun peligro, pero que sin dificultad se puede salvar con solo los conoci-  
mientos hidrográficos que debe poseer un marino.

Por lo que hace a la parte jeográfica, el varadero de Quenche se encuentra situa-  
do en uno de los parajes mas favorables de todo el archipiélago; esto es, en la costa  
oriental de la isla de Chiloé en los 42º 7' S. i 73º 31' al O. de Greenwich. La  
isla de Caucahue que demora al Este de él, lo pone al abrigo de todos los vientos  
que soplan del Golfo de Ancud, los únicos que podrian alterar la tranquilidad de su  
ribera. Esta isla i la continuacion de la costa donde se halla situada, que se estiende  
con inflexiones mas o ménos sensibles en direccion al S. O. i luego al Este, forman  
a su frente una hermosa herradura que le sirve de fondeadero, en el que pueden  
anclar sobre un fondo de fango i con una profundidad de quince a veinte brazas, un  
número indeterminado de embarcaciones.

Pasando ahora a sus ventajas locales, este varadero, como US. podrá notar en el croquis que acompaño, durante los primeros dias de las grandes mareas, tiene un desplaje de cerca de setenta metros aproximadamente, i el descenso de las aguas excede de veintidos piés. Este descenso va disminuyendo progresivamente hasta que llega el término de las mareas mas muertas, i aun en estas circunstancias, siempre le será permitido quedar en seco a un buque que como el *Maipú* cale hasta doce piés. La playa que se descubre con la mar baja i que debe servir de lecho a las embarcaciones que vayan a aquel lugar con el objeto de varar, es arena fina en partes i en otras de cascajo; un declive de cinco grados se nota en toda ella; una hora despues de haberse retirado el mar se puede andar a pie enjuto por toda su estension.

La configuracion de esta playa es casi triangular. Se da esta forma a la ribera superior que es mui acantilada i de piedra suelta i menuda. En el ángulo superior desagua un arroyo que corre de una quebrada situada al O. S.-O. i que atravesando una especie de diqué formado por la naturaleza, busca su curso hasta el mar, abriéndose un lecho que sin dificultad se puede desviar hácia donde se quiera.

Refiriéndome ahora al dique que acabo de mencionar, no puedo por ménos de recomendarlo a la atencion de US., pues le considero el lugar mas adecuado para practicar con mui poco gasto un excelente astillero en el que podrian carenarse embarcaciones de toda clase i porte. En la actualidad, como US. podrá ver en el croquis, mide como cien metros de largo, cincuenta de ancho i con una profundidad de doscientos cincuenta centímetros, mientras duran las grandes mareas: su superficie es de arena mezclada con cascajo; el ancho de su entrada, único punto por donde se comunica con la ribera exterior, no excede de siete metros. En este paraje ya se han carenado varios buques del cabotaje, entre ellos algunos que median hasta trescientas toneladas.

Al lado Este del varadero exterior, la ribera continúa mui acantilada i de arena en la parte superior i piedra redonda i menuda en la inferior, la cual va describiendo una curva hácia el N.-E. hasta formar una punta semicircular. En el estremo de esta punta hai dos piedras medio cable distante de la orilla. En toda esta parte el terreno es plano i no pasa de dos metros de la línea que marca la marea en la playa; pero como a trescientos metros de la ribera en direccion Norte., se eleva con rapidez tomando la forma de cerros quebrados, en partes cubiertos de espesa selva, i en otros despejados i habitados por indijenas. El lado opuesto es al Oeste, lo forma una punta elevada i barrancosa coronada de corpulentos árboles, entre los que descuelan algunos de las maderas mas nobles que produce la provincia. En esta punta cuando la marea está alta, la frondosidad de los arbustos que cuelgan escarpados, obstruyen la comunicacion de la playa contigua.

Terminaré esta suscinta descripcion agregando algunas ligeras observaciones que bien pueden servir de algo para facilitar el viaje, o inspirar al ménos mas confianza a los marinos que se dirijan a aquel varadero.

Tan luego como se pasa el canal de Chacao debe gobernarse al morro de los Lobos, limite norte de la isla de Caucahue, punto mui remarcable por su elevacion

sobre toda aquella costa, i que a la distancia ofrece la perspectiva de un promontorio coronado de árboles: todas las puntas intermedias se pasarán a una distancia de media milla por lo ménos. Al aproximarse a este morro por la serviola de estribor, se verá un estrecho canal hácia el centro del cual se pondrá la proa sin el menor temor. Por este canal bastante profundo i limpio de todo escollo, se continuará navegando hasta andar una distancia de cinco millas aproximadamente. Durante este camino pasarán por el costado de estribor la aunque chica pero bonita dársena de Huite i el magnífico puerto Oscuro. Andada esta distancia se llegará a la parte mas estrecha del canal, formada por dos puntas de arena; al pasarlas se tendrá cuidado de acercarse a la ribera oriental hasta que se descubra enteramente la playa o varadero de Quenche, que se halla situado a continuacion de la punta occidental; una vez que se ha llegado a este lugar, se elejirá indistintamente el punto que se considere mas apropiado para fondear.”

Lo trascribo a US. para su intelijencia, con inclusion del plano de que se hace mérito en la nota preinserta.

Dios guarde a US.

*C. Saavedra.*

Al señor Ministro de Marina.

---

---

E.

*Memorias anuales de los Gobernadores Marítimos de la  
República.*

- Núm. I. Circular del Ministerio de Marina.  
" II. Memoria del Gobernador marítimo de Atacama.  
" III. " " " de Coquimbo.  
" IV. " " " de Valparaiso.  
" V. " " " de Colchagua i Maule.  
" VI. " " " de Concepcion.  
" VII. " " " de Valdivia.  
" VIII. " " " de Chiloé.  
" IX. " del Intendente i Gobernador marítimo de Llanquihue.

---

NÚM. I.

Circular del Ministerio de Marina.

MINISTERIO DE MARINA.

*Santiago, Abril 5 de 1861.*

El Gobierno dispone ordene US. a todos los Gobernadores Marítimos bajo mi sería responsabilidad, envíen a esa Comandancia Jeneral para el próximo mes de junio, para la Memoria de Marina al Congreso, los siguientes datos precisos i circunstanciados.

Movimiento marítimo de los puertos dentro de su gobernacion, durante el año transcurrido entre el 1.º de junio de 1860 i 31 de mayo de 1861, en estados jenerales condensados i no en listas nominales :

Embarcaciones menores que se emplean en el tráfico i la pesca de puerto i puerto de su jurisdiccion, así como dentro de los mismos puertos, rios i caletas:

Medidas convenientes a la policía marítima de cada puerto i a su servicio por las autoridades marítimas :

Importancia de cada puerto en el comercio de la provincia:

Necesidades del puerto en balizas, faros, prácticos, etc., etc.:

Telégrafos, los que haya, los que se necesiten, donde i de qué clase:

Astilleros, varaderos i maestranza en los puertos de su jurisdiccion:

Jente de mar, marineros pescadores, etc., que existen en cada Gobernacion.

US. por el vapor del 10 del presente, transmitirá las órdenes convenientes a los Gobernadores Marítimos del Sur, i remitirá oportunamente a este Ministerio los datos que reciba, i dará cuenta sin demora, de los Gobernadores Marítimos que no cumplan en tiempo con esta disposicion.

Dios guarde a US.

*Manuel García.*

Al Comandante Jeneral de Marina.

---

Memoria del Gobernador Marítimo de Atacama.

NUM. II.

GOBERNACION MARITIMA DE ATACAMA.

---

*Caldera, Junio 10 de 1861.*

En cumplimiento de la nota de US., fecha 7 de abril último, tengo el honor de acompañarle un cuadro del movimiento marítimo que ha tenido este puerto desde el 1<sup>o</sup> de junio del año próximo pasado hasta el 31 de mayo del presente. Paso en seguida a contestar las demas observaciones de la citada nota de US.

Las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de este puerto son las siguientes :

48 cuarenta i ocho lanchas que se ocupan en la carga i descarga, lastrar i deslastrar los buques, servidas por jornaleros.

32 treinta i dos botes i chalupas para fletes, remolques, conduccion de personas i de equipajes, servidos por cincuenta i cuatro individuos.

14 catorce entre balsas i canoas destinadas a la pesca con treinta individuos.

17 diez i siete embarcaciones de vela menores que hacen el tráfico en los puertos de la costa de esta provincia, con víveres, frutas i mercaderías, siendo siete de estas con cubierta, ocupan cuarenta i un marineros i miden todas ellas (167) ciento setenta i siete toneladas.

*Medidas convenientes a la policia maritima i al buen servicio de este puerto.*

Se hace sentir la apremiante necesidad de un reglamento especial de policia maritima arreglado a todas las exigencias que demande el buen servicio de la bahia i su tráfico, las horas de embarque i desembarque de personas i demas prescripciones de ordenanza, como los hai en otros puertos mayores de la República; no ménos se hace necesario el dotar con un escribiente a esta Gobernacion.

*Importancia de este puerto en el comercio de la provincia.*

Caldera es considerado como el segundo de los de la República por su comercio i mucha internacion de toda clase de mercaderias nacionales i extranjeras; como tambien por la esportacion de minerales i pastas de plata i cobre, su buena bahia resguardada de los vientos recios de sur i norte i buen fondeadero la hacen recomendable a los marinos, solo se hace notar la necesidad de construir un muelle fiscal para el desembarque i embarque de carga i de personas, el cual demandaria un pequeño costo en atencion al poco fondo del mar, produciria al erario una entrada recompensable i prestaria muchas facilidades al comercio.

*Necesidades en balizas, faros i prácticos.*

En este puerto no existen balizas ni prácticos, porque no hai necesidades que los demanden, no habiendo peligro alguno en la bahia ni en su entrada para los buques, solo sí se nota la falta de un faro de cuarto órden en la cima mas elevada i próxima a la punta sur de este puerto para que dé direccion a las naves que arriben del norte o sur; en atencion de haber estensas e inmediatas ensenadas por ámbos rumbos que hacen en noches oscuras equivocarse la entrada i obligarlas frecuentemente a salir a fuera i resguardarse de los peligros de la costa, i por lo cual suelen perder dos o mas dias por falta de viento que pueda conducirlos al puerto.

*Telégrafos.*

No existe ninguno i seria conveniente colocar uno en el mismo lugar que hai indicado para construir el faro.

*Astilleros, varaderos i maestranzas.*

Lo que hai solamente en este puerto es un techo de playa, de ciento cincuenta metros poco mas o ménos, destinado para varar i componer las lanchas i botes que hacen el tráfico de la bahia, provisto de varios cabrestantes i pertrechos para varar

dichas embarcaciones; el número de carpinteros de ribera i calafates en el día es de catorce.

Jente de mar, marineros i pescadores no hai mas que los que dejo espresados en las diferentes clases de embarcaciones.

Me limito por ahora a hacer relación de los demás puertos de la provincia por el escaso conocimiento que tengo de ellos i habermé recibido recientemente de esta Gobernación; i aunque he pedido a los subdelegados marítimos los datos correspondientes no los han remitido hasta la fecha.

Dios guarde a US.

*Pedro Martínez Díaz,*

Capitan de Fragata, Gobernador Marítimo.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

*CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en el Puerto de Caldera desde el 1.º de junio de 1860, hasta el 31 de mayo de 1861.*

ENTRADAS.

BUQUES.	Número.	Toneladas.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabotaje.	Del extranjero.	Del cabotaje.	Del extranjero.
Fragatas .....	47	24072	19		28	
Barcas .....	138	43668	68	2	43	25
Bergantines.....	38	6394	35		1	2
Berg. Goletas.....	7	983	7			
Goletas.....	9	869	4	2	3	
Vapores.....	116	67404	24		46	46
Totales.....	355	143390	157	4	121	73

BUQUES DE GUERRA.

Vapor nacional *Maule*, siete veces.

Id. id. *Maipú*, dos id.

Corbeta de vapor inglesa *Mutine*.

Id. francesa, *Bayonnaise*.

Fragata de vapor Norte-Americana *Savannah*.



SALIDAS.

BUQUES.	Número.	Toneladas.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabotaje.	Al es- tranjero.	Al cabotaje.	Al es- tranjero.
Fragatas .....	46	23018	19		19	8
Barcas .....	148	47056	72	1	43	30
Bergantines .....	38	6465	35		1	2
Berg. Goletas .....	9	1124	9			
Goletas .....	12	1077	7	2	2	1
Vapores .....	127	73906	26		52	49
Totales .....	380	152646	168	3	119	90

BUQUES DE GUERRA.

Vapor nacional *Maule*, seis veces.

Id. id. *Maipú*, dos id.

Corbeta de vapor inglesa *Mutine*.

Id. francesa *Bayonnaise*.

Fragata de vapor Norte-Americana *Savanah*.

Gobernacion Marítima de Caldera, Junio 1.º de 1861.

Pedro Martinez Diaz.

NUM. III.

Memoria del Gobernador Marítimo de Coquimbo.

*Coquimbo, Junio 6 de 1861.*

GOBERNACION MARÍTIMA DE COQUIMBO.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

En cumplimiento de la nota de US. fecha 7 de abril en que se sirve transcribirme la circular del señor Ministro de Marina, relativa al envío del movimiento marítimo habido durante el año en toda la gobernacion de mi mandó, en estados condensados i otros datos precisos i circunstanciados, tengo el honor de adjuntar a US. bajo los núm. 1, 2 i 3 los de este puerto, 4 i 5 los de Guayaçan, 6 i 7 de Tongoi i 8 de Totoralillo. Respecto de los demas voi a esponer a US. suscintamente lo que me ha sujerido el estudio del tiempo.

*Medidas convenientes a la policia maritima de cada puerto i a su servicio por las autoridades marítimas.*

En años pasados i como complemento al Reglamento aprobado por el Supremo Gobierno en 8 de febrero de 1854, se hizo sentir por la existencia de muelles particulares en este puerto, la necesidad de una disposicion reglamentaria que consultando la seguridad de los Establecimientos de fundicion, trabase los abusos i deserciones de las tripulaciones de los buques atracados a sus muelles. Esta disposicion que apunté a U.S. como necesaria, en junio del año pasado, fué librada por el señor Intendente de esta provincia con fecha 20 de setiembre del mismo año i desde entónces la gobernacion se ha espedido con acierto i evitado abusos de trascendencia.

El servicio de mar se hace de ordinario en una embarcacion tripulada de 5 individuos incluso el patron; de éstos se destina uno al Telégrafo alternándolos diariamente. Convendría, pues, aumentar el personal de marineros con un hombre mas i dotar la oficina de un oficial de pluma que se encargue del archivo. La adquisicion de un local que sirva de cuartel se hace necesaria. Los marineros de la gobernacion viven diseminados en casas particulares i en distancias que interrumpen el buen servicio.

Se encuentran todos los postes i aforros del frente del muelle fiscal afectados de broma; su reparacion es urgente i cuando se verifique, convendría prolongarlo 50 metros, distancia que conceptúo suficiente para que se atraquen buques de regular porte. A la parte del norte que forma el malecon de dicho muelle se halla un pescante que se usa para los bultos de peso, pero su base está casi en su totalidad desmoronada i apremia su refaccion que no tendrá mucho costo.

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

Segun se manifiesta en el estado núm. 1 han entrado en esta bahía 50 buques mas que el año pasado i salido 46. La facilidad que ofrecen las nuevas vías de comunicacion de esta provincia a efecto de una línea de ferrocarril que se inaugurará a fines del año, producirá una superior concurrencia; entónces el Puerto de Coquimbo tan privilegiado de la naturaleza por su abrigo a todos los vientos del compaz, mansedumbre, braveaje moderado i buen fondo, será un punto de invernada que cautivará las miras de otros puertos que no son de tanta importancia.

Los Establecimientos de fundicion que emplean un considerable número de brazos están todos en ejercicio i no les ha arredrado la baja del cobre para continuar en sus labores.

*Necesidades del puerto en balizas faros, prácticos, etc.*

No existen balizas en este puerto i solo hai necesidad de colocar una al N. de la

punta de Pájaro-niño, donde se dice hai una roca que contiene agua suficiente para que pase un buque de regular calado : el plano no la demarca, i por mas que se ha buscado no se ha dado con ella. Todas las demas rocas o farellones de la entrada al puerto están visibles i dan la direccion al navegante.

Faros no los hai : convendria colocar uno de 4.º orden en la punta de este puerto.

Prácticos no hai necesidad que los demanden.

Telégrafos : existe uno en la parte mas culminante del cerro que abriga el surtidero: su utilidad es bien conocida, pero su servicio es irregular en atencion a que el vijía no tiene techo en que abrigarse de la intemperie.

En los puertos de Totoralillo i Guayacan hai necesidad de colocar una boya de fierro que demarque en el 1.º la existencia de una roca peligrosa que hai a su entrada, la éual tiene en baja marea dos i media brazas de agua. En el de Guayacan ha desaparecido la boya que allí existía sobre una piedra submarina, i es por esto que el Subdelegado Marítimo pide la colocacion de un muerto que supla al objeto o al de amarrarse los buques que se ponen en franquía.

El puerto de Tongoi no tiene exigencia ninguna. Sin embargo, hago presente a U.S. que este puerto i el de Guayacan han sido favorecidos con una concurrencia de buques superior a la del año pasado i que acrecen todos en su importancia.

Dios guarde a U.S.

*Buenaventura Martínez,*

Capitan de fragata Gobernador Marítimo.

## PUERTO DE COQUIMBO.

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

Veinticinco lanchas con 458 toneladas, tripuladas por 50 marineros que se emplean en la carga i descarga.

Trece chalupas, tripuladas por 26 marineros, que se emplean a flete i en la pesca.

Ventinueve botes, tripulados por 42 marineros, que se emplean a flete i en la pesca.

Dos canoas, tripuladas por 4 marineros, que se ocupan en la pesca.

Siete balsas, tripuladas por 7 marineros que se ocupan en la pesca.

Total 64 embarcaciones tripuladas por 129 marineros, empleados en las diferentes ocupaciones mencionadas.

De los 129 hombres que espresa este estado 60 pertenecen al gremio de jornaleros i se ocupan en toda clase de trabajos de mar.

Marineros solo hai 25 en las casas de enganche, de éstos seis son chilenos i los demas extranjeros.

*Varaderos, astilleros i carpinteros de ribera.*

Hai 6 varaderos ocupados en varar i componer lanchas: dos pueden suplir de astilleros. Hai dos constructores, 4 oficiales i 6 calafates.

Gobernacion Marítima de Coquimbo, Junio 1.º de 1861.

*Buenaventura Martinez,*

Capitan de fragata i Gobernador Marítimo.

*RAZON de los buques que han entrado i salido en este puerto desde el 1.º de junio de 1860, hasta el 31 de mayo de 1861.*

ENTRADAS.

CLASES.	Cantidad de buques.	Cañones.	Tonelaje.	PROCEDENCIA.	
				Del cabotaje.	Del extranjero.
Vapores .....	105	....	63951	57	48
Fragatas.....	34	.....	14948	24	10
Barcas .....	100	.....	26028	80	20
Bergantines.....	64	.....	12334	58	6
B. Goletas.....	14	.....	1610	13	1
Goletas.....	70	.....	4547	70	.....
Suma.....	387	....	123418	302	85
Corbetas de guerra extranjeras.....	2	39	.....	.....	.....
Vapores nacionales i extranjeros.....	7	41	.....	.....	.....
Sumas totales.....	396	80	123418	311	85

**SALIDAS.**

CLASES.	Cantidad de buques.	Cañones.	Tonelaje.	DESTINOS.	
				Al cabotaje.	Al extranjero.
Vapores.....	107	.....	65096	59	48
Fragatas.....	35	.....	15656	31	4
Barcas.....	99	.....	27105	84	15
Bergantines.....	61	.....	11315	58	3
B. Goletas.....	14	.....	1747	14	.....
Goletas.....	69	.....	4528	69	.....
Suma.....	385	.....	125447	315	70
Corbetas de guerra extranjeras.....	2	.....	.....	.....	.....
Vapores nacionales i extranjeros.....	7	.....	.....	.....	.....
Sumas totales.....	394	.....	125447	324	70

Gobernacion Marítima de Coquimbo, Junio 1.º de 1861.

Buenaventura Martinez.

*ESTADO jeneral del movimiento marítimo que ha habido en todos los puertos de la Provincia de Coquimbo, desde el 1.º de junio de 1860 hasta el 31 de mayo de 1861.*

**ENTRADAS.**

PUERTOS.	Cantidad de Buques.	Cañones.	Tonelaje.	PROCEDENCIA.	
				Del cabotaje.	Del extranjero
Coquimbo.....	396	80	123418	311	85
Guayacan.....	315	.....	41922	290	25
Tongoy.....	314	.....	27708	260	54
Totalalillo.....	54	.....	8963	46	8
Sumas totales.....	1079	80	202011	907	172

SALIDAS.

PUERTOS.	Cantidad de Buques.	Cañones.	Tonelaje.	DESTINO.	
				Al cabotaje.	Al extranjero
Coquimbo.....	394	80	125447	324	70
Guayacan.....	311	.....	39438	288	23
Tongoy.....	314	....	27708	260	54
Totalillo.....	54	.....	8963	46	8
Sumas totales.....	1073	80	201556	918	155

Gobernacion Marítima de Coquimbo, Junio 11 de 1861.

Buenaventura Martinez.

PUERTO DE TONGOI.

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

Doce lanchas con 208 toneladas, ocupadas en la carga i descarga de buques.

Dos chalupas con 9 toneladas, ocupadas en la carga i descarga.

Dos botes con 7 toneladas, ocupados en la carga i descarga.

Ocho balzas pescadoras.

Subdelegacion marítima de Tongoi, Mayo 31 de 1861.

Por el Subdelegado Marítimo,

*Bernardo Contador.*

PUERTO DE TOTORALILLO.

Hai en la bahía ocho lanchas para el trabajo diario de cargar i descargar los buques que entran i salen: tambien hai tres botes para el trabajo de las mismas lanchas; pescadores solo existen dos. Necesidades que se reconoce en este puerto, solo hai una que pide se haga algun gasto para remediarla, este mal lo motiva un bajo que hai en el camino de la entrada i salida de los buques en dos i media brazas de agua en baja marea, sumamente peligrosa i para lo cual se necesita boya de fierro

con ancla i cadena, el ancla debe ser de diez quintales i la cadena de 30 brazas, de media pulgada i la boya como del volúmen de setenta i dos galones.

Subdelegacion marítima de Totoralillo, Mayo 31 de 1861.

*José Simon Moreno.*

---

SUBDELEGACION MARÍTIMA.

*Puerto de Guayacan, Junio 5 de 1861.*

En cumplimiento del decreto supremo que Ud. se sirvió transcribirme, le remito los Estados del movimiento marítimo, en todo el año en el puerto de mi jurisdicción.

Aprovecho esta ocasion, para manifestarle la urgente necesidad que hai de colocar una ancla con una boya en medio de la boca, a la entrada de esta bahía.

La experiencia práctica me da a conocer esta necesidad, pues jeneralmente quedan los buques espuestos, por las calmas i la estrechez de la entrada.

Hace pocos dias que estuvo al perderse la barca inglesa *Mangosteen*, con un valioso cargamento de cobre en barra; pero la prontitud con que ocurrió a darle auxilio, i a la vez todos los botes de los buques surtos en la bahía, pudo salvar, pues de lo contrario la pérdida habria sido inevitable.

Estos auxilios tengo que darlos mui amenudo, i será evitado este peligro, con la medida que dejo espuesta, en el segundo punto de la presente nota.

Con una ancla de poco mas de treinta quintales con su buena cadena i una boya, queda evitado todo peligro.

Tenga Ud. a bien consultar esta necesidad al Supremo Gobierno, para que cuanto ántes pueda llevarse acabo.

Dios guarde a US.

*José V. Varas.*

Señor Gobernador Marítimo del puerto de Coquimbo.

---

PUERTO DE GUAYACAN.

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

Doce lanchas con 244 toneladas, ocupadas en la carga i descarga de buques.  
Cuatro botes con 6 toneladas, ocupados en la carga i descarga.  
Doce balsas pescadoras, tripuladas todas estas embarcaciones por 22 hombres, de los cuales son 10 hombres de mar i 12 pescadores.

Subdelegacion marítima del puerto de Guayacan, junio 1.º de 1861.

*José V. Varas.*

---

NUM. IV.

Memoria que el Gobernador Marítimo de la provincia de Valparaiso pasa al señor Ministro de Marina en cumplimiento del decreto supremo de 5 de abril de 1861.

OFICINA.

La Gobernacion Marítima está al cargo de un Capitan graduado de Navío nombrado por el Supremo Gobierno con fecha 9 de julio de 1860; tiene por Ayudantes un Teniente 1.º i uno 2.º i tambien un escribiente.

El Gobernador Marítimo hace cumplir los reglamentos de puerto, el buen orden de la oficina, el arreglo de los libros i la direccion del cuerpo de prácticos que se ocupan en amarrar i desamarrar los buques.

Los Ayudantes se turnan en guardias, reciben los buques que entran i revisan sus papeles, apuntan en un libro el número de toneladas que miden, el nombre del Capitan, puerto de su procedencia i número de tripulacion con que navegan; ayudan al escribiente e instruyen a los capitanes de los reglamentos de puerto para lo que se les dá un ejemplar de ellos; reciben la correspondencia i sellan las papeletas de los marineros que se desembarcan; revisan los contratos que hacen los Capitanes con los marineros que se embarcan por las casas de enganche, i permanece uno de ellos en la oficina de noche i de día.

El escribiente está a cargo de los libros i archivo i se ocupa del arreglo de ellos. Los libros que se llevan son: libro de entrada i salida de los buques, libro de oficios i decretos, libro de multas i arraigos, registra las patentes de los buques nacionales que se depositan recojidas por los Ayudantes al entrar los buques, libro de arqueo de buques.

El cuerpo de Prácticos se compone de seis individuos incluso el Práctico mayor, cuyos deberes son los que se establecen en su organizacion segun decreto de 11 de agosto de 1859, i el buen servicio que hacen producen los mejores efectos en el modo de amarrar los buques, habiendo desaparecido ya en mucha parte las



inseguridades que tenían en el fondeadero los buques, pues ellos cuidan de que las amarras sean buenas i que sean bien colocados para facilitar al Resguardo la vijilancia respectiva.

Convencidos ya de las ventajas de la institucion del cuerpo de Prácticos, las casas de seguros confian mucho en la pericia de ellos para los seguros, resultando de esto un provecho mui marcado a los navieros.

Para responder a las averías el cuerpo de prácticos tiene un fondo de ps. 971 62 centavos; producto del 5 por ciento que dejan de sus ganancias i en este año solo se ha pagado por averías 100 pesos.

Persuadido el Gobernador Marítimo de que del buen orden del fondeadero de los buques resultaria el crédito del puerto, al recibo de la Gobernacion ha colocado las chatas o buques vetustos de que estaba plagada la bahía formando el mejor fondeadero, dos líneas de ellos, una al Oeste i otra al Este para que formasen cabezas de líneas i entre unas i otras se fondean los buques cuidando que húa el Almendral sean puestos todos los buques que contienen combustibles i háano dejando al Este lugar suficiente para que fondeen los buques de guerra nacionales con toda seguridad.

Los buques que van a salir son puestos al Norte de los Almacenes fiscales i todos los buques que cargan i descargan entran en las líneas por cuyas calles el Resguardo con facilidad puede vijilar, mejor que ántes el contrabando: esta medida se lleva con constancia a efecto.

Las lanchas del cabotaje fueron colocadas al Oeste del muelle i las chalupas al Este mui a la vista del Resguardo i consultando el mejor abrigo para las lanchas, que en un número mui crecido requieren ya ciertas reglas para su seguridad i evitar en los temporales que hagan mal al muelle; el Gobernador Marítimo tuvo órdenes de establecer mueros para ellas de modo, que formaran calles como los buques, pero desgraciadamente una medida tan benéfica para los dueños de lanchas no fué comprendida por ellos i dificultades que no ha podido vencer el Gobernador Marítimo han dejado sin efecto la medida a pesar suyo.

#### TELEGRAFO.

El telégrafo colocado en la parte mas alta de los cerros de este puerto i destinado a prestar un servicio importantísimo está al cuidado de un tinonel i de un marintero primero que bastan para el objeto que se requiere: Los útiles del telégrafo se encuentran en buen estado, no así la casucha destinada para habitacion del vijía, la cual no se conserva en el mejor estado por el poco esmero que ha habido en su débil construccion i reparaciones que últimamente se le han hecho, cuanto por estar espuesta a las fuertes intemperies que tienen en ese punto mayor fuerza sin duda por su elevada posicion.

#### FARO.

Colocado el faro catadrióptico de 4.º orden en la punta mas saliente de Playa Ancha i a una altura sobre el nivel del mar que en la mas baja marea es de 60 metros 60 centímetros, altura adecuada para que su luz se esparza a una distancia de 16 a 18 millas i permita con seguridad la entrada al puerto en las altas horas de la noche a las naves que frecuentan esta bahía. Vigilado de cerca por un Injeniero Mecánico i otros empleados que atienden a la conservacion de él i de sus útiles a la vez que llenan cumplidamente con los deberes que les incumben, satisface su personal a las necesidades del faro.

#### OFICINAS DE ENGANCHE DE MARINEROS.

Las oficinas de enganche de Marineros están regularmente servidas, notándose, sin embargo, abusos de pequeña consideración que se castigan con las penas que establece el Reglamento que las rejeta.

#### CASAS DE APOSENTADURIAS.

Entre las mejoras que requieren una particular atención debo mencionar a U.S. la urgente necesidad que hai de matricular las casas en donde los marineros desembarcados se alojan, las que llevan por título *Casas de Aposentaduria*, i respecto de las cuales nada dice el decreto que estableció las casas de enganche de marineros. En ellas se hospedan no solo los marineros desembarcados legalmente, sino que sirven tambien de albergue a los desertores, que, protegidos por los aposentadores evaden los medios que emplea la autoridad para su aprehension, por lo que convendria someterlas a la inmediata inspeccion de la Gobernacion Marítima i obligarlos a que diariamente pasen a la oficina de mi cargo una lista de los individuos que se alojan en sus casas i que se les pueda pasar visita siempre que se crea necesario para registrar el libro en que debe anotar el dia que se alojan los marineros i el dia que salen i confrontar las papeletas de desembarco que se dan por las casas de enganche.

Otra de las medidas que podria adoptarse para conservar en esas casas la moralidad i buen orden, seria, que los dueños de oficinas de enganche de marineros establecieran por cuenta de todos ellos una sola casa destinada esclusivamente para el alojamiento de los navegantes que solicitasen hospedaje sin mas emolumento que el que se señalase previamente i bajo las condiciones que se creyesen mas convenientes.

#### JENTE DE MAR.

El estado núm. 2 representa el movimiento de marineros desde el 1.º de junio de 1860 hasta fines de mayo del presente año.

Tiempo es ya, señor Ministro, que se atienda con especial cuidado a la matrícula de jente de mar, llevándose como en otros países, registros en los cuales se asientan los nombres de los marineros, clase, patria i demas particularidades formándose un cuerpo con sus respectivos oficiales, cabo de matrículas, etc., i los beneficios que de esta medida se obtendrian no tardarian en patentizarse.

#### VALIZAS I BOYAS.

No se necesitan valizas en Valparaiso, pues el único tropiezo que las naves pueden tener al entrar al puerto es una piedra denominada *Piedra de la Baja*, i aun en las mas altas mareas se distingue perfectamente.

Siete boyas existen en el fondeadero; dos de las cuales pertenecen a la Marina de Guerra nacional i están situadas al este de la punta que forma el primer cuerpo de los Almacenes Fiscales: dos situadas al N.-E. de las anteriores que sirven para amarrar los Vapores de la Compañía del Pacífico: una colocada al norte del muelle principal i bastante afuera en que se amarran los buques que están para salir i las dos restantes están situadas al Este del muelle i sirven de amarradero a los vapores *Biobio* i *Emilia*.

#### REGLAMENTO DE POLICIA DE BAHIA.

El Reglamento de policía de bahía aprobado por supremo decreto de 4 de julio de 1851 i los que posteriormente se han dictado, tendentes al buen orden en la bahía, satisfacen por ahora las exigencias del puerto i restrinjen en parte los abusos que los marineros mercantes pudieran cometer.

Consecuente con el principio de mejorar en lo que me sea posible la condicion de la marinería mercante nacional, i convencido por los infinitos reclamos, de la necesidad que existe de reglamentar la manutencion de los equipajes, ya sea en puerto o navegando; he creido de mi deber indicar a US., que, para garantir las necesidades alimenticias de las tripulaciones i consultando la equidad en los intereses de los armadores, es de precisa necesidad se dicte alguna medida que sistemicce la ración que debe suministrarse a las tripulaciones embarcadas en los buques mercantes nacionales. La racion que se distribuye en los buques de guerra de la República podria con pequeñas modificaciones adaptarse para las embarcaciones mercantes i de esta manera quedarian exonerados los Capitanes de ser requeridos por sus tripulaciones ante la Gobernacion Marítima, la cual no puede resolver asuntos de

esa naturaleza por falta de un reglamento que determine la racion que deba suministrarse.

#### GREMIOS DE FLETEROS I LANCHEROS.

Estos gremios corren a cargo desde su formacion de los jefes que el Supremo Gobierno nombró i se hace sentir no estén todavía en la oficina de la Gobernacion Marítima las tarifas de fletes que determine lo que deben cobrar los fleteros por el pasaje de las personas que se embarcan i desembarcan en el tráfico continuo de la bahía, i como por falta de dichas tarifas se suscitan continuas disputas entre los pasajeros, i fleteros, i no sabiendo el Gobernador Marítimo que resolver en virtud de la falta de una lei a este respecto, seria mui conveniente se activase el reglamento de fleteros i lancheros.

#### MUELLE.

El muelle con el temporal del año pasado sufrió algo por las lanchas que vinieron sobre él, i fué reparado; en cuya reparacion se cambiaron las escalas i se les dió mejor forma, i para evitar males de las embarcaciones que se atracan i para guardar el orden en el muelle, en donde hai una reunion continua de jente desocupada que comete muchos desórdenes, será preciso custodiarlo con los mismos fleteros desde que esté en práctica el reglamento del gremio, nombrando diariamente un número de celadores, o guarda muelle, que deben estar a las órdenes de la Capitania de puerto.

La limpia del fondeadero que estaba encargada por privilejio a una persona de este puerto fué suspendida tan luego como me hice cargo de la Gobernacion Marítima por haber encontrado que el dueño del privilejio no cumplió nunca con las condiciones que se le habian impuesto, i desde esa fecha el Gobierno ha aprovechado mucho por las anclas i cadenas que se han estraído por el que las ha sacado; pero seria mui conveniente, que se emprendiera con seriedad la estraccion de las anclas i cadenas que hai en el fondo, pues embarazan el amarradero de los buques.

#### CARPINTEROS I CALAFATÉS.

El número crecido de Carpinteros i Calafates que existe en este puerto llama la atencion de formar de ellos un gremio como el de fleteros, etc., con cuyo arreglo se modificarian mucho sus costumbres i entraria a prestar servicios importantes al Estado en las composturas de los buques de guerra, porque estando alistados en un gremio la autoridad sabria la clase de trabajadores que debia emplear en sus trabajos para que estos quedasen bien acabados, pudiendo escogerse entre los del gremio los mas aptos. Por el estado que acompaño verá U.S. el número tan crecido de estos trabajadores que se enumeran en el estado núm. 2.

#### IMPORTANCIA DEL PUERTO RESPECTO A SU COMERCIO.

Siendo Valparaiso el depósito o punto céntrico a donde concurren las producciones de todo el mundo con que se abastecen las plazas comerciales de Sur América i el incremento i desarrollo que de día en día toma su comercio i navegacion, hacen que Valparaiso figure como el primer puerto que baña el mar Pacífico. I aunque el fondeadero no es abrigado, sin embargo, el buen orden establecido para amarrar los buques i dictando algunos reglamentos mas para contener la desercion de los marineros hará, sin duda, que el puerto de Valparaiso llegue a dar las garantías que el comercio exige.

#### AUTORIZACION AL GOBERNADOR MARÍTIMO.

Las muchas i diversas cuestiones que jeneralmente se suscitan entre las tripulaciones de buques mercantes i sus capitanes respecto a demoras en el pago de salarios, deudas, etc., i que comunmente se llevan al Tribunal de Comercio, que demora su conclusion en vista de la insignificancia del asunto con grave perjuicio de los solicitantes, me ponen en la necesidad de indicar a US., que para aliviar a ese tribunal de caestiones tan odiosas que roban el tiempo a otras de mayor importancia, seria conveniente conceder al Gobernador Marítimo todas las atribuciones i autoridad que se conceden a los Subdelegados de la localidad para poder entender i resolver los litijios entre los capitanes de buques i sus tripulaciones i entre la jente de mar i fleteros.

Esta concesion de tan imperiosa necesidad i que se hace sentir de día en día, evitaria los abusos que cometen constantemente los Capitanes de buques mercantes i no dejarian burladas las justas reclamaciones de sus equipajes, que, por desconocer las tramitaciones judiciales pierden sus salarios o abandonan sus reclamos.

Esta Gobernacion en casos de desavenencias por reclamos entre Capitanes i tripulaciones, no tiene sino una autoridad ficticia impotente por cierto para entender i resolver en esas cuestiones i satisfacer las pretensiones de demandantes i demandados que solicitan la pronta administracion de justicia.

#### BOTES.

Para el tráfico diario del recibo de buques i el despacho de los que salen, la Gobernacion cuenta con cuatro botes que se hallan en buen estado i para tripularlos solo tiene un patron i doce marineros, número insuficiente atendiendo a que la importancia del puerto hace que estos marineros estén continuamente ocupados en los botes, i el trabajo continuo de bogar hace que haya siempre algunos enfermos, pues no solamente la oficina ocupa sus botes sino que sirven para llevar las órdenes de la

Comandancia Jeneral de Marina, de la Intendencia i tambien para comunicar las providencias de los jueces abordo, razones por las cuales se hace preciso aumentar el número de marineros con cinco hombres mas i darles el sueldo de los marineros embarcados, con cuyo aumento i sueldo podria mui bien encontrarse marineros de buena conducta i no sucederia lo que hoi de estar cambiando continuamente marineros, ya por enfermarse i no poder aguantar el fuerte servicio que hacen, como porque el sueldo no proporciona buenos hombres para el destino que ejercen.

Las escuadras tienen sus pontones que sirven de depósito de artículos navales para sus buques i la colocacion de ellos no impide en nada la comodidad de los mercantes. El número de ellos es de tres, uno ingles, uno frances i el otro norte-americano i dos mas del Estado. La condescendencia que habia de permitir en el mejor fondeadero los buques que no pudiendo servir para salir a la mar i que eran destinados para chatas i depósitos de la carga de los buques que entraban al puerto con averías, habian hecho ya considerable su número, i con las medidas ordenadas por la Comandancia Jeneral de Marina, que nombró una comision para que fuesen registrados los cascós de dichos buques i la colocacion de ellos; se deshicieron los inservibles i se pusieron en lugares propios para ellos los otros, dejando la bahía, hoi en el dia, perfectamente bien arreglada i aunque costó mui buen trabajo el conseguirlo, la constancia de llevar a efecto las medidas tomadas, hizo desaparecer las dificultades que los dueños de buques viejos pusieron : ya reconocen todos la mejora que recibió el fondeadero con la colocacion que se les dió.

Hai hoi dos chatas que sirven para limpiar buques, dos para depósito de anclas i cadenas para dar auxilio, una para depósito de los buques que entran al dique i cinco para depósito de los que entran de arribada i éstos están colocados en el Almendral i los otros en línea N.-S. con el muelle, formando unos i otros cabezas de líneas, como tengo dicho ántes, i a mas una chata para depósito de carbon para los Vapores de la Compañía Inglesa.

Para dar agua a los buques hai dos lanchas cisternas i se espera un vaporcito que servirá para dar remolque a los buques i lanchas i tambien para servir con las grandes bombas que tendrá para apagar incendios.

Muelles hai cuatro, dos del Estado, uno en el Almendral de particulares i otro de la empresa del ferrocarril.

#### DIQUES, ASTILLEROS, ETC.

En las diferentes maestranzas existentes en este puerto se han reparado buques de diferentes portes en la forma siguiente :

En el dique flotante 51 buques de diferentes naciones i se han pagado 6,228 jornales.

Astillero Duprat i Ca.; 12 buques de diferentes naciones i se han pagado 3274 jornales.

**Maestranza Atkinson i Agnew :** 27 buques de diferentes naciones i se han pagado 4,321 jornales.

**Maestranza Mayer :** 54 buques de diferentes naciones i se han pagado 1,683 jornales.

**Maestranza Fernandez :** 31 buques de diferentes naciones i se han pagado 1,075 jornales.

Por el estado núm. 3 se verá el número de embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico de bahía i el número de jente que las tripulan.

La Subdelegacion Marítima de San-Antonio, única correspondiente a la jurisdiccion de mi mando, está al cargo del empleado don J. A. Pineire, i segun la relacion que me ha pasado no aparecen en ella mas que siete lanchas que se ocupan en el tráfico del puerto i siete canoas pescadoras tripuladas por 76 individuos. Este empleado ha omitido indicar el número de buques entrados i salidos en el espresado puerto durante el año i demas datos pedidos en nota de US. de 5 de abril del presente año.

El movimiento marítimo durante el año ha sido de 1,969 buques con 639,728 toneladas, como se verá en el estado adjunto, notándose una diferencia de 186 buques ménos que el año anterior.

Gobernacion Marítima, Valparaiso, mayo 31 de 1861.

*José A. Goñi,*

Capitan Graduado de navio i Gobernador Marítimo.

NUM. 1.

*RAZON de los buques mercantes que han entrado i salido del puerto de Valparaiso desde el 1.º de junio de 1860 al 31 de mayo de 1861.*

ENTRADAS.

BUQUES- CLASES.	Número.	DEL CABOTAJE.		DEL ESTRANJERO.		Toneladas.
		Nacionales.	Estranjeros.	Nacionales.	Estranjeros.	
Fragatas.....	170	22	7	2	139	102719
Barcas.....	345	123	9	16	197	105109
Bergantines.....	155	113	2	13	27	26490
Berg. Goletas.....	111	88	3	10	14	12861
Goletas.....	43	30	3	.....	10	4129
Pailebots.....	25	19	1	1	4	1889
Vapores.....	119	33	43	.....	43	62168
Totales.....	968	428	68	42	434	315365

SALIDAS.

BUQUES.  CLASES.	Número.	AL CABOTAJE.		AL ESTRANJERO.		Toneladas.
		Naciona- les.	Estranje- ros.	Naciona- les.	Estranje- ros.	
Fragatas.....	167	22	45	5	95	98046
Barcas.....	365	146	80	14	125	111535
Bergantines.....	161	117	6	24	14	26437
Berg. Goletas.....	108	78	4	11	15	13754
Goletas.....	22	10	4	2	6	2428
Pailebots.....	46	43	1	.....	3	3568
Vapores.....	132	36	46	.....	50	68595
Totales.....	1001	452	186	56	308	324363

*Buques de guerra.*

ENTRADAS.

BUQUES.  CLASES.	Número.	DE PUERTOS NA- CIONALES.		DE PUERTOS ES- TRANJEROS.		Cañones.
		Naciona- les.	Estranje- ros.	Naciona- les.	Estranje- ros.	
Navios.....	3	.....	.....	.....	3	252
Fragatas.....	1	.....	.....	.....	1	51
Corbetas.....	20	3	.....	.....	17	434
Barcas.....	2	.....	.....	.....	2	18
Bergantines.....	4	4	.....	.....	.....	24
Berg. Goletas.....	1	.....	.....	.....	1	2
Vapores.....	25	16	.....	.....	9	102
Totales.....	56	23	.....	.....	33	883



SALIDAS.

BUQUES.  CLASES.	Numero.	PARA PUERTOS NACIONALES.		PARA PUERTOS ESTRANJEROS.		Cañones.
		Nacionales.	Estranjeros.	Nacionales.	Estranjeros.	
Navios .....	3	.....	.....	.....	3	252
Fragatas .....	1	.....	.....	.....	1	51
Corbetas .....	19	2	2	.....	14	397
Barcas .....	2	.....	.....	.....	2	18
Bergantines .....	3	3	.....	.....	.....	20
Berg. Goletas .....	1	.....	.....	.....	1	2
Vapores .....	24	15	.....	.....	9	99
Totales.....	53	20	2	.....	28	839

Gobernacion Marítima, Valparaiso Mayo 31 de 1861.

José A. Goñi.

NUM. 2.

ESTADO que representa el movimiento que ha habido de marineros i jente de mar en el puerto de Valparaiso, desde el 1.º de junio de 1860, hasta el 30 de mayo de 1861, con expresion de la clase que desempeñan i su nacionalidad.

EMBARCADOS.

CLASES.	Ingléses.	Franceses.	Alemanes.	Portugueses.	Italianos.	Espanoles.	Dinamarqueses.	Holandeses.	Noruegos.	Austriacos.	Suecos.	Griegos.	Brasileños.	Norte-Americanos.	Mexica.	Chinos.	Canacas.	Centro Americanos.	Mexicanos.	Neo-Granadinos.	Argentinos.	Peruanos.	Ecuatorianos.	Prusianos.	Chilenos.	Africanos.	Total.	
Pilotos.....	38	11	89	6	7	36	1							10					7						2		200	
Contramaestros.....	18	6	41	0	11	19								10	2							1			17		139	
Carpinteros.....	13	2	25		4	17	1	1		2				7	1		1										73	
Cocineros.....	22	11	46	11	9	22	2	2				1		1	19	4	2		6	10	1	11	6		110	1	302	
Mayordomos.....	8	3	1		2	2								3	3												60	
Marineros.....	114	30	123	85	61	94	1	2	1	2		3	2	25	33		1	1	11	11	1	12	20	3	545	1	1260	
Plazas.....	19	3	26	43	4	15	4		2					10	30				7	10		10	4		437		692	
Mozos.....	7	1	19	16	1	2		2					2	4	6				2	2		9			267		340	
Pajes o aprendices.....														4												31	34	
Injenieros.....	6																										6	
Fogoneros.....	12													1													13	
Carboneros.....																										5	5	
Guardianes.....			1	1	2	7									5				2						4		22	
DESEMBARCADOS.																												
Pilotos.....	8	1	35	1	2	3								1											1		52	
Contramaestros.....	18	9	13	1	7	7	1	1	2	1				1	11			2	1	1		2			7		96	
Carpinteros.....	6	1	11	3	1	4								1	1					1				2	4		40	
Cocineros.....	12	7	22	11	5	11	1							12	8	3	1		7	8		7	7		68	1	102	
Mayordomos.....	8		3			2								2													38	
Marineros.....	146	30	79	47	54	75		1	1	2	3	3	2	38	41	2	8	1	0	5	2	11	15	1	412		985	
Plazas.....	52	2	26	32	4	13	3	1	1					5	30			2	6	8		10	7		235		437	
Mozos.....	7	1	23	7		0		2						1	2				5	2		3	11		173		243	
Pajes o aprendices.....														1												9	10	
Injenieros.....																											2	
Fogoneros.....	2																										10	
Carboneros.....	1		4				1							3											1		10	
Guardianes.....						2									1										2		5	
CALAFATEROS I CARPINTEROS.																								Total.....				5146
Calafateros.....																											105	
Carpinteros.....																											175	

Gobernacion Maritima de Valparaiso, Mayo 31 de 1861.

José A. Goñi.

NUM. 3.

*ESTADO que demuestra el número de embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico de bahía.*

CLASES.	Números.	Lancheros. Cálculo aproxima- tivo.	Fleteros.	Remeros.	OBSERVACIONES.
Lanchas.....	165	300	.....	.....	4 Lanchas dest. al criadero de ostras. Balandras para paseo.
Balandras.....	2	.....	.....	.....	
Chalupas.....	108	.....	82	249	Botes particulares de paseo. Destinadas al trasporte de lancheros, chatas i dique.
Botes.....	5	.....	.....	.....	
Cachuchas.....	40	.....	.....	40	
Canoas.....	64	.....	.....	200	
Lanchones.....	33	66	.....	.....	
Totales.....	417	366	82	489	

Gobernacion Marítima, Valparaiso Mayo 31 de 1861.

José A. Goñi.

NUM. 4.

*ESTADO que demuestra el número i clase de buques reparados durante el año en el dique flotante, Astilleros i maestranzas, como tambien el número de embarcaciones construidas en los astilleros de este puerto.*

	FRAGAT.		BARCAS.		BERGAN.		B. GOLET.		GOLET.		VAPOR.		Embarcaciones construidas.	Jornales:
	Deguerra	Comercio	Deguerra	Mercant.	Deguerra	Mercant.	Deguerra	Mercant.	Deguerra	Mercant.	Deguerra	Mercant.		
Dique flotante.....	7	...	22	...	8	...	9	...	2	1	2	..	6228	
Astillero Duprat i Ca.....	2	...	7	...	1	..	1	...	1	...	...	1	3274	
Maestranza Fernandez.....	6	...	11	...	10	...	...	...	4	...	...	3	1075	
Id. Atkinson i A.....	6	4	7	...	1	...	...	2	2	6	1	...	4321	
Id. Meyer.....	...	...	1	..	1	...	2	...	...	...	...	...	1783	
Totales.....	6	19	48	...	21	..	12	...	9	7	3	4	16781	

Embarcaciones..... 129

Gobernacion Marítima de Valparaiso, Mayo 31 de 1861.

José A. Goñi.

NUM. V.

Memoria del Gobernador Marítimo de Maule i Colchagua.

GOBERNACION MARITIMA DE MAULE I DE COLCHAGUA.

*Constitucion, Mayo 31 de 1861.*

Señor Comandante Jeneral de Marina :

En cumplimiento del Decreto Supremo de 6 del pasado i otros anteriores, me cabe la honra de esponer a US. el estado actual i necesidades de los puertos de la jurisdiccion de este Gobierno Marítimo, la jente de mar, maestranzas i embarcaciones que en ella existen, i el movimiento marítimo i trabajos de astilleros que en ellos se han efectuado en un año, contado desde 31 de mayo del año próximo pasado hasta la fecha.

PUERTO CONSTITUCION.

*Movimiento de Buques.*

Han entrado a este puerto 183 embarcaciones con medida de 21,248 toneladas, tripuladas por 675 chilenos i 784 extranjeros; i han salido 278 embarcaciones, midiendo 22,102 toneladas i tripuladas por 1,036 chilenos i 757 extranjeros; han tocado en la Caleta 24 Vaporés de la carrera Inglesa, 3 vapores de Guerra Nacionales, i han salido del puerto 5 Vaporés de Guerra Nacionales.

*Movimiento de Pasajeros.*

Han entrado de diferentes puntos a bordo de los mismos buques, 244 pasajeros, i han salido 287.

*Varaderos, Astilleros, su personal i su trabajo.*

Hai uno que no ha trabajado en todo el año. Hai ocho Astilleros con un personal de ocho constructores, 42 Oficiales, 17 Aprendices i 25 Calafates : se han ocupado durante el año en la carena de los buques, la compostura de varias embarcaciones i la construccion de dos Goletas, 103 Lanchas para la exportacion i de 18 Lanchas i 9 Botes por el tráfico del rio : quedan actualmente en construccion 2 Vapores chicos i 10 Lanchas.

### *Embarcaciones i Marineros del Puerto i Rio.*

La carga i descarga de los buques i los demas servicios particulares del puerto, se hacen por 10 lanchas i 8 botes tripulados por 158 marineros; la importacion i exportacion por los rios Maule i Loncomilla, se efectúa por 124 lanchas i 18 botes tripulados por 808 marineros.

### *Pescadores i las embarcaciones.*

Los pescadores que los mas ejercitan el oficio de marineros, ascienden al número de 42, i ocupan 9 botes o canoas.

### *Importancia del Puerto.*

Su situacion sobre la desembocadura de dos rios navegables i que crúzan dos ricas provincias, lo hace el mas importante de los puertos que hai entre Valparaiso i Talcahuano, por lo tanto digno de una preferente atencion. Muchos han sido los proyectos para mejorar su surjidero, pero hasta ahora ninguno se ha llevado a cabo. Este permanece, pues, estrecho i con poco o ningun abrigo contra las avenidas del rio que suelen causar, cuando no la pérdida, a lo ménos la varadura de los buques surtos en él. Este mal que se ha tratado de remediar por esta Gobernacion, con la plantacion de cañones, postes i anclas, donde se pueden amarrar los buques, lo seria mucho mas cerrando i cavando el brazo del rio que divide la isla de la poblacion, que se trasformaria de esta manera en un magnífico puerto. El costo de esta obra está calculado en treinta i tantos mil pesos, si a ella se uniese al lado Norte del rio una cabezada para dirigir la corriente hácia un punto constante de la barra; esta mejoraria tambien considerablemente i causaria ménos demora en la salida de las embarcaciones, que sin embargo bastan para la estraccion de los productos del interior, como que a menudo les falta carga.

### *Personal de la Gobernacion.*

El personal de la Gobernacion se compone del que suscribe, un práctico, dos patrones de Bote i once marineros, i tres embarcaciones. Para el remolque de los Buques, hai, a mas, una embarcacion particular de doce remos que pagan los interesados.

### *Faro i Valizas.*

No los hai: el establecimiento de un fuego de tercera clase seria mui conveniente, i los buques contribuirian con gusto a su sosten. En cuanto a valizas serian mui necesarias, pero las corrientes del rio hacen mui difícil su conservacion.

### *Reglamento de Rio.*

La gran estension que ha tomado el tráfico de lanchas por el Maule i Loncomilla i el gran número de marineros empleados en ellas, va siendo cada dia mas urgente someterlos a una matrícula i reglamento especial. Los tres Intendentes de Talca i Maule han elevado en años anteriores un proyectó que les fué sometido por esta Gobernacion Marítima i sobre el cual todavía nada se ha resuelto. Sírvase US. llamar sobre ella la atencion del Supremo Gobierno.

### CURANIPE.

Su inmediacion a Cauquenes, Chanco i Quirihue da a este puerto una importancia que se halla algo disminuida por las malas vías de comunicacion que lo unen a esos pueblos.

### *Movimiento Marítimo.*

El movimiento marítimo este año ha sido mucho menor que el año pasado. Este movimiento ha sido de 9 buques de entrada i otros tantos de salida con una goleta i doce lanchas, que hacen un total de 3,370 toneladas i tripulados con 72 chilenos i 45 extranjeros.

### *Astillero personal, i trabajo.*

Tiene dos Astilleros que con un personal de dos constructores, cuarenta oficiales, diez aprendices i nueve calafates, han construido una Goleta i doce lanchas de mar.

### *Marineros i embarcaciones del Puerto.*

Cuenta con veinte hombres de mar para tripular seis lanchas para la carga i descarga de buques, i cinco hombres i un bote en mui mal estado para el servicio de la Capitanía. Sus necesidades las mas apremiantes son por ahora, la compostura de las vías de comunicacion que la ligan con el interior i un bote para la Capitanía.

### *Pescadores.*

Se computa en 34 el número de los pescadores que hai repartido por el litoral de la Subdelegacion, i que pescan de noche en balsas de puyas.

LLICO. ST. T

Este puerto, el único de la Gobernacion Marítima de Colchagua, se halla a cargo de un Subdelegado Marítimo, i debe estar servido con un patron de bote i cinco marineros. Su movimiento marítimo en el presente año ha sido lo mismo que el año pasado, siendo de 18 buques que han entrado i otros tantos que han salido, con un total de 5,180 toneladas i tripulados por 70 chilenos i 75 extranjeros.

No hai en él Astillero alguno i solo tiene dos carpinteros i cuatro calafates para la compostura de las embarcaciones.

Hai siete lanchas, ocho botes i cuarenta canoas que se emplean en la carga de buques, tráfico de la laguna de Vichuquen i pesca, tripulados por sesenta hombres pertenecientes al gremio de pescadores.

Las necesidades del puerto son :

- 1.º Un muerto en la Bahía.
- 2.º La regularizacion del canal de la laguna al mar, por medio de una cortadura de dos i cuarto cuadras en un terreno blando, que costaria a lo sumo mil quinientos pesos i que procurando mayor corriente, ancharia dicho Canal i daria cabida a buques de mediano porte.

Hai otras mejoras que creo debo omitir por haberse elevado ya dichos proyectos por interesados particulares, a conocimiento del Supremo Gobierno.

Acompaño un estado jeneral del movimiento Marítimo durante el año, el de embarcaciones i jente de mar, i el de Astilleros, Maestranza i Construcciones.

Dios guarde a US.

*Santiago Rugg.*

Piloto 1.º, Gobernador Marítimo interino.

Al Señor Comandante Jeneral de Marina.

PUERTO CONSTITUCION.

*Varaderos, astilleros, carpinteros de ribera.*

Varadero.—Hai uno que no ha trabajado en todo el año.

Astilleros, su personal i sus trabajos.—Hai ocho astilleros, con un personal de ocho constructores, 42 oficiales, 17 aprendices i 25 calafates; se han ocupado durante el año en la construccion de dos Vapores chicos, compostura de buques i reparacion i construccion de lanchas.

**PUERTO DE CURANIPE.**

Astilleros.—Tiene uno.

**PUERTO DE LLICO.**

Carpinteros de ribera.—Tiene 2 carpinteros i 4 calafates, ocupados en la reparacion de embarcaciones.

Gobernacion Marítima de Maule.

*Constitucion, Mayo 31 de 1861.*

*Santiago Rugg.*

**ESTADO jeneral del movimiento marítimo de la Gobernacion Marítima de Maule i Colchagua desde 31 de mayo de 1860 hasta 31 de mayo de 1861.**

ENTRADAS.																				
PUERTOS.	Lanchas.	Toneladas.	Balandras.	Toneladas.	Goletas.	Toneladas.	Berg. Coletas.	Toneladas.	Bergantines.	Toneladas.	Barcos.	Toneladas.	Fragatas.	Toneladas.	Total de buques.	Total de toneladas.	TRIPULACION.			PROCEDECIA.
																	Chilenos.	Estranjeros.	Pasajeros.	
Constitucion ..	..	..	..	..	33	2712	64	6660	48	5784	37	5928	1	159	183	21243	675	784	244	Cabotaje.
Curanipe .....	..	..	..	..	..	..	..	..	3	1291	1	249	..	..	9	1540	32	40	..	Cabotaje.
Llico .....	..	..	..	..	..	12	1423	..	..	673	3	494	..	..	18	2590	..	73	..	Cabotaje.
<b>Total.....</b>	..	..	..	..	33	2712	76	8693	59	7748	41	6671	1	159	216	25373	777	899	244	
SALIDAS.														DESTINO.						
Constitucion ..	80	590	..	30	2026	67	7230	48	5780	37	5889	1	135		263	21630	1006	735	287	Cabotaje.
Curanipe .....	12	240	..	1	50	..	..	3	1291	1	240	..	..	22	1830	72	45	..	Cabotaje.	
Llico .....	..	..	..	..	..	12	1423	3	673	3	494	..	..	18	2590	70	75	..	Cabotaje.	
<b>Total .....</b>	101	830	..	31	2276	79	8662	59	7744	41	6632	1	135	303	26079	1148	855	287		
PARA EL ESTRANJERO.																				
Constitucion ..	14	287	..	1	156	..	..	..	..	..	..	..	..	15	443	30	22	..	Estranj.	
Total de salidas.....	115	1117	..	32	2432	79	8662	59	7744	41	6632	1	135	318	26522	1178	877	287		
<p>Han tocado en la Caleta 24 vapores de la carrera inglesa.                      Id. id. 3 id. de guerra nacional.                      I han salido del puerto 5 id. de id. id.</p>																				
Gobernacion Marítima de Maule.																				
<i>Constitucion, Junio 1.º de 1861.</i>																				
<p><b>SANTIAGO RUGG,</b> Gobernador Marítimo Sustituto.</p>																				

21659  
443  
-----  
22102



NUM. VI.

*Memoria que pasa el Gobernador Marítimo de la provincia de  
Concepcion en el año 1861.*

SEÑOR COMANDANTE JENERAL DE MARINA.

Tengo el honor de remitir a Su Señoría los datos que se sirvió pedirme por su nota de fecha 7 del próximo pasado mes, núm. 388. En la Memoria que pasé a Su Señoría el año próximo pasado, que abrazaba desde el 1.º de mayo 59 al 1.º de mayo 60, demostré a Su Señoría las necesidades que se hacian sentir, tanto en este puerto como en los demas dependientes de esta Gobernacion Marítima. Dí a conocer los límites del territorio, sonda de este surjidero, etc., etc.; mas como algunas de estas necesidades a pesar de ser urgentes aun no se han remediado, i otras necesitan satisfacerse, obedeciendo la nota de Su Señoría que dejó citada, paso a representarlas de nuevo.

*Medidas para la Policia Marítima.*

La falta de un reglamento de puerto, para éste i los demas dependientes de la Gobernacion de mi cargo, se hacia sentir imperiosamente; pero como han sido tantas i tan variadas mis atenciones, no habia llenado esta necesidad ántes del próximo pasado mes que lo formulé i remití a Su Señoría para la aprobacion superior, para que desaparezcan los conflictos de jurisdiccion que se presentan con los capitanes i demas jente de mar en los puertos de esta jurisdiccion marítima.

*Estado actual del puerto.*

Me es satisfactorio esponer a Su Señoría que la sonda en esta hermosa bahía en nada ha variado: he tenido especial cuidado de rectificar los puntos que sondeé el año anterior, i no he encontrado alteracion que merezca mencionarse. Las señales que indican los bajos «Marinaos» i «Bellen» se han carenado i pintado de nuevo, así es que los buques verifican sus entradas sin el menor peligro. Escusado me parece manifestar a Su Señoría el empeño que me tomo para conservar esas señales de modo que sean mas visibles.

*Tráfico de embarcaciones menores i jente de mar, etc.*

Para formar con la prolijidad que es de desear, el Estado que acompaño bajo el núm. 2, procedí a formar una nueva matrícula, señalando el número correspondiente a cada una de esas embarcaciones, como igualmente a matricular a la jente que las tripulan, a fin de evitar que en adelante se ocupen en la bahía otros que los que existen matriculados en el registro respectivo; de este modo tendrá la Gobernacion Marítima pleno conocimiento i conocerá la totalidad de sus números, i de los individuos que se dedican a este trabajo, sino tambien que podrá lograr perseguir a todos aquellos que por sus malas inclinaciones se hagan indignos de la proteccion i amparo de la autoridad marítima. De doscientos sesenta (260) personas entre hombres, mujeres i niños consta la matrícula de esta jente, a saber: 26 hombres tripulan las nueve lanchas que hai para carga i descarga de mercaderias; 24 hombres tripulan doce chalupas fletadas que conducen pasajeros i equipaje; 40 hombres se ejercitan en la pesca de ballenas desde la punta Tumbes hasta la isla Santa Maria; i 170 entre hombres, mujeres i niños, tripulan las 87 canoas que se dedican a la pesca menor i marisco.

En el próximo pasado marzo, han regresado al departamento los 12 marineros chilenos que el año próximo pasado se embarcaron en buques balleneros norte-americanos, i me es mui satisfactorio anunciar a Su Señoria que sus capitanes los han recomendado a esta Gobernacion Marítima por la buena comportacion que han observado. En el presente año se embarcaron 26 marineros chilenos en balleneros norte-americanos i en sus contratas se ha tenido presente las prescripciones contenidas en el supremo decreto de 9 de enero del año próximo pasado de 1860.

*Necesidad de Faros.*

La hai i mui grande. Está decretado por el Supremo Gobierno la construccion de uno de 3.º orden en la punta del norte de la isla "Quiriquina" i debido a la circunstancia que Su Señoria conoce, la obra aun no se emprende; pero tan luego como se realice desaparecerán las dificultades para la recalada de noche sobre todo en invierno que por efecto de las lluvias i neblina es difícil distinguir la isla Quiriquina: mui necesario i urgente es que cuanto ántes se decrete por el Supremo Gobierno la colocacion de dos faroles con vidrios de color por la parte de la mar en la cabecera del muelle fiscal de este puerto para que los buques que verifican sus entradas en horas de noche puedan llegar hasta el ancladero ordinario, salvando el peligroso bajo denominado la *Vuida* que se halla al frente del muelle fiscal de norte a sur, i que por cubrirlo el mar durante las altas mareas es imposible distinguirlo. En este bajo chocó el vapor de la carrera *Príncipe de* *Gales*.

### *Necesidad de Telégrafos.*

No los hai de ninguna clase, i por ahora los conceptúo innecesarios: los buques que arriban tanto al Tomé como a este puerto son vistos a considerable distancia, i sus nacionalidades cuando se hallan de 5 a 6 millas del ancladero ordinario. Instalar uno que sirviere para ambos puertos demandaria gastos que no diviso el provecho que reportaria al público en jeneral.

### *Astillero i varadero.*

Cuenta este puerto con dos astilleros conforme indican los estados números 3 i 4; i de ellos han sido lanzadas al mar embarcaciones de 40 a 50 toneladas métricas, de mui linda construccion i de excelentes maderas. Actualmente solo se fabrican lanchas, botes, etc. Se carece de un varadero i atendiendo la afluencia de buques parece imposible se construyan por empresas particulares. Los buques pueden carenarse en cualquiera parte de la bahía; sin embargo, hai una chata con tal objeto.

### *Movimiento Marítimo.*

El estado núm. 1 demuestra el total de las naves que han entrado i salido de esta bahía desde el 1.º de junio del año próximo pasado, al 31 de mayo del presente año. De las 200 naves de todas clases que han entrado con un total de 93,274 toneladas, las nacionalidades de los buques extranjeros son las siguientes: 1 buque español, 3 peruanos, 3 ingleses, 1 hamburgues, 1 granadino, 69 norteamericanos, siendo de ellos 59 buques balleneros. Total de buques extranjeros, 78 con 30,560 toneladas, los mismos que han salido, sin numerar los vapores *Biobio* i *Cloda* que hacen la carrera conocida i establecida.

### *Importancia del puerto relativa a su comercio, etc.*

La carencia de datos aduaneros no me permite conforme a mis deseos, espedirme con la precision debida en cuanto a la importacion, como a la esportacion de este puerto; a pesar que por el movimiento marítimo del año próximo pasado al presente, demuestra un déficit de naves, creo que proviene del deplorable estado en que ha permanecido la frontera, subiendo i escaseando los frutos agrícolas i cereales, como tambien por haber ahora otro puerto mayor en esta bahía, puerto del Tomé, donde por lo jeneral se depositan todos los frutos agrícolas de esta provincia, etc.

Dejando contestada la nota de Su Señoria, restame solamente llamar su aten-

cion otra vez solicitando un escribiente para esta Gobernacion Marítima. Su Señoría el año próximo pasado ha tenido a bien elevar mi peticion suficientemente recomendada a este fin al conocimiento del Supremo Gobierno. Las complicadas atenciones que son de mi incumbencia considerando que tengo que remitir i transcribir notas i oficios a los Subdelegados Marítimos relativas al servicio, estados del movimiento i estadísticas a Su Señoría, a la Intendencia de la provincia, al Gobernador Departamental, i copiar los datos en los libros correspondientes para dar el mas estricto cumplimiento a mis deberes, tengo que dedicarme en las horas de la noche, convencido que a la intelijencia de Su Señoría no puede ocultarse la justicia que me asiste para solicitar ese auxilio. Espero que el Supremo Gobierno tan bondadoso decretará la provision tan luego como Su Señoría se digne otra vez solicitarlo.

*Visita de inspeccion a los puertos de esta jurisdiccion Marítima.*

En cumplimiento del supremo decreto que Su Señoría me transcribió con fecha 10 del mes próximo pasado abril, bajo el núm. 324, procedí a inspeccionar las oficinas marítimas de la jurisdiccion de mi mando. No dudo será satisfactorio a Su Señoría por las medidas que se han practicado, i que resultan en proteccion del comercio marítimo en jeneral. En vista del resultado mui favorable que se ha tenido en este puerto de Talcahuano en poner coto a las deserciones de marineros desde que se han matriculado todas las casas de trato, alojamientos de marineros; de los 1,600 individuos, tripulacion de las naves i balleneros que han bajado a tierra en el presente año, solo ha habido 15 deserciones que no se hayan restituido a bordo de sus respectivos buques; en este sentido no trepidé un instante en dirigirme a los señores Gobernadores de los departamentos de los puertos de Lota i Coronel, i del Tomé las notas siguientes:

Señor Gobernador:

El que se suscribe Gobernador Marítimo de la provincia de Concepcion actualmente inspeccionando los puertos de mi jurisdiccion marítima, en el departamento del mando de US., encuentro de mi deber someter para la aprobacion de US: un reglamento que no dudo evitará las continuas deserciones de marineros, tripulacion de los buques fondeados en el puerto, causando males incalculables al comercio marítimo, i una completa desmoralizacion en la jente de mar, ordenando a los Subdelegados marítimos como Capitanes de puerto, observen con estrictez el reglamento que tengo el honor de someterle para la aprobacion de Ud. i demas fines.

**REGLAMENTO.**

Los dueños de casa de trato, alojamiento de marineros que existen en los puer-

tos del departamento de mi mando, se presentarán el tercer día de la promulgación de este decreto a la Capitanía de Puerto, a fin de que dicho jefe tome razón de todas ellas: en vista de la patente respectiva que le presentarán por la cual han abierto sus establecimientos, los inscribirá en un libro de matrícula, si son hombres que prestan seguridad por su conducta i demas antecedentes, pues de lo contrario les prohibirá que se ocupen en tal destino.

2.º Es prohibido a todo dueño de casa de trato, de alojar marineros sin que éstos les presenten su legal desembarque refrendado con el sello de la Capitanía de puerto, bajo la multa de 20 pesos por cada individuo que admitan sin estas formalidades.

3.º Se le prohíbe a todos los dueños de casas de diversiones públicas el contraer compromisos con marineros de abordo de los buques existentes en el puerto, que aliente a las deserciones, ni alojarlos sin el competente permiso de sus capitanes, i que darán parte todas las mañanas al Capitan de Puerto de los marineros que hubiesen pasado la noche en su establecimiento, i del buque a que pertenezcan: los infractores al presente artículo incurrirán en la multa que impone el artículo 2.º

4.º Las multas se harán efectivas por el Capitan de Puerto bajo cuya inspección estarán sujetas todas las casas i establecimientos de esta especie: las multas que se impusiesen se pasarán a fines de cada mes a este gobierno departamental.

Si U.S. se dignase así decretarlo, no tardará en palpar sus beneficios en protección de las naves que frecuentan los puertos de Coronel i Lota como en el aumento de los fondos municipales.

Igual nota se ha pasado al señor Gobernador del departamento de Coelemu:

#### PUERTO DE LOTA I COLCURA.

Me es sumamente satisfactorio asegurar a Su Señoría, que no encontré en dicha oficina cosa alguna digna de censura, por su buen arreglo i decencia desde que el Supremo Gobierno ha tenido a bien facilitarle a dicha oficina los muebles i artículos necesarios. Los libros de matrícula i estadística son llevados con claridad i precisión; ni falta alguna en el cumplimiento de sus deberes he notado desde que el señor Vasquez está al cargo de la Subdelegación Marítima. El señor Gobernador del departamento tiene ordenado se observe el reglamento sobre las casas de trato, que ha merecido su aprobación i con el reglamento del puerto que sometí a Su Señoría llenará completamente las necesidades que se hacen sentir por ahora. El rápido progreso del puerto lo demuestran los estados que acompaño.

#### PUERTO DE CORONEL.

Me es sumamente sensible demostrar a Su Señoría que encontré la oficina de dicha Subdelegación Marítima enteramente desprovista de muebles, tanto para

guardar con seguridad su archivo i los papeles de navegacion de los buques como de los muebles mui indispensables para una oficina fiscal: en el acto procedí a ponerlo en conocimiento del señor Intendente de la provincia, acompañando un presupuesto de los muebles i útiles que creo mui necesarios, observando toda la economía posible; procedí a matricular toda embarcacion i la jente de mar que las tripulan. A la fecha, el señor Gobernador ha ordenado se observe con estrictez el reglamento que tuve el honor de someterle, relativo a las casas, alojamientos de marineros, i con el reglamento de la policia marítima de que Su Señoría tiene conocimiento creo llenará la falta que se ha hecho sentir.

El rápido progreso i adelanto de aquel puerto anualmente es asombroso, conforme lo demuestra el estado jeneral de entradas i salidas, i se hace sentir tanto por este puerto como por el de Lota la necesidad de un faro de 3.<sup>er</sup> orden en la punta mas al norte de la isla "Santa Maria," para facilitar a las naves que frecuentan ambos puertos sus entradas de noche en la bahía. Durante mi permanencia en Coronel se encontraba la corbeta francesa de guerra *Bayonesa* sondeando entre Playa Blanca i Lotilla, con el objeto de demarcar con exactitud el local donde existe una piedra submarina i que tiene de 13 a 14 piés de agua en alta marea que la cubre; con tal objeto ordené al Subdelegado marítimo la demarcarse con exactitud para colocar una señal que la indicase, i que tengo el honor de remitir a Su Señoría un presupuesto para la mencionada boya. Creo, señor, de urgente necesidad una embarcacion esclusivamente para el servicio de aquel resguardo. La embarcacion de la Subdelegacion marítima es insuficiente para el servicio activo de ambas oficinas, en el cumplimiento de los deberes que a cada una de dichas oficinas le corresponde.

#### PUERTO DEL TOME.

La oficina de la Subdelegacion marítima está provista de todos los muebles i útiles necesarios tanto para la decencia de una oficina fiscal como de los útiles necesarios; la jente de mar como sus embarcaciones, que trafican en dicho puerto están matriculadas; los libros necesarios para el arreglo de una oficina son llevados con precision, i el señor Gobernador departamental durante mi permanencia en aquel puerto, decretó que se observe el reglamento de las casas de tráto, etc., que encontró benéfico para evitar las deserciones de marineros i en proteccion del comercio marítimo. Inútil creo demostrar a Su Señoría el progreso i adelanto de aquel puerto desde que fué elevado al rango de Puerto Mayor; los estados de su esportacion i los estados del movimiento marítimo lo demuestran con claridad. Solo me resta observar que con el reglamento para la policia marítima que debe rejir, completará las necesidades por ahora de aquel puerto.

PUERTOS DE PENCO I LIRQUEN.

Estos puertos están servidos por el teniente de ministro de Aduana i que hace las veces de Subdelegado marítimo; la poca importancia de dichos puertos me priva estenderme, i solo demostraré que carece dicho empleado de una embarcacion para el servicio de ambas oficinas que sirve.

Espero que Su Señoría, perdonando las faltas que pueda encontrar en el cumplimiento de mis deberes respecto a estas esposiciones, llenará los deseos del que tiene el honor de suscribirse

*Cárlos Pozzi,*  
Gobernador Marítimo, Capitan de Corbeta graduado.

NUM. 1.

*CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo de entradas i salidas de este puerto de Talcahuano desde el 1.º de junio de 1860 hasta el 31 de mayo de 1861.*

ENTRADAS.

CLASES.	Número.	Naciona- les.	Tonela- das.	Estranje- ros.	Tonela- das.	Total de toneladas.
Fragatas.....	19	1	222	18	11688	11910
Barcas.....	68	16	2948	52	15947	18825
Bergantines.....	5	5	1055	.....	.....	1055
Bergantines goletas.....	3	3	407	.....	.....	407
Goletas.....	15	12	575	3	240	815
Vapores.....	90	.....	.....	90	60192	60192
Total.....	200	37	5207	163	88067	93274

SALIDAS.

CLASES.	Número.	Cabotaje.	Tonela- das.	Al extranjero	Tonela- das.
Fragatas.....	20	6	4066	14	7378
Barcas.....	74	22	5133	52	15798
Bergantines.....	6	5	1001	1	196
Bergantines goletas.....	5	2	270	3	476
Goletas.....	15	13	694	2	219
Vapores.....	89	89	59870	.....	.....
Total.....	209	137	71034	72	24067

↑  
esto r  
de suma

## OBSERVACIONES.

En este cuadro no demuestro los buques de guerra de la República que entraron i salieron en asuntos del servicio, i de las corbetas de guerra francesas la *Bayonesa* i la *Cassini*.

### *Buques existentes.*

El 31 de mayo del presente año una fragata norte-americana ballenera, un bergantín nacional ballenero, una goleta nacional i el vapor *Bicóbio*.

Gobernacion Marítima, Junio 2 de 1861.

Cárlos Pozzi.

---

## PUERTO DE TALCAHUANO.

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

Tres balandras con 43 toneladas, tripuladas por 9 hombres, ocupadas en trasportar frutos en la misma bahía i en viajes hasta Arauco con este mismo objeto, demostrando en un término medio de navegacion de 6 a 12 horas segun el viento.

Nueve lanchas de 15 toneladas cada una, tripuladas por 45 hombres, ocupadas en la carga i descarga de buques.

Doce chalupas fletadas tripuladas por 24 hombres.

Diez chalupas balleneras tripuladas por 50 hombres, desde Tumbes a la isla de Santa-María.

Ochenta i siete canoas ocupadas en la pesca tripuladas de uno a tres entre hombres, mujeres i niños.

### *Varaderos, astilleros, carpinteros de ribera.*

Varaderos, propiamente no hai; sin embargo desde el muelle fiscal hasta el antiguo resguardo, toda la playa sirve a este objeto.

Astilleros, hai tres que sirven para la construccion i reparacion de buques, lanchas, botes, etc.

Carpinteros de ribera, hai trece oficiales, nueve aprendices i diez calafates.



*Embarcaciones en construccion i reparacion.*

Actualmente hai una balandra de 20 toneladas concluida; seis lanchas de 14 a 15 toneladas en construccion i al concluirse; una chalupa para la pesca concluida. Se han reparado los siguientes buques: 3 Fragatas, 12 Barcas, 1 Bergantini i 1 Goleta, en cuya faena se emplean un constructor, dos carpinteros, doce oficiales, cuatro aprendices i seis calafates.

Gobernacion Marítima de Concepcion. *Talcahuano, Junio 2 de 1861.*

*Cárlos Pozzi.*

---

SUBDELEGACION MARÍTIMA DEL TOME.

Capitanía de Puerto.

---

*Tomé, Mayo 31 de 1861.*

En cumplimiento de lo dispuesto por el señor Comandante Jeneral de Marina, comunicado por esa Gobernacion Marítima en Circular núm. 7, remito a US. el Estado jeneral de entradas i salidas de buques en este puerto, desde el 1.º de junio del año próximo pasado hasta fin. de mayo del presente.

Las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de Talcahuano, Penco i Lirquen, son ocho chalupas tripuladas por cinco hombres cada una. Catorce lanchas que hacen el servicio de la carga i descarga de los buques; tripuladas cada una con igual número de hombres; hai ademas diez i seis embarcaciones pequeñas que se emplean en la pesca del marisco; regularmente van tripuladas por tres hombres cada una.

Con respecto a la policía marítima, debo hacer notar a US. la necesidad que se hace sentir de una boya o valiza en el lugar señalado en esta bahía para botar el lastre de los buques, desde que las embarcaciones que se ocupan para deslustrar no tienen una señal o guía fija; i mui jeneralmente sin abusar de lo que a este respecto tengo ordenado, botan su lastre en lugares que con el tiempo pueden perjudicar el fondeadero: mui necesario es esta medida, i que se puede hacer de un modo mui económico.

Un telégrafo es de suma importancia i tampoco seria costoso establecerlo, habiendo mui inmediato a la poblacion un lugar aparente donde colocarlo. Esta falta me obliga repetidas veces a no visitar en tiempo los buques que entran en esta bahía, desde que la localidad de la poblacion prohíbe la vista de la entrada; motivo

por el cual no se pueden ver los buques que ontran sino cuando están dentro del fondeadero.

La tripulacion del bote de mi servicio consta solamente de cuatro hombres siendo mui necesario el aumento de otro marinero, falta que se hace notar mui amenudo.

Un par de pescantes i sus útiles para la conservacion del bote es mui necesaria desde que el trabajo diario de varar i botar esta embarcacion la hace sufrir, golpeándose por lo ajitado de la mar i la aspereza de la arena. El dueño del muelle particular que hai en este puerto me ha concedido el permiso de colocar el pescante en dicho muelle.

La necesidad del establecimiento de un faro se hace sentir, pero como el Supremo Gobierno ha mandado construir uno en la punta norte de la isla Quiriquina, mui luego quedará satisfecha esta necesidad que será de una utilidad suma, a la bahía i puertos que en ella se encierran.

Una tarifa para los botes fleteros aquí en la bahía i que se ocupan en el embarque i desembarque de personas, etc., es de suma necesidad (si fuese posible establecerla) desde que los marineros que tripulan estas embarcaciones no tienen límites en sus exigencias, gravando o estafando, mejor dicho, a cada una de las personas que las ocupen, mui en particular en dias de concurrencia de vapores.

La importancia mercantil de este puerto, que sin ser exajerada debe considerarse como el segundo en la República, merece la atencion del Supremo Gobierno para atender a todas sus necesidades. La concurrencia de buques de comercio tanto estranjeros como nacionales, la esportacion de frutos del pais e internacion de mercaderías segun la estadística de esta Aduana, son suficientes datos para juzgar del mérito de esta localidad, único puerto por donde se esportan los productos de tres provincias i se importan las mercaderías para estas i otras vecinás, lo cual se hace en escala mui considerable i de consiguiente de inmensos valores aumentándose notablemente cada año.

Con lo espuesto creo haber contestado la Circular de US. ya citada.

*Tadeo Calderon,*  
Subdelegado Maritimo.

---

*ESTADO del movimiento marítimo de entradas i salidas de este puerto del Tomé, desde el 1.º de junio del año 1860, hasta el 31 de mayo del presente año.*

ENTRADAS.

CLASES.	Núm. de Buques.	Buques nacionales.	Toneladas.	Buques extranjeros.	Toneladas.	Total de toneladas.
Fragatas.....	26	7	1357	19	10153	11510
Barcas.....	45	22	4020	23	8819	12839
Bergantines.....	19	15	3254	4	916	4170
Berg. Goletas.....	5	4	476	1	105	581
Goletas.....	6	6	329	.....	.....	329
Vapores.....	133	.....	.....	133	90935	90935
Total.....	234	54	9436	180	110928	120364

SALIDAS.

CLASES.	Núm. de Buques.	Buques al cabotaje.	Toneladas.	Buques al extranjero.	Toneladas.
Fragatas.....	25	10	3137	15	8214
Barcas.....	47	16	4563	31	8779
Bergantines.....	20	12	2578	8	1756
Berg. Goletas.....	5	5	581	.....	.....
Goletas.....	6	6	329	.....	.....
Vapores.....	133	133	90935	.....	.....
Total.....	236	182	102123	54	18749

Capitanía de Puerto del Tomé, Mayo 31 de 1861.

Tadeo Calderon.

PUERTO DEL TOME.

*Varaderos, Astilleros, carpinteros de ribera.*

Varaderos, hai dos ocupados en reparar embarcaciones.

Astilleros, hai dos ocupados en la construccion de embarcaciones menores.

Carpinteros de ribera, hai 5 constructores, 4 oficiales, 6 aprendices i 9 calafates.

Capitanía del Puerto del Tomé, Mayo 31 de 1861.

Tadeo Calderon.

SUBDELEGACION MARITIMA DE PENCO I LIRQUEN.

CUADRO del movimiento marítimo de entradas i salidas de los puertos de Penco i Lirquen, desde el 1.º de junio de 1860 hasta el 31 de mayo de 1861.

ENTRADAS.

CLASES:	Núm. de Buques.	Buques nacionales.	Toneladas.	Buques es- tranjeros.	Toneladas.	Total de toneladas.
Fragatas.....	5	1	305	4	2063	2368.
Barcas.....	19	10	1879	9	3462	5341
Bergantines.....	2	1	237	1	247	484
Goletas.....	1	1	45	.....	.....	45
Vapores.....	1	.....	.....	1	862	862
Total.....	28	13	2466	15	6634	9100

SALIDAS.

CLASES.	Núm. de Buques.	Buques al cabotaje.	Tonela- das.	Buques al extranjero	Tonela- das.
Fragatas.....	5	3	1359	2	1009.
Barcas.....	19	9	1553	10	647
Bergantines.....	2	1	237	1	247
Goletas.....	1	1	45	.....	.....
Vapores.....	1	1	862	.....	.....
Total.....	28	15	4056	13	1903

Observaciones.— Ningun buque fondeando. Penco, Mayo 31 de 1861.

Cárlos Possi.

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

Diez lanchas con 146 toneladas i tripuladas por 51 hombres, ocupadas en trasportar frutos a Tomé i Talcahuano.

Diez i ocho botes i canoas con 103 toneladas, tripuladas por 53 hombres, que se ocupan en la pesca.

*Varaderos, Astilleros, carpinteros de ribera.*

Astilleros, hai uno para la reparacion de embarcaciones que ocupa 4 constructores, 3 oficiales, 4 aprendices i 4 Calafates.

Subdelegacion Marítima de Penco i Lirquen, Mayo 31 de 1861.

*Javier Millan,*  
Subdelegado Marítimo.

SUBDELEGACION MARITIMA DE CORONEL.

*Estado actual del Puerto de Coronel.*

Este puerto se encuentra cada dia mas adelantado. La esportacion de carbon se aumenta considerablemente, tanto para la costa de Chile, como para el extranjero, i aun faltan buques para cumplir los contratos de venta hechos con los dueños de minas.

La fábrica de aceite de carbon, industria nueva en este pais, ha principiado a funcionar i dará, no cabe duda, mas impulso al pronto desarrollo de este puerto, que por su situacion i su magnífico fondeadero es llamado a ser de importancia en el Sur de esta República.

*Sonda de la bahía, capacidad del fondeadero, prácticos, etc.*

El fondo de la bahía es de fango i su brazaje varía desde 2 brazas hasta 20, permitiendo anclar a los buques a corta distancia de la playa.

La naturaleza del puerto no exige mayores precauciones, siendo la capacidad del fondeadero bastante estensa, pues en toda la bahía puede soltarse el ancla con seguridad, circunstancia que hace por ahora innecesaria la formacion de prácticos para el servicio.

*Movimiento Marítimo.*

El estado que acompaño bajo el núm. 1 demuestra que entraron desde 1.º de junio de 1860 hasta 31 de mayo de 1861, doscientos diez i seis buques de todas clases, con un total de 85,102 toneladas, sin incluir los buques de guerra de la República i extranjeros que entraron i salieron en asuntos del servicio. Durante la misma época salieron doscientos diez i siete buques de todas clases, con un total de

85,649 toneladas, principalmente cargados de carbon de piedra. Dichos estados demuestran la importancia del puerto por su comercio en dicho mineral.

*Necesidades del puerto, faros, valizas i telégrafos.*

Los Capitanes de los buques del Cabotaje reclaman para obtener un Faro, i el lugar mas a propósito para su colocacion segun la opinion jeneral, sería en la isla de Santa-María, en la punta mas al norte; tambien es de mucha necesidad colocar una valiza encima de una piedra submarina, que se halla entre Playa-Blanca i Lottilla, dicho bajo tiene marcado el Comandante de la Corbeta francesa *Bayonnaise* en un plano que levantó con toda exactitud durante su permanencia en esta bahía en el mes de abril próximo pasado.

Recomiendo un Telégrafo en la altura de Puchoco para indicar cuando se aproximan buques para la bahía.

*Astilleros, varaderos i maestranza.*

Ningun astillero existe en este puerto, i solo hai tres varaderos para el uso de las lanchas. Establecidos hai dos carpinteros i un calafate, aprendices ninguno.

*Proporcion para la aguada de los buques.*

Los buques hacen su aguada con mucho trabajo, i a veces con mucha demora, por falta de no haber habido una lancha cisterna.

Hace algunos dias que ha llegado del norte una Goleta cisterna con esperanza de obtener el correspondiente permiso de la Ilustre Municipalidad de Santa-Juana, para dar agua a los buques de Coronel i Lota.

*Paraje destinado para deslastre.*

Para depósito de lastre existe una baja de piedra cerca de las minas de Carbon de Playa-Negra.

Dicho lugar está destinado para este fin segun decreto supremo fecha marzo 16 de 1860. Para los buques que cargan en Playa-Negra el lugar para deslastrear es mui apropiado por su cercanía al fondeadero. No sucede así con los buques que cargan en Coronel o Puchoco, pues pierden dias para mover sus buques a dicho lugar, tanto por los vientos como por las corrientes tan variables. Existe una punta entre el pueblo de Coronel i Puchoco mui apropiado para que los buques que cargan en dichos lugares boten su lastre, para así facilitar que se forme un paso o camino. Esta medida haria un bien a los vecinos i al mismo tiempo sería de conveniencia para los buques, en vista de lo cual propongo al Supremo Gobierno esta útil referma.

*Embarcaciones menores, su tráfico, etc., etc.*

Por orden del señor Gobernador Marítimo de la provincia se ha procedido a formar una matrícula, matriculando todas las embarcaciones menores que se dedican al tráfico de esta bahía i con exactitud remito los datos que demuestra el estado núm. 2. Tanto las lanchas como los botes fleteros i canoas pescadoras están numeradas i matriculadas.

*Oficinas de enganche de Marineros.*

Existen tres oficinas de enganche de marineros por decreto del señor Intendente de la provincia, bajo el mismo pié que las de Valparaiso, i se puede calcular que mensualmente se enganchan i ajustan de 60 a 80 marineros en los buques ocupados en la carrera del carbon.

*Necesidades respecto al servicio de la Subdelegación Marítima.*

Es de mucha necesidad para el servicio de esta Capitanía del puerto para poder cumplir debidamente con sus deberes, que haya otra chalupa tripulada para el servicio del Teniente Ministro de Aduana, pues muchas veces no puedo cumplir con mi deber, por tener ocupada la chalupa el Guarda, en pasar visita a los buques que acaban su descarga, o persiguiendo embarcaciones sospechosas por contrabando. Tambien es de necesidad un par de pescantes con sus aparejos i una chata para poder atracar la chalupa que está fondeando afuera por la imposibilidad de tenerla varada en estas playas, por la mucha mar que jeneralmente hai.

Subdelegacion Marítima de Coronel, Mayo 31 de 1861.

*Juan Bartholin,*  
Subdelegado Marítimo.

---

CORONEL.

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

Una balandra de 5 toneladas tripulada por 4 hombres en el acarreo de frutos del país hasta Arauco.

Veinte i seis lanchas con 408 toneladas tripuladas por 130 hombres, en la carga i descarga de buques.

Cinco chalupas con 10 toneladas tripuladas por 20 hombres, fletadas.

Siete chatas con 4 toneladas, tripuladas por 7 hombres, para el uso de las lanchas i en la pesca.

Tres cañas pescadoras tripuladas por 12 hombres.

Subdelegacion Marítima de Coronel, mayo 30 de 1861.

*Juan Bartholin.*

*CUADRO Estadístico que manifiesta el movimiento marítimo de entradas i salidas del puerto de Coronel, desde el 1.º de junio de 1860, hasta el 31 de mayo de 1861.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	Núm. de Buques.	Buques nacionales.	Toneladas.	Buques es- tranjeros.	Toneladas.	Total de toneladas.
Fragatas.....	49	43	18621	6	3413	22034
Barcas.....	90	82	24030	8	3028	27058
Bergantines.....	28	28	6210	....	....	6210
Berg. Goletas.....	5	4	396	1	276	672
Goletas.....	3	3	127	....	....	127
Vapores.....	41	2	875	39	28126	29001
Total.....	216	162	50259	54	34843	85102

**SALIDAS.**

CLASES.	Número de Buques	Buques al cabotaje.	Toneladas.	Buques al extranjero	Toneladas.	Total de toneladas.
Fragatas.....	50	39	16373	11	6348	22721
Barcas.....	91	72	20563	19	6513	27076
Bergantines.....	27	25	5720	2	332	6052
Berg. Goletas.....	5	4	396	1	276	672
Goletas.....	3	3	127	.....	.....	127
Vapores.....	41	41	29001	.....	.....	29001
Total.....	217	184	72180	33	13469	85649

*Observaciones.*

Quedan actualmente fondeados en este puerto, una fragata: durante el tiempo arriba espresado, han entrado i salido los siguientes Buques de guerra:



Vapor de la República.....	Maipú.
Bergactin id. id.....	Meteoro.
Vapor id. id.....	Independencia.
Fragata de guerra Francesa.....	Cassini.
Corbeta de id. id.....	Bayonnaise.

Subdelegacion Marítima de Coronel, Mayo 31 de 1861.

Juan Bartholin.

*Datos sobre la situacion i movimiento de la Subdelegacion Marítima de Lota.—  
Memoria que pasa el Subdelegado Marítimo de Lota.*

Lota, Mayo 31 de 1861.

Cumpliendo con la disposicion del señor Comandante Jeneral de Marina, trascrita por US. con fecha 7 del pasado, acompaño los estados que por ella se me piden de los puertos de la jurisdiccion de esta Subdelegacion, la jente de mar, maestranza, i embarcaciones que en ella existen, i el movimiento marítimo i trabajos de astilleros que en ella se han efectuado en un año, contando desde el 1.º de junio del 60 al 31 de mayo del 61. Esta Subdelegacion Marítima comprende el mar i costa, desde el paralelo de Playa Blanca por el norte, hasta el paralelo del rio Laraquete por el sur, dividida en siete distritos, bajo la gobernacion del departamento de Lautaro.

*Estado actual del puerto.*

El puerto de Lota hasta ahora no ha merecido la atencion que su importancia imperiosamente reclama. Esta es principalmente debida al desarrollo súbito que ha tomado. Una ojeada a la lista de entradas i salidas, dará una idea aunque incompleta, de la actividad de este puerto; i comparado con el movimiento marítimo de los años anteriores, se puede estimar la importancia relativa. Lota es el puerto mas favorecido por la naturaleza respecto a los demas que hai dentro de la bahía de Arauco; su abrigo a todos los vientos, su mansedumbre, i su braceaje moderado lo recomiendan a todos los concurrentes; i se le espera un porvenir muy lisonjero por la abundancia i buena calidad de sus minerales de carbon, como igualmente por la gran fundicion que hai para fundir cobre, i otra para hacer ladrillo; contiene a mas un lindo muelle de fierro como de dos cuabras de largo, que nace desde el establecimiento de fundicion del señor don Matías Cousiño. Afluyen como trece buques al mes, de toda la costa i del extranjero: los cargamentos que llevan son

carbon, ladrillo i cobre en barra, i de retorno traen algunos buques, minerales de metales para esta fundicion. No seria extraño si se habilitase el puerto de Lota, que tomase un vuelo asombroso este establecimiento, i a mas contribuiria a que los buques que vienen con metales del extranjero, viniesen en derecha, i no tener que tocar en un puerto mayor, porque seria perjudicar a los armadores. Tocante al puerto de Colcura, no tiene mas comercio que maderas, de la hacienda del señor don Matías Cousiño; su esportacion es para Coronel i Lota; ascenderá cada año, a la cantidad de 25,000 pesos. Las mercaderías i otros artículos que han sido desembarcados por el vapor de la carrera, i algunos otros buques de vela, durante el período que abraza esta memoria, para el consumo de este puerto i el de Arauco, ascienden a la cantidad como de 150,000 pesos. La esportacion que ha tenido este establecimiento de Lota, de la propiedad del señor don Matías Cousiño, durante este período, para los puertos de la República i el extranjero, de carbon, cobre en barra i ladrillo, asciende a la cantidad de 401,000 pesos i en la actualidad hai en cancha como el valor de 100,000 pesos de ejes ya fundidos i metales para fundir. Por lo que respecta al servicio de esta capitania del puerto, diré a US. que se encuentra toda mui bien arreglada, con todos los libros necesarios para la estadística de marina, i se conservan en buen arreglo todos los documentos que constituyen su archivo, como manda la ordenanza, como igualmente la policía de la bahía.

#### *Movimiento marítimo.*

Núm. 1. ° El estado que acompaño bajo el número 1. ° demuestra que entraron desde el 1. ° de junio del 60 al 31 de mayo del 61, 142 buques de todas clases, con un total de 59,147 toneladas sin incluir los buques de guerra nacionales que son 33, i 3 extranjeros.

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

Núm. 2. ° Diez lanchas con 120 toneladas con 50 hombres, que se emplean en la carga i descarga de este establecimiento, i dos cachuchas para el servicio de las lanchas.

Dos botes tripulados con cuatro hombres, para el servicio de este establecimiento.

Seis chalupas tripuladas con 18 hombres, que se emplean en conducir legumbres de las caletas de Arauco a este puerto: tiempo medio en sus viajes, diez a doce días.

Dos canoas pescadoras, tripuladas con tres marineros cada una.

De los 78 individuos que espresa este estado, diez son extranjeros, i 68 chilenos.

*Varaderos, astilleros i carpinteros de ribera.*

- Núm. 3. ° Hai dos astilleros, i un varadero, ocupados en varar i componer lanchas, i en uno de ellos se construyó una balandra como de 22 toneladas, i a mas una lancha como de 14 toneladas, i se han carenado en todo este tiempo cnatro lanchas i dos botés; i se ocupan en esta faena dos carpinteros, dos calafates i dos aprendices.
- Núm. 4. ° Faros no hai; seria conveniente que se pusiese uno en la isla de Santa-María, en la punta norte, lo que contribuirá a conocer el puerto de Coronel i Lota, i haria fácil la entrada en toda estacion i a toda hora.
- Núm. 5. ° Telégrafos hai uno que está perfectamente servido, i el lugar que ocupa es el mas apropiado. Se encuentra provisto de todos los útiles necesarios i ha sido formado por el capitán del puerto que suscribe remitiéndole a US. el plan de señales para su aprobacion.
- Núm. 6. ° Oficinas de enganche de marineros hai dos: con sus nombramientos, i han embarcado durante todo este tiempo 185 marineros, 100 chilenos, i 85 extranjeros.
- Núm. 7. ° Casas de tratos de marineros hai dos: que son matriculadas, i en la actualidad hai desembarcados 20 marineros: 8 chilenos i 12 extranjeros.
- Núm. 8. ° Casa de alojamientos para marineros hai una: con su matrícula, i en la actualidad hai alojados 4 marineros, un chileno i tres extranjeros.
- Núm. 9. ° Valiza; no existen en este puerto, ni hai necesidad.
- Núm. 10. Práctico: hai uno que desempeña i cumple bien con sus deberes.

*Proporcion para aguada de los buques.*

- Núm. 11. Dos puntos diferentes tienen los buques para hacer aguada, i todos ellos dan una agua de buena calidad.

*Paraje destinado para botar el lastre.*

- Núm. 12. Para depósito de lastre, existe un espacio destinado, que es al occidente de la punta sur de la caleta de Colcura, distante de tierra como de milla i media.

*Sitio para la cuarentena de los buques.*

- Núm. 13. Al Suroeste de este puerto, distante como tres millas de tierra, fondearán los buques.

Núm. 14. Tambien hago presente a US. que el dia cuatro del corriente procedi a inspeccionar las oficinas de enganches, casas de trato i alojamientos de marineros, que están bajo mi jurisdiccion; i tengo un verdadero placer en demostrarle a US. que las encontré de toda mi satisfaccion; quedando desde esta fecha todas las casas de trato i alojamientos de marineros, matriculadas bajo las condiciones del siguiente reglamento.

Art. 1.º Todas las casas de trato o alojamiento de marineros, que reciban en sus casas algun marinero que no tenga la papeleta legal de su desembarque firmada por el capitan del puerto respectivo, incurrirá en la multa de veinte pesos por cada individuo marinero que así se encuentre alojado en dichas casas.

Art. 9.º Ninguna de las casas de trato podrá dar alojamiento de noche a marineros de los buques que estén fondeados en el puerto, sin que dichos marineros tengan una licencia especial por escrito de su capitan; i las casas que no den parte al capitan del puerto, de encontrarse en sus casas tales marineros, especificando el buque a que pertenecen, incurrirán en la multa de cuatro pesos por cada marinero que así se encuentre.

Núm. 15. Respecto a las necesidades de éste puerto manifestaré a US. las que creo de una necesidad imperiosa por ahora. Un bote tripulado con cuatro marineros i un patron esclusivamente para esta oficina, pues que el que hai pertenece a ésta, i a la del Resguardo con grave perjuicio del servicio público. Sírvase, señor Gobernador, aceptar ésta como contestacion a su apreciada nota precitada.

Dios guarde a US.

*Francisco Vasquez,*  
Piloto 2.º de la armada.

Señor Gobernador Marítimo de Talcahuano.

---

### LOTA.

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

Diez lanchas con 120 toneladas tripuladas por 50 hombres, ocupados en cargar carbón i descarga de buques.

Dos botes con 8 toneladas tripuladas por 6 hombres, en la carga i descarga.

Seis chalupas con 12 toneladas tripuladas por 18 hombres ocupadas en conducir legumbres de Arauco i Lebu.

Dos canoas pescadoras tripuladas por 8 hombres.

*Varaderos, astilleros, carpinteros de ribera.*

Varaderos: hai dos para la construcción i reparacion de embarcaciones.

Carpinteros de ribera, hai un constructor, 2 oficiales, 2 aprendices i 2 calafates.

Lota, Mayo 31 de 1861.

*Francisco Vasquez.*

*CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo de entradas i salidas de este puerto de Lota; desde el 1.º de junio de 1860 al 31 de mayo de 1861.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	Núm. de Buques.	Buques nacionales:	Toneladas.	Buques extranjeros.	Toneladas.	Total de toneladas.
Fragatas.....	13	11	4863	2	1394	6257
Barcas.....	48 45	45	12134	3	1431	13565
Bergantines.....	31	28	5353	3	577	5930
Goletas.....	8	7	814	1	139	953
Vapores.....	42	7	5402	35	27040	32442
Total.....	142	98	28566	44	30581	59147

**SALIDAS.**

CLASES.	Núm. de Buques.	Al cabotaje.	Toneladas.	Al extranjero	Toneladas.
Fragatas.....	11	8	3537	3	1843
Barcas.....	48	43	11167	5	1272
Bergantines.....	30	27	5110	3	1477
Goletas.....	8	7	814	1	139
Vapores.....	42	38	25703	4	5470
Total.....	139	123	46331	16	10201

*Observaciones.*

Durante todo este tiempo, han entrado en este puerto, 24 embarcaciones menores como de 15 a 20 toneladas cada una, con aparejo de Goleta i balandra; i han vuelto a salir en los mismos meses para el cabotaje; navegando con pase libre, i otros con licencia, tripuladas con 96 marineros, 15 extranjeros i 81 chilenos.

Mayo 31 de 1861.

*Francisco Vasquez.*

*Buques de guerra nacionales i extranjeros, entrados i salidos del puerto de Lota, desde el 1.º de junio de 1860 al 31 de mayo de 1861.*

ENTRADAS.

CLASES.	Nombre del Buque.	Comandantes.	Cañones.	Tripulacion	Procedencia	Las veces que han entrado.
Vapor.....	<i>Esmeralda</i> .....	D. M. 2.º Escala.	20	180	Valparaiso.	1 vez.
Id.....	<i>Maipú</i> .....	» J. Williams.....	4	100	De los puer-	13 id.
Id.....	<i>Independencia</i> .....	» L. Señoret.....	2	40	tos del li-	4 id.
Id.....	<i>Maule</i> .....	» N. Señoret.....	1	40	total de la	3 id.
Bergantin.....	<i>Meteoro</i> .....	» N. Saavedra.....	4	100	República.	12 id.
Corb. francesa.	<i>Bayonnaise</i> ...	» Vailleun.....	22	250	Id.	2 id.
Vapor frances.	<i>Cassini</i> .....	» Lejeune.....	6	150	Id.	1 id.
Total.....	.....	.....	59	860	.....	.....

SALIDAS.

CLASES.	Nombre del Buque.	Comandantes.	Destinos.
Vapor.....	<i>Esmeralda</i> .....	D. M. 2.º Escala.....	Valparaiso....
Id.....	<i>Maipú</i> .....	» J. Williams.....	A los puertos
Id.....	<i>Independencia</i> .....	» L. Señoret.....	del litoral de
Id.....	<i>Maule</i> .....	» L. Señoret.....	la República.
Bergantin.....	<i>Meteoro</i> .....	» N. Saavedra.....	Id.
Corbeta francesa.....	<i>Bayonnaise</i> .....	» Vailleun.....	Id.
Vapor frances.....	<i>Cassini</i> .....	» Lejeune.....	Id.
.....	.....	.....	.....

*Observaciones.*

Hace varios dias, que tenemos cruzando en esta bahía, desde Coronel a Lota, la corbeta de guerra francesa *Bayonnaise*, su Comandante Vailleun, levantando planos de todos estos puertos por orden de su Almirante. Habiendo descubierto una piedra sub-marina, que se halla entre Playa-blanca i Lotilla; i seria bueno colocar una valiza encima de la piedra, por encontrarse en el crucero de los buques que vienen de Coronel a Lota.

Lota, 31 de Mayo de 1861.

Francisco Vasquez.

NUM. VII.

Memoria del Gobernador Marítimo de Valdivia.

GOBERNACION MARITIMA DE VALDIVIA.

*Corral, Junio 1.º de 1861.*

Señor Comandante Jeneral de Marina :

En cumplimiento a lo dispuesto por el Supremo Gobierno, lo cual tuvo US. a bien trascribirme en su nota fecha 7 de abril próximo pasado, número 308, me complazco en detallar los datos que se me piden, relativos al año trascurrido entre el 1.º de junio del anterior i el 1.º del mismo mes del presente, haciéndolo para proporcionar mas facilidad en su revisacion, en tres manifestaciones indicadas por el orden alfabético, precediendo a éstas las observaciones e indicaciones del caso; i en un complemento en que terminará esta memoria i que tendrá por objeto hacer ver la marcha de todo lo perteneciente a esta Gobernacion, las necesidades de que adolece i las consecuencias que por no satisfacerse pueden resultar.

I.

Segun se espresa en la Manifestacion A, han entrado al puerto del Corral en el tiempo que indica, el número de sesenta i cinco buques entre vapores, fragatas, barcas, bergantines i goletas, acendiendo la capacidad de ellos a 26,978 toneladas e internando (la mayor parte los vapores) el valor de 350,000 pesos en varias clases de mercaderías, que han servido para el consumo de la provincia, i conduciendo el número de 302 pasajeros entre nacionales i extranjeros, cuyo movimiento es casi triple que el del año pasado, siendo la marcha progresiva que sigue la provincia i los lavaderos de oro recién descubiertos, los motivos que lo causan; i que han salido el número de sesenta i cuatro con 26,446 toneladas, esportando la cantidad de 353,478 pesos en los siguientes productos de la provincia :

En maderas de todas clases.....ps. 193,000.

En zuclas, cerveza, quesos, granos, cecinas, etc., etc. 160,478, i conduciendo el número de ciento setenta i dos pasajeros entre nacionales i extranjeros.

A juicio de US. queda meditar el adelanto que se nota, tanto por el número de buques mas que el año anterior que han entrado i salido, cuanto por el valor de las

especies que se han importado i esportado; i por el regular movimiento de pasajeros que ha habido, resultando entre los entrados i salidos, una diferencia de 132, cuya mayor parte ha quedado con el fin de procurar el incremento en el laboreo de las minas ya dichas. Es mui creible que si éstas toman el debido incremento, la importacion i esportacion marítimas, i en jeneral todos los demas movimientos del ramo, se enumerarán con mayores cifras.

Antes de terminar lo relativo a esta manifestacion, haré ver a US. que el solo buque de guerra que ha entrado al puerto ha sido el vapor nacional *Maipú*.

2.

Conforme a los especificados en la Manifestacion B, se informará US. que las entradas de buques que ha tenido el puerto de Río-Bueno, en todo el tiempo de que doy cuenta, han sido cuatro entre vapores i goletas, con el porte de 248 toneladas; que las caletas del Milagro i Hueyelhue han sido visitadas por un bergantin cada una, siendo éste de la capacidad de 192 toneladas; i que la de Lamehuape ha tenido en su fondeadero una barca del porte de 174 toneladas, ascendiendo a siete el número de buques que han frecuentado estos puertos e internado al interior de la provincia la cantidad de 12,000 pesos en varias mercaderías, i esportando en sus salidas la de 14,000 pesos en varios artículos, productos del mismo suelo.

3.

Revisando la Manifestacion C, se verá que el número de embarcaciones menores que se han construido en el intervalo que indica, es de 16; que entre constructores navales i carpinteros de ribera existen 21; que dos es el número de astilleros i lo mismo el de varaderos que hai en uso; que las embarcaciones que se ocupan en el tráfico dentro de los límites de la Gobernacion, son 311 entre vapores, goletas, balandras, lanchas, chalupas, botes i bongos; i que la jente que se ocupa en industrias de mar, asciende al número 139 individuos entre lancheros, pescadores de lobos i los que se ocupan en otras pescas.

En vista de estos datos i los antedichos, llegará al cabo US. de que la resultante que se obtiene al compararlos con los del año anterior, es bastante crecida, i por lo mismo ver que los moradores de ésta fértil provincia, se dedican cada dia mas al trabajo de sus diversas faenas. En años anteriores jamás, desde que me ocupo en la Gobernacion, ha habido la internacion ni esportacion que en éste; en aquellos los cargamentos que llevaban los buques se componian solo de maderas; mientras que ahora, a la par que éstas se mejoran, ayudan a cargarlos con otros diversos frutos; lo que ántes no podia hacerse, ya por falta de industria, ora porque algunos apénas alcanzaban para el consumo interior.



Para completar los datos que se me piden, me resta solo hacer ver a U.S. el buen estado en que marcha todo lo perteneciente a la Gobernacion, salvo algunas excepciones como ser la necesidad de un práctico en este puerto, equipado de la manera espuesta en la relacion que pasé refiriéndome al año anterior, i las demas urjencias mencionadas en la misma, de las cuales solamente se ha concedido una valiza que ya se halla prestando importantes servicios i el reemplazo de la chalupa Salvavidas. A esto se agregan las imperiosas necesidades que, por ser demasiado precisas para el presente año, se han pedido i aun se está esperando su concesion.

A más debo decir a U.S. que con los ocho hombres que hai a mi disposicion, para evitar los desórdenes tanto en la bahía como en tierra, apenas es suficiente i mucho ménos al hallarme en la obligacion, por orden superior, de dar cuatro de ellos al resguardo para hacer día i noche la ronda de costumbre; resultando de esto que por no tener el resguardo hombres auxiliares para los casos imprevistos, se desatiende el orden público: de manera que faltando fuerza indispensable, se ve continuamente pleitos i otros escándalos que inquietan la tranquilidad del vecindario, sin que los malhechores puedan ser reprimidos i castigados muchas veces.

Para poner coto a este mal contajió i precaverse de las funestas consecuencias que de él pueden resultar en este punto que, como puerto de mar, está continuamente visitado por personas desconocidas i varias de ellas de no mui buenas costumbres, como son la mayor parte de la tripulacion subalterna de los buques, convendria, i aun es enteramente necesario que los hombres que están a mi cargo no sean ocupados en ningun caso en otras atenciones que las convenientes al fin espresado.

U.S., sin perder de vista las observaciones que hice en el año próximo pasado, procurará que las que ahora hago no sean desatendidas, por más que siendo justas parezcan no serlo; i por los datos que le paso penetrará mejor que yo la importancia i el adelanto que se nota en lo perteneciente a esta Gobernacion.

Corral, Junio 1<sup>o</sup> de 1861.

Luis Huliée,  
Teniente 1.º Graduado, Gobernador Marítimo.

**Manifestacion A.**

*RAZON de los buques que han entrado al puerto del Corral, i los que han salido de él, desde el 1.º de junio de 1860 hasta el 31 de mayo del presente año, i de los pasajeros que condujeron.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	Número.	Tonelaje.	PROCEDENCIA.		PASAJEROS.	
			Del cabotaje.	Del extranjero	Nacionales.	Estranjeros.
Vapores .....	26	16960	26	.....	101	157
Fragatas.....	8	3253	3	5	3	.....
Barcas .....	22	5581	20	2	4	2
Bergantines.....	6	1080	6	.....	35	.....
Goletas.....	3	104	3	.....	.....	.....
Suma.....	65	26978	58	7	143	159

**SALIDAS.**

CLASES.	Número.	Tonelaje.	DESTINOS.		PASAJEROS.	
			Al cabotaje.	Al extranjero	Nacionales.	Estranjeros.
Vapores.....	26	16960	26	.....	71	43
Fragatas.....	7	2721	5	2	7	.....
Barcas .....	22	5581	21	1	3	1
Bergantines.....	6	1080	6	.....	.....	35
Goletas.....	3	104	3	.....	6	6
Suma.....	64	26446	61	3	87	85

Corral, Junio 1.º de 1861.

Luis Hulié.

Manifestacion B.

Razon de los buques que han entrado a los puertos de Rio-Bueno, Milagro, Hueyelhué, i Lamehuapé, i de los que han salido de ellos desde el 1.º de junio de 1860, hasta el 31 de mayo del presente año.

ENTRADAS.

CLASES.	Número.	Tonelaje.	PROCEDENCIA.	
			Del cabotaje.	Del extranjero
<i>Rio-Bueno.</i>				
Vapores.....	2	160	2	.....
Goletas.....	2	88	2	.....
Sumas.....	4	248	4	.....
<i>Milagro.</i>				
Bergantin.....	1	192	1	.....
<i>Hueyelhue.</i>				
Bergantin.....	1	192	1	.....
<i>Lamehuape.</i>				
Barca.....	1	174	1	.....
Sumas.....	7	806	7	.....

SALIDAS.

CLASES.	Número.	Tonelaje.	DESTINO.	
			Al cabotaje.	Al extranjero
<i>Rio-Bueno.</i>				
Vapores.....	2	160	2	.....
Goletas.....	1	44	1	.....
Sumas.....	3	204	3	.....
<i>Milagro.</i>				
Bergantin.....	1	192	1	.....
<i>Hueyelhue.</i>				
Bergantin.....	1	192	1	.....
<i>Lamehuape.</i>				
Barca.....	1	174	1	.....
Sumas.....	6	762	6	.....

Corral, Junio 1.º de 1861.

Luis Huliée.

**Manifestación C.**

*Manifestacion de las embarcaciones menores que se han construido en el puerto de Valdivia, en el año de 1860 i lo que va corrido de 1861; de los constructores navales i carpinteros de ribera que existen; de las embarcaciones que se ocupan en el trafico dentro de los límites de la Gobernacion; de la jente de mar i su ocupacion.*

Embarcaciones menores que se han construido en 1860 i lo que va corrido de 1861.		Constructores de ribera.		Astilleros i varaderos que hai en uso.		Embarcaciones que se ocupan en el tráfico dentro de los límites de la Gobernacion.							Jente de mar i su ocupacion.		
EMBARCACIONES.		Constructores.	Carpinteros.	Astilleros	Varaderos.	Vapores.	Goletas.	Balandras	Lanchas.	Chalupas.	Botes.	Bongos.	Lancheros.	En pesca de lobos.	En otras pescas.
Año 1860	Año 1861														
12	4	4	17	2	2	1	2	10	10	3	125	160	80	7	152

*Observaciones.*

Las embarcaciones menores que se han construido en todo el período de tiempo indicado son 16, cuyos portes están comprendidos entre 1 i 25 toneladas de capacidad.

Corral, Junio 1.º de 1861.

Luis Hulié.

NUM. VIII.

Memoria del gobernador Marítimo de Chiloé.

GOBERNACION MARITIMA DE CHILOÉ.

Ancud, junio 1.º de 1861.

Señor Comandante Jeneral :

En cumplimiento a la disposicion del Supremo Gobierno fecha 5 de abril del presente año, que me ha sido trascrita por la Comandancia Jeneral de Marina i por la Intendencia de la provincia, tengo el honor de dar los datos precisos i circunstanciados que se me piden, tal vez pasándome mas allá de lo necesario, llevado de mi entusiasmo por la prosperidad i engrandecimiento del pais.

Movimiento Marítimo del puerto de Ancud.

Segun el Estado número -I adjunto, ha entrado al puerto de Ancud, en el período de un año, 120 buques, conteniendo 38,504 toneladas, i han salido, 132 buques, conteniendo 41,426 toneladas.

Los buques entrados, han sido de las clases que siguen :

Fragatas .....	17
Barcas .....	55
Bergantines .....	20
Bergantin goletas .....	3
Vapores .....	25
Suma total .....	120

Los buques salidos se dividen en las clases que a continuacion se espresan :

Fragatas .....	21
Barcas .....	60
Bergantines .....	20
Bergantines goletas .....	4
Goletas .....	2
Vapores .....	25

Suma total.....132

*Buques i embarcaciones que se emplean en el tráfico de la Gobernacion Marítima i en el puerto de Ancud.*

Segun el Estado número 2, se emplean en el tráfico de la Gobernacion Marítima, los buques i embarcaciones que siguen:

Goletas.....	25
Balandras.....	99
Lanchas.....	848
Piraguas.....	2
Botes.....	649
Chalupas.....	5
Bongos.....	362
Suma total.....	1990

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

Balandras.....	48
Botes.....	42
Chalupas.....	4
Bongos.....	83
Suma total.....	177

*Medidas convenientes a la policia marítima de cada puerto, i a su servicio por las autoridades Marítimas.*

ANCUD.

Convendria se nombrase Subdelegado Marítimo al teniente del Resguardillo establecido en Balcaçura, para que cuidase del buen orden de la jente de mar, i evitase que no se cometiese ningun abuso al sacar el lastre de abordó.

Los empleados de Marina que hacen el servicio en todo el el litoral de la Gobernacion Marítima; i mui especialmente en el puerto de Ancud, son los que a continuación siguen:

Un gobernador marítimo, capitan de fragata graduado.

Un ayudante, piloto segundo.

Un patron de bote.

Doce marineros segundos, siendo seis alumnos de la Escuela Náutica i mui niños.

Bien se conoce en el dia, que este número de empleados es mui insuficiente i diminuto, para las diferentes atenciones de su incumbencia. Pues si se tiene presente, que la Gobernacion Marítima tiene que lidiar con las tripulaciones de mui cerca de dos mil (2,000) embarcaciones, que hacen el tráfico en el archipiélago, no se dejará de persuadir que sus ocupaciones deben de ser muchas, i que es necesario se aumente su personal.

Por otra parte, los frecuentes auxilios que en todo tiempo hai que dar, la gran distancia del muelle al surjidero, los continuos viajes al interior en asuntos del servicio i las atenciones ordinarias de la oficina, hacen que los empleados de la Gobernacion Marítima pasen una vida sumamente ajitada, en un constante i asíduo trabajo.

A mas, como hasta la fecha no hai establecido un cuerpo de prácticos, son los marineros de este departamento a falta de personas conocidas, quienes conducen los buques para pasar el canal de Chacao i dirigirlos al punto de su destino: ya para carenarse, ya para limpiarse los fondos, o ya para cargar maderas i papas.

En vista de las razones espuestas i de la esperiencia que he adquirido en la provincia, como así mismo teniendo presente los intereses del fisco i la proteccion que se le debê dar al comercio, soi de sentir que la dotacion de la Gobernacion Marítima, debe componerse de los empleados que se espresan a continuación :

Un Gobernador Marítimo, jefe de la armada.

Un primer ayudante, piloto primero.

Un segundo ayudante, piloto segundo.

Un práctico mayor, contramaestre primero.

Un práctico primero, guardian primero.

Un práctico segundo, guardian segundo.

Dos patrones de bote.

Cinco marineros primeros, i

Doce marineros segundos.

Paso, señor Comandante Jeneral, a esponer los fundamentos que tengo al solicitar esta dotacion para la Gobernacion Marítima, que la creo mui en armonía con las exigencias del servicio.

Siendo sumamente crecido el número de embarcaciones que se emplean en la conduccion de maderas i víveres, i en la carga i descarga de los buques surtos en Ancud, me parece mui conveniente el que haya un ayudante, destinado solo a oír quejas i reclamos de las jentes de estas embarcaciones, i anotar las que entren i salgan del puerto. Con este fin es que solicito otro ayudante para los casos de enfermedad o ausencia del actual.

Haciéndose cada dia mas traficados los canales del archipiélago i siéndole sumamente ventajoso al comercio, el que los buques vayan a cargar en las inmediaciones de los lugares dondê se corta madera, se hace sumamente urjente e indispensable el

tener prácticos rentados por la nacion, para que en todo tiempo estén dispuestos a ocurrir al primer llamado i a prestar sus servicios donde los ocupe la autoridad marítima.

Me he fijado en que sean tres prácticos por lo ménos, porque ya se ha presentado la ocasion, de que habiéndos tres buques a un tiempo en el interior de la provincia se ha presentado otro en solicitud de práctico para hacer su viaje; i por no tener una persona de confianza de quien valerse, ha tenido que diferir la salida, perjudicándose en una buena cantidad de pesos.

Hasta la fecha no hai ninguna regla que fije el honorario de los prácticos; pero los navieros han pagado gustosos—uno, dos i tres pesos por día.

Parece mas justo, mas equitativo i mas proteccionista, que el Fisco pague los prácticos; i se ponga el derecho de cinco centavos por tonelada, a cada buque que atraviese el canal de Chacao, ya fuese con práctico o sin él.

Estando establecidos los Prácticos i teniéndose la certeza de que no hai peligro en la navegacion de los Canales, la casa de Seguros de Valparaiso no repugnaria, como ahora lo hace, el asegurar los buques que se dirijen al interior de la provincia.

El porvenir de Chilóe está cifrado en que su esportación de maderas se haga en mayor escala que en la actualidad; para conseguirlo, no se debería omitir ningun medio, por oneroso que parezca al principio.

No hai duda, que el establecimiento de prácticos le será gravoso al Erario en el año de su instalacion; pero en los subsiguientes, se resarcirá lo perdido con alguna utilidad, i quedará en vigor un derecho benéfico i protector.

Solicito el aumento de un patron de bote i de cinco marineros primeros, para que siempre haya dos chalupas disponibles con sus dotaciones correspondientes: pues en la actualidad, aunque tiene dos embarcaciones la Gobernacion Marítima, pero solo hai marineros para una de ellas, por ser los alumnos de la Escuela Náutica niños sumamente jóvenes.

Así es, que cuando la Intendencia tiene que mandar una chalupa al interior en asuntos del servicio público, o cuando la misma chalupa se ocupa en dar algun auxilio, la Gobernacion Marítima se encuentra, se puede decir, sin brazos ni autoridad. El temperamento que ha tomado para estos casos es tan sumamente defectuoso i tan incoherente, que no debe subsistir por mas tiempo, sin graves perjuicios de la causa pública.

En resumen, el aumento que se haría a la dotacion de la Gobernacion Marítima, para que resultasen ventajas de inestimable precio, solo seria el siguiente:



Clases.	Sueldos.
Un piloto primero.....	ps. 45
Un contramaestre 1.º.....	30
Un guardian 1.º.....	20
Un guardian 2.º.....	18
Un patron de bote.....	14
Cinco marineros 1.ºs a 12 ps. c. u.....	60
<hr/>	
Suma total.....	ps. 187

A mas del sueldo, se le tendria que dar cuatro pesos mensuales a cada uno de los nueve individuos de mar, por el valor de la racion de armada, que disfrutaban los que hai en la actualidad.

El monto total del gasto ascenderia al año a la cantidad de dos mil seiscientos setenta i seis pesos (2,676ps.) que atendiendo a las grandes dimensiones que ha tomado el comercio, comparado con el que habia en 1844, época en que se arregló la dotacion de la capitania del puerto, parece que se pide una cosa proporcionada con las nuevas rentas del estado i con las muchas exijencias del servicio.

Con fecha 9 de febrero del presente año, en cumplimiento al art. 2.º del supremo decreto del 21 de agosto de 1860, he pasado al señor Intendente de la provincia, un presupuesto para el buen servicio de mis funciones administrativas; i como siempre se ha accedido con prontitud, a todo cuanto he pedido para la Gobernacion Marítima, no sé cual pueda ser el motivo del retardo, que solo ahora noto: cuando los fundamentos que espongo en mi oficio de remision, me parecen justos, razonables i económicos.

Ancud, como puerto marítimo, es el primero de la República; i atendiendo a su poblacion i civilization, solo Valparaiso le lleva ventaja. En vista de esta sola consideracion, creo se accederá con gusto a lo que tengo pedido.

### CALBUCO.

Tocando mensualmente el vapor de la carrera en el puerto de Calbuco como todos los buques que se dirijen a Puerto-Montt, no es posible que por más tiempo sin grave perjuicio de la causa pública, se deje de dotar a este puerto, con un Subdelegado Marítimo con su correspondiente embarcacion.

A mas, siendo Calbuco puerto habilitado, varios buques se dirijen a él o a sus inmediaciones, para cargar maderas i frutos del país; i éstos buques no tienen autoridad que los vijile ni que les ordene el lugar donde han de botar el lastre, i el modo como se han de conducir para no quebrantar las leyes de marina.

### CHACAO.

El puerto de Chacao, que en los primeros siglos de la dominacion Española

fué el principal de todo el archipiélago, ahora solo sirve como un punto de recalada a los buques que se dirijen a Puerto-Montt i a otros lugares, para esperar el viento i la marea. La situacion de este puerto i el gran número de embarcaciones menores que lo concurren, me hacen solicitar tambien para él, un Subdelegado Marítimo, con su correspondiente embarcacion.

Los buques que han atravesado el canal de Chacao, desde el mes de mayo de 1854 hasta fines de abril del presente año, para dirijirse a diferentes puntos del archipiélago, son los que se espresan en el estado que sigue:

Años.	Buques.	toneladas.
1854	3	890
1855	6	1,918
1856	16	4,713
1857	18	5,709
1858	23	6,659
1859	23	7,109
1860	30	9,643
1861	12	3,574

Como en la Memoria de 1858, se encuentran especificados, los buques que han atravesado el canal de Chacao, desde 1854 a 1857, solo mencionaré ahora los que han pasado en 1858, 59, 60 i en los meses corridos de 61.

*Buques que han atravesado el Canal de Chacao.*

1858.

Clases.	Naciones.	Nombres.	Toneis.	Destinos.
Barca.	Chile.	Pescador	190	Puerto-Montt.
"	"	Jeneral Lastra.	277	"
Vapor.	"	Fósforo	80	"
Barca.	"	Fidelia.	317	Dalcabue.
Vapor.	G. Bretaña.	Inca	299	Puerto-Montt.
Goletá.	Chile.	Teresa.	17	"
Vapor.	G. Bretaña.	Inca.	299	"
Barca.	Hamburgo.	Johannes i H.	250	"
Bergantin.	Chile.	Paulina i Cat. <sup>a</sup>	255	"
Fragata.	"	Dieziocho	258	Quenac.
Barca.	"	Othello.	230	Puerto-Montt.
Vapor.	G. Bretaña.	Inca.	299	"
Barca.	Chile.	Don Felipe.	508	"

Clases.	Naciones.	Nombres	Tonels.	Destinos.
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	Puerto-Montt.
Bergantin.	Chile.	Eclipse.	184	Chonchi.
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	Puerto-Montt.
Barca.	Chile.	Maria Mercedes.	283	"
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	"
Fragata.	Chile.	Rumena.	298	"
Vapor.	G. Bretaña.	Prince of Wales.	378	"
Goleta.	Chile.	A. J. Ramos.	183	"
Vapor.	G. Bretaña.	Prince of Wales.	378	"

1859.

B. goleta.	Chile.	San-Francisco.	129	Lemuy.
Vapor.	G. Bretaña.	Prince of Wales	378	Puerto-Montt.
Bergantin.	Chile.	Don Guillermo.	165	"
Barca.	"	Clara Rosalia.	337	"
Fragata.	"	Rumena.	293	"
Vapor.	G. Bretaña.	Prince of Wales.	378	"
Bergantin.	Chile.	Paulina i Catl.	179	"
B. Goleta.	"	San-Francisco.	129	Lemuy.
Vapor.	G. Bretaña.	Prince of Wales.	378	Puerto-Montt.
Bergantin.	Chile.	Don Guillermo.	165	"
B. goleta.	"	San-Francisco.	129	Lemuy.
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	Puerto-Montt.
"	"	Cloda.	475	"
"	"	Cloda.	475	"
"	"	Cloda.	475	"
Bergantin	Chile.	Don Guillermo.	165	"
Vapor.	"	Maipú.	4 cañs.	"
"	G. Bretaña.	Cloda.	475	"
"	Chile.	Esmeralda.	22 cañs.	"
"	G. Bretaña.	Cloda.	475	"
Barca.	Chile.	Elisa.	430	"
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	"
B. Goleta.	Chile.	San-Francisco.	129	Chonos.

1860.

Bergantin.	Chile.	Franco. R. Vicuña.	190	Puerto-Montt.
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	"

Clases.	Naciones.	Nombres.	Tonels.	Destinos.
Bergantin.	Chile.	Lusitano.	242	Puerto-Montt.
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	"
Barca.	Chile.	Leonor.	232	"
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	"
B. goleta.	Chile.	San-Francisco.	129	Lemuy.
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	Puerto-Montt.
"	"	Cloda.	475	"
Fragata.	Chile.	Eulojia.	468	"
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	"
"	"	Cloda.	475	"
Bergantin.	Chile.	F. R. Vicuña.	176	Guaytecas.
"	"	Paulina i Catl.	179	Puerto-Montt.
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	"
Bergantin.	Chile.	Don Guillermo.	165	"
Vapor.	"	Maipú.	4 cañs.	Quenchi.
"	G. Bretaña.	Cloda.	475	Puerto-Montt.
"	"	Cloda.	475	"
Bergantin.	Chile.	Lusitano.	242	"
Barca.	"	Ana-Cristina.	307	"
Bergantin.	Hamburgo.	Iserbrook.	160	"
"	Chile.	Don Guillermo.	165	"
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	"
Barca.	Chile.	Elisa.	430	"
B. goleta.	Perú.	Paquete de Islay.	110	Chonchi.
Barca.	Chile.	Dolores.	255	Quenchi.
"	"	Martina Oresqui.	299	Puerto-Montt.
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	"
Bergantin.	Chile.	R. M. D.	154	Calbuco.

1861.

Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	Puerto-Montt.
Barca.	Chile.	Jóven Julian.	250	"
Bergantin.	"	Lusitano.	242	Calbuco.
Fragata.	"	Virginia.	429	Quenchi.
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	Puerto-Montt.
Fragata.	Chile.	Eulojia.	468	"
Barca.	"	Leonor.	232	"
Bergantin.	"	Rómulo.	154	"
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	"
"	Chile.	Maipú.	4 cañs.	Quenchi.
Barca.	"	Martina Oresqui.	299	Puerto-Montt.
Vapor.	G. Bretaña.	Cloda.	475	"

Hai muchísimas probabilidades para creer, que en todo lo que resta del presente año; atravesarán veintiocho buques mas el canal de Chacao, que unido a los doce que ya lo han pasado, harán un total de cuarenta buques en el año de 1861 : es decir, diéz buques mas, que en el año anterior.

Nó obstante, de ser tan lisonjero el aumento de buques que atraviesan el canal de Chacao, se espera con mucha verosimilitud, que este aumento sea muchísimo mayor en los años siguientes : por los grandes pedidos de maderas que hai, i por las dos grandes máquinas a vapor de aserrar que funcionan en el territorio de Llanquihue.

El ferrocarril de Coquimbo se surte i se seguirá surtiendo de las maderas del archipiélago. Dos Directores de esta empresa que han estado en Chiloé, han quedado sumamente prendados de las montañas, i han prometido no emplear maderas extranjeras en sus trabajos.

También hai propuestas para varios ferrocarriles que se proyectan en la República del Perú, i se cree con fundamento, que será aceptada la del camino del puerto de Isláy a la ciudad de Arequipa.

Siendo el ciprés mui superior al pino, según varios esperimentos que se han hecho en la provincia i pudiendo venderse mucho mas barato, parece que ya es llegado el tiempo que al pino extranjero se le ponga algun derecho de internacion.

La tarifa de avalúos de las Aduanas de la República, dice :

“Las maderas blancas sin labrar, en tablas, tablones i otras piezas rasgadas, son libres de internacion.”

Empero; habiendo en el país tanta diversidad de maderas blancas, que se pueden vender mas baratas que el pino, por el interes del Tesoro público, mas que por el de la provincia de Chiloé, creo seria prudente ponerle un derecho moderadísimo al pino, tal como un cinco por ciento. Con esta medida, me parece que el canal de Chacao, seria mas concurrido.

#### *Importancia de cada puerto en el comercio de la provincia.*

El puerto de Ancud, capital de la provincia de Chiloé, es el que tiene mas importancia en el comercio del archipiélago, i se le espera un porvenir mui lisonjero, por la abundancia i buena calidad de sus maderas, i si se toman algunas medidas legislativas que ya hace tiempo que se se han iniciado.

En 1855, pasé al señor Intendente de la provincia i al señor Diputado por Ancud, una larga i minuciosa “Esposicion sobre franquicias i proteccion para la provincia de Chiloé, ingresando al Tesoro público.” El digno i patriota Intendente, Jeneral don José Rondizzoni, a quien subrogué siempre en la Intendencia, recibió mi proyecto con muestras mui marcadas de entusiasmo, i me prometió elevarlo al Supremo Gobierno, para que se tomase en consideracion. El señor Diputado don Ramon Lira, tan querido i estimado por todos los habitantes de Chiloé, al acusarme recibo de mi Esposicion, entre otras cosas, me dijo:

“La idea que Ud. desenvuelve en su proyecto, la tenia yo tambien tiempo há concebida, como uno de los bienes que pueden hacerse a esa provincia, digna por mil títulos de que se le dispense todo cuanto contribuya a su adelanto.—Despues volveré a hablar a Ud. sobre este proyecto, que lo meditaré detenidamente; pero puedo asegurarle, que simpatizo con él i que lo tomaré bajo mi proteccion.”

No sé por qué causa, ni por qué motivo, un proyecto que fué recibido bajo tan buenos auspicios, i que no impone ningun gravámen al tesoro, aun no se ha podido realizar, causando grave menoscabo al Fisco : seguramente, es por no haber llegado a conocimiento del Supremo Gobierno, que, siempre infatigable por el bien de la patria, no mira con desprecio ninguna idea de adelanto ni de progreso.

Por esta rozon, ahora que se me presenta la oportunidad de dar a conocer en globo mi proyecto, por versar sobre el comercio de Chiloé, no trepido en copiar algunos pasajes de mi referida *Exposicion*, por ver si puedo inclinar las miras del Supremo Gobierno, sobre un asunto que considero importante i ventajoso. Hé aquí los mencionados pasajes :

“Como miembro de la junta para iniciar proyectos en bien de la provincia de Chiloé, tengo el honor de poner en conócimiento de U.S., que : despues de un maduro i dilatado exámen, teniendo en vista el no gravar el erario nacional por proteger una localidad, creo haber resuelto satisfactoriamente el problema, de encontrar medios como mejorar la situacion de esta pobre i lluviosa seccion de la República, dando ingresos al mismo tiempo al Tesoro público.

Tres son las medidas que a mi juicio, señor Intendente, bien podrian tomarse en proteccion de la provincia : ya colectivamente o ya por separado : ora por mensajes de S. E. el Presidente a las Cámaras Lejislativas, ora por mociones de los honorables Diputados de los Departamentos de Chiloé.

Las medidas a que me refiero i que, creo no tienen nada de pretensiosas, ni envuelven ningun gravámen al Fisco, son :

#### *Primera.*

Que se haga estensivo al puerto de Ancud, el privilejio concedido por el art. 17 cap. 2. ° de la ordenanza de aduanas, a los puertos de Valparaiso, Talcahuano, Coquimbo i Caldera.

Miéntas esté exento de este privilejio el puerto de Ancud, la provincia será gravemente perjudicada, el Fisco dejará de percibir algunos derechos, i el comercio siempre estará atenuado i sin esperanza.

Voi a probar lo que dejo espuesto, señor Intendente, con hechos incontestables i que manifiestan hasta la evidencia, lo que se ha perjudicado la provincia, el Fisco i el comercio, por la traba del art. 17 cap. 2. ° yá citado.

El bergantin nacional *Maria* salió del puerto de Talcahuano cargado de mostos para el Callao, a donde, segun el estado de la plaza, no le hizo cuenta vender el

cargamento; por cuya razon se dirijió con él a este puerto de Ancud, con todos los documentos fehacientes, que manifestaban de que el mosto era chileno, i que no habia sido posible espenderlo en aquel lugar. Como en esta ciudad nunca deja de haber demanda de licores, al momento se presentaron muchos que quisieron comprar el mosto; pero el Ministro de la Aduana se opuso al desembarco, diciendo: este mosto, por el hecho de haber tocado en el Callao, se considera como extranjero; i como tal, no puede desembarcarse en este puerto, ni aun pagandó los derechos como ahora se comprometen. I agregó: conozco que la ordenanza de Aduanas en esta parte no es justa, pero a mí solo me toca cumplirla i hacerla respetar.

¿Cómo será posible mirar con indiferencia, que a un ciudadano chileno que ha sido infortunado en el extranjero, se le cierren las puertas en su pais, para hacer una fortuna i resarcir lo perdido? ¿Será equitativa la lei en este caso? ¿Se dará motivo con este modo de proceder, a intentar las introducciones clandestinas?

El infeliz chileno, capitán del bergantín nacional *María*.—perdió de vender sus mostos con mui buena cuenta,—el Fisco dejó de apereibir los derechos,—los habitantes no pudieron tomar un licor deseado, i todo fué perjuicios e imprecaciones.

La Barca peruana *Teodorico*, que tenia que venir del Callao a este puerto, para regresar cargada de maderá; tuvo, en vista del artículo mencionado, que dirijirse primero a Valparaiso, para vender mil (1000) botijas de aguardiente de Pisco que habia a su bordo. ¡Pero qué le sucede! que después de mas de un mes de estadía en aquel puerto, solo pudo lograr deshacerse del pisco, por la cantidad de cuatro mil pesos (4,000 ps.), cuando le tenia de costo en el Perú seis mil. Llega el buque a este puerto, cuenta el Capitan lo que le ha pasado, i todos dicen:

Si aquí no le hubiese sido prohibido el vender su cargamento, en el acto se le habrian dado por él ocho mil pesos (8,000 ps.) en maderas. Ud. hubiera ganado dos mil pesos (2,000 ps.) sobre el capital en lugar de haberlos perdido; la provincia habria espendido cuatro mil pesos (4,000 ps.) mas en palos, el comercio hubiera utilizado algo, i los habitantes habrian tomado un buen pisco, que ahora no les es posible el tomarlo, por lo que cuesta el traerlo de Valparaiso.

La Fragata ballenera francesa *Angélica* tocó a este puerto con el fin de hacer víveres i refrescar su jente; pero como no tenia dinero, quiso vender mil quinientos (1,500) galones de vino burdeos para obtenerlo, lo cual no le fué permitido en vista del artículo ya citado. Encontrándose el Capitan sin plata i no pudiendo realizar el vino que tenia, se dirijió para las islas Kanakas, donde dijo: podría espender el burdeos en los mil quinientos pesos (1,500 ps.) en que lo ofrecia, obtener víveres i pasear la tripulacion.

Pues bien, el cumplimiento del art. 17 Capt. 2.º de la Ordenanza de Aduana en este caso:—perjudicó al Fisco, en 375 pesos que dejó de percibir en derechos;—perjudicó a la provincia, en 1,500 pesos que dejaron de circular;—perjudicó al comercio, en las transacciones ventajosas que hubiese hecho;—i perjudicó, en fin, a los habitantes, en no haberlos dejado tomar un buen vino i barato.

No merecería el nombre de chileno, ni pertenecer a una República ilustrada, que necesita del contingente de todos sus hijos, para elevarse a su apoje; si teniendo la convicción de que el cumplimiento de una *Lei Aduanera* perjudica al Fisco altamente, i no hiciese lo posible para evitar de que el mal se perpetuase.

Pudiera estar equivocado i mui equivocado, señor Intendente; pero en tal caso, lo están una multitud de personas a quienes he consultado, el actual Ministro de la Aduana i sus dos antecesores.

Hace pocos años que las minas de carbon de piedra de Colcura estaban en el mayor abandono por el descredito que se les habia dado; ni aun el lugar de Lota era conocido i ménos pronunciado por ninguna persona; pero yo, en busca de la prosperidad de mi país, me dirijí en el vapor de guerra *Cazador* a este puerto desconocido, logré que un amigo i colega de colejio, me facilitase diez toneladas de carbon, para hacer esperimento en mi viaje al Sur; i con el mayor contento i regocijo, veo por mis propios ojos, de que el carbon de Lota era superior al ingles que tenia abordo. No quedándome la menor duda, a mi regreso vuelvo a tocar en Lota, cargo el vapor de carbon hasta la regala, i llego a Valparaíso con la noticia: de que el carbon de Lota era superior al ingles, que se encontraba en la costa del Pacífico. Esta nueva, que la hice publicar en español, en ingles i en frances, ha dado una *gran riqueza a la nacion*; pero en esa época, me hizo sufrir muchas molestias e incomodidades, i quizás me perjudicó en mi carrera.

He traído a la memoria esto del carbon, para hacer ver que ya en otra vez, he logrado porporcionar entradas al tesoro público; i que no seria extraño, que siguiendo siempre mi propósito, volviese a hacer de que el Fisco tuviese nuevos ingresos.»

Con lo espuesto; me parece que las personas versadas en la Economía Política no dejarán de simpatizar con mis indicaciones; i tratarán de hacer todo lo posible, porque el Fisco i el comercio en Chiloé, no sigan por mas tiempo perjudicándose.

Si se llevase a cabo la idea de civilizar la Araucanía, poblando los puertos de *ChanChan* i *Lebú*; Ancud, estoi mui seguro, entraria en transacciones con estos puertos, i tomaria mas impulso i animacion su comercio.

*Calbuco*, capital del departamento de Carelmapu, es el segundo puerto de la provincia, por su comercio i poblacion. La tocada del vapor de la carrera todos los meses le da mucha importancia i vida. El alerce, el cipres i el rabral, maderas de mui buena calidad, se esportan con mucha frecuencia por este puerto.

#### *Necesidades del puerto en valizas, faros, prácticos, etc., etc.*

Se necesitan tres valizas en la bahía del puerto de Ancud, para la mayor seguridad de los buques de alto bordo; i un farol grande en el telégrafo del muelle, para indicar la direccion del surjidero, en las noches oscuras i de neblina.



El faro, situado en la punta de la Corona, se encuentra muy bien servido; i corresponde altamente a las esperanzas en él fundadas. Desde su colocacion hasta la fecha, no se ha tenido que lamentar ningun naufragio, a pesar de los muchos buques que entran de noche. Por ahora, no hai necesidad de ningun otro faro.

Los prácticos, que deben residir siempre en Ancud, deben ser tres por lo ménos, como ya se ha indicado en otro lugar.

La Dársena del muelle, que sirve de refugio en los temporales, a las goletas, balandras i embarcaciones menores, se encuentra llena de arena, i casi no puede prestar tan importante i humano servicio. Con fecha 5 de enero del presente año, he pasado a la Intendencia un presupuesto ascendente a la cantidad de dos mil pesos (2,000 ps.), para hacer la limpia de esta dársena; i como es tan urgente i tan indispensable este trabajo, me tomo la libertad de recomendar, que tan luego como sea posible, se despache la aprobacion del espresado presupuesto.

*Telégrafos : los que haya, los que se necesiten, donde i de que clase.*

Hai tres telégrafos : uno en la punta de la Corona, otro en la punta de Agui, i el otro en la punta del Muelle. Todos los tres se encuentran en buen estado; pero necesitan drisas i bolos nuevos, por encontrarse rotos los existentes. No se conoce al presente, la necesidad de ningun otro telégrafo.

*Astilleros, varaderos i maestranza en los puertos de su jurisdiccion.*

Segun el estado número 2, en la Gobernacion Marítima de Chiloé, hai en uso dos astilleros i tres varaderos, que emplean cinco constructores navales i quinientos setenta i siete carpinteros.

En el puerto de Ancud, se encuentran en ejercicio un astillero i un varadero, con dos constructores, sesenta i cinco carpinteros i doce calafates.

La construccion naval en Chiloé, cada dia se mejora mas i mas, hasta el estremo de encontrarse embarcaciones que no dejan nada que desear.

Hai lanchas tan bien construidas i aparejadas, que pueden soportar un cañon de sesenta i cuatro en la popa i otro de treinta i dos en la proa, i pasearse gallardamente en la costa del Pacífico, sin el menor peligro ni cuidado. ¡Qué diferencia hai de estas lanchas, con las que hicieron la campaña de la Restauracion del Perú!

Las antiguas lanchas cañoneras, mas que de elementos de guerra, servian de estorbo a los buques que las tenian que remolcar, i aun de blanco a los cañones de las fortalezas.

*Jente de mar, marineros, pescadores, etc. que existen en cada Gobernacion.*

La jente de mar, marineros i pescadores que existen en Ancud, aunque de resi-

dencia mui variable, pero se puede estimar aproximativamente, como sigue :

Jente de mar.....	450
Marineros.....	150
Pescadores.....	50
	<hr/>
Suma total.....	650

Empero, en todo el Archipiélago, pasarán de 12,000 los individuos que se emplean en la pesca i navegacion.

Parecerá tal vez dudoso, aunque realmente es positivo, que este gran número de habitantes, a mas de ocuparse en la mar, se encuentran alistados en la guardia cívica, i se dedican al corte de maderas cuando les conviene : así es, que todos saben manejar el remo, el fusil i la hacha, i algunos el cañon i la lanza.

El día que Chiloé pueda tener un Intendente Marino-Militar, de conocimientos jenerales, de una fácil locucion, i con mucho entusiasmo por la gloria i prosperidad de la patria; para entónces, casi puedo decir sin temor de equivocarme, que al primer llamado del Supremo Gobierno, que al primer golpe de jenerala dado en la provincia, i que a la primera insinuacion de la Intendencia,—se pueden presentar cuatro mil (4,000) marineros que son otros tantos soldados, dispuestos a ocurrir donde sus servicios sean necesarios : siempre con valor i lealtad, nunca con traicion ni cobardía.

Chiloé, por lo valeroso de sus habitantes, por la multitud de sus buenas maderas, i por el respeto a la lei i a la autoridad que se encuentra tan arraigado, se puede decir que es una perla, que por las muchas lluvias se encuentra empañada, i por eso no se le conoce su gran mérito.

¿Qué provincia podría presentar en el acto, doscientas lanchas cañoneras perfectamente tripuladas i aparejadas, como lo puede hacer la de Chiloé?

«Llamado Chile (ha dicho un patriota i valiente Ministro de Marina) a ser esencialmente marítimo, esos intereses revisten el doble carácter de fuerza i de riqueza, i en su desarrollo debe mirar el Congreso, unido al elemento económico mui interesante en sí, un elemento poderoso de defensa i grandeza nacional.»

Estas elocuentes palabras de un veterano de la Independencia, a ninguna provincia de Chile se pueden aplicar con mas propiedad que a la de Chiloé.

*Elemento poderoso de defensa.*—Doce mil soldados marineros, con quinientas fuertes lanchas.

*Elemento poderoso de riqueza nacional.*—Doscientas leguas de costa i territorio, con maderas que valen mas, que todo el huano de las islas de Chincha.

Pues bien : si Chiloé tiene tantos elementos de fuerza i de riqueza nacional, que han de influir mucho en la prosperidad de la República; parece que es cuidar los intereses de la nacion, el hacer todo lo posible, por dar a conocer la grandeza de este Archipiélago.

*Escuela Náutica.*

El cumplimiento del art. 4.º del supremo decreto del 5 de enero de 1860, me ha hecho palpar hasta la evidencia, la poca o ninguna instruccion en la ciencia náutica, de muchos de los Capitanes de Marina Mercante. De todos los diarios de navegacion que he examinado, solo uno he encontrado en regla i perfecto, llevado por un piloto, no perteneciente a ninguna nacion de Europa, sino a la República del Perú.

Cuando el Supremo Gobierno espidió el decreto ya citado, creí ver un ataque directo a la ignorancia de algunos Capitanes mercantes extranjeros; porque me pareció que su cumplimiento causaria el desembarque de muchos que tienen el nombre de Capitanes, pero que en realidad solo pueden servir para Contramaestres o Guardianes.

Empero, mi pronóstico me ha salido errado, no por falta de fundamento, sino por otra causa, que ni aun era lícito el pensarla. Me han dicho algunos Capitanes mercantes, que sus *Diarios de Navegacion* no se examinan en los otros puertos de la República, i que solo en Chiloé hai esta exigencia.

¿Se podrá creer que los Capitanes de puerto no cumplen con su deber!

¿Se podrá creer que hai Capitanes de puerto, que no son capaces de examinar un Diario de Navegacion!

¿Se podrá creer que solo en Chiloé, se cumple con el art. 4.º del supremo decreto de 5 de enero de 1860!

Tratando de los Capitanes mercantes, he dicho en otra Memoria, lo que creo oportuno reproducir en ésta, i sigue a continuacion :

Habiendō tantísimos Capitanes mercantes extranjeros en la República, me parece que ya es llegado el tiempo, de que se les ponga alguna traba, para que no sean preferidos a los chilenos legales o naturales.

Por lo regular el Capitan mercante extranjero no escribe su Diario de Navegacion en castellano;—tiene aversion a los marineros del pais, i nunca jamas se toma la molestia de enseñar a ningun jóven chileno : ya por temor de ser suplantado, ya por no conocer el idioma, o ya por no saber sino lo mui necesario.

Mui léjos de mi la idea de mostrar malquerencia con los extranjeros útiles a la nacion; pero deseo que el personal de la Marina Mercante sea digno del pabellon que lleva.

¿Por qué razon si a un Chileno, para poder mandar buque en el extranjero, se le hace dar exámen i nacionalizarse,—en Chile no se ha de hacer lo mismo?

Si un extranjero de saber i que tenga amor al pais, desea mandar buque chileno, en su mano está probar su idoneidad i nacionalizarse en el acto. Un exámen de una hora, seria lo suficiente para manifestar su capacidad; i avecindarse con su familia en Puerto-Montt, es lo bastante para obtener la carta de ciudadanía.

Como cada nacion marítima tiene su obra de navegacion predilecta, para obviar el exámen a los extranjeros, bien se les podria tomar por el autor que hubiesen estudiado. Por ejemplo :

A los Ingleses, por Norie;  
A los Franceses, por Ducom;  
A los Norte-Americanos, por Banditch;  
A los Alemanes, por Rumeke;  
A los Italianos, por Nicolay; i  
A los Españoles, por Ciscar.

Empero, hai en el pais Capitanes extranjeros de las naciones mencionadas, que no han estudiado por ningun autor; i si saben dirijir un buque, no lo deben al estudio teórico-práctico que han hecho, sino a una gran contraccion i larga esperiencia. A estos Capitanés, de carta i compas, como vulgarmente se llaman, bien se les podria exijir el exámen, por el autor que el Supremo Gobierno mandase observar en la Marina.

Con Capitanes extranjeros examinados i nacionalizados, los alumnos de las Escuelas Náuticas pueden adelantar mucho en los buques mercantes; i el pais, ántes de diez años, tendrá el placer de ver conducir su pabellon i productos por Capitanes chilenos.

No hai cosa mas triste que un buque mercante de la República sea mandado por un Capitan extranjero, que no conoce ni sabe una palabra del idioma nacional, ni los respetos ni miramientos que se deben guardar a las autoridades : así navega la barca chilena *Othello*.

Se puede decir, que en la actualidad, solo la barca *Martina Oresqui* es un buque nacional en todas sus partes : pues tanto el dueño, como el Capitan, el piloto i el pilotin, son chilenos i han estudiado en la Escuela Náutica de Ancud. A este buque, no será necesario, los 18 de setiembre ni los 12 de febrero, obligarlos a izar la bandera. Al venir el dia, tanto el Capitan como sus oficiales, estarán listos para saludar las glorias de la patria. El entusiasmo por el pais i su engrandecimiento no es cosa que se debe descuidar.

Penetrándose de los grandes inconvenientes que resultan, de que los Capitanes de los buques chilenos sean extranjeros, no dudo que se echará una mirada de interes hácia la Escuela Náutica de Ancud ; i el Soberano Congreso accederá con gusto a cuanto se le solicite para su fomento, i el rápido aprendizaje de los jóvenes que han de mandar la Marina mercante.

En vista de lo espuesto, séame permitido hacer algunas indicaciones, que las creo oportunas para la aceleracion de los estudios en la Escuela Náutica. El personal con sus rentas, deberia ser el siguiente :

Un Director, que conviene por economía i otras razones, sea siempre el Go-

bernador Marítimo de la provincia, con la gratificación de mando particular de un buque: esto es, con ochenta pesos (80 ps.) mensuales.

Un Ayudante, con el sueldo i rango de Piloto primero, es decir, con cuarenta i cinco pesos (45 ps.) al mes.

Un Profesor de Matemáticas, con el sueldo i rango de Piloto segundo, esto es, con treinta i cinco pesos (35 ps.) mensuales.

Veinte Alumnos, con siete pesos (7 ps.) cada uno, hacen ciento cuarenta pesos (140 ps.) al mes.

En resúmen, la nueva planta del Establecimiento haría el gasto que sigue :

Un Director, Jefe de la Armada.....	80 \$
Un Ayudante, Piloto primero.....	45
Un Profesor, Piloto segundo.....	35
Veinte Alumnos, a 7 pesos cada uno.....	140
	<hr/>
Gasto mensual.....	300 \$
Gasto anual.....	3600

Si a este gasto se agregan 400 ps. anuales para libros i demas útiles de la Escuela, resulta un total de 4,000 ps., que no alcanza a ser ni la tercera parte de lo que se invertirá en la Escuela Naval de Valparaiso. No obstante esta minoría del gasto, me obliga a enseñar a los alumnos, a llevar i dirigir un buque de unos puntos a otros del globo terráqueo, colocados sobre la superficie de las aguas.

Empero, necesitándose por ahora en la Marina mercante, por lo ménos trescientos Capitanes chilenos, trescientos Pilotos i trescientos Pilotines, i no pudiendo dar la Escuela Náutica, con el número de alumnos rentados que tiene mas que cuatro Pilotines anuales, claro es, que pasarían doscientos veinte i cinco años, para poder formar toda la oficialidad de la Marina mercante, si no se tomaran otras medidas mas espeditivas.

La nueva organizacion que ya he indicado para la Escuela Náutica, acortaría un poco mas el tiempo, aunque siempre sería moroso; pero si anualmente se fuere incrementando; hasta que llegase a tener cien alumnos en el término de diez años, podrían ser chilenos los Capitanes i Pilotos de la Marina mercante.

Por la lei del 4 de agosto de 1848, se han suspendido por *ahora* los efectos del art. 24 de la lei de Navegacion; pero conviniendo a los navieros i a la República que los Capitanes mercantes sean chilenos, parece necesario fijar un plazo de tres años a lo mas, i proteger las Escuelas Náuticas, mui especialmente la de esta provincia, por ser sus habitantes de un carácter marino.

El art. 24 de la Lei de Navegacion, dice :

«Los Capitanes de buques chilenos deben ser chilenos naturales o legales, despues de doce años de la publicacion de esta lei.»

La fecha de la lei es del 28 de julio de 1836 ; esto es, que en la actualidad, hace veinticinco años a que se publicó : mas del duplo del tiempo que fijaron los lejisladores, para que los Capitanes mercantes fuesen chilenos naturales o legales.

Merece un gran elojio la Lejislatura de 1836, por haber dictado la Lei de Navegacion, en cuyos arts. 23, 24 i 25 se nota el deseo vehemente de que los Capitanes i marineros de los buques mercantes sean cuanto ántes nacionales.

El tiempo de doce años fijado por la lei, para que los Capitanes fuesen chilenos naturales o legales, es mas que suficiente para haber podido cumplir con esta prescripcion, como paso a probarlo, si circunstancias imprevistas no lo hubiesen impedido.

Los apreciados Capitanes mercantes, don Ramon Osorio i don Juan Vasquez, alumnos de la Escuela Náutica de Chiloé i discípulos míos, entraron a estudiar por la primera vez la Aritmética de Ciscar, en el año de 1850 ; i ya hace como cuatro años que mandan buque, es decir, que hace once años desde que principiaron a estudiar hasta la fecha, un año ménos del tiempo fijado por la lei, para que los Capitanes fuesen chilenos naturales o legales.

Por otra parte, hai en el país mas de trescientos Capitanes mercantes extranjeros, que tienen todos los requisitos que se exigen por el art. 6.º de la Constitución, para poder obtener la Carta de ciudadanía : así es, que si se fijase el 1.º de enero de 1864, para que quedase en vigor el art. 24 de la lei de Navegacion, no faltarian para mandar los buques mercantes, Capitanes chilenos naturales o legales.

Tal vez parecerá estraño, señor Comandante Jeneral, que un chileno como yo tan amigo de los extranjeros que nos traen ilustracion, i tan reconocido a los marinos extranjeros que existen en la Marina de guerra desde el tiempo de la Independencia, como lo he manifestado a US. en mi Memoria sobre los puertos de *ChanChan* i *Lebu*; trate ahora de invocar la lei, para ver si puedo alejar de la Marina mercante a los Capitanes extranjeros. Es verdad, a los extranjeros sin *conocimientos ni patriotismo*, por los males tan grandes que han causado i causan a la República; pero de ninguna manera al extranjero ilustrado, ni al extranjero que mire a Chile como a su propia patria.

Muchos hechos pudiera citar, en justificacion de lo que digo, teniendo tantos a mi disposicion; pero créo que solo bastará uno, que presencié por mis propios ojos, i que llenó de luto al corazon de todos los chilenos que lo vieron.

En 1837, a eso de las dos de la tarde del 4 de octubre, llegando la Escuadra con el Ejército Restaurador del Perú, a la rada de Quilca en un día bonancible, naufragó con el mayor escándalo i asombro de todos, la Barca nacional *Cármén*, que la mandaba un extranjero. Este buque iba cargado de armamento, de vestuario, de calzado, de corazas i de caballos del Estado Mayor de la Lejion peruana ; i todo o la mayor parte se perdió, causando un grave perjuicio al Ejército, mui particularmente con la pérdida del calzado.

El señor Comandante de los transportes, Capitan de Navío don Carlos García del Postigo, pocos momentos despues del naufragio, se dirijió al buque del Almirante i Jeneral en Jefe; i pisando la cubierta, en alta voz, poco mas o ménos dijo :

*Almirante, vengo a pedir que se ahorque a ese Capitan francés Santa-crucista, porque ha perdido de propósito a la Barca Cármen.*

El señor Almirante, conociendo que lo sucedido ya no tenia remedio, con mas o ménos palabras contestó :

*Comandante! no venga a agriar la situacion..... con sus indicaciones : trate que el mal sea lo ménos posible.*

Empero, era tal la conviccion que tenia el Comandante Postigo de la culpabilidad del Capitan de la *Cármen*, que no habiéndose accedido a lo que pedia, en el acto hizo dimision del mando de los transportes ; i pronosticó un mal resultado a la campaña, que se imaginaba con una pérdida de tanta trascendencia, causada de propósito por un *Estañero Santacrucista*, como él calificaba, no solo al Capitan de la *Cármen*, sino a otros varios.

Si el extranjero Capitan de la barca transporte *Cármen* fué traidor o ignorante, no sé si se aclaró despues ; pero no hai duda, que era necesario que fuese una de las dos cosas, para que el naufragio hubiera sucedido.

¿Cómo es que no se perdió la corbeta *Valparaiso*? ¿Cómo no se perdió el bergantín *Arequipeño*?—Porque estos dos buques, aunque eran mandados por dos jóvenes Tenientes, que solo tenian siete años de navegacion ; pero eran chilenos, que pertenecian real i efectivamente a la causa a cuya defensa estaban consagrados, i la patria solo debe esperar bién de sus propios hijos.

Contrasta i admira, que dos jóvenes chilenos de veinte i tantos años, hayan tenido mas pericia marinera para salvar del naufragio a los buques que mandaban, que un Capitan extranjero de mas de cuarenta años de edad i con una larga práctica i esperiencia ; pero los primeros, salvando sus buques, miraban por los intereses de la patria ; i quizás el segundo, perdiendo un buque, miró por su interes personal.

No sé si con haber traído a la memoria el naufragio de la barca transporte *Cármen*, haya logrado hacer patente lo que interesa al pais que los buques nacionales, tanto en tiempo de paz como de guerra, sean mandados por chilenos : pues este es mi propósito, para lo cual trabajo enseñando niños, no por la mísera gratificacion que se me paga, sino por ver algun dia realizados mis deseos, que erco deben ser los de la nacion entera.

Con lo espuesto, señor Comandante Jeneral, me parece haber contestado circunstanciadamente, al interrogatorio que se me ha hecho.

Dios guarde a US.

*Miguel Hurtado,*  
Gobernador Marítimo.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

*RAZON de los buques que han entrado i salido del puerto de Ancud, desde el 1.º de junio de 1860 hasta el 31 de mayo de 1861.*

ENTRADAS.

CLASES.	Número.	Tonelaje.	PROCEDENCIA.	
			Del cabotaje.	Del extranjero
Fragatas.....	17	6597	11	6
Barcas.....	55	15804	33	22
Bergantines.....	20	3803	17	3
Berg. Goleta.....	3	330	1	2
Goletas.....	.....	.....	.....	.....
Vapores.....	25	11970	24	1
Total.....	120	38504	86	34

SALIDAS.

CLASES.	Número.	Tonelaje.	DESTINOS.	
			Al cabotaje.	Al extranjero
Fragatas.....	21	8116	10	11
Barcas.....	60	17046	40	20
Bergantines.....	20	3783	19	1
Berg. Goleta.....	4	440	1	3
Goletas.....	2	71	2	.....
Vapores.....	25	11970	25	.....
Total.....	132	41426	97	35

NOTA.—Durante este tiempo han entrado i salido los buques de guerra que siguen:—El Vapor nacional *Maipú* i la Corbeta francesa *Bayonnaise*.

*Ancud, Junio 1.º de 1861.*

*Miguel Hurtado.*



ANCUD.

*Embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico de la gobernacion i otras industrias de mar*

Veinticinco goletas; noventa i nueve balandras; ochocientas cuarenta i ocho lanchas; dos piraguas, seiscientos cuarenta i nueve botes, cinco chalupas; trescientos sesenta i dos bongos.

*Varaderos, astilleros, carpinteros de ribera.*

Varaderos, hai tres.

Astilleros, hai dos ocupados en la construccion de toda clase de embarcaciones.

Carpintero de ribera, hai 5 constructores i 577 carpinteros.

Los buques que se han construido en 1860, son tres goletas de 40, 44 i 51 toneladas.

Los buques que se han construido en lo que va corrido de 1861, son un bergantín goleta, dos goletas i tres grandes balandras cuyo tonelaje se ignora, porque aun no han llegado a este puerto para ser arqueadas.

Las embarcaciones que se han construido en 1860 i 1861, son 41, cuyo tamaño se encuentra comprendido entre 4 i 40 toneladas.

Ancud, Junio 1.º de 1861.

*Miguel Hurtado.*

NUM. IX.

Memoria del Intendente i Gobernador Marítimo de Llanquihue.

TERRITORIO DE LLANQUIHUE.

*Puerto-Montt, Junio 18 de 1861.*

Núm. 89.—He dado orden al Gobernador marítimo para que remita a la Comandancia Jeneral de Marina, los datos a que se refiere la nota de U.S. núm. 181 de 6 de abril último. No obstante, creo conveniente hacer algunas observaciones sobre los puntos que en ella se consultan.

El movimiento marítimo, desde el 1.º de junio de 1860 hasta el 1.º del corriente, ha sido de 78 buques mercantes que miden 22,802 toneladas, en la forma siguiente :

ENTRADAS.

CLASES.	Número.	Tonelaje.	Del cabotaje.	Del extranjero.
Fragatas.....	1	675	1	....
Barcas.....	7	2121	5	2
Bergantines.....	9	2193	8	1
Goletas.....	10	700	10	....
Vapores.....	12	5712	12	....
Total.....	39	11401	36	3

SALIDAS.

CLASES.	Número.	Tonelaje.	Al cabotaje.	Al extranjero.
Fragatas.....	1	675	1	....
Barcas.....	7	2121	7	....
Bergantines.....	9	2193	8	1
Goletas.....	10	700	10	....
Vapores.....	12	5712	12	....
Total.....	39	11401	38	1

Las embarcaciones menores empleadas en el tráfico interior i en la pesca se calculan en 3,000, distribuidas así :

Lanchas, botes i chalupas del tráfico de la bahía.....	85
Botes pescadores.....	15
Embarcaciones menores, de todas clases, ocupadas en el corte i conduccion de maderas en el rio Coihuin i en las ensenadas de Lenca i Reloncaví. ....	900
Id. id. que hacen el tráfico de Llanquihue con Ancud i las islas del Archipiélago de Chiloé i Huaitecas.....	2000
Total.....	3000

La policía marítima del puerto ha sido atendida en todas sus necesidades con el Reglamento que el Supremo Gobierno se dignó dictar con fecha 11 de marzo último i que se halla en práctica desde el 20 de abril. Se hace sentir, sí, la falta de un edificio para la oficina de la Gobernacion i para el abrigo de los marineros, cuya necesidad ha sido tomada ya en consideracion por US. en nota dirigida a esta Intendencia con fecha 17 de agosto de 1860.

El personal de la Gobernacion es por ahora suficiente i ha desempeñado bien sus deberes.

La importancia comercial de Puerto-Montt se acredita por el aumento que año por año recibe el tráfico marítimo. Comparado el movimiento de los dos últimos años hai en favor del presente, una diferencia de 13 buques con 5,820 toneladas. Este aumento en buques i toneladas significa un aumento en la produccion, porque en puertos interiores como éste, solo entran las naves que viénen a llevar o a dejar cargamentos. El valor de las importaciones ha subido a 134,000 pesos 75 centavos i el de las esportaciones a 150,000 pesos, sumas que tambien exceden considerablemente a las que figuran en los años anteriores.

El aumento progresivo que ha tenido el comercio de Puerto-Montt se debe al incremento de la poblacion i al desarrollo de la industria. En abril de 1854 Llanquihue solo tenia 3,826 habitantes i en el mismo mes de este año ha tenido 13,023. En aquella época la madera, único artículo de esportacion, era solo elaborada por el hacha del cortador; hoy los cargamentos que se estraen de este artículo proceden de máquinas excelentes que lo ofrecen al consumidor en la forma perfecta que solo ha tenido la madera introducida del extranjero.

Esta transformacion de un territorio que hace ocho años era del todo desierto, se esplica por la colonizacion estranjera que aprovechando las riquezas que ofrecia el pais, ha llamado una abundante inmigracion de las provincias vecinas la que ha llegado a ser tan industriosa como aquella.

El mar comprendido en esta Gobernacion no presenta peligro de ninguna clase

i no se necesitan valizas, faros ni prácticos: Sin embargo, los últimos son necesarios para la navegacion de los canales entre Calbuco i Ancud que corresponden a la Gobernacion de Chiloé, i aunque por disposicion de ese Ministerio de 7 de agosto de 1858, se mandó formar un cuerpo de prácticos sobre bases que habrian satisfecho a todas las necesidades, es sensible que aun no se haya llevado a efecto i seria de desear su pronta organizacion.

A fines del año pasado se dignó US. pedirme un plano i presupuesto para establecer una comunicacion telegráfica entre este puerto i Calbuco. El ingeniero a quien se encargó este trabajo ha tropezado con algunas dificultades, pero vencidas éstas, tendré el honor de elevar a US., en el mes entrante, el resultado de sus trabajos.

El reconocimiento mandado hacer por el Supremo Gobierno sobre el varadero de Tenglo, sito en esta bahía, lo ha dado a conocer suficientemente i solo tengo que añadir que éste es el único que hai en el departamento.

Astilleros i maestranzas no existen. Cada individuo trabaja sus embarcaciones como trabaja sus casas, solo por práctica. Tampoco hai verdaderos marineros ni pescadores; pero todos los habitantes se han criado sobre las embarcaciones i en caso de necesidad harian buenos marineros despues de un corto aprendizaje.

Dios guarde a US.

*Gaspar del Rio.*

Al señor Ministro de Marina.

---

GOBERNACION MARITIMA DE LLANQUIHUE.

*Puerto-Montt, Junio 1.º de 1861.*

Cumpliendo con lo mandado por US. en su nota del 7 de abril, tengo el honor de contestar a US. sobre los datos que se piden.

*Movimiento marítimo.*

El movimiento marítimo de buques mercantes en este puerto, desde junio 1.º de 1860 hasta el 31 de mayo de 1861 ha sido como sigue.

ENTRADAS.

*F. En el curso*

CLASES.	Número.	Tonelaje.	Del cabotaje.	Del extranjero.
Fragatas.....	1	675	1	.....
Barcas.....	7	2121	5	2
Bergantines.....	9	2193	8	1
Goletas.....	10	700	10	.....
Vapores.....	12	5712	12	.....
Total.....	39	11401	36	3

SALIDAS.

CLASES.	Número.	Tonelaje.	Al cabotaje.	Al extranjero.
Fragatas.....	1	675	1	.....
Barcas.....	7	2121	7	.....
Bergantines.....	9	2193	8	1
Goletas.....	10	700	10	.....
Vapores.....	12	5712	12	.....
Total.....	39	11401	38	1

*Embarcaciones menores.*

Las embarcaciones menores que existen i se emplean en el tráfico, pertenecientes a esta jurisdiccion, son como sigue :

Lanchas hai 45 que se ocupan en la descarga de los buques, conduccion de maderas i otros artículos de los puntos inmediatos.

Chalupas hai 6 i botes 84 que se ocupan en conducir la jente de las islas en tiempo de trabajos.

Las lanchas i botes que vienen de la provincia de Chiloé durante el año a los diferentes puntos de esta Gobernacion, creo de un modo aproximativo que no bajarán de tres mil, i esto se aumentará en proporcion al adelanto de la colonia que se hace notar mui palpablemente.

*Medidas convenientes a la Policia Maritima i a su servicio por la autoridad.*

Respecto a este artículo, solo diré a US. que lo mas esencial para el mejor servicio es una casa para oficina, como lo dije el año anterior en la Memoria.

*Importancia de cada puerto en el comercio.*

Siendo Puerto-Montt el lugar mas concurrido de todos los que pertenecen a esta Gobernacion, por estar en el centro i tener la vía de comunicacion con Osorno, que es un lugar que esporta varios artículos necesarios para este puerto i la provincia de Chiloé. En este año se ha hecho notable el gran tráfico que ha habido mediante al excelente camino que se trabaja entre Osorno i Puerto-Montt, que creo no hai otro igual en el norte; pues todó el año se puede traficar sin que presente ningun inconveniente mediante a la solidéz i buena construccion.

*Necesidades de este puerto en valizas, furos, etc.*

Ninguna de estas necesidades tiene este puerto por no haber ningun bajo de peligro, como lo dije en la Memoria pasada.

*Telégrafos.*

Se necesitan dos, uno en la Isla de Maillen i otro en la Isla de Huar, siendo éstos de segunda clase como lo dije en la Memoria del año pasado.

*Astilleros, varaderos i maestranzas.*

Astillero no hai ninguno, pero seria fácil hacer uno en Tenglo sin que costase mucho.

Varaderos en todo el canal de Tenglo puede decirse que hai excelentes i principalmente en la punta baja de la Isla que está inmediata a la poblacion presentando la mejor comodidad.

*Jente de mar i marineros.*

Puede decirse que todos los naturales del lugar es jente de mar; pues desde chicos ya empiezan a traficar de un punto a otro tanto en lanchas como en botés. Respecto a marineros solo habrá veinte en todos.

Dios guarde a US.

*Daniel A. de la Cruz,*  
Teniente 1.º Gobernador Marítimo.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

000.1	Costo de la linterna catadriptica de cuarto orden (en Valparaiso).....	\$ 3,261 50
000.2	Costo de la torre i edificios, etc.....	6,350
000.3	Reparaciones.....	400
		\$ 10,011 50

**Faros**

001.1	Costo de la linterna catadriptica de cuarto orden (en Valparaiso).....	\$ 3,261 50
001.2	Costo de la torre i edificios, etc.....	6,350
001.3	Reparaciones.....	400
		\$ 10,011 50

Noticia sobre su costo, su consumo i su producido.

**Faro de Valparaiso.**

Costo de la linterna catadriptica de cuarto orden (en Valparaiso).....	\$ 3,261 50
Costo de la torre i edificios, etc.....	6,350
Reparaciones.....	400
	\$ 10,011 50

**Faro de Ancud (Punta Corona.)**

Costo de la linterna (como la anterior).....	\$ 3,261 50
Valor del terreno para construir la torre i edificios, etc., para el faro.....	25
Valor de la torre i edificios, segun contrata.....	11,800
Gastos de desembarco de la linterna en Punta Corona.....	12
Gastos de instalacion de la linterna hasta quedar el faro funcionando.....	335
	\$ 15,433 50
<b>Total, costo de los faros.....</b>	<b>\$ 25,445</b>

**Empleados del departamento de faros.**

Un ingeniero civil para la construccion de torres, edificios, su conservacion, etc., con el sueldo i la gratificacion anual de los aspirantes del cuerpo de ingenieros civiles.....	\$ 1,800
Un mecanico en jefe de faros.....	1,200
<b>A la vuelta.....</b>	<b>\$ 3,000</b>

<i>De la vuelta</i> .....	\$	3,000	
Dos guardianes con ochocientos pesos cada uno.....		1,600	
Cuatro ayudantes de faros, con mil quinientos pesos cada uno.....		2,000	
Dos sirvientes, con ciento diez i seis pesos cada uno.....		432	\$ 7,032

*Gastos.*

Gastos menudos anuales del faro de Valparaiso esclusivo el consumo del aceite.....	\$	137	40
Gastos menudos anuales del faro de Ancud esclusivo el consumo de aceite.....		162	
Gasto anual en el mantenimiento de una embarcacion tripulada para el servicio del faro de Ancud.....		240	539 40

*Consumo de aceite.*

Illuminado un faro en un término medio de once horas por dia, a razon de 130 gramos de aceite consumido en cada hora, tanto en la lámpara principal como en las accesorias, tenemos un consumo anual de 532 kilogramos que en dos faros, dan un consumo anual de 1064 kilogramos de aceite que al precio de 34 centavos por kilogramo, son.....

361 76    361 76

Total en sueldos i gastos..... \$            7,936 16

*Producido del impuesto de faro.*

En Valparaiso en todo el año de 1860..... \$ 7,941 95  
 En Ancud en todo el año de 1860..... 456 75

Producto total..... \$ 8,398 70

*Comparación.*

Producido del impuesto de faro en Valparaiso i Ancud... \$ 8,398 70  
 Gasto..... 7,936 16

*Superavit*..... \$ 462 54

Ministerio de Marina.—Santiago, Junio 1.º de 1861.

*Demetrio Rodriguez Peña,*  
Oficial mayor.



G.

ESTADO que formó la Comisaría de Ejército i Marina de los gastos que han causado en el año de 1860 los buques de la República, en sueldos, viveres, artículos navales, reparaciones, etc.

Nombre de los buques.	Sueldos i gratificaciones.	Viveres.	Artículos navales.	Composiciones.	Medicinas.	Hospitalidades.	Aguada.	Carbon.	Enganchamientos sin cargo.	Totales.
Ponton <i>Chile</i> .....	6615 41	2849 79	1553 52	246 ...	.....	27 ...	317 83	.....	.....	11609 55
Corbeta <i>Esmeralda</i> .....	48344 99	19107 36	11375 11	402 96	266 50	611 61	724 75	744 ...	.....	81577 28
Vapor <i>Maipú</i> .....	28122 68	9186 98	5830 76	17 50	71 35	192 38	471 02	5442 ...	.....	49334 67
Vapor <i>Independencia</i> .....	13893 41	3944 93	2975 80	326 25	.....	4 87	56 38	1481 75	.....	22683 39
Vapor <i>Maule</i> .....	8935 40	6131 04	4397 94	608 50	.....	25 12	713 54	2456 40	.....	23267 94
Corbeta <i>Constitucion</i> .....	1661 09	1697 69	64 29	13 ...	.....	1 88	56 ...	.....	.....	3493 95
Bergantin <i>Meteoro</i> .....	17919 90	9428 62	1825 64	8 ...	73 ..	58 88	55 24	.....	.....	29369 28
Carbon para los vapores en jeneral.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8849 40	.....	8849 40
Enganche de marineros sin cargo.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	762 ...	762 ...
Charqui para los buques en jeneral.....	.....	1947	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1947 ...
Total.....	125492 88	54293 41	28023 06	1622 21	410 85	921 74	2394 76	18973 55	762 ..	232894 46

Comisaría de Ejército i Marina.—Valparaiso, Mayo 16 de 1861.

J. RAMON MURILLO.

## H.

ESTADO demostrativo del gasto que han originado en el año de 1860 los ramos que se expresan dependientes del Mtro. de Marina.

RAMOS	SUELDOS.	GASTOS extraordinarios diversos.	Artículos NAVALES.	VIVERES.	Arriendo de casas.	Contribu- cion de seguridad.	Celebra- cion del Culto.	TOTALES.
Comandancia Jeneral de Marina.....	2862 90	246 50						3109 40
Comisaría de Ejército i Marina.....	10748 45	960 50						11708 95
Arsenal de Marina.....	7460 23		321 95	2111 14		222		10115 32
Gobernación Marítima.....	7097 76	57 90	210 82					7366 48
Escuela Naval.....	18636 57	197	78		3000		50	21961 57
Brigada de Marina.....	38350 42	859 35			625 26			39835 03
Faro de Valparaiso.....	2916 17	137 40						3053 57
Viveres para tropa de transporte.....				2822 10				2822 10
Flete de lanchas para embarque de tropa, víveres, carbon, etc.....		186 10						186 10
Pasaje de Oficiales en los vapores de la carrera Flete de artículos remitidos a los buques fuera del Departamento i diversas Gobernaciones Marítimas.....		177 88						177 88
Valor de ropas suministradas sin cargo a los ma- rineros que han cumplido un año de embarcados.....		129 50						129 50
Pérdida sufrida en el cambio de dinero para el pago de las tripulaciones de los Buques de la Escuadra.....		100 62						100 62
Celebracion del Culto abordo de la C. <i>Esmeralda</i> Publicaciones de avisos i otros gastos extraordi- narios.....		690 75					186	690 75
Refacciones hechas al Telégrafo de Señales.....		265 31						265 31
Sueldo de los Oficiales en Comision en tierra i Mayoría Jeneral.....	12095 94	95 65	99 06					12290 65
TOTALES.....	100168 44	4548 01	709 83	4933 24	3625 26	222	236	114442 78

Comisaría de Ejército i Marina.— Valparaiso, Mayo 16 de 1861.

J. RAMON MURILLO.

Quadro jeneral de los Oficiales de Guerra i Mayores de que consta la Marina Militar de la Republica

El 1.º de junio de 1861; con expresion del destino en que se hallan, la fecha i clase en que entraron al servicio, i la de su último despacho.

Main table with columns: CLASES, NOMBRES, PREMIOS OBTENIDOS, FECHA DE SU ULTIMO DESPACHO, DESTINOS QUE ACTUALMENTE OCUPAN, FECHA I CLASE EN QUE ENTRARON AL SERVICIO. Includes sub-sections like COMISARIA DE MARINA, ESCUELA NAVAL, etc.

V.º B.º SAAVEDRA.

Secretaría de Marina, Valparaiso, Junio 1.º de 1861.

VICENTE A. CASTELLANOS, Secretario.

# Brigada de Infanteria de Marina.

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

DEMOSTRACION COMPARATIVA.		Jefes.	Capitanes.	Ayudantes.	Tenientes.	Subtenientes.	Sargentos.		Tambores.	Cabos.		Soldados.	Total.
							1.ºs	2.ºs		1.ºs	2.ºs		
Fuerza anterior.....		1	1	1	3	6	3	12	9	12	11	251	298
ALTAS.	Voluntarios.....												
	Engañados.....												
	Destinados.....												
	Desertores aprehendidos o presentados.....											1	1
	Pasados de otros cuerpos.....												
Promovidos.....													
Suma.....		1	1	1	3	6	3	12	9	12	11	252	299
BAJAS.	Desertores.....											3	3
	Licenciados.....											1	1
	Muertos.....												
	Destinados por sentencia.....												
	Pasados a otros cuerpos.....												
Promovidos.....													
Suma.....												3	4
Fuerza efectiva.....		1	1	1	3	6	3	11	9	12	11	249	295
Falta para el completo.....								1	1	2	2	1	5
Debe tener.....		1	3	1	3	6	3	12	10	12	13	250	300

DE DESTINOS.		Jefes.	Capitanes.	Ayudantes.	Tenientes.	Subtenientes.	Sargentos.		Tambores.	Cabos.		Soldados.	Total.
							1.ºs	2.ºs		1.ºs	2.ºs		
Fuerza efectiva.....		1	1	1	3	6	3	11	9	12	11	249	295
AUSENTES.	Destacados en Magallanes.....								5	1	2	3	83
	De id. en la Esmeralda.....								1	1	1	2	25
	De id. en el Maipú.....											1	11
	De id. en la Chile.....											1	10
	De id. en el Maule.....											1	10
	De id. en el Meteor.....												2
	En la Escuela Naval.....									1			1
Suma.....					1			9	3	4	7	141	164
Fuerza existente en este punto.		1	1	1	2	6	3	2	6	8	4	108	131
PRESENTES.	De Guardia en el Palacio.....								1	1	1	1	12
	De id. en la prevencion.....								1	1	1	1	8
	Cuarteleros.....										2	1	3
	Asistentes.....												10
	Enfermos en el hospital.....												10
	Id. en sus casas.....												2
	En el calabozo sumariados.....												2
Suma.....					2	1	2	2	2	4	3	47	59
Fuerza disponible hoy.....		1	1	1	2	4	2		4	4	1	61	72

DEMOSTRACION COMPARATIVA.		ARMAMENTO.										MUNICIONES.			INSTRUMENTOS.		VESTUARIOS.										EQUIPO.			MENAJE.																	
		Fusiles.	Porta idem.	Sables.	Porta idem.	Bayonetas.	Cartucheras.	Cinturones.	Agujerillas.	Rascadores.	Saca-tacos.	Baja-muelles.	Tapones.	Desarmadores.	Paquetes a bala.	Id. de fuego.	Fulminantes.	Cajas.	Cornetas.	Levitas.	Chaquetas.	Pantalones.	Id. de cuartel.	Morriones.	Pompones.	Fundas.	Gorras.	Capotes.	Porta idem.	Cotonas.	Camisas.	Suspendores.	Zapatos.	Botines.	Corbates.	Mochilas.	Cocheones.	Frazadas.	Caramayolas.	Porta idem.	Calderos.	Gamelas.	Platos.	Cuchars.	Cajas de fondos.		
Existencia anterior.....		290	290	39	39	290	290	290	21	21	21		200	204		2000	5	5	300	291	300		291					300	300	299	289	289	289	300	289	300		121								1	
ALTAS.	Sacado del parque.....																																														
	Traido por desertores.....																																														
	Tomado al enemigo.....																																														
	Repuesto por el cuerpo.....																																														
Suma.....		290	290	39	39	290	290	290	21	21	21		200	204		2000	5	5	300	291	300		291					300	300	299	289	289	289	300	289	300		121								1	
BAJAS.	Entregado al parque.....																																														
	Llevado por desertores.....																																														
	Id. por el enemigo.....																																														
	Dado de baja por inútil.....																																														
Suma.....																																															
Existencia actual.....		290	290	39	39	290	290	290	21	21	21		200	204		2000	5	5	300	289	300		289					300	300	299	287	287	287	300	288	300		121								1	
Falta para el completo.....																																															
Debe tener.....		290	290	39	39	290	290	290	21	21	21		200	204		2000	5	5	300	300	300		300					300	300	300	300	300	300	300		121								1			

V. o B. o  
Leniz.

Valpariso, Mayo 31 de 1861.

**Cruz D. Ramirez,**  
Ayudante en comision.