

MEMORIA
QUE EL MINISTRO DE ESTADO
EN EL DEPARTAMENTO
DE MARINA,
PRESENTA AL
CONGRESO NACIONAL
DE
1864.



SANTIAGO DE CHILE.

IMPRESA NACIONAL, CALLE DE LA MONEDA, NÚM. 46.

— Junio de 1864. —

Tengo el honor de presentar al Congreso la Memoria anual, destinada a dar un cabal conocimiento de la situación de los diversos ramos del servicio público subordinados al Ministerio de Marina, i de la marcha seguida en su administración durante el último año.

Grandes cuestiones íntimamente ligadas con la defensa i seguridad de la Patria, han venido a despertar un vivo interés sobre todo cuanto se relaciona con la Marina de la República, i consiguientemente sobre la acción del Gobierno en este ramo importante.

I.

En el material de nuestra Marina Militar, el mismo representado en la Memoria del último año, se han hecho trabajos i modificaciones calculadas a aumentar su efectividad i su fuerza, mientras se provee con toda actividad a los medios de ponerlo a la altura de nuestras necesidades.

Sensible el Gobierno desde tiempo atrás, a la urgencia de proveer al reemplazo i aumento del material de nuestra Marina Militar, en el grado exigido por nuestra defensa i servicio, ocurrió al Congreso por su Mensaje de Noviembre últi-

mo, solicitando la autorizacion necesaria para invertir hasta la suma de quinientos mil pesos con este objeto; i el Congreso correspondió a este llamamiento, espidiendo la resolucion contenida en la lei de 15 de Diciembre tambien último, que confiere esa autorizacion, pero que la limita al término de un año.

El Gobierno con anticipacion, habia dedicado al importante asunto del aumento i reemplazo del material de nuestra Marina Militar, toda la atencion que él merece; i habia estudiado con mucho detenimiento, cual podia ser en la situacion actual, el material mas conveniente, mas eficaz, mas urjentemente demandado; cual la clase, fuerza i condiciones de los buques mejor calculados a la defensa i servicio inmediatos de la República.

En presencia de la revolucion que se opera en los medios de ofensa i de defensa introducidos hoi en la Marina Militar, era preciso proceder con suma cautela en la eleccion de nuestros buques, teniendo presente nuestros medios i los fines a que con esos medios debiamos alcanzar:

La Marina Militar desde la introduccion del Vapor como elemento de propulsion, ha sufrido rápidas i constantes revoluciones.

Al principio i ántes de la aplicacion del hélice, se admitieron en ella los vapores con ruedas; los que, poco propios para el combate, servian en las escuadras, como medios rápidos de comunicacion i de transporte.

La introduccion del hélice como propulsor, dió lugar a la Marina llamada mista, en que prevaleciendo la vela como principal elemento de propulsion, entraba como auxiliar la fuerza del Vapor i del hélice.

Pero bien pronto encontraron las naciones marítimas que ese no era el verdadero rumbo, i tomaron por nuevo punto de partida llevar sobre el aparato de vapor i el hélice, la

fuerza principal de propulsión i de acción, dejando a la vela como elemento voluntario i casual: lo que equivalía a poner la acción de los buques bajo el dominio de la voluntad del hombre, aceptando el auxilio fortuito del viento cuando conviniese.

Estas revoluciones en los medios de propulsión i de acción en los buques de guerra, eran acompañadas naturalmente, de movimientos análogos en los demás elementos que constituyen la esencia de esas máquinas de guerra:—medios i capacidad de resistencia—medios i capacidad de agresión i de ofensa; i estos movimientos debían naturalmente conducir a las marinas militares al punto que hoy ocupan:—buques con coraza, i artillería capaz de obrar a grandes distancias, i de alcanzar al enemigo al través o por sobre la coraza: esto es, buques blindados i armados de gruesa artillería.

No me parece propio de esta Memoria entrar en la historia de los buques acorazados desde 1854, en que las baterías flotantes acorazadas, sujirieron las ventajas que de una armadura semejante podrían sacar los buques de guerra; ni me detendré en los progresos de esta innovación importante en la construcción naval, hasta llegar a los resultados satisfactorios alcanzados en este ramo, después de mucho andar i desandar, hacer i deshacer. Bástame decir, que en el día ya está universalmente reconocida la superioridad de los buques acorazados, con máquinas de gran poder, sobre los buques de madera, tratándose de marina de combate, de máquinas puramente de guerra.

Bajo el punto de vista de la navegación, los buques acorazados han comprobado condiciones de navegabilidad satisfactorias, bien que todavía no estén libres de defectos que se les atribuyen, mas o menos remediables i que son del resorte de los ingenieros i diseñadores; defectos de que en mas o ménos grado, no está libre buque alguno hoy a flote, sea cual sea su clase i su tamaño.

Se les reprocha un cabeceo i balance de una amplitud considerable, fatigosos para el equipaje i nocivos al empleo de la

artillería i a la exactitud del tiro: poca ventilacion: el ser mui costosos, i de rápida deterioracion.—Sin embargo esos i mas defectos que se les atribuyen, son mas bien defectos de construccion que de sistema.

Cuando se habla de buques acorazados, navegables en alta mar, no se entienda que se habla de esos buques llamados por el nombre del primero de su clase, *Monitores*; especie de fortalezas flotantes, movidas a vapor i acorazadas en sus cubiertas i costados, mui sumerjidas en el agua, con su cúpula jiratoria armada de mui gruesa artillería. Estos buques no se han distinguido hasta ahora por sus condiciones de navegabilidad. Tampoco se habla de los numerosos buques de todas formas que para operar en sus rios i sobre sus costas i contra sus propias fortalezas han inventado con asombro del mundo, los Americanos del Norte; ni de esos buques arietes con cúpula o sin ella, a cuyo grueso armamento i fuerte coraza se agrega un espolon, destinado por la fuerza de impulsión de sus máquinas, a chocar i destruir por el choque a su enemigo; buques bien conocidos ya, i que ocupan un lugar especial determinado en la Marina Militar.

A la invulnerabilidad alcanzada por medio de la coraza, era preciso buscar una artillería capaz de combatirla i vencerla; i las naciones que buscaban en aquella los medios mas eficaces de resistencia i de defensa, buscaban con el mismo empeño en ésta los medios de agresion i de ofensa.

De aquí los ensayos i experimentos hechos en procuracion de este doble objeto en los últimos cuarenta años, cuya historia no entra tampoco en el carácter i límites de esta Memoria, bastándome señalar los últimos resultados alcanzados, i que han servido al Gobierno para determinar en vista de ellos, su resolucion sobre este punto importante.

Hasta el año de 1820 la artillería naval difería mui poco de la de tierra, si se esceptúa el montaje peculiar a la marina i la carronada; arma corta i de tiro incierto, que servía

bien en combate a poca distancia i que manejaba poca jente. La revolucion operada en este ramo por el Jeneral Paixhans es conocida; i el cañon Paixhans, reduciendo las cargas a ménos de un séptimo del peso del proyectil, siendo mas corto e infinitamente mas liviano que los antiguos cañones, sirviendo esta misma liviandad para llegar a calibres de que no se tenia idea en la artillería naval, fué el arma mas formidable de su tiempo. Pero esta arma debia quedar impotente delante de buques acorazados; i era preciso encontrar una que a grandes distancias fuése capaz de lanzar proyectiles que hiriesen i penetrasen sus costados.

Este resultado se ha alcanzado; pero en la variedad de cañones que hoi ostenta la ciencia i el ingenio del hombre, Chile debia determinar su eleccion tomando en cuenta nuestros buques, nuestro personal, nuestro servicio. Teniamos que elegir no el mejor cañon absolutamente hablando, lo que seria difícil determinar, sino entre los cañones que pudiésemos comprar, los que mejor cuadrasen a nuestras necesidades i medios.

Conocidas las condiciones actualmente buscadas en buques propiamente de guerra en su construccion i su armamento, quedaba al Gobierno por resolver.—¿Qué buques deberia encargar con la suma concedida por el Congreso?

Sobre la cuestion de Vapor i Vela no podia haber vacilacion ni duda: los buques de Chile deben ser de vapor i de vela juntamente: igualmente ájiles i rápidos bajo vapor como a la vela.

Quedaba por resolver:

Si debian ser de madera o acorazados: su clase, su porte, su aparejo, su fuerza de máquinas, su armamento.

Para determinar esa eleccion habia que considerar la naturaleza de los diversos servicios que está llamada a desempeñar nuestra Marina militar: el costo considerablemente mayor de un buque acorazado sobre otro que no lo es; i las exi-

jencias premiosas que teníamos que satisfacer con la suma acordada por el Congreso.

En un país como Chile, que tiene que conciliar el mantenimiento de la fuerza marítima que le imponen su situación geográfica, i las exigencias económicas i políticas, con su renta i sus otras necesidades, la Marina militar tiene que ejecutar muy variados servicios, en los que la guerra i el combate no ocupan el único i esclusivo lugar.

La Marina militar, apesar de su aspecto i preparacion guerrera, desempeña servicios las mas veces calculados a alejar la guerra i cimentar i estrechar relaciones de amistad i buena intelijencia con otras naciones.

La Marina de guerra sirve tambien para proteccion i disciplina de la Marina mercante de su respectiva nacion; i es por esto que es notable la falta que hace la presencia de un buque armado en los mares que frecuenta nuestra Marina mercante.

La Marina militar de Chile debe hacer el servicio de guarda-costas i de proteccion i policia en las aguas de la República, cruzándolas en todos sentidos i hallándose presente en los puertos importantes de nuestra prolongada costa, vulnerables o accesibles a incursiones ilejítimas o bucaneras.

Desde que el vapor ha impreso a las operaciones por mar una rapidez extraordinaria, ya el servicio de trasportes especiales ha venido a reducirse a casos escepcionales de trasportar a largas distancias, cuerpos de ejército numerosos. En el dia, en la jeneralidad de los casos, i en Chile casi siempre, los mismos buques de guerra serán los que trasporten cuerpos de tropas que arrojarán con gran celeridad en un momento dado, sobre el punto que elijan, protegidos por los mismos buques i con el auxilio de sus embarcaciones. Los marinos son muy contrarios a este servicio odioso, i que deja malas impresiones en el Ejército i en la Marina: en el Ejército, porque culpa a los marinos de las molestias que sufre a bordo; en el marino por el desagrado i privaciones que le causa. Pero Chile no puede dispensarse de emplear sus propios buques en un

servicio que le conviene mas se haga así, tanto por economía cuanto por ser mas ventajoso a la operacion militar misma.

La provincia esencialmente marítima de Chiloé, demanda la presencia constante de un buque armado.

El establecimiento de Magallanes debe ser atendido i aporvisionado por la Marina militar: las sumas que hoy se pagan haciendo este servicio con buques de vela tomados a altos fletes a los particulares, es pura pérdida para el país i muy espuesto para el establecimiento.

Viene en última línea el servicio de la posta que no debe hacerse por otro que por la Marina militar, con ventaja para ella, para el servicio público, para el Fisco, i libertando a la Marina mercante nacional de la ruinoso competencia i perniciosos efectos de buques subvencionados.

Vista la variedad i naturaleza de los diversos servicios que Chile exige de su Marina militar, ya era mas sencillo resolver la cuestion, no de conveniencia absoluta, que se resolveria naturalmente, por la adquisicion simultánea de uno o dos buques acorazados para la guerra, i de buques de madera para el servicio ordinario, sino de esta otra:—con los recursos de que podemos disponer i con que podemos contar: teniendo en vista el costo de los buques acorazados i el conjunto de nuestras necesidades, ¿qué buques encargaremos?—¿por qué buques principiaremos a la formacion de nuestro material?

El Gobierno se resolvió por los buques de madera de fuerte construccion, ájiles i rápidos a la vela i al vapor, de hélice, de mucha fuerza de máquina, armados de gruesa artillería de grande efecto, de largo alcance, fácil para cargar, poco susceptible de pronto o fácil deterioro, esto es, de durabilidad, sencilla en su sistema i servicio, i que exijiese proyectiles comparativamente baratos i de fácil construccion en el país.

Tuvo presente para ello, además de las consideraciones jenerales mencionadas, que en el reemplazo gradual i constante *que debe haber i con que debe contarse*, de nuestro material, siempre

habría tiempo para introducir mas adelante, un buque acorazado, destinando el de madera que reemplazase, al servicio de paquetes armados, que mas tarde o mas temprano ha de ejecutar la marina de la República: que careciendo por el momento el país de puertos militares, nuestros primeros buques de guerra debian ser susceptibles de poder sustraerse a la accion de un golpe de mano de un enemigo demasiado fuerte: que mas eficaces, mas económicos i convenientes eran varios buques de 1,000 a 1,200 toneladas de arqueo, rápidos i bien artillados, que un solo buque grande, costoso en su mantenimiento i con el que solo se podia atender a un solo punto i a un solo servicio, que representaba una sola accion, una sola vida i que sufriendo una paralización cualquiera, un contraste, paralizase tambien todo nuestro poder marítimo por algun tiempo: por último se tuvo presente, que nuestra primera adquisicion en buques, fuese proporcionada a los medios de reparacion i sostenimiento que el país posee en sus arsenales i en las numerosas industrias que proveen a la Marina militar en estos tiempos.

Bajo la letra **A.** acompaño la solucion dada por el señor Comandante Jeneral de Marina, el señor Vice-Almirante Blanco Encalada, el señor Contra-Almirante Simpson, i el Constructor Naval, a las siguientes cuestiones propuestas por el Ministerio, en relacion con este asunto:

- 1.º ¿Qué buques debería encargar el Gobierno de Chile con la suma acordada por el Congreso?
- 2.º ¿Si de madera o acorazados?
- 3.º ¿De qué clase?
- 4.º ¿Cuál su porte?
- 5.º ¿Cuál su aparejo?
- 6.º ¿Cuál la fuerza de sus máquinas?
- 7.º Su armamento, etc., etc., etc.

Determinada la clase de buques que nos convenia ordenar inmediatamente, faltaba resolver en qué pais i a qué constructores debia encargarse su construccion, en el caso de no poder conseguir alguno de los buques embargados en Inglaterra.

Sobre este punto la dificultad no es tan grande, desde que los constructores reconocidos cómo capaces de emprender esta clase de obras, son muy conocidos, muy contables, i que por su capacidad, su ingenio, sus buenos materiales i notorios trabajos, se han hecho cosmopolitas, i buscados en ciertas especialidades en que cada cual sobresale, por los gobiernos propios i los extraños, sin atender a la nacionalidad del constructor ni al pais en que tenga su establecimiento.

Con muchos de esos constructores se halla en relacion el Gobierno, i de muchos de ellos se tenian propuestas i notas de precios. Pero los sucesos se agolpaban, la necesidad de buques se nos hacia cada vez mas apremiante, i era preciso buscarlos hechos donde los hallásemos.

Con esta mira, ya desde Diciembre, el Gobierno habia ordenado al señor Carvallo, nuestro Ministro en Bélgica, que trasladándose a Londres, averiguase todo lo concerniente a los dos arietes *Tonison* i *Monassir*, embargados en Liverpool por el Gobierno Ingles, i otros dos buques en el mismo caso existentes en el Puerto de Glasgow; ofreciendo al señor Carvallo instrucciones precisas para el próximo Vapor, cuando ya se contaba con la autorizacion del Congreso.

La autorizacion no se hizo esperar, i el Gobierno con fecha 31 de Diciembre espedia al señor Carvallo las instrucciones que acompaño bajo la letra **B**, para la compra en Europa de buques mistos de gran celeridad a la vela i al vapor; de 800 a 900 toneladas de registro; de gran fuerza de máquinas; de armamento superior; aparejo de Corbeta o de Barca; i al precio de doscientos a doscientos cincuenta mil pesos.

La adquisicion de los buques embargados entretanto ofrecia al señor Carvallo dificultades que solo podian allanarse con acuerdo previo del Gobierno Británico; dificultades que

por la naturaleza de la *litis pendencia* a que se hallaban sujetos esos buques, i las responsabilidades que afectaban a las partes oficiales i privadas empeñadas en ella, no habian podido allanarse hasta las últimas fechas recibidas. Por otra parte, ya esos buques por su precio como por su clase, se hallaban fuera de los determinados en las primeras instrucciones.

Bajo la letra **C**, acompaño las órdenes dadas posteriormente al señor Carvallo i extractos de su correspondencia; i atento siempre el Gobierno a la urjencia de aumentar con prontitud nuestra Marina, se le hicieron recientemente las prevenciones contenidas en la nota letra **D**, dirigidas a la adquisicion de alguno de los buques construidos en 1862 para la formacion de la Escuadra Anglo-China, que disuelta ésta, volvian a Inglaterra a desarmarse i venderse.

Tal era la situacion de las cosas el 1.º de Mayo último; cuando los acontecimientos en el Perú vinieron a advertirnos de la necesidad de proceder con actividad i enerjía, a poner nuestros medios de resistencia i de defensa a la altura que demandaba la dignidad nacional.

Una de las primeras medidas en este sentido, fué proveer en mayor grado al aumento de nuestra Marina Militar, a fin de ponerla en el pié que la situacion demandaba; i para el logro de este objeto anhelado por todo el pais i el Gobierno, era preciso ocurrir como se ha ocurrido, al Congreso, en solicitud de la autorizacion necesaria para invertir una suma mui superior a la que asignó para este objeto la lei de 15 de Diciembre de 1863, i que el Gobierno estima en un millon i quinientos mil pesos.

En anticipacion a la autorizacion mencionada, se han dado al Contra-Almirante don Roberto Simpson junto con la órden de marchar a Estados-Unidos i a Europa, las instrucciones que constan del documento anexo, letra **E**, para la compra de cuatro buques que correspondan con las con-

diciones especificadas i detalladas en ellas, i que son con corta diferencia, las mismas dadas al señor Carvallo en cuanto a la clase de los buques, variando sí, en el tonelaje i en el número de ellos.

Como se ve por la nota núm. 2 de las Instrucciones, el Comisionado lleva la orden de buscar en Estados-Unidos, cuanto pueda convenirnos, no solo en el ramo de buques, sino en el de Artillería i armamento de todas clases.

Uno de nuestros empleados, el Injéniero Mecánico de 1.^a clase de Marina don Juan Mc Phearson, ha formado i presentado planos sobre las especificaciones que acompaño bajo la letra **F**, para la construcción de una Corbeta de 16 cañones, con coraza de quitar i de poner. El costo calculado de este buque se estima en seiscientos o setecientos mil pesos. El Gobierno no ha tomado aun en consideracion este asunto, i lo menciono por cuanto sirve para acreditar el celo e inteligencia del autor del proyecto.

El Estado Jeneral **G**, manifiesta la situacion i servicio de nuestros buques, con espresion de los Jefes i Oficiales embarcados en ellos, su guarnicion, tripulacion, etc.

De esos buques la Corbeta *Esmeralda* logró ejecutar en Huite, una carena completa a mui poco costo, dejando su registro mui prolijo, la mejor impresion sobre la solidez de su construcción i escelente estado de sus fondos.

El *Maipú* espera cada dia nuevos calderos pedidos ha mas de un año a Inglaterra. Entretanto acaba de pasar por reparaciones que lo han dejado en buen estado de servicio.

La *Chile* entró al Dique de Valparaiso en el mes de Abril último, i carenada i forrada de nuevo, se halla en estado de prestar por muchos años, el servicio de Ponton Carbonero i Cuartel de la Brigada Cívica de Artillería de Marina recién-

temente organizada, así como para muchos otros usos relacionados con la policía i servicio del Puerto, Capital del Departamento.

Necesitando el Vapor *Maule* el reemplazo de sus calderos, se están construyendo los nuevos en el país, en uno de los establecimientos particulares de Valparaíso.

II.

Serian vanos todos nuestros esfuerzos en el sentido de dar aumento i desarrollo a nuestra Marina Militar, si simultáneamente con la adquisicion de buenos buques, no proveyese a los medios de repararlos, en caso de combate o fracaso, i de mantenerlos en sus numerosos detalles.

Aunque la Marina Militar cuenta para sus obras i repuestos con los establecimientos particulares, siempre es indispensable contar con Arsenales propios, convenientes, en que depositar i conservar en buen orden i bien acondicionados, el armamento i existencias de todo jénero, pertenecientes a la Marina i a los buques que conservemos para la defensa del país, en desarme total, en desarme provisional, o en disponibilidad.

El aumento en buques demandará precisamente, una estricta i bien entendida economía en la administracion de la Marina; i esa estricta i discreta economía, solo es compatible con Arsenales competentes i cómodos, que llenen todas las condiciones de administracion i de defensa.

Un Arsenal demanda una guardia para su proteccion; i esta necesidad se satisface convenientemente construyendo en él un Cuartel, de que carece Valparaíso i que le hace notable falta, para un batallon de Infantería de Marina.

Un Arsenal demanda obras de defensa exteriores, siquiera por la parte del mar; i estas obras que deben defender el Arsenal, por el sitio en que deben construirse, contribuirán grandemente a la defensa del puerto. De modo que segun los planos i presupuestos que posee este Ministerio, levantados i formados en 1856, podemos dotar al país, mediante una

suma que no alcanza a 200,000 pesos, de un Arsenal, con Bateria, Cuártel para un Batallon i Almacenes convenientes de pólvora.

En relacion con nuestro material, nuestros arsenales i nuestros medios jenerales de mantenimiento i reparacion, no puede ocultarse al Congreso la imprescindible necesidad que en el dia tiene la Marina Militar, de apoyarse sobre establecimientos industriales del Estado o de particulares, que correspondan a su demanda constante, principalmente en el ramo del fierro i otros metales elaborados en una infinidad de formas. La Marina Militar tiene hoy que contar bajo las nuevas condiciones que ha asumido, con auxiliares en la industria del pais, de que en otro tiempo podia prescindir; en otros términos, hoy para tener Marina, hai que contar con que el pais posea fundiciones i talleres capaces de proveer a sus necesidades en máquinas, calderos, planchas de coraza i proyectiles en la proporción necesaria. En una palabra, para que Chile tenga una Marina Militar correspondiente a las necesidades de su seguridad, su defensa i su servicio, necesita buques; hombres para tripularlos i medios domésticos para repararlos.

La primera condicion la llenaremos en el grado conveniente: la segunda, cómo tendré el honor de esponerlo, la poseemos en la proporción necesaria: la tercera tambien existe felizmente ya, susceptible de todo el desarrollo deseable.

El Ministerio llevando en vista la realizacion de la última condicion enunciada, i con el fin de averiguar hasta qué grado podia el pais corresponder a las exigencias de la Marina en el ramo de fundiciones, ordenó en Octubre del último año a la Comandancia Jeneral de Marina, que dispusiese una investigacion sobre la capacidad de los talleres particulares de Valparaiso así como de la Maestranza del Ferrocarril Central, para ejecutar los trabajos que en calderos i máquinas pudiese necesitar la Marina Militar. La idea era que la Marina emplease las facultades de producir que en linea de máquinas i calderos poseyese aquel establecimiento

del Estado, como lo haria con los de un particular, pagándole para el mejor arreglo de sus cuentas, los costos de las obras que se encomendasen, i ofreciéndose ella a proveer a la misma maestranza, de los obreros i materiales especiales que el pedido demandase.

Esta idea la participé pidiendo su cooperacion, al Ministerio respectivo; pero apesar de los mejores deseos, aquella Maestranza se hallaba mui recargada de trabajo urgente, i recién instalada, carecia por lo pronto, de obreros i aun de materiales competentes.

Bajo la letra **H**, acompaño la correspondencia habida con este motivo; i de los datos obtenidos resulta, que para que la Maestranza del Ferrocarril Central pueda proveer a las necesidades de la Marina como factoría de Calderos para Vapores i de Maquinaria de reemplazo para los mismos, seria necesario un gasto de cinco mil pesos en un horno i en las máquinas requeridas para doblar el fierro en la forma necesaria para calderos, i de unos cuatro mil pesos anuales en sueldos de Caldereros i Ayudantes.

El celo del Director de la Escuela de Artes i Oficios, apreciando el alcance de lo que se buscaba, ofreció por su parte la cooperacion del establecimiento que dirige, manifestando la capacidad en que estaba de poder satisfacer los pedidos de la Marina. Al mismo tiempo dos establecimientos particulares de Valparaiso, de los cuatro que allí existen, ofrecieron sus servicios, si el Gobierno ha encargado a uno de ellos la construcción de calderos de cien caballos de vapor, i a otro la confección de proyectiles de repuesto para la Artillería Naval.

El Gobierno al recurrir a la industria particular con preferencia a los establecimientos del Estado, tenia por motivo la mayor prontitud i el menor costo, i por objeto el fomento de las fundiciones i talleres particulares de Valparaiso, llamados a ser el principal medio de sostenimiento i reparacion de nuestro material marítimo.

El Gobierno al recurrir a la industria particular con preferencia a los establecimientos del Estado, tenia por motivo la mayor prontitud i el menor costo, i por objeto el fomento de las fundiciones i talleres particulares de Valparaiso, llamados a ser el principal medio de sostenimiento i reparacion de nuestro material marítimo.

En nuestro material de guerra, ha habido algún aumento en el ramo de artillería i armamento menor, bien que de poca consideracion. El existente se ha puesto en buen estado de servicio, proveyéndolo de cuanto necesitaba en su montaje, útiles i proyectiles.

III.

El personal de nuestra Marina Militar en sus diversas secciones de Oficiales de Guerra i Mayores, es el que consta del cuadro adjunto Núm. I.

Segun él, el cuerpo activo de Oficiales de Guerra de la Marina de la República, se componia en 4.º del presente, de:

- Un Contra-Almirante;
- Un Capitan de Navío;
- Dos Capitanes de Fragata, graduados de Navío;
- Cuatro Capitanes de Fragata;
- Tres Capitanes de Corbeta, graduados de Fragata;
- Dos Capitanes de Corbeta;
- Dos Tenientes 1.ºs graduados de Capitanes de Corbeta;
- Seis Tenientes 1.ºs;
- Catorce Tenientes 2.ºs;
- Doce Guardias Marinas Examinados;
- Quince Guardias Marinas sin Exámen.

El Vice-Almirante don Manuel Blanco Encalada, Oficial Jeneral cuyo nombre se halla asociado a dias gloriosos para nuestra Marina, aunque retirado absolutamente, ha ofrecido sus servicios para el caso en que se creyesen necesarios, por medio de la espresiva nota que acompaño.

Con este motivo me hago un grafo deber en consignar el pronunciamiento uniforme i patriótico de todas las clases de Oficiales i empleados militares i civiles de la Marina Militar, desde el Contra-Almirante hasta los pajes de nuestros buques; pronunciamiento que se traduce en los documentos

consignados bajo la letra I. El ofrecimiento hecho por todos ellos de una parte de sus sueldos para contribuir al fomento de nuestra Marina, no por no haber sido por ahora aceptado, deja de ser altamente meritorio; siendo muy de notar la manera digna como la mayoría de los Jefes, Oficiales i empleados de Marina han deseado contribuir a la suscripción popular para la compra de buques, i que de muestra el documento Núm. 3 de la serie I.

Merced al esmero con que el Gobierno lo ha formado i mantenido, contamos hoy con un personal en Jefes i Oficiales de Marina, competente al aumento que por lo pronto vamos a dar a nuestro material. Hemos sufrido contrastes es cierto, que han contribuido a hacer mas notables lo diminuto de nuestra escuadrilla; pero estoy muy lejos de considerar menoscabado por ello en lo menor, el crédito a que en realidad es acreedor el cuerpo jeneral de nuestros marinos: al contrario, puedo asegurar al Congreso que en ese cuerpo puede i debe contar el pais con Oficiales competentes al servicio que demande la Marina en el mayor ensanche que vá a dársele.

En este sentido, la educacion esmerada i estensa que se da en la Escuela Naval Militar, nos ofrece ya excelentes resultados en la formacion de marinos militares bien preparados para la carrera. Ese establecimiento bien dirijido, cumple con los objetos de su institucion i retribuye la esmerada solicitud del Gobierno.

En Diciembre último rindieron exámenes de las materias comprendidas en el 2.º año escolar, los Cadetes de esta Escuela, con el resultado satisfactorio que demuestran los documentos adjuntos letra J, en los que se incluye la nota de los Cadetes premiados.

En el mes de Febrero último, se reasumieron los estudios del tercer año, abriéndose el nuevo curso simultáneo de primer año para los Cadetes atrasados del curso antiguo, i los

nuevos admitidos en reemplazo de los despedidos, hasta el completo de la planta de veintiseis Cadetes: todo ello en cumplimiento de disposiciones vijentes; i en los términos que esplican los documentos letra K:

Tambien debe considerarse como un buen plantel de Oficiales de reserva para nuestra Marina, el que representa la Escuela Náutica de Chiloé, de la que se espera obtener en su forma actual, mui buenos resultados.

En el plan de estudios de aquel establecimiento, se ha hecho la modificacion que esplican los documentos letra L:

Invito al Congreso a que preste su aprobacion a la medida propuesta en el Mensaje de 31 de Julio de 1863. La declaracion solicitada en el Proyecto de Lei sometido al Congreso, para que los Oficiales de Marina que tuvieren grado superior al de su empleo efectivo, gocen cuando sean promovidos al empleo de su grado, de la antigüedad correspondiente a este, es justa por cuanto equipara a este respecto los Oficiales de Marina con los del Ejército, i no infiere agravio ni perjuicio.

El Estado adjunto Núm. II, da el pié de fuerza, armamento i equipó de la Brigada de Infantería de Marina, constituida hoi en una Brigada compuesta de tres Compañías, al mando de un Sarjento Mayor, con tres Capitanes, un Ayudante Mayor, tres Subtenientes i trescientos hombres en clases i soldados.

De esta tropa hai en Magallanes 1 Capitán, 1 Subteniente, i 50 hombres, i embarcados de guarnicion en nuestros buques, 73 soldados.

El señor Inspector Jeneral ha hecho presente la necesidad de introducir algunas reformas en la organizacion de ese Cuerpo, aumentando el número de los Oficiales que a cada

compañía asigna el decreto de organizacion de 5 de Noviembre de 1857:

Se ha hecho presente con repeticion i justicia, que esta tropa está mal alojada en el local que hoi ocupa; pero la falta de otro local i la situacion ventajosa del que hoi le sirve de cuartel, no han permitido trasladarla a otro punto. Si pudiese trasladar el Estanco sus depósitos de tabaco a otro edificio i dejase el que hoi ocupan éstos junto con la Brigada de Marina, para cuartel de ésta, se satisfaria una necesidad del servicio, que no puede dispensarse de tener ese cuartel en aquel lugar, al ménos mientras no se construya el que propongo para ese cuerpo en el nuevo Arsenal de Marina.

Los sacrificios que el aumento i mantenimiento de nuestra Marina Militar imponen al pais, pueden i deben aliviarse con medidas de discreta economia que concilien el ahorro con el mejor servicio. Una de esas medidas sería la de elevar la actual Brigada de Infantería de Marina a batallon, haciendo recaer sobre este cuerpo el servicio de la guarnicion de Valparaiso, junto con la de Magallanes i la de nuestros buques de guerra, ahorrándose así el batallon de Infantería de Ejército que guarnece en el día a Valparaiso i que podría utilizarse en otra parte.

Esta operacion podria hacerse fácilmente, convirtiendo en batallon la actual Brigada de Infantería de Marina, que en su réjimen, disciplina, etc. es igual i está sujeta a las mismas autoridades militares, que los cuerpos de Infantería de Ejército, i solo se diferenciaría de esos cuerpos, en cuanto sirviese a bordo i fuese por la naturaleza de su servicio, un cuerpo fijo de Valparaiso, de seis u ocho compañías, segun la órbita de su accion.

Esta fuerza como ya he dicho, reconoceria la misma organizacion, la misma dependencia de los Comandantes Jenerales de Armas en la parte de ella no embarcada, que el batallon de Ejército que hoi existe en Valparaiso; para el pais habria sí un ahorro positivo, i la ventaja de poder contar con un cuerpo especial con que guarnecer sus buques, su puerto

principal comercial i militar, a Magallanes, a Juan-Fernández, i que poder trasportar en un momento dado, al punto amagado de nuestra costa i llevar cuando conviniese, a la línea con los demas cuerpos del Ejército.

Los cuerpos de Hacienda, Médico, i de Ingenieros Mecánicos de la Marina, llenan bien sus deberes; i en los casos mencionados de las reparaciones en la *Esmeralda* i de los construcciones de calderos en el pais para el *Maule*, el Gobierno ha tenido motivo para quedar satisfecho del celo e intelijencia de los empleados en el ramo de Constructor Naval i el de Ingeniero Mecánico.

Desde que aumente el número de Vapores en nuestra Marina, será preciso una organizacion legal definitiva del ramo de Ingenieros Mecánicos, i la creacion de un Inspector Jeneral de Máquinas de Vapor en nuestros buques, lo que podria hacerse económicamente, dando ese cargo indispensable, a uno de nuestros mejores Ingenieros Mecánicos de primera clase, con un sobresueldo correspondiente a la mayor responsabilidad i al mayor trabajo que por el nuevo cargo se le atribuyesen.

El nuevo espíritu, la nueva vida que el aumento de material imprima a la Marina Militar, traerá a su servicio el personal necesario en Oficiales de mar i marineros. Lo único que debe averiguarse es, si el número de marineros que llamemos bajo la bandera, será proporcionado a la poblacion maritima del pais.

Segun los datos que existen en el Ministerio, la poblacion flotante de Chile en pescadores, fleteros, lancheros i jente que trafica en los canales del archipiélago de Chiloé en sus embarcaciones peculiares, i en marineros que ocupa la Marina Mercante i la de guerra, se hace llegar a diez i nueve mil ochocientos sesenta i seis personas. Rebajando de esa suma

lo que represente jente inadecuada e inexactitud en las notas i datos, puede establecerse con toda seguridad, en quince mil, el total de la jente de mar útil i disponible en toda la República.

Sobre este número, el quinto de que indisputablemente i sin perturbacion del tráfico ni de la industria, podria disponer la República para traerlo bajo la bandera de guerra, serian tres mil hombres. Este número es doble mas que el suficiente a las necesidades ordinarias de nuestros armamentos, aun tomando en cuenta los cuatro nuevos buques que se encarguen.

El número de marineros de condestable a paje hoy embarcados bajo la bandera de guerra, es de 302; segun reglamento i presupuesto. Agregando a este número el de 800 que será el máximo que demanden los cuatro buques nuevos, tendremos 1,100 a 1,200 hombres en todo, quedándonos mas de otro tanto, para mayor refuerzo, sin exceder del quinto de nuestra poblacion marítima, ni perturbar a la Marina Mercante ni al tráfico de nuestros puertos; esto es, quedándonos una masa de reserva de doce mil hombres.

Esta masa de reserva de doce mil hombres, robustos, valientes, diestros i mas o ménos familiarizados con la vida del marino, puede organizarse en una Milicia Marítima con que cuente en todo tiempo el pais, para defensa de su costa i de sus puertos. Un gran paso acaba de darse en este sentido en la formacion i organizacion en Valparaiso, de un Cuerpo de Artillería Cívica de Marina, compuesta de los fleteros de ese puerto. Los decretos trascritos bajo la letra M, detallan la organizacion de ese cuerpo, destinado a servir de modelo a los de su clase, que se organicen en todos los otros puertos de la República. Esta Guardia Nacional marítima, dará forma i consistencia a los elementos poderosos de defensa que esos cuerpos ofrezcan. Sobre esos cuerpos, no hai que dudarlos, descansa el verdadero poder marítimo de Chile, su verdadera Marina Militar. Los buques i cañones se compran, son cuestion de dinero; pero buques sin marinos no constituyen la

marina de un país. Chile tiene la jente de mar necesaria, formemos de ella marinos; organicémosla como corresponde; hagamos de ella una verdadera fuerza capaz de concurrir a la defensa de la Patria i al brillo de su bandera. Este trabajo es sencillo i sus buenos resultados dependerán de los encargados de la ejecucion del pensamiento del Gobierno, que no es otro, que la organizacion de una milicia local marítima, sin ejercer sobre la jente de mar llamada a formarla, presion ilegítima ni indirecta, en daño suyo i que concluya por hacerle odioso ese servicio: al contrario, debe tratarse de que ella encuentre en esa organizacion, ventajas, confianza propia i ese brio i espíritu nacional de que es tan susceptible nuestro pueblo.

IV.

A instancia de la Intendencia de Valdivia se organizó en Octubre del último año, una Comision de Oficiales de Marina para que en embarcaciones convenientes i con los medios necesarios, procediese al reconocimiento hidrográfico detenido i minucioso, de los rios i lagos que constituyen la fisonomía peculiar de aquella interesante Provincia, i en cierta época del año, sus principales, talvez únicas vias de comunicacion. Inconvenientes i dificultades en los detalles, demoraron la salida de la Comision en tiempo oportuno, i en 17 de Noviembre se declaró disuelta, con ánimo de reorganizarla en circunstancias de poder emprender sus trabajos temprano en la primavera próxima.

Atenciones mas premiosas i de otro orden, han venido a interrumpir estos trabajos i a obligarnos a dar de mano por ahora, a este reconocimiento.

El Intendente de Chiloé en el mes de Diciembre, hizo presente al Ministerio la necesidad de que una Comision de marinos, practicase un reconocimiento detenido, de los Canales del Archipiélago que ligan entre sí los puntos de Ancud,

Chacao, Llico, Dalcahue, Castro, Maullin, Calbuco i Puerto Montt; a fin de poder llevar a cabo un plan de navegacion por un buque pequeño de Vapor entre esos puntos, proponiendo para dirigir el reconocimiento como Jefe de la Comision, al Teniente 2.º don Francisco Vidal Gormaz, Director de la Escuela Náutica de Ancud.

El Congreso sabe por las Memorias de mis predecesores en el Ministerio, cuanta atencion ha dispensado en todo tiempo el Gobierno Nacional al estudio de la hidrografia de Chiloé, destinando en varias épocas, principalmente en los años 53, 54, 56 i 57, buques i Oficiales al reconocimiento de los Canales, Rios, Puertos, Caletas i grupos de Islas de aquel grande Archipiélago. Mucho resta por hacer sin embargo en aquel campo a nuestros marinos, i el Gobierno habria procedido sin demora a satisfacer el justo anhelo del Intendente de Chiloé, si atenciones de otro órden superior i urgente, no hubiesen llamado la concurrencia de nuestros Oficiales de marina a otros puntos i a ocupaciones de otro jénero.

Mi deseo era acompañar a esta Memoria los planos gravados de los trabajos hidrográficos del Bio-bio i sus afluentes, ejecutados en el verano de 1862-63 por la Comision de marinos a las órdenes del Teniente Thompson; pero sensible me es decirlo, los planos correspondientes a esos trabajos aun no se han recibido en el Ministerio.

He tenido ocasion de decirlo en otra parte i lo repito, el sacrificio que impone al pais la necesidad de sostener una Marina correspondiente a las exigencias de su defensa i dignidad; la *alta prima* por la seguridad del pais que el costo i gasto de esa marina representa, imponen el deber de buscar en los servicios que ella preste, toda la posible compensacion.

Uno de los medios para esa compensacion existe en que la

Marina Militar ejecute el servicio postal, que hoy desempeñan paquetes de comercio extranjero subvencionados; i al demostrar cómo es que conviene i es ahorrativo que ese servicio lo ejecute la Marina Militar, seame permitido manifestar al mismo tiempo, cuanto influye la subvencion en la forma en que hoy se paga, en daño de nuestra Marina Mercante i de nuestro comercio i navegacion, i de qué modo podría ella pagarse sin inferir en tanto grado, el daño que señala.

El asunto de la subvencion a ciertos buques, sean ellos de la clase que fueren i sea cual fuere la bandera que enarbolem, afecta de una manera vital los intereses representados por la Marina de Chile.

Toda subvencion determina en favor del subvencionado, cierto privilejio que determina a su vez precios, que ya no tienen por norma i regla la lei de la oferta i la demanda.

No pudiendo el pais por lo pronto o inmediatamente, dispensarse de pedir a los particulares el desempeño de un servicio que el Gobierno no puede o no le conviene ejecutar por sí, la subvencion que pague debe ser estrictamente remunerativa del servicio que se presta, jamás como lo pretenden algunos, protectora. Protectora, la subvencion tiene todos los defectos e inconvenientes económicos de toda protección ficticia; tratándose de los intereses jenerales del pais i de la Marina, tiene además el grave defecto de proteger a unos pocos con daño jeneral de todos: el tráfico sería como ya lo es hasta cierto punto, de los pocos subvencionados, escluyendo la competencia, esa niveladora de los precios, esa proveedora de la oferta en proporcion a la demanda.

No hai Marina Mercante posible para Chile con subvenciones protectoras del Gobierno a ciertos buques, sea cual fuere su bandera, Chilena o Griega, el efecto siempre es el mismo, monopolio en el hecho para los subvencionados, esclusion forzosa para todos los demas, por consiguiente esclusion de competencia, decrecimiento natural de la Marina, i al fin de todo, imposicion de precios, encarecimiento de fletes, aumento en costos i languidez en el tráfico.

¿Cómo conciliar la regularidad i frecuencia de la correspondencia i del movimiento de pasajeros i de fondos, con la libertad completa de accion, única condicion de vida de nuestra Marina, i en ella de toda la vitalidad i fuerza del pais?

Lo mas sencillo, lo mas económico, lo mas natural seria tomar el Gobierno sobre sí como es de su deber, ese servicio, por medio de paquetes armados de la República, mandados i tripulados por Oficiales i marineros de la República.

La lei de 18 de Enero del presente año, asigna la suma de cincuenta mil pesos anuales para subvencionar el servicio de Vapores Correos hasta Chiloé i Puerto Montt. Cincuenta mil pesos representan al 8 por ciento, el interes sobre un capital de seiscientos veinticinco mil pesos, i es fácil calcular en cuanto aumentaríamos nuestro material de guerra, con ese capital, tomando sobre sí la Marina Militar ese servicio: fácil es comprender que aun comprando buques especiales, ganaba el Fisco en la explotacion, tomando en cuenta el producto del transporte de pasajeros i tesoro. Pero no es eso lo que se propondria el Gobierno, sino ahorrar ese gasto, desempeñando alguno o algunos de nuestros buques armados ese servicio, con facilidad, con mas eficacia, con provecho para nuestra Marina de Guerra, i con ventajas para la Mercante:—La manera de ejecutarlo es mui sencilla. El jiro de las balijas de la correspondencia, lo arreglaría la Administracion de Correos: el de pasajeros con sus cámaras, rancho i servicio separado, seria del resorte de los Comisarios que pusiese la Tesorería de Valparaiso: los pasajes se cobrarían en las Tesorerías de los puertos al darse por ellas los respectivos boletos de admision abordo. Entre tanto el Comandante i sus Oficiales, nada mas tendrían que hacer que mantener el buque en buen orden, en buen estado, en todos sus detalles; llegar i salir a horas fijas determinadas, dejando a la Marina Mercante libre i sin una competencia ilejitima i nociva, el campo de la carga i los trasportes de productos i mercaderías.

Pero esto no puede hacerse inmediatamente, i es forzoso

por ahora, apelar al servicio de los particulares. En este caso no desnaturalicemos el servicio; paguémoslo aun cuando sea caro; pero no consintamos en que a la sombra de ese servicio, se perturben los derechos i los intereses representados por nuestra Marina Mercante.

Subvencionemos entónces un servicio postal marítimo en regla: rápido, regularizado al minuto, i que acelerando la trasmision de las malas, no permita a los buques subvencionados ir barriendo en cada puerto con el último almud de frejoles i un medio lio de charqui, quitando a la Marina Mercante a la sombra de la subvencion, su campo de accion i de lejítima concurrencia.

¿Qué clase de servicio postal importante i cuál corresponde a los intereses comerciales de Chile es el que se nos presta en el dia? mui imperfecto. Los buques subvencionados, malos o buenos, con los itinerarios que ellos mismos se prescriben, van de puerto en puerto tomándose todo el tiempo que requieren para dejar i recojer carga, cobrando lo que quieren i llegando cuando pueden con una balija del correo. Por este último servicio ellos reciben una subvencion que los pone en situacion de escluir a todo concurrente importuno i de quedar dueños esclusivos del tráfico.

Segun esto, claro es pues que ya que es preciso pagar la conduccion de las malas, se pague este servicio obligando a los que lo pretendan a rápidos i mui fijos itinerarios, dejando el tráfico de la carga a los Vapores o buques de vela libres, como su lejítimo derecho. Detallando así el servicio de los paquetes, dando solo el tiempo preciso para la entrega i recibo de las balijas, la subvencion por onerosa que fuese, perderia el carácter que hoy tiene de intervenir con daño, en el libre campo de acción de la Marina Mercante.

VI

La Marina Mercante de Chile que segun la Memoria última, era representada por 259 buques de todas clases, con

57,110-66 toneladas, ha tenido en el año, el movimiento de aumento i disminución que demuestra el siguiente cuadro, tomado de los registros prolijos que se llevan en el Ministerio.

Segun ellos, han dejado de pertenecer a nuestra Marina Mercante, durante el año, por cambio de bandera, rectificación de arqueo i pérdida:

7 Fragatas	con	3,070-07 toneladas.	
21 Barcas	—	4,617-32	—
12 Bergantines	—	1,880-52	—
14 Bergantines Goletas			
Goletas, Vapores, etc.	—	1,644-45	—
<hr/>			
Total 54 Buques	con	11,212-54 toneladas.	

Se han incorporado a nuestra Marina, tambien durante el año:

8 Fragatas	con	4,870-75 toneladas.	
31 Barcas	—	8,517-85	—
13 Bergantines	—	2,204-34	—
15 Bergantines Goletas			
Goletas, Vapores, etc.	—	1,765-13	—
<hr/>			
Total 67 Buques	con	17,358-07 toneladas.	

Quedan pues de aumento, 13 buques con 6,145-62 toneladas, que agregados a la existencia del año anterior, deja en 1.º del presente, a la Marina Mercante de Chile, representada por 272 buques de todas clases, con un tonelaje colectivo de 63,256-28 toneladas, en esta forma:

36 Fragatas	con	48,478-64 toneladas.	
103 Barcas	—	28,174-23	—
48 Bergantines	—	8,148-71	—
76 Bergantines Goletas			
Goletas, etc.	—	6,821-84	—
9 Vapores	—	1,632-86	—
<hr/>			
Total 272 Buques	con	63,256-28 toneladas.	

El Ministerio pone tal esmero en la exactitud de los registros que lleva para determinar la alta i baja de los buques en nuestra matrícula, que cree con fundamento, que los resultados que ellos arrojan son verdaderos i dignos de toda confianza. La introduccion de un nuevo sistema de arqueo en armonía con el métrico decimal adoptado en nuestros pesos i medidas, ha dado lugar a una disminucion notable en el tonelaje oficial o segun registro, de nuestra Marina Mercante; i de esta variacion se ha llevado prolija anotacion.

Por otra parte, la Comandancia Jeneral de Marina descubrió que muchos buques de antiguo arqueo acusaban un tonelaje a todas luces fraudulento, i procedió a la operacion del nuevo arqueo que autorizan en tal caso nuestros Reglamentos, verificándolo en mas de cuarenta buques, cuyo tonelaje reunido produjo una variacion en el de los registros de que habia que tomar nota.

Por falta de los datos necesarios no puedo determinar exactamente el campo que recorren los 272 buques que enarbolan la bandera de la República; pero puede asegurarse, que mas de la mitad de ellos se emplea en la navegacion del Cabotaje, i mas de una cuarta parte se emplea en la navegacion del Pacífico hasta el Oregon.

El número de los marinos de Capitan a paje embarcados en nuestros buques de comercio, es de 2,836.

Tengo la firme confianza de que aumentada nuestra Marina Militar en el grado propuesto, la Mercante que hoi se siente poco segura i protegida aun en nuestras propias aguas, crecerá en la proporcion debida, libre de ese temor que desvia al capital de emplearse en ese ramo de especulacion.

Creo también firmemente, que nuestra Marina de Comercio crecerá sin estorbo en la proporcion que determinen la produccion, la esportacion i el comercio, siempre que ya libre como está de toda proteccion, lo esté igualmente de toda concurrencia ilejitima i nociva. Entre estas, no trepido en considerar como perjudiciales a nuestra Marina Mercante, que representa para Chile algo mas que un mero elemento de

economía industrial, un elemento de seguridad i de fuerza: 1.º la subvencion a los Vapores Ingleses, en la forma que hoy tiene i que los hace dueños esclusivos del tráfico de nuestra costa; 2.º la esención del impuesto de toneladas de que disfrutan los buques de vapor, i que gravita sobre los buques de vela; 3.º las disposiciones que arrebatan a nuestra Marina la navegacion i el tráfico de Cabotaje.

VII.

Bajo la letra **N**, acompaño las Memorias anuales de los Gobernadores Marítimos de Atacama, Coquimbo, Aconcagua, Valparaíso, Colchagua, Maule; Concepcion, Valdivia, Chiloé i Llanquihue.

Esas Memorias manifiestan el movimiento marítimo operado por los diversos puertos de la República, en los doce meses trascurridos desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril último, i dan una noticia mas o ménos circunstanciada i exacta, de las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico i la pesca, la jente de mar que se ocupa en las industrias marítimas, en astilleros, varaderos i maestranzas en nuestros puertos; con indicaciones sobre las necesidades que se notan para el mejor servicio público; i una apreciacion de la importancia comercial i desarrollo que se operará en nuestra vida económico-marítima.

Los datos que esas Memorias suministran son apreciables para el estudio de la marcha que sigue en su desarrollo i en sus diversas manifestaciones, la vida económica del país, en la proporcion que ellas guardan con los varios ramos de la produccion nacional. Es así como el movimiento marítimo de los puertos de las Gobernaciones de Atacama i Coquimbo, por ejemplo, nos suministra un dato importante para juzgar de la estension i actividad de las industrias de la minería i fundiciones, en sus relaciones domésticas i estranjeras; i el de los puertos del Golfo de Arauco, el desarrollo que asume la esplotacion del carbon mineral, en sus relaciones con los

puertos del Norte i la estension de su provision en los puertos del Pacifico.

Los datos que presento adolecen de defectos: algunos no vienen completos en puntos esenciales, otros se refieren a datos anteriores, suponiendo en esos datos una inmovilidad imposible, i que en el orden de la vida de un pueblo, pueda hoy ser una situacion de cosas exactamente igual a lo que fué un año há; se nota por último, falta de uniformidad en la enumeracion de los hechos i en su mayor o menor condensacion en estados claros i sencillos. Pero estos defectos se subsanarán, reduciendo la suministracion de todos esos datos a una forma impresa, en que no haya otra cosa que hacer que consignar el dato pedido.

Apesar de esto, mucho se ha adelantado; i en jeneral son buenas las Memorias pasadas por las autoridades marítimas, i acreditan celo e intelijencia de su parte. Tales cuales nos vienen, sirven para manifestar progreso i actividad en el movimiento marítimo operado por nuestros principales puertos.

En los puertos de las Gobernaciones Marítimas de Atacama, Coquimbo, Aconcagua i Valparaiso, ha habido alguna mayor actividad en el último año. En los de las Gobernaciones Marítimas de Maule i Colchagua no ha habido disminucion, pues si bien el puerto Constitucion permaneció algun tiempo en clausura forzosa, a consecuencia de la seca, el movimiento de los otros puertos equilibra la falta en aquel.

En el ramo de construcciones navales, principalmente en embarcaciones destinadas a venta en los puertos del Perú, se observa un progreso notable.

En los puertos de Tomé, Talcahuano, Penco i Lirquen de la Gobernacion Marítima de Concepcion, se nota una disminucion de 48 buques, al paso que en los puertos de Coronel i Lota, hai un aumento de 80 buques en el movimiento marítimo.

El puerto de Lebu en la costa de la provincia de Arauco,

recientemente abierto a la navegacion, requiere la instalacion de una autoridad maritima con las embarcaciones necesarias a su servicio. El Intentente de aquella Provincia instó por que se dotase al puerto de Lebu de una lancha capaz de servir al embarque i desembarque de tropas i de carga del Estado, i susceptible de armarse i de trasportar jente i víveres por el rio Lebu, hasta el paso de Cupaño. La embarcacion con las condiciones de calado i de fuerzas necesarias a este servicio, construida en Constitucion, se halla ya en Valparaiso, donde se ha mandado alistar para enviarla oportunamente a su destino.

En el movimiento de los puertos de Valdivia hai un aumento de 9 buques i de 18,161 toneladas, en favor del último año. En el de los puertos de Llanquihue, se nota tambien un aumento de 9 buques i de 4,120 toneladas en los últimos doce meses. El de Ancud, si bien acusa 9 buques ménos de entrada que el año anterior, da un aumento de 4,010 toneladas.

En relacion estrecha con la buena administracion del territorio marítimo de la República, se halla una cuestion que desde algun tiempo preocupa al Gobierno, tal es la de las atribuciones judiciales que convendria asignar dentro de sus respectivas jurisdicciones, a los Gobernadores i Subdelegados marítimos; atribuciones que ninguna lei determina i que solo una lei puede establecer.

La lei de 30 de Agosto de 1848 que dividió el territorio marítimo de la República en Gobernaciones Marítimas, i creó los empleados que con el título de Gobernadores debian mandar en dicho territorio, no determina las atribuciones que en el órden judicial correspondian a dichos funcionarios, dejándolos con el carácter puramente de empleados militares de administracion i policia, sin facultad alguna para decidir i resolver en cuestiones i contiendas de policia i de menor

cuantía, frecuentes entre la jente de mar que trafica en la navegacion i la pesca en los puertos de sus respectivas jurisdicciones, i cuyo conocimiento segun las leyes españolas, correspondia a los juzgados especiales de marina incompatibles con nuestras leyes patrias.

Estas contiendas de un orden mínimo, de una naturaleza práctica i aun de mera policía, tienen por esa causa, que sujetarse a las decisiones lentas, complicadas i costosas de los tribunales de tierra i de Comercio; i como en la mayor parte de los casos, el hecho o la cuantía que motiva la contienda, no costea ni merece el recurso que hai que emplear para obtener justicia, resulta que esas contiendas i esos hechos quedan irresueltos, é impunes las trasgresiones que se cometen, con natural detrimento del orden público i del resguardo debido a los intereses i a la propiedad i derechos de los particulares.

Para hacer cesar prontamente este mal que asume, cada dia mayores proporciones, solo se requeria conferir a los Gobernadores i Subdelegados marítimos las facultades judiciales que las leyes confieren a los Subdelegados en tierra. Armados de estas facultades, la justicia tendria una pronta, inmediata i mejor aplicacion a los casos que ocurriesen, que llevados a un tribunal distante, superior i no facultativo, ante el cual no serian ni tan bien, ni tan prontamente resueltos, con perjuicio ademas, de los asuntos mas serios i mas cuantiosos, que forman la órbita propia i verdadera de sus atribuciones.

Pero semejante declaracion, confiriendo a los Gobernadores i Subdelegados marítimos la jurisdiccion i atribuciones judiciales que las leyes acuerdan a los Subdelegados en tierra, solo podia hacerla el Congreso por medio de una lei; i el Gobierno, pendiente la aprobacion i promulgacion del nuevo *Código de Procedimientos*, se resolvió mas bien que a solicitarla inmediatamente, a poner esta situacion en conocimiento del redactor de aquel Código, i esperar la resolucion que en él se diese a este asunto.

VIII.

El documento O, que acompaño, es la nota del gasto i producido del Alumbrado marítimo.

Lo gastado en este servicio en todo el año de

1863, asciende como se ve, a la suma de \$ 7,677 27

Lo que el impuesto ha producido asciende a \$ 7,472 71

La diferencia contra el Tesoro es solo de \$ 204 56

Esta diferencia era el año de 1862, de 592 pesos 61 centavos, lo que deja un menor gasto en 1863, de 388 pesos 63 centavos; pero como se ve, comparando el producido del impuesto de Faros en los dos años mencionados, la menor diferencia en 1863 entre lo gastado i producido, no proviene de aumento en este último que ha sido menor en 91 pesos 98 centavos, sino de un gasto menor.

El Ingeniero afecto al ramo de Faros, ha estado empleado en trabajos de su profesion en la Provincia de Concepcion. Se le ha llamado a Valparaiso para darle el cargo de las construcciones del Arsenal, como autor de los planos i presupuestos adoptados en 1856 para este establecimiento.

IX.

Bajo las letras P i Q, acompaño los cuadros que representan el gasto causado en los buques i demas ramos subordinados al Ministerio de Marina que allí se espresan, en el año de 1863—ascendentes a 249,515 pesos 92 centavos.

El Presupuesto de los Gastos Jenerales ordinarios correspondientes al Departamento de Marina en 1865, que se presentara al Congreso oportunamente, asciende a 516,326 pesos 17 centavos, cuya suma excede en 42,130 pesos 64 centavos a lo presupuesto para esos mismos gastos en el presente año.

Motivan este exceso mas aparente que real, 5,000 pesos que se ha creido prudente calcular de mayor gasto en combustible para nuestros Vapores, 30,000 pesos que tambien se ha creido prudente presuponer para gastos imprevistos de Marina en el próximo año. Estos gastos se imputan actualmente a la Partida 21 del Presupuesto de la Guerra, en que se consultan para los dos ramos de Guerra i Marina; partida recientemente aumentada a 50,000 pesos. Este año se han separado esos gastos consultando prudentemente para imprevistos de Marina la suma dicha.—El resto de la diferencia está representado en ascensos, gratificacion al Contra-Almirante enviado en comision a Europa, etc., etc., etc.

Santiago, Junio 16 de 1864.

MÁRCOS MATURANA.

DOCUMENTOS.

LISTA

DE LOS DOCUMENTOS Y ESTADOS QUE ACOMPAÑAN ESTA MEMORIA.

- A.—*Memorandum* del Ministerio i dictámen del Comandante Jeneral de Marina, los señores Almirantes Blanco Encalada i Simpson, i el Constructor Naval del Estado, sobre la clase de buques que debían comprarse con los 500,000 pesos otorgados por el Congreso.
 - B.—Instrucciones enviadas al señor don Manuel Carvallo, Ministro de Chile en Bélgica, para la compra de buques.
 - C.—Nuevas notas al señor Carvallo i extractos de la Correspondencia de este señor, relativos al encargo de buques.
 - D.—Nota al señor Carvallo para la compra de buques entre los de la Escuadra Anglo-China.
 - E.—Instrucciones al señor Contra-Almirante Simpson para el desempeño de su comision en Europa i Estados-Unidos, i notas sobre ellas a los señores Carvallo i Astaburuaga.
 - F.—Proyecto del Ingeniero de Marina de 1.^a clase don Juan Mc Pherson para la construccion de una Corbeta de 16 cañones, de coraza de quitar i de poner.
 - G.—Estado Jeneral de los buques de la República.
 - H.—Correspondencia relativa a la aplicacion de la Maestranza del Ferrocarril Central a las necesidades de la Marina Militar.
 - I.—Notas de los Almirantes Blanco Encalada i Simpson, con motivo de los sucesos en el Perú i manifestacion del Cuerpo Jeneral de la Marina Militar.
 - J.—Resultado de los exámenes de los Cadetes de la Escuela Naval militar, i relacion de los de entre ellos que obtuvieron premio i mencion honrosa.
 - K.—Nuevo Curso en la Escuela Naval Militar.
 - L.—Nuevo plan de estudios de la Escuela Náutica de Chiloé.
 - M.—Decretos de creacion i organizacion del cuerpo de Artillería cívica de Marina de Valparaíso.
 - N.—Memorias de los Gobernadores Marítimos de la República.
 - O.—Nota de los gastos i producido del Alumbrado Marítimo en 1863.
 - P.—Cuadro de lo gastado en los buques de la República en 1863.
 - Q.—Cuadro de lo gastado en los diversos ramos del Departamento de Marina en 1863.
- Estado núm. 1.—Oficiales de Guerra i Mayores, i empleados de toda clase, de la Marina Militar de la República.
- Id. núm. 2.—De fuerza, armamento i equipo de la Brigada de Infantería de Marina.

Los señores Almirantes Encalada i Simpson, i el Constructor Naval del Estado, sobre los buques que debian comprarse con los 500,000 pesos otorgados por el Congreso.

A.

Memorandum del Ministerio i dictámen del Comandante Jeneral de Marina, los señores Almirantes Encalada i Simpson, i el Constructor Naval del Estado, sobre los buques que debian comprarse con los 500,000 pesos otorgados por el Congreso.

NÚM. 1.

Memorandum de las Cuestiones propuestas por el Ministro de Marina.

- 1.º ¿Qué buques debe encargarse el Gobierno de Chile con los quinientos mil pesos que acuerda el Congreso?
- 2.º Si de madera pura o acorazados?
- 3.º Su clase?
- 4.º Su porte o tamaño?
- 5.º Su aparejo?
- 6.º Su fuerza de máquina?
- 7.º Su armamento?
- 8.º A qué país deben encargarse?
- 9.º Mejor manera de hacer el encargo?
- 10.º Conveniencia de mandar quien lo haga ejecutar segun los datos i puntos convenidos?

NÚM. 2.

Nota i dictámen del señor Comandante Jeneral de Marina.

Santiago, Diciembre 13 de 1863.

Señor Ministro:

Remito a US. mi informe particular sobre los puntos acordados en el *Memorandum* que me ha presentado el Oficial Mayor de ese Mi-

nisterio, relativo a la compra de buques para la Armada Nacional, con los 500,000 pesos destinados por el Supremo Gobierno para este objeto.

Dios guarde a US.

J. S. ALDUNATE.

Al señor Ministro de Marina.

¿Qué buques debe encargar el Gobierno de Chile con los 500,000 pesos que acuerda el Congreso?

Al tratarse el punto principal de la cuestión de aumento de nuestra Marina Militar, reconocido ya como una necesidad indispensable en vista de las circunstancias que rodean el desenvolvimiento jeneral de la República, se presentan desde luego otras en que se subdivide i con relación a las cuales no puede dejar de tratarse la principal.

Así, ¿El aumento de nuestra Marina deberá hacerse, atendiéndose puramente a las necesidades del servicio ordinario i normal que prestan jeneralmente nuestros buques en diversas comisiones domésticas i de carácter enteramente pacífico? ¿O bien no debería perderse de vista para ese aumento, la probabilidad cercana o remota de emergencias políticas, que aconseja la adquisición de elementos respetables o imponentes, de fuerza, capaces por sí solos de alejar esos mismos conflictos, que son provocados muchas veces por la falta de objetos de respeto para un enemigo? En este último caso ¿a qué límites debemos pretender alcanzar, teniendo presente, cuáles pueden ser nuestros enemigos probables o posibles, i las fuerzas enemigas contra las cuales podríamos oponer eficaces medios de defensa i ofensa, con la cantidad de que podemos disponer? ¿Qué otros intereses jenerales del servicio i del desarrollo de la Armada ganarian, adoptándose por ahora esta base de aumento del material? I en suma, ¿qué clase de buques pueden conciliar en la actualidad, el mayor número de cualidades para las diversas necesidades, e intereses de nuestro servicio peculiar, con un hábil i estricto empleo de la cantidad acordada?

Lo primero en que se reflexiona, al tratar esta materia es, que, mientras que las naciones poderosas pueden construir buques segun diversos sistemas i para determinados objetos de servicio, nosotros por razones que cualquiera comprende, i que a cualquiera se ocurren al momento, debemos buscar naturalmente buques que en lo posible concilien muchas cualidades a la vez para el nuestro. Pero ahí está la dificultad.

Si atendiéramos solo a las necesidades positivas del servicio ordinario marítimo de la República prescindiendo de toda otra idea, aun en prevision de esas emergencias políticas a que hemos aludido, i que aconsejan la posesion de antemano de elementos verdaderamente militares, nada sería más sencillo que elegir. Todo quedaria reducido a averiguarse cuántos buques del sistema, tamaño i armamento del

Vapor español *Covadonga* o poco mas o ménos, podrian obtenerse con 500,000 pesos de que se trata.

Esa clase de buques, más vapores que de vela, proporcionarían seguramente un servicio respectivamente barato cada cual en sí; aunque no tan económico en conjunto como un solo buque de guerra que equivaliera en fuerza a cierto número de ellos. Lo único que los recomendaría, sería el servicio múltiple, que pudieran prestar repartidos en diversos mandos, que pueden considerarse otras tantas comisiones de aquellas que constituyen el servicio marítimo del país, i que quedarían satisfechos de todos modos con los elementos que ya poseemos. Además, buques como los que se acaban de mencionar de magnitud i fuerza tan reducida, se obtienen con cierta facilidad en cualquier circunstancia o en cualquier caso dado; i no es tan difícil que el Gobierno imponga a las compañías nacionales de navegacion a vapor que se establezcan, en cambio de ciertas ventajas, la obligacion de prestarse a ser armados en guerra en caso necesario, i para lo que esos buques deberían tener cualidades exigidas. Pero considérese ahora el caso de una guerra que no es imposible; i se verá que reducida la Marina casi toda, o toda a buques de esa clase, i desde cierto período de tiempo atras, no solo en sí misma sería materialmente difícil e incapaz de imponer a un solo enemigo de regular fuerza; sino que insensiblemente se habrían perdido en ella las nociones i práctica del arte militar que solo se conservan o perfeccionan en la Escuadra en que se poseen buques de guerra, propiamente hablando.

Esto lo confiesa forzosamente todo el mundo, i forzosamente también todos reconocen que para nosotros, mui especialmente, no cabe otro sistema de buques que el misto de vela i vapor, combinados ambos elementos en la proporcion mas desarrollada i completa que sea posible con relacion al tamaño de los cascos. En un servicio ordinario, la vela debe ser el agente principal i casi perenne, pudiéndose de este modo, además obtener una notable economía en las marchas o viajes, poseer un elemento poderoso de que se hace uso el dia que se quiere o que sea menester; cual es el vapor. Todos estamos de acuerdo en esto: también se estará en que los buques sean de madera, porque uno solo acorazado podría costar los 500,000 pesos concedidos, lo que sería, emplearlos de una manera que no satisfaría diversos intereses a la vez mas urgentes i mas positivos de nuestro servicio; también porque si se considera que nuestra Marina Militar, ha de ser aumentada gradualmente, es natural que los elementos que nos procuremos vayan siendo mas fuertes o perfectos como medios militares, cada vez a medida de ese aumento, a fin de que nada se choque ni se presenten dificultades en los medios de conservarlos i mantenerlos, ya sea por falta de los conocimientos necesarios o de los recursos que demandan esa conservacion. El aumento de nuestra Marina debe empezar por una base que no sea tan común o modesta que desaliente una vez mas el espíritu nacional, i el de nuestros marinos, ni tan superior o desproporcionado al estado de nuestra instruccion e inteligencia militar que nos esponga, aunque sea por poco tiempo, a tristes esperiencias. Es necesario, en una palabra, ir asimilándolo todo en nuestra armada a los adelantos de la ciencia moderna, pero por grados: admas una

máquina de guerra formidable, nos sería insuficiente en unos casos i nos sobraría demasiado en otros: cualquiera comprende esto.

Peró al tratarse del aumento de nuestra marina no puede olvidarse enteramente, el punto de vista militar. Para el servicio ordinario de que hemos hablado, de comisiones, de estaciones domésticas, reconocimientos, remolques, pequeños trasportes, de tropas, pasajeros, autoridades, etc. etc., poseemos dos vapores pequeños i uno de regular tamaño, que los satisfacen mas o ménos bien; razon de mas, pues, para que se venga al punto de partida que, segun entiendo, será el mismo para todos los que han sido llamados a dar una opinion sobre este particular, es decir, los buques que se encarguen deben ser de madera i mistos de vela i vapor. Lo que queda es elejirse. ¿Cuál será su tamaño, su aparejo, su armamento, su fuerza de máquina?

En primer lugar, buques peños mistos de vela i de vapor, pueden existir proveyendo ambos elementos en una proporción tan completa que haga cada cuál, de ellos suficiente por sí mismo, que es lo que debémos buscar; de tal manera que una escuadra comuesta de buques que no lleguen a 500 toneladas, no podrian ser sino vapores, i fácilmente se divisan las desventajas de esto, que consistirian en la dificultad de hacer largos viajes en el constante gasto de combustible, reemplazo de calderos mas frecuentes, fuera de otras bajo el punto de vista militar en los casos de campaña.

Al contrario, buques de regular fuerza pueden reunir aquellas condiciones i no solo son un elemento de respetabilidad i prestigio para el país i la Marina, sino tambien una escuela en la que se conservan i transmiten las nociones del arte i de la disciplina Militar Naval. No vacilo, pues, en sentar, que debemos procurarnos una corbeta de primer rango, aunque el otro buque, para que el siempre nos dejaria algun fondo el costo de la primera, fuese mas pequeño.

Los buques que debémos buscar deben ser de cubierta clara en lo posible a fin de que la maniobra pueda hacerse sin embarazo en toda circunstancia. Las últimas construcciones inglesas, francesas i norteamericanas han adoptado el sistema de separar en lo posible la jente que combate, de jente que maniobra el aparejo i esto es mui acertado. Los buques que cargan numeroso armamento en la cubierta, llevan consigo en el combate poderosas causas de confusion i desaliento para las tripulaciones, las averias se triplican en ellos. Podrian enumerarse i explicarse muchas ventajas de este sistema de cubiertas claras; pero no lo considero necesario aquí en que lo esencial es espresar con claridad el tamaño que se opina, fuerza etc. sin demasiadas razones.

Así, pues, el mayor de los dos buques que deben encargarse, debería medir 1,400 toneladas, batería bajo de cubierta de diez i ocho cañones rayados de a 32 i dos colisas rayadas de grueso calibre en cubierta, fuerza de máquina de 350 caballos, aparejo de corbeta. El modelo que podia imitarse aunque mas en pequeño, sería la *Tribune* buque de su Majestad Británica. Su costo, podria calcularse en 320,000 pesos.

El otro podria ser un buque mas pequeño tambien de vela i vapor sistema misto, de 700 toneladas, con 200 caballos de fuerza, cuatro cañones i un colisa rayada de grueso calibre por todo armamento. El

modelo podría ser la *Sheawater* de S. M. B., aparejo de corbeta.

Insistiendo en todo caso en la adquisición de un buque como el primero de estos dos, para el segundo podría adoptarse si se quisiera o no bastarán los fondos el modelo de un vapor por el estilo del *Covadonga* de S. M. C., que realmente se prestaría a un servicio especial ordinario i aun en ciertos casos extraordinario muy ventajoso para la República, con tal siempre que éste tenga otra clase de buques mas fuertes.

Esta es la clase de buques que deben comprarse con los 500,000 pesos acordados por el Congreso, segun mi opinion.

¿A qué país deben encargarse?

En Estados-Unidos es sabido que aunque hai casas de Nueva-York que podrían construir magnificas embarcaciones, es tal la demanda de obras que tienen del Gobierno federal, que no podemos pensar siquiera en que hoy sea posible encargar allí nuestros buques. Creo, pues que solo se debe pensar en Inglaterra.

¿Cómo se hará el encargo?

En jeneral, puede contestarse a esta pregunta haciéndose notar la dificultad en que se estaría de hacer llegar a aquellos astilleros el plan preciso que al fin adopte el Gobierno sobre la clase de buques que quiera poseer, de otro modo que por medio de comisionados, que desde aquí llevasen las minuciosas i detalladas instrucciones posibles, escritas o verbales, para proceder; i en cuanto al modo de hacer allí el contrato una vez admitida la fácil disposicion en Europa de los fondos necesarios, no es posible indicar con acierto desde aquí nada sobre esto, pues esos contratos en su forma i mil detalles, deberán depender de circunstancias imposibles de calcular o preveer de antemano.

Valparaiso, Diciembre 13 de 1863.

J. S. ALDUNATE.

NÚM. 3.

Dictámen del señor Contra-Almirante don Roberto Simpson.

Invitado a emitir mi opinion sobre la clase de buques que mas conviene encargar para la Marina de Chile con los 500,000 pesos votados últimamente por el Congreso, paso a hacerlo contestando por separado cada uno de los puntos consignados en la lista que se me ha proporcionado despues de la conferencia tenida el dia de ayer con el comisionado en la Comandancia Jeneral, reservándome para dar personalmente, cuando se me pida, todas las esplicaciones necesarias relativas a las razones que me asisten para determinar en el sentido indicado.

1.º ¿Qué buques debe encargar el Gobierno de Chile con los 500,000 pesos que acuerda el Congreso?

Mistos, de andar sobresaliente, tanto a la vela como a vapor.

2.º Si de madera pura o acorazados?

De madera; porque el sistema de la coraza es inaplicable al tamaño de los buques que mas convienen a las necesidades del ramo.

3.º Su clase?

De la mayor solidez, consultando los mejores materiales adaptables a un buque de guerra, tanto en su construccion como en su equipo.

4.º Su porte o tamaño?

Cuatro buques de 500 toneladas cada uno; por tener la íntima conviccion de que éstos se prestan a un mejor servicio que los de mayores dimensiones adquiribles con la cantidad dada.

5.º Su aparejo?

De tres palos, misto, entre corbeta i barca.

6.º Su fuerza de máquina?

Ciento veinte caballos.

7.º Su armamento?

Dos cañones jiratorios, rayados, de seis pulgadas i del sistema mas perfeccionado, cuatro id. de menor calibre i ademas un cañon de bronce, de desembarque.

8.º A qué pais debe encargarse?

A Inglaterra.

9.º Mejor manera de hacer el encargo?

Por conducto de un comisionado intelijente i de probidad.

10. Conveniencia de mandar quien lo haga ejecutar segun los datos i puntos convenidos?

Es conveniente enviar un oficial de guerra para cada buque que se construya, como ayudante del comisionado principal, i ademas un empleado para llevar la cuenta i razon de todos ellos durante su construccion.

Valparaiso, Diciembre 10 de 1863.

R. SIMPSON,
Contra-Almirante.

NÚM. 4.

Dictámen del señor Vice-Almirante don Manuel Blanco Encalada.

Señor Ministro:

Resolviendo la consulta contenida en el precedente *Memorandum*, presente lo espuesto por el Comandante Jeneral de Marina, i por el Contra-Almirante Simpson en sus respectivos informes, digo:

Que estoi enteramente acorde con el informe del Contra-Almirante Simpson, ménos en el tamaño de los buques que considero no de-

ben tener ménos de 700 toneladas, con la calidad indispensable de superior andar tanto a la vela como al vapor; pues esta circunstancia multiplica la fuerza, i trae en sí las ventajas del triunfo o de una honrosa retirada, i de fatigar a un enemigo superior en fuerzas. Además, para el servicio indispensable de nuestra Marina, reúne todas las condiciones necesarias.

Un buque como propone el Jeneral Aldunate no tendria mas utilidad que para la guerra con que nos amenaza Bolivia. Fuera de ahí no tendria mas destino que el que cupo a la Fragata *Chile*, i atendiendo a la escasez de nuestras rentas seria un lujo.

Valen mas tres buques de 700 toneladas que cuatro de 500; pues los considero pequeños i embarazosos para el armamento que se indica.

A S. E. el Presidente indiqué esto mismo en una visita que tuve el honor de hacerle hace algun tiempo.

Puedo esponer al Gobierno verbalmente los fundamentos en que se apoya mi opinion; así como indicar las dificultades que deben evitarse, para obtener el mejor resultado, i adquirir *buenos buques con el menor costo posible*.

Santiago, Diciembre 22 de 1863.

MANUEL BLANCO ENCALADA,
Vice-Almirante.

NÚM. 5.

Dictámen del Constructor Naval.

Señor Secretario del Ministro de Marina :

Vengo a darle cuenta de mis ideas, como se lo prometí hace unos meses, cuando Ud. pasó en Valparaiso i me hizo el honor, a nombre del Supremo Gobierno, de pedirme mi opinion sobre el empleo de los 500,000 pesos que acordó el Congreso de Chile invertir en mejorar su Marina de Guerra. Haré todo cuanto me sea posible para aconsejarle en la via mas económica i ventajosa, segun mis capacidades i con el fiel i leal desempeño que he tenido siempre en el servicio del Supremo Gobierno de Chile.

Principiaré por decirle que lo que conviene en este pais, segun mi parecer, son dos Corbetas, una de batería alta, i la otra de batería baja, es decir, una teniendo su artillería sobre cubierta, i la otra teniéndola en la segunda cubierta. Las dos Corbetas serian de vapor: llevarian cada una una máquina de fuerza nominal de 250 caballos; serian de hélice. Las dimensiones serian: largo total, 62 metros; manga principal, 13 metros 80 centímetros, i puntal 8 metros. Serian construidas del todo de madera. El andar seria de 10 a 11

millas a vapor. El aparejo sería de Fragata, i se pondría, a una 12 cañones, i a la otra 10; pero los cañones serían rayados i de un fuerte calibre. Dichas Corbetas costarían aproximativamente como 300,000 pesos cada una.

En cuanto al país adonde se encargarían dichas Corbetas, le contestaré francamente que yo sería de opinion de construir una de ellas aquí en el país, con el único fin de hacer una esperiencia que hasta ahora no se ha hecho, usando la madera de este país. El Gobierno tiene al efecto bastante madera en Maule i Curanipe, la cual es la única que se podría emplear porque es la que ha sido cortada en los tiempos requeridos por su conservacion i duracion, escojiendo, por supuesto, las piezas mejores.

La otra Corbeta podría hacerse sea en Inglaterra, sea en Francia. Me es difícil decir cuál de estos dos países habría de escogerse; pero sin embargo, conociendo el modo de amarrar de los Franceses i la buena confeccion i perfeccion de todas sus máquinas i herrajes, i habiendo un sujeto capaz i competente para seguir la construccion de un principio hasta el fin, daría la preferencia a la Francia. Lo mismo para encargar el armamento, máquinas, etc., de la Corbeta que se construiría en el país.

A mi juicio, sería muy conveniente que el Supremo Gobierno hiciera aquella esperiencia de construccion, porque si tiene el buen resultado que espero, tocante a la enmaderacion, creo que con el tiempo será de una gran importancia para este país, porque actualmente las maderas de construccion navales en Europa son ya muy escasas, i si tuviesen los Gobiernos Europeos que construir muchos buques de guerra, se encontrarían sin maderas i tendrían que pedir las a Chile; i lo que me hace concebir esta idea es que yo he recibido ya hace algunos años, encargo del Ministro de Marina Frances de proporcionarle madera de este país, habiendo mandado muestras con anticipacion, que fueron inspeccionadas i aceptadas.

En cuanto a los buques acorazados, le daré todos los datos e informes i los mas precisos que tengo sobre su construccion. Primeramente le diré que la cantidad presupuestada no alcanzaria ni a la mitad del valor de una Corbeta blindada. Estos buques son de dos clases: una para navegar en mares de poco fondo i rios, i otra para navegar en alta mar, como sería preciso para Chile, para venir de Europa. La primera es muy baja i no puede andar en las mares grandes porque se sumerje; la segunda, al contrario, tiene bastante altura para no sumerjirse i poderse maniobrar bien. Dichas Corbetas son acorazadas por todo el esterior del buque. Las dimensiones son 120 metros de largo i 15 metros 30 centímetros de manga; tienen una máquina de 1,500 caballos de fuerza; andan 15 millas por hora, i pueden andar 800 leguas marinas con el carbón que tienen en sus carboneras. Se arman generalmente con 20 cañones. El precio en que se calculan es de 80,000 pesos por cada cañon de armamento, es decir, que una Corbeta tal, cuesta de 1,500,000 a 1,600,000 pesos. Es cierto que tales buques son muy ventajosos, tanto por el alcance de su artillería, como por el gran andar que tienen, i son muy superiores a todos los buques que tenemos en nuestra América; i si

tuviera uno Chile, seria el único que existiria en todas las Repúblicas vecinas; pero a mi juicio, no ha llegado el tiempo para Chile de tener tales buques.

No le hablaré de una Fragata de dos baterias i toda construida de madera, porque creo que lo mas conveniente para Chile es tener dos buques en lugar de uno, lo que segun mi parecer, es de mas recurso. Es todo cuanto puede decirle, S. A. S. S.

Valparaiso, Enero 16 de 1864.

J. DUPRAT,

Constructor Naval del Estado.

B.

Primeras instrucciones al señor don Manuel Carvallo, Ministro Plenipotenciario de Chile en Bélgica, para la compra de buques.

NÚM. 1.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Diciembre 31 de 1863.

Autorizado el Ejecutivo por lei de 15 del presente, para invertir hasta la suma de 500,000 pesos en el aumento i renovacion gradual del material i armamento de nuestra Marina Militar, en vista de la urgente necesidad en que se halla el país de hacer frente a cualquiera emergencia que pueda resultar, i en consideracion a los recursos de que hoy podemos disponer con este objeto, S. E. resuelve que por el órgano de U. S. se encargue al señor Carvallo, Ministro de Chile en Bélgica, la adquisicion i envio a Valparaiso de un buque de guerra, que reuna las condiciones principales que en seguida se espresan.

Que sea misto, de vela i de vapor; de un andar sobresaliente tanto a la vela como al vapor;

Que sea de madera; porque el sistema de coraza es inaplicable al tamaño de los buques que mas conviene a nuestras necesidades i a nuestros recursos para mantenerlos: su construcción de la mayor solidez i fuerza empleada en buques destinados para la guerra, i para cargar artilleria rayada de gran calibre i grande alcance: de materiales los mejores empleados i adaptables a las construcciones de guerra;

- Que su porte sea de 700 a 800 toneladas;
- Que su aparejo sea de Corbeta; si esto no pudiese conseguirse de Corbeta, Barca.
- Que la fuerza de su máquina sea la mayor compatible con el tamaño del buque;

Que su armamento sea de largo alcance i de un calibre el mayor compatible con el porte del buque. El Ministerio sujere el siguiente: dos cañones jiratorios, rayados de nueve pulgadas i del sistema mas perfeccionado, i las piezas de costado o de batería mejores i de mas calibre, tambien rayadas que admita el buque. Sobre este punto i sin pretender influir en las decisiones que adopte el señor Carvallo, oyendo el dictámen de los hombres facultativos que consulte en Europa, sobre éste como sobre todos los puntos que abraza este encargo, creo conveniente llamar la atencion del señor Carvallo sobre los cañones riflados de acero i de fierro del Capitan Blakeley, *Cannon Company*, 35 *Parliament Street*, *Westminster*, recomendados como los que emplea el corsario *Alabama* i que tienen la ventaja de ser comparativamente a su calibre i alcance, mui livianos.

Artillería pesada que se carga por la culata, no se considera por oficiales navales espermentados tan ventajosa, ni tan sencilla, ni tan barata como la que se carga por la boca,

Importa mucho que esta artillería sea mui reforzada, como para resistir fuertes cargas.

En materia de proyectiles i de repuestos de artillería, interesa que la remesa sea mas bien abundante que escasa por la dificultad de proveernos de ellos en el país.

Para conocimiento del señor Carvallo, incluyo la nota, o factura en ingles, de los artículos de esta clase que recibimos con la *Esmeralda*, traídos por el Almirante Simpson, i que forman un surtido mui completo i mui bueno.

El Gobierno habria deseado enviar a unirse al señor Carvallo, un oficial jeneral de nuestra Marina; pero esto no ha podido hacerse; de modo que el señor Carvallo tendrá que buscar en Europa consejeros de probidad e intelijencia, en los diversos ramos especiales de construccion, maquinaria i armamento, siguiendo en esa eleccion i en el partido que adopte, su conocido buen juicio i criterio.

Yo confio que en nadie podia recaer mejor la comision importante i delicada de enviarnos al menor costo posible, un buque de la clase i condiciones que buscamos, entre los que existan hechos i prontos a ser equipados i entrar en servicio en los puertos europeos.

Necesitamos un buque de las cualidades i condiciones espresadas, con prontitud; procurarlo donde se encuentre es el servicio que se espera del señor Carvallo, i procurarlo con el menor costo posible.

Yo me abstengo de determinar precios, puesto que cualquiera limitacion amarraria las manos del encargado de la compra; lo único que diré a US. es que el Gobierno considera que el buque que hoi encarga es uno de dos que cree poder adquirir por los 500,000 pesos votados por el Congreso.

Una sola prevencion me resta que hacer en el asunto, i es que en la situacion en que nos hallamos, una diferencia en mas o en ménos

en toneladas o en otras cuestiones de detalle, siempre que no se añan sustanciales i varien enteramente la naturaleza del pedido, no deben detener al comisionado: las únicas condiciones indeclinables, son las de igualmente eficaz i rápido a vela que a vapor; rapidez de marcha de uno i otro modo, a la vela i al vapor; fuerte en construccion, fuerte en armamento, guerrero en fin; i que sea un buque siempre útil a los infinitos objetos de nuestro servicio, adaptable a las diversas comisiones, i que podamos tener siempre armado i en comision, con provecho i sin grandes gastos.

En cuanto a la manera de enviar el buque, vendrá con capitán, tripulacion, oficiales tomados para el viaje en Europa a entregar el buque en Valparaiso, asegurado etc., como cualquier mercante, a no ser que recibiere orden en contrario. En cuanto a los empleados de la máquina etc., esos pueden contratarse con la perspectiva para ellos, de continuar en el servicio de la República, mediante los precios que se espresan en la adjunta nota.

Dios guarde a US.

MÁRCOS MATURANA.

Al señor Ministro de Relaciones Exteriores.

NÚM. 2.

SEÑOR DON MANUEL CARVALLO, ETC., ETC., ETC.

Santiago, Diciembre 31 de 1863.

Mui señor mio:

Aunque considero bastante detallada i prolija la nota oficial que dirijo hoi al señor Ministro de Relaciones Exteriores, comunicándole la resolucion del Gobierno por la que se comisiona a Ud. para que nos compre i envíe un buque de la clase, porte i fuerza que allí se espresa, sin embargo se interesan mis compañeros en que le escriba una carta entrando en algunos otros pormenores, que talvez no se tocan en la nota. I a la verdad que no sé qué mas pueda yo agregar a lo que allí digo, de modo que me limitaré a espresar a Ud. en pocas palabras lo que deseamos i esperamos, en el buque que encargamos a Ud.

- 1.º Gran celeridad, tanto a la vela como al vapor;
- 2.º Artillería rifada de grande alcance;
- 3.º Aparejo completo de Corbeta; si no se hallase así, de Barca;
- 4.º Que su costo a la vela, i lista para salir, ande por 200,000 pesos, mas o ménos; sin que por esto se quede Ud. sin un buen buque por pesos mas o ménos.
- 5.º Que evite Ud. caer en la tentacion de comprarnos un gran buque, que no tendria aplicacion continua en nuestro servicio i su

mantenimiento sería incompatible con nuestras rentas; i llamo gran buque, incompatible con nuestras necesidades i nuestros recursos, todo buque que exceda de 800 a 900 toneladas. Para nosotros, nuestra mayor fuerza marítima consistirá esclusivamente en el número de buques de ese tamaño i clase, que tengamos, siéndonos inútiles los mayores, por dependiosos, por pesados i porque siempre serán en fuerza i en importancia, muy superiores a las comisiones que tengamos que darles.

Ademas, Ud. comprende que al fin tres buques de 900 toneladas bien andadores, son mas útiles para Chile que una sola Fragata que costase lo mismo; porque al fin son tres en vez de uno, que representan tres vidas, tres comisiones i talvez tres fuerzas, capaces de hacer tanto mal a un enemigo, como el *Alabama* i el *Florida*.

Nos dicen aquí que hai buques de esas condiciones en venta en puertos de Inglaterra i de Francia, mandados construir por los Confederados, i embargados por los gobiernos europeos. Ojalá, que así sea, i que ellos llenen nuestros deseos.

Supongo que por el departamento correspondiente se le instruirá a Ud. de lo que debe hacerse para el desempeño de este encargo, así como sobre fondos etc.; a mí lo único que se me ha pedido es la nota detallada i esta carta, relativa a la parte de Marina, que doi con mucho gusto, recordando que Ud. ha sido uno de los que mas anhelo han manifestado siempre porque nuestra Marina, tanto Militar como Mercante, ocupase en nuestra vida política i económica, el lugar que le corresponde.

Desgraciadamente ésta, como todas las necesidades reales de un pueblo, descuidadas por mucho tiempo, llegan un dia a manifestarse urgente i repentinamente, obligando entónces a gastos considerables i a comprar lo que se encuentre.

Esta es la situacion en que hoi nos hallamos; i en vez de mandar hacer lo que necesitamos a medida de nuestra necesidad i de nuestro deseo, tenemos que salir a buscar i tomar lo que encontremos aunque no nos esté enteramente al cuerpo. En Ud. consiste que este mal sea menor, mándándonos lo que mejor nos venga a la medida, con el menor sacrificio; i contando con ello, tengo el gusto de ofrecerme

De Ud. atento, obsecuente servidor i amigo, Q. B. S. M.

MARCOS MATORANA.

Nuevas notas al señor Carvalho, i extractos de la correspondencia de este señor, relativos al encargo de buques.

NÚM. 1.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Marzo 31 de 1864.

Impuesto de las notas del señor Carvalho núms. 97 i 98, tengo el honor de manifestar a US. que el Gobierno persiste en las instrucciones dadas en mis comunicaciones de 31 de Diciembre último, números 897 i 898.

Por lo que hace al buque *Pampéro*, él no llena ni en precio, ni en tamaño, ni en construcción, las miras del Gobierno.

Si se hallare que no hai buque alguno listo o en construcción, que corresponda con nuestro pedido, entónces ántes de proceder a poner la quilla de uno por cuenta de nuestro Gobierno, deberán esperarse nuevas órdenes.

No puede ménos de lisonjearme con la esperanza de que sea nuestro alguno de los buques que con fines de guerra se construyen para los confederados en Burdeos i Nántes i que mencionan en sus cartas los señores Carvalho i Rosales. Estos buques parece que corresponden aproximativamente con nuestras condiciones.

De todos modos, siento una verdadera satisfacci6n manifestando a US. que por lo que veo en la correspondencia que US. me acompaña en copia, no podia hallarse en mejores manos que en las de nuestros inteligentes i celosos representantes en Bélgica i en Paris, la realizacion de las miras del Gobierno en este asunto importante que preocupa al Gobierno i al pais, i que tanta influencia moral i material vá a ejercer en nuestra Marina Militar i Mercante.

Como el señor Carvalho lo observa mui bien, i US. con mucha oportunidad lo reconoce, debemos siquiera medio armarnos ántes de que una declaracion de guerra aun sobre el papel, nos impida absolutamente hacerlo; i el sacrificio de la adquisicion de un buque es lo menor que podemos hacer para satisfacer las primeras exigencias de la proteccion que demanda nuestra Marina, nuestro comercio i la dignidad de nuestra bandera.

Dios guarde a US.

MÁRCOS MATÚRANA.

Al señor Ministro de Relaciones Exteriores.

NÚM. 2.

Estractos de la correspondencia del señor Carvallo relativa a buques.

LEGACION DE CHILE EN BÉLGICA.

Bruselas, Enero 15 de 1864.

Anoche a las nueve tuve el honor de recibir los oficios de US. núm. 93 del 30 de Noviembre i 94 del 1.º de Diciembre ultimo:

En el primero se sirve US. informarme que autorizado el Ejecutivo por el Congreso para invertir hasta la suma de 500,000 pesos en aumentar nuestra Marina de Guerra, quizá se me remitirá por el próximo vapor el poder e instrucciones competentes para comprar un vapor que reuna las condiciones necesarias o para contratar su construcción.

Observo con placer que las intenciones del Gobierno i las mias, se encuentran con frecuencia. Antes de ayer ha llegado de Liverpool a esta ciudad mi amigo Mr. Ross, a quien he aludido en mi oficio núm. 90, negociante escoces de un carácter tan circunspecto como respetable. . . . Uno de los tópicos de nuestra primera conversacion habia sido los vapores embargados en Liverpool a petición del Ministro de los Estados-Unidos, por sospecha de pertenecer a la Confederacion del Sur: mas luego que recibí la nota de US. en que me pide informes sobre ellos, le convidé a almorzar hoi con el fin de precisar los datos que ántes me habia dado en términos jenerales. Acaba de salir de casa, i voi a repetirlos a US.

Los vapores embargados por el Gobierno ingles a petición del Ministro Americano en Lóndres, son cuatro o cinco. Dos de ellos son vapores rams, es decir, con ariete o armadura de hierro en la proa calculada para estrellarse contra cualquier buque i partirlo. El uno se llama *Mounassir*, i el otro tiene un nombre arjelino que Mr Ross no recuerda. Ambos han sido construidos por Mr. Laird, constructor del temible Vapor *Alabama*, que tantos destrozos ha hecho en la Marina federal, i verdadera o aparentemente, son de su propiedad, segun las declaraciones judiciales: Uno de ellos está casi concluido; de modo que se pudiera principiar a armarlo dentro de tres semanas; el otro no está tan adelantado, pero ambos están surtos en el paraje Rock-Ferry del rio. Estos vapores tienen dos máquinas cada uno i están calculados para llevar solamente uno o dos cañones de grueso calibre i no mas de 400 a 500 hombres. . . .

El Vapor *Alejandra* es un vapor comun de guerra, pero no tiene armadura de hierro; ha sido construido por Fawcett Preston i C.* i tambien está surto en Liverpool i casi concluido.

El *Pampero* es tambien un vapor de guerra, lanzado, casi conclui-

do i surto en el Clyde, Glasgow, construido por John and James i Thompson, ingenieros constructores navales en dicho puerto. Mr. Ross carece de antecedentes para calcular el precio de estos buques.

A peticion del Ministerio ingles la obra de estos cuatro vapores ha sido judicialmente suspendida, i ellos están custodiados por la fuerza pública.

Habiendo la autoridad judicial indagado el nombre de sus respectivos dueños i el destino que tienen solo ha obtenido por respuesta, que pertenecen a las personas arriba mencionadas, ingenieros o constructores navales para todos los gobiernos del mundo i para cualquier particular que los ocupe. Deseoso el Ministerio de poner término a un juicio que se atribuye a influjos del Gobierno de los Estados Unidos, i que le hace mui impopular entre la numerosa clase de especuladores i partidarios de la Confederacion del Sur, propuso a los constructores comprárselos para la marina británica, mas ellos se han negado redondamente a vender, i esta negativa se interpreta de dos maneras, a saber:

1.^a O esos buques están ya pagados por la Confederacion del Sur; o asegurado su pago, o los empresarios aguardan un enorme provecho en algodones, a que no renunciarán, siéndoles fácil, una vez absueltos por los tribunales, librarse de toda responsabilidad i cauciones judiciales por medio de falsos traspasos i cambios de bandera hasta que lleguen a su primer destino, como se hizo con el Vapor *Alabama* traspasado a la Confederacion en un puerto portugues, cuando ya cargaba la bandera portuguesa; chicana a que se prestan fácilmente las leyes i prácticas inglesas.

2.^a O si en realidad se hubieren construido para venderlos al primer comprador, el partido que haya formado de esta cuestion un nuevo capítulo de acusacion para arrojar del poder al partido contrario, los retiene, respondiendo a todo daño, hasta lograr la completa absolucion de los buques i posteriormente sus fines políticos.

El juicio del Vapor *Alejandra* ha terminado en, primera instancia con su completa absolucion; mas los abogados de la corona han apelado para ante la Cámara de los Lores, de quien se aguarda que confirme. El resultado de esta primera apelacion decidirá de los demas juicios, pues todos se hallan en iguales circunstancias.

Si los buques fueren absueltos como se espera, el Gobierno federal a cuya solicitud se ha promovido esos diversos juicios i embargos, será responsable a todos los daños e intereses; pero a ese Gobierno le conviene mas pagar daños pecuniarios que esponerse a los mui graves que los vapores pudieran hacer a su marina, i parece que sobre este punto hai una perfecta intelijencia entre Lord Russell i el Ministro americano en Lóndres.

A pesar de esta incertidumbre, he recomendado a Mr. Ross amigo de varios de los conconstructores, que me haga una celosa investigacion sobre la condicion de esos diversos vapores, sus dimensiones, fuerza i costo, incluso el armamento, derechos de corretaje i comisiones, pues ya sea que haya o nó posibilidad de comprar alguno de ellos, me interesa saber lo que convendria mandar construir, i su costo. Mr. Ross me ha dicho hoi que partirá por Liverpool dentro

de cinco dias, i que llegando allí no tardará en corresponder a mis deseos.

Dios guarde a US.

MANUEL CARVALLO.

Al señor don Manuel Antonio Tocornal, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile.

NÚM. 3.

Nota del señor Carvallo.

LEGACION DE CHILE EN BÉLICA.

Bruselas, Enero 29 de 1864.

Señor Ministro:

Las dos adjuntas cartas de mi celoso e inteligente amigo el señor Ross, acerca de los cuatro vapores embargados por el Gobierno inglés en Liverpool i Glasgow, completan el informe que US. deseaba: i yo le prometí en mi oficio núm. 90 del 15 del corriente.

La primera carta, del 21 de Enero, nos da a cenocer las principales condiciones de los dos arietes surtos en Liverpool, aunque todavía ignoramos si pueden o no venderse, i cual será su precio. La segunda carta datada en Glasgow el dia 27, no deja que desear relativamente al Vapor *Pampero* i al ariete sin nombre detenidos en ese puerto.

Si los dueños de los dos primeros recelan que la causa pendiente ha de retardarse por convenir así a los intereses del Gobierno Federal, favorecido en este caso por el Gobierno inglés, indudablemente se resolverán a venderlos deseando sacar un buen partido de la oportunidad que les ofrecemos i de la demanda de vapores que indudablemente debe haber por parte de la Dinamarca i de la Confederacion Jermánica, que al presente se hallan en visperas de declararse en guerra.

Como nadie duda que los arietes de Liverpool han sido construidos para la Confederacion del Sur, es de presumir que son sólidos i de primera calidad i que algun emisario inteligente de ese Gobierno, disfrazado o sin disfraz, ha vijilado la obra a medida que progresa. Los constructores Laird son ademas acreditados en su profesion. En cuanto al *Pampero*, el informe de Mr. Ross me inspira plena confianza, pues este sujeto ha hecho construir a su vista varios buques mercantes para sí, i acabo de saber por su familia que es ingeniero.

US. convendrá fácilmente en que es preferible comprar buques ya hechos, a mandarlos hacer, así porque «el que compra casa hecha

ahorra muchos clavos,» como porque el retardo de quince a diez i ocho meses que duraria la construccion, podria esponernos a que no lleguen en tiempo oportuno a nuestras costas.

Anticipo a US: que este será el partido que yo adopte poniéndome previamente de acuerdo con el señor Rosales, a no ser que las instrucciones del Gobierno con respecto a las condiciones del buque i su precio, no cuadren a ninguno de los vapores mencionados, pues en tal caso, me sujetaré al tenor de esas instrucciones.

Dios guarde a US. muchos años.

MANUEL CARVALLO.

Al señor don Manuel A. Tocornal, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile.

NÚM. 4.

Nota del señor Carvalho.

LEGACION DE CHILE EN BÉLGICA.

Londres, Febrero 16 de 1864.

Señor Ministro:

Sobre el núm. 98 del 1.º de Enero último que viene acompañado de las notas orijinales del señor Jeneral Matúzarra, Ministro de Marina, núms. 897 i 898 ambas del 31 de Diciembre, tengo el honor de decir a US. que estoy perfectamente instruido de su contenido i que comprendo en toda su estension los deseos del Gobierno.

Se quiere un vapor fuerte, sólido i guerrero, de madera i no de fierro ni acorazado; con máquina o máquinas proporcionadas a su tamaño i usos, con aparejo de Corbeta o al ménos de Barca, que ande con gran velocidad a la vela i al vapor, que no exceda de 900 toneladas, que tenga cañones rayados o riflados de gran calibre i de muchos alcances, pero lijeros, que esté perfectamente armado i con repuestos suficientes de cuanto no puede fácilmente reemplazarse en nuestra costa i cuyo valor, puesto a la vela, sea de 160 a 200,000 pesos.

El señor Ministro de Marina ha previsto i con razon, en caso en que no pudiera hallarse un buque ya construido o en construccion que reuniera las espresadas condiciones, i entónces se sirve autorizarme para prescindir de mas o ménos toneladas i para no reparar en mas o ménos pesos.

Desde el 15 de enero en que tuve noticia del proyecto que ocupa al Gobierno de aumentar la Marina de Guerra, no he descuidado ninguna indagacion acerca de los buques que pudieran comprarse, i el resultado lo he comunicado a US. en mi oficio núm. 93 del 24 de

Enero último: de los buques allí mencionados, ninguno cuadra en tamaño ni precio, a las instrucciones del Gobierno; pero teniendo en consideración que se desea un vapor de guerra de primera clase i con prontitud, que la actual guerra entre la Dinamarca i la Confederación Jermánica aumentará la demanda i el precio de los buques; que la construcción de uno arreglado a las instrucciones del Gobierno nos hará perder de doce a diez i ocho meses inevitablemente, i que el *Pampero*, embargado en Glasgow, es el que mas se acerca al modelo del Gobierno, he dado los pasos que a este respecto he creído convenientes.

Siguiendo el consejo del señor Baring, voy a pedir a mi amigo Mr. Ross exija de los constructores el último precio en que dispondrían de él; entregándolo enteramente concluido i probado, aunque los cañones i el armamento serían de nuestra cuenta. Tal proposición no me compromete en manera alguna a aceptarlo. Pero debo espresar mi temor: cada día corremos el riesgo de perderlo; pues; como ántes he dicho, el almirantazgo inglés está interesado en comprarlo i es de creer que la Dinamarca, el Austria i la Prusia lo deseen.

Hai todavía otro inconveniente que vencer: el permiso del Gobierno inglés. Ayer se me ha asegurado en casa de los señores Baring, que teniendo ellos orden del Gobierno de Venezuela para comprar el vaporcito *Alejandra* de 300 toneladas, el Gobierno les respondió que, pendiente su causa en apelación, no podía concederlo.

En resumen, al presente no hai en Inglaterra otro buque en que poner los ojos que el *Pampero*, aunque este es de 200 toneladas mayor que el máximo fijado por el Gobierno.

En la carta del señor Rosales adjunta a mi nota núm. 97 se habla de tres buques que los confederados están construyendo en Burdeos i Nántes, i hoy mismo le suplico que se sirva pedir su descripción, para que si se acercan mas o ménos a los deseos del Gobierno, pueda yo trasladarme a esos puertos i con el auxilio i consejo de personas competentes, resolver lo que mas convenga. I si ésto se frustrase, aguardaremos algún tiempo, pues es posible que, de un momento a otro, se presente un buen buque i que entre tanto, vengan nuevas instrucciones del Gobierno.

Dios guarde a US. muchos años.

MANUEL CARVALLO.

Al señor don Manuel A. Tocornal, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile.

NÚM. 5.

Nota del señor Carvallo.

LEGACION DE CHILE EN BÉLGICA.

Bruselas, Febrero 29 de 1864.

Hasta ahora no se presenta buque que comprar i en realidad no hai ninguno en expectativa que se acerque a las condiciones fijadas por el Gobierno. Si hubiera alguno ya construido o en carrera de construccion, los ajentes del Gobierno federal nos lo habrian designado. Los tres vapores que los confederados construyen en Burdeos i Nántes, segun el informe del señor Rosales, son de fierro i como el Gobierno frances no les impedirá la salida, con tal que salgan desarmados, es posible que los confederados manden el armamento desde diversos puertos en buques mercantes, para armarlos en el mar o en alguna caleta desierta o indefensa, donde se reunirán con ese objeto. Siendo ademas de fierro, esos buques no pueden convenirnos. Sin embargo, el señor Rosales me ha prometido hacer las indagaciones necesarias por si se vendieren i ocurriere la necesidad urjentísima de procurarse un buque de guerra aun cuando no reuna las condiciones del Gobierno.

Dios guarde a US. muchos años.

MANUEL CARVALLO.

Al señor don Manuel A. Tocornal, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile.

NÚM. 6.

Nota del señor Carvallo.

LEGACION DE CHILE EN BÉLGICA.

Bruselas, Marzo 10 de 1864.

Señor Ministro:

Cada dia tengo mas ambicion porque Chile adquiera ese buque (el *Pampero*) que, a juicio de diversos intelijentes, es el mejor que ha salido de los astilleros británicos i mui superior a todos los de igual clase de la Marina real. Su armazon de fierro, calculada para darle fuerza, liviandad i celeridad, no tiene ninguno de los inconvenientes

de los cascos de fierro, pues está cubierto con la madera mas fuerte que se emplea en la construcción naval, i forrado en cobre hasta la línea de agua i en fierro hasta arriba. Posteriormente he descubierto que las 1,100 toneladas que tiene, medida de constructores, son equivalentes a 900 de registro, pues el registro solo mide la capacidad útil, i el constructor mide toda la obra superficial. Las dos máquinas que tiene son hechas por los mejores maquinistas i, en jeneral, se ha empleado en toda la obra a los mejores artifices sin reparar en gasto alguno.

Verdad es que, segun el informe de Mr. Ross, jamas podriamos conseguirlo por ménos de £ 65,000. (\$ 325,000) i que el armamento i el ponerlo a la vela, costaria mucho dinero; pero en obras de esta importancia, la bondad de los materiales i la solidez de la obra son a la larga una verdadera economía para el Estado i un motivo de seguridad i confianza para todos. Mas en vista del estado actual de las cosas, yo no lo compraria ni por la suma de £ 60,000, aun cuando con esta suma pudiera pagarse buque i armamento, lo que es imposible.

En mi próximo viaje a Londres indagaré de Lord Russell si me será permitido comprar alguno de los vapores embargados, para el servicio de mi Gobierno; por si se presentare mas adelante alguno de ellos que se acerque mas o ménos a sus deseos. Sin este requisito, toda negociacion con los dueños estará espuesta a un desengaño por nosotros.

Dios guarde a US. muchos años.

MANUEL CARVALLO.

Al señor don Manuel A. Tocornal, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile.

DIUN

Nota al señor Carvalho para la compra de buques entre los de la Escuadra Anglo-China.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Mayo 6 de 1864.

Señor Ministro:

En 1863 se formó en Inglaterra una Escuadra Anglo-China, con oficiales i tripulaciones británicas, destinada a servir a la formación de las fuerzas navales que el Celeste Imperio necesitaba para perseguir piratas i asegurar la navegación de los mares de la China.

Por noticias que se tienen, se sabe que esa Escuadra se disuelve i que vuelven a la India i a Inglaterra algunos de los buques que la componen, para ser vendidos. De esos buques hai dos, los mejores talvez, que corresponden a nuestras necesidades, a nuestros medios, a nuestro pedido, en fin, los que probablemente se hallan hoy en viaje para Inglaterra i son:

El *Pekin*, aparejo de barca, de 8 cañones de grueso calibre, de hélice, con máquinas de la fuerza de 200 caballos, al mando del Capitan de la Marina Real Británica H. T. Burgoyne.

El *China*, aparejo de barca, de 8 cañones, de hélice, con máquinas de la fuerza de 150 caballos, al mando del Capitan de Corbeta de la Marina Real Británica Noel Osborne.

Por lo que puedan interesar estos datos al señor Carvallo, lo comunico a US.

Dios guarde a US.

MÁRCOS MATURANA.

Al señor Ministro de Relaciones Exteriores.

E.

Instrucciones al señor Contra-Amirante Simpson, i notas acerca de ellas a los señores Carvallo i Astaburuaga.

NÚM. 1.

Santiago, Mayo 24 de 1864.

1.º El Gobierno ha resuelto procurarse en los Astilleros i talleres europeos, cuatro buques con que dar principio a la formación del material de nuestra Marina Militar, i ha designado a US. para la realización de este pensamiento, con arreglo a las presentes instrucciones.

2.º El Gobierno al determinar la clase de buques que mas convienen a Chile, ha tenido presente el carácter particular que debe revestir nuestra Marina Militar, i los servicios que ella está llamada a prestar. Esos diversos servicios US. los conoce i creo escusado enumerarlos.

3.º En un país como Chile, que tiene que conciliar el mantenimiento de la fuerza marítima que le imponen su situación jeográfica, las exigencias de su defensa i las necesidades económicas i políticas enlazadas con la Marina, con su renta i sus otras necesidades, la Marina Militar tiene que desempeñar mui variados servicios; i no pudiendo como no podemos, tener buques especiales para cada servicio, es preciso que los buques que adquiramos, reúnan a las condiciones indispensables de fuerza para ofender i fuerza para defenderse, otras que concilien todas las exigencias de nuestro servicio.

4.º Estas condiciones son:

Que sean de madera:

Mistos, de gran celeridad tanto a la vela como al vapor;

De 1,000 toneladas de registro cada uno;

Aparejo de Corbeta o Barca;

Fuerza de máquina, la mayor compatible con su tamaño para asegurar las condiciones de celeridad buscadas;

Armamento, de grande alcance i del mayor calibre compatible con el porte i condiciones del buque;

Que el costo a la vela o listo para salir no exceda de trescientos mil pesos por cada buque.

5.º Si US. por no hallar buques hechos que reúnan las condiciones mencionadas, fuviese que contratar la construccion de los que necesitamos, entónces se procederá a contratar los cuatro, con sujecion al modelo adoptado; dejádo para despues, segun órdenes posteriores, la contratacion de algun otro buque de mas fuerza, de mas resistencia, o de otras condiciones que los cuatro que necitamos como base de nuestra fuerza marítima.

6.º Por ahora, como US. lo sabe, la idea del Gobierno es no adquirir para nuestro servicio un gran buque, de rara aplicacion, de costoso mantenimiento, incompatible con nuestra renta i con nuestros recursos de reparacion en Arsenales, Diques etc. Para nosotros, nuestra mayor fuerza marítima consistiria en el número de buques del tamaño que encargamos, esto es; de 1,000 a 1,200 toneladas, que poseamos, huyendo por ahora, de mui grandes buques por dispendiosos, por pesados i porque siempre serian superiores a las comisiones que tenemos que darles. Además, como US. lo comprende, tres buques de la clase que recomendamos, son mas útiles para Chile que un gran buque que representase la fuerza de los tres; porque al fin los tres representarian para el país, tres vidas, tres comisiones, tres fuerzas, que unidas o separadas protejan nuestro comercio i por su superior andar fatiguen al enemigo, le corten recursos i acepten o rehusen el combate, segun convenga.

7.º En cuanto al armamento en artillería para nuestros buques, el Gobierno sin coartar a US. la libertad de eleccion entre los diversos sistemas que hoy existen, recomienda a US. tenga presente al determinar su elección, que para nosotros, los mejores cañones son los que combinen modicidad en el precio, grande efecto, rapidez i facilidad para cargar, poco peligro, de pronto o fácil deterioro; esto es, durabilidad; simplicidad en su sistema i servicio, i que exijan proyectiles comparativamente baratos i de fácil construccion en el país.

8.º La contrata o contratas se estenderán sobre planos, diseños, descripciones i especificaciones detalladas, que no dejen lugar a dudas ni cuestiones, sino que sean tan precisas i claras, que de antemano i al tiempo de la ejecución, se sepa todo lo concerniente al buque, aun lo mas mínimo de sus obras exteriores, en repartimiento interior, en su arboladura, máquinas etc.

9.º La contrata o contratas se celebrarán, reservándose la parte del Gobierno de Chile, sobre la construccion, armamento etc. del buque, esa vijilancia a intervencion inmediata i constante en la ejecución

de que está especialmente encargado US., sin que por esto se crea que esa intervencion pueda tener otro objeto, que vijilar las obras, los materiales empleados i la concordancia de la ejecucion con los contratos, planos; diseños i especificaciones acordadas.

10. En cuanto al número de piezas de artillería i su calibre, el armamento del modelo aceptado por el Gobierno, i lo dicho en el núm. 7 da a US. la idea de lo que en este ramo se desea alcanzar:

11. Ya sea que encuentre US. buques hechos, ya que los mande hacer, en cuanto a la manera de enviarlos a Chile; vendrán con un capitán experimentado tripulados como mercantes, a entregar en Valparaíso a cargo de alguno de los oficiales que US. lleva, a no ser que reciba US. orden en contrario. En cuanto a los empleados en el ramo de ingenieros de 1.ª, 2.ª i 3.ª clase, convendría que US. los contratase por algun tiempo para el servicio de la República. Con este objeto anexo a estas instrucciones va la nota de los sueldos que hoy se pagan a esos empleados.

12. Los pagos se harán a los plazos i en los términos que se estipulen, por medio de los agentes del Gobierno en Lóndres, quienes tendrán el conocimiento e intervencion en esos contratos, que nuestras leyes i ordenanzas dan a los empleados de Hacienda i oficinas pagadoras de la Marina.

13. Dichos pagos siendo arreglados, se ejecutarán por los agentes del Gobierno en Lóndres, en virtud de orden librada, con nota de *satisfecho i cumplido*, por US., i estendida en el requerimiento que con este fin hagan los contratistas, intervenido, visado i hallado conforme por el Contador.

14. Habiendo sido el señor Carvallo Ministro Plenipotenciario de Chile en Béljica, el encargado del Gobierno para la adquisicion de buques, quiere el Gobierno que US. obre de acuerdo con él en el desempeño de su comision, i que él desempeñe las funciones del Gobierno en la aprobacion definitiva de los contratos que se celebren.

15. US. luego de llegar a Europa, se pondrá en comunicacion con el señor Carvallo, reuniéndose a él para que él informe a US. del estado del encargo que tiene para compra de buques, i para que se pongan de acuerdo sobre la ejecucion de las presentes instrucciones.

16. US. mantendrá con el señor Carvallo, frecuente comunicacion, poniéndole al corriente, así como a este Ministerio, de los progresos de la obra etc. etc.

17. Los agentes del Gobierno recibirán las órdenes e instrucciones necesarias para abrir el crédito necesario, tanto a la ejecucion de la importante comision que motiva estas instrucciones, cuanto a las buenas cuentas que con cargo a sus respectivos haberes sean necesarias a US. i a los oficiales i empleados bajo sus órdenes.

18. Si el Gobierno necesitase hacer a US. encargos relacionados con envios de artillería i otros armamentos militares para plazas i fortalezas, proyectiles, pólvora etc., se darán a US. instrucciones por el Ministerio de la Guerra.

19. Estas instrucciones que pecarán por minuciosas i por entrar en detalles que US. conoce perfectamente, ha querido el Gobierno sean mui precisas en todos los puntos, para mayor garantía del Go-

bierno mismo i de US. en un asunto que afecta vivamente los intereses del país.

20. El Gobierno conociendo toda la responsabilidad que asume al dictarlas, confia en que US. convencido de su peso, pondrá de su parte su conocido celo e intelijencia para llevar a cabo la resolucion del Gobierno. Si la eleccion hecha de los buques que nos convienen, no tuviese el sufragio de todos los pareceres, tan divididos sobre este punto, el Gobierno asume gustoso la responsabilidad de ella, por creer que ella concilia mejor que ninguna otra, nuestras necesidades, nuestros recursos i la realizacion de mayores fines con los mismos medios.

Dios guarde a US.

MÁRCOS MATURANA.

Al señor Contra-Almirante don Roberto Simpson.

NUM. 2.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Mayo 24 de 1864.

Como adicional a las instrucciones contenidas en nota de esta fecha núm. 378, el Gobierno resuelve que US. en su viaje a Europa, pase por Estados-Unidos i examine si en aquel pais hai buques análogos a los que buscamos, en clase, porte, andar, fuerza i precio, dando cuenta.

Quiere tambien S. E. se informe US. de las condiciones de servicio, precio i adaptabilidad a nuestras necesidades, de la artilleria de marina i de plaza de los Estados-Unidos, dando cuenta con su informe i dictámen para la resolucion del Gobierno.

El señor Ministro de Estados-Unidos en esta República ha tenido la bondad de ofrecerse a recomendar a US. al Departamento de Marina en Washington para que se le faciliten los medios de desempeñar su comision en aquel país.

Dios guardé a US.

MÁRCOS MATURANA.

Al señor Contra-Almirante don Roberto Simpson.

NÚM. 3.

Nota al señor Carvallo.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Mayo 31 de 1864.

Paso a manos de US. para su conocimiento i fines que puedan convenir, copia autorizada de las instrucciones dadas al señor Contra-Almirante don Roberto Simpson, para el desempeño de la comision de que va encargado a Europa, dirigida a la adquisicion de buques de guerra para la República.

En dichas instrucciones verá US. la parte que el Gobierno le asigna en el desempeño de la comision del Almirante Simpson; parte importante, dirigida a representar en ella al Gobierno i a allanar al Almirante, todo inconveniente o dificultad que pueda presentársele.

Dios guarde a US.

MÁRCOS MATURANA.

Al señor don Manuel Carvallo, etc. etc. etc.

NÚM. 4.

Nota al señor Astaburuaga, Encargado de Negocios en Washington

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Junio 15 de 1864.

Remito a US. adjunta, copia de las instrucciones dadas al señor Contra-Almirante don Roberto Simpson, para el desempeño de la comision de que va encargado a Europa i Estados-Unidos, dirigida a la adquisicion de buques para la República.

En dichas instrucciones verá US. la parte que el Gobierno asigna en Europa, al señor Carvallo en el desempeño de esa comision; parte importante, dirigida a representar en ella al Gobierno i a allanar al señor Contra-Almirante todo inconveniente que pueda presentársele.

La parte que al señor Carvallo se asigna en esas instrucciones en lo relativo a Europa, quiere el Gobierno la asuma US. en lo relativo a la comision del señor Contra-Almirante Simpson en Estados-Unidos; i al efecto se previene a la casa de Baring Hermanos i C.^a de Lóndres, acepte i pague por cuenta del Gobierno los jiros de US. a su cargo por los fondos que sean necesarios, en el caso de hallar allí al señor Contra-Almirante lo que va encargado de buscar para la Marina Militar de Chile.

El señor Contra-Almirante Simpson lleva dinero para sus gastos,

pero si necesitase fondos para este objeto, se los facilitará US. jirando por su monto sobre la casa mencionada de los señores Baring de Lóndres.

Acompañan al Contra-Almirante Simpson, adictos a su comision el Teniente 1.º de Marina don Enrique M. Simpson i el Contador de 1.º clase, don Juan de D. Merino Benavente.

Dios guarde a US.

MÁRCOS MATORANA.

Al señor don Francisco Solano de Astaburuaga, Encargado de Negocios de Chile en Washington.

F.

Descripcion de una Corbeta ariete de diez i seis cañones con coraza de quitar poner propuesta por el Ingeniero Mecánico de Marina de 1.º clase, don Juan Mc Pherson.

La Corbeta tendrá de largo 240 piés desde el extremo del espolon hasta el codarte; 40 piés de manga i 24 piés de puntal contados desde la cara inferior de la quilla hasta la cubierta de la batería; apreciando su porte en 1,500 toneladas de registro. Tendrá dos cubiertas: la de la batería irá artillada con 14 cañones de a 68 i la superior con dos cañones largos jiratorios del calibre de a 100 libras lo ménos.

El casco del buque deberá ser construido segun las reglas comunes de construccion, de fierro superior, de una pulgada de grueso, sin madera en el interior.

Las planchas de la coraza serán de 5 1/2 pulgadas de grueso, de las cuales, las señaladas con líneas en la figura 1.ª del plano adjunto, permianecerán constantemente en su lugar, i las trazadas con puntos irán ajustados al costado con pernos de cabeza i tuerca en el interior con el objeto de ponerlas en tiempo de guerra en el espacio de ocho dias, para lo que deberá dejar en el interior un pasaje de popa a proa.

Estas planchas deberán conservarse en épocas normales en un lugar seco despues de marcarles su colocacion i pintarlas, i los agüjeros que quedan en el costado deberán llenarse con pernos de remache con tuerca interior.

El espolon está colocado bastante abajo con el objeto de que esté en una línea con la potencia del propulsor i ademas con él el de herir con efecto cualquier otro lugar encerrado bajo la línea de su coraza.

La Corbeta tendrá dos hélices movidas por dos máquinas independientes una de otra, de 200 caballos de fuerza nominal cada una, que manejadas convenientemente, la harian virar en un círculo cuyo radio sea muy poco mayor que su largo, desprendiéndola así para herir con

su espolon dos o mas buques que la rodeen. Estas máquinas la harían andar a razon de 12 millas por hora.

La esplicacion del plano es como sigue:

La fig. 1 representa la seccion vertical del costado del buque. La fig. 2 la seccion horizontal de la Corbeta en la bateria. La fig. 3 la seccion horizontal de la máquina, i la fig. 4 la seccion vertical en su longitud en que se muestra la distribucion interior.

Computados los precios de construccion de los buques i maquinarias calculo en 600,000 o 700,000 pesos el costo total de la Corbeta.

En tiempos de paz la Corbeta desprovista de su coraza de quitar i poner, serviria perfectamente para las exigencias de nuestro servicio ordinario.

Podria siempre trasportarse 1,200 soldados con comodidad i cuando se aliste para combate será un buque de guerra muy formidable que podrá echar a pique con su espolon a cualquier otro buque de los conocidos hasta la fecha.

Valparaiso, Mayo de 1864.

JUAN MC PHERSON,

Ingeniero mecánico de Marina de 1.ª clase.

G.

ESTADO JENERAL

De los buques de la Republica, que demuestra el lugar en que se hallan, los servicios que prestan, los nombres, graduacion i cargos de los Oficiales de Guerra i Mayores que existen a su bordo; las épocas en que dichos Oficiales fueron embarcados en ellos; i el número de Oficiales de mar, marineros e individuos de tropa que constituyen su tripulacion i guarnicion, con espresion del número de los mismos que deben tener por Reglamento, el 1.º de Junio de 1864.

Corbeta a hélice «Esmeralda», de 20 cañones, de la fuerza de 200 caballos, estacionada en las aguas del Norte.

Com., Cap. de Fragata	Don J. Williams Rebollo	11 de setb. de 63.
Ten. 1.º, Ofic. del Detall	— Marcial Gundian	21 de mayo de 64.
Teniente 2.º	— Juan E. López	3 de agto. de 63.
— 2.º	— Javier Barahona	8 de abril de 64.
— 2.º	— Luis Pomar	9 de abril de 64.
Gda. Marina Examinado	— Benjamin Carrasco	21 de mayo de 64.
— — —	— Estévan Versin	6 de octb. de 63.
— — —	— Neftalí Nogueira	24 de setb. de 63.

Gda. Marina sin Exámen	Don Arturo Prats	13 de junio de 63.
— — — —	— Pablo H. Salvati	24 de setb. de 63.
— — — —	— Wenceslao Frias	1.º de julio de 63.
— — — —	— Ramon L. Uribe	13 de junio de 63.
— — — —	— Jorje Montt	21 de mzo. de 64.
— — — —	— Manuel N. Garcia	21 de id. de 64.
Contador de 1.ª clase	— J. David Rodriguez	8 de id. de 64.
Cirujano 1.º	— Roberto Bleakley	28 de id. de 64.
Injeniero 2.º	— Alejandro R. Chapman	23 de junio de 58.
— 3.º	— Jorje G. Titus	8 de mayo de 63.
— 3.º	— Ricardo Owen	1.º de octb. de 63.

Tripulacion:—118 individuos de Condestable a paje inclusive. Debe tener 158.

Guarnicion:—1 sarjento, 2 cabos i 27 soldados. Total, 30 individuos. Debe tener el mismo número.

Vapor a hélice «Maipú» de 5 cañones, de la fuerza de 200 caballos, en Valparaiso, esperando órdenes.

Com., Cap. de Corb. Grad.	Don Onofre M. Costa	11 de setb. de 63.
Ten. 1.º, Ofic. del Detall	— Manuel T. Thomson	7 de mayo de 64.
Teniente 2.º	— Julio A. Lynch	27 de nov. de 63.
— 2.º	— Emilio Errázuriz	11 de dic. de 63.
Gda. Marina Examinado	— Vicente Carvalho	27 de nov. de 63.
— — — —	— Carlos E. Moraga	18 de mayo de 64.
Gda. marina sin Exámen	— Carlos Porter	19 de julio de 61.
— — — —	— Carlos Condell	19 de nov. de 61.
— — — —	— Constantino Bannen	22 de nov. de 61.
— — — —	— Miguel Gaona	21 de agto. de 63.
— — — —	— Juan J. La-Torre	21 de agto. de 63.
Contador de 1.ª clase	— Nicolás Redolés	7 de dic. de 58.
Cirujano 1.º	— Francisco Kaskel	18 de dic. de 63.
Injeniero 1.º	— Juan Mc Pherson	7 de dic. de 58.
— 2.º	— Manuel Altámirano	13 de mzo. de 62.
— 3.º	— Juan Mc Donald	13 de nov. de 62.

Tripulacion:—63 individuos de Condestable a paje inclusive. Debe tener 82 individuos.

Guarnicion:—1 sarjento, 2 cabos i 17 soldados. Total 20 individuos. Debe tener 25.

Vapor «Independencia,» de la fuerza de 100 caballos, en Valparaíso, esperando órdenes.

Com., Cap. de Corbeta	Don Galvarino Riveros	1.º de agto. de 63.
Ten. 2.º, Ofic. del Detall	— Oscar Viel	9 de nov. de 63.
Gda. Marina Examinado	— Guillermo Peña	5 de oct. de 63.
— — — — —	— Francisco J. Molina	7 de nov. de 63.
Gda. Marina sin Exámen	— Agustín Garrao	7 de nov. de 63.
— — — — —	— Emilio Valverde	3 de agt. de 63.
Contador de 2.ª clase	— Félix Gonzalez	30 de julio de 63.
Ingeniero 1.º	— Antonio Marazzi	16 de abril de 64.
— 2.º	— Eduardo Hyatt	13 de jun. de 59.
— 3.º	— José Gutierrez	27 de julio de 63.
Cirujano 2.º	— Juan M. Clark	2 de may. de 64.

Tripulacion:—39 individuos de Condestable a paje inclusive. Debe tener 42.

Guarnicion:—1 sarjento, 1 cabo i 7 soldados. Total, 9 individuos. Debe tener 23.

Vapor «Maule,» de 2 cañones, de la fuerza de 100 caballos, en Valparaíso, de regreso de campaña, preparándose a entrar en reparaciones.

Com., Cap. de Fta. Grad.	Don Nicolás Saavedra	30 de may. de 62.
Gda. Marina Examinado	— Andronico Iñiguez	30 de id. de 64.
Gda. Marina sin Exámen	— Roberto Baeza	24 de id. de 62.
Contador de 1.ª clase	— Benjamin S. Rojas	13 de ener. de 63.
Cirujano 2.º	— Juan de Dios Vial	20 de nov. de 62.
Injeniero de 1.ª clase	— Carlos S. Morey	9 de setb. de 60.
— de 3.ª —	— Ladislao Medina	21 de nov. de 61.

Tripulacion:—36 individuos de Condestable a paje inclusive. Debe tener 37.

Ponton «Chile,» agregado al Departamento de Arsenales.

Com., Cap. de Fta. Grad.	Don Martin Aguayo	10 de oct. de 59.
Gda. Marina Examinado	— Agustín del Canto	14 de may. de 64.
Cirujano 1.º	— Tomas Guillermo Bate	26 de mzo. de 64.

Tripulacion:—14 individuos de Contramaestre a paje. Debe tener 19.

Guarnicion:—1 sarjento, 1 cabo i 11 soldados. Total, 19 individuos. Debe tener igual número.

Secretaría de Marina, Valparaíso, Junio 1.º de 1864.

IGNACIO L. GANA.

Teniente 2.º Secretario.

V.º B.º BYNON.

H.

Correspondencia relativa a la aplicacion de la Maestranza del Ferrocarril central a las necesidades de la Marina Militar.

NUM. 1.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Octubre 15 de 1863.

Con fecha 1.º del presente, se previene a la Comandancia Jeneral de Marina lo siguiente:

«El Gobierno posee en la Factoria del Ferrocarril Central en ese puerto, un establecimiento capaz, segun se asegura, de construir calderos para los vapores del Estado.

«Se desea que US. instruido de los medios que posee ese establecimiento obtenga datos sobre el costo que tendrá para la Marina la construccion en él, de calderos nuevos para el Vapor *Maule* i el tiempo que requerirá esa construccion.»

«La idea del Ministerio es que se entienda que la Marina contrata con la Factoria del Ferrocarril Central, como un ramo estraño del servicio, pagando los costos de las obras que ella encomiende.»

Como US. observará por la nota preinserta, la idea del Gobierno es utilizar con provecho del país, del Fisco, de la Marina i del establecimiento mismo, la maestranza del Ferrocarril en Valparaiso, vaciando en ella las sumas no despreciables, que el Gobierno invierte fuera del país i en las fundiciones de los particulares, en las obras de calderos i maquinaria para la Marina dándole de este modo i por una constante aplicacion de los medios que ella encierra, un lucro al capital invertido i un campo de ensanche i desarrollo considerable a su accion.

Por ahora lo que se pide de la maestranza del Ferrocarril Central es calderos para el pequeño Vapor *Maule*; pero S. E. abriga la esperanza de que en ella podrán construirse los calderos que para de aquí a dos años, necesitará la *Esmeralda*.

Para dar a US. una idea del costo que tienen al Gobierno los calderos encargados a Inglaterra, basta que US. tenga presente que el mero flete pagado por ellos, aumenta su costo en un ciento por ciento; que los pequeños calderos traídos el año pasado para el *Independencia* tuvieron de costo abordo £ 2053 — 9 s. — 10 d., que los calderos del *Cazador* importaron en Valparaiso, 14,163 pesos 67 centavos i que se calcula en 15,000 pesos el que tendrán los encargados para el *Maipú*.

El departamento de Marina al invitar a US. a dar a la maestranza del Ferrocarril la aplicacion de sus medios a las necesidades de la Marina Militar, no pretende como US. comprenderá hacerla tributaria de la Marina sino que pretende con provecho mutuo, que la Ma-

rina sea mas bien contribuyente a su progreso i desarrollo, empleando los medios de accion que ella encierra, con pago de materiales i de mano de obra, i aun si fuese conveniente, trayendo de fuera por cuenta de la Marina, cuanto la maestranza necesitase en materiales para la ejecucion de las obras que ella encomendase.

Este Ministerio tiene entendido que en esa maestranza puede hacerse cuanto se ordene, dándole materiales i pagando obreros adicionales; esos materiales, obreros adicionales i costos de confeccion los proveeria i los pagaria la Marina, con provecho del servicio, con economía fiscal i con ventajas para el pais, i sin mas circunstancias para la maestranza, que tener un consumidor constante de los productos de su actividad.

He querido dar a US. estas esplicaciones, para el caso en que ellas puedan servir a los arreglos del Ministerio de US. en ese ramo, i para dejar en claro el verdadero carácter i alcance del servicio que la Marina pretende de la maestranza del Ferrocarril.

Dios guarde a US.

MARCOS MATORANA.

Al señor Ministro del Interior.

NÚM. 2.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, Octubre 23 de 1863.

Señor Ministro:

El Mayor Jeneral del Departamento con fecha 21 del actual me dice lo siguiente:

«En vista de la nota del señor Ministro de Marina de fecha 1.º del presente, que US. me transcribió con la del 3, bajo núm. 1,091, a fin de que por esta Mayoría Jeneral, se suministrasen algunos datos acerca de los medios de que dispone la Factoría del Ferrocarril del Estado, para la construccion de calderos para el Vapor *Maule*; del costo que tendria esta obra i del tiempo que se requiere para ejecutarla, pasé a esa Factoría para tomar informes del jefe de ella acerca de cada uno de esos puntos, habiendo deducido de los que se me dieron:

«Que el establecimiento no posee en la actualidad, ni material ni obreros para la ejecucion de una obra de esa naturaleza; pues que, en cuanto a lo primero hai lo únicamente necesario para las exigencias del establecimiento, i en cuanto a lo segundo apenas se encuentra suficiente número para los trabajos diarios de él, i entre ellos solo un calderero.

«Que carece de los aparatos para doblar planchas de fierro; de

hornos para calentarlas, no pudiendo hacer otros preparativos de menor entidad.

«Visitados por el que suscribe las tres principales fundiciones de este puerto, que son las de los señores Borrowman, Cood i Coiven i C.^a, i habiendo manifestado a estos señores los deseos del Supremo Gobierno, de construir calderos para el Vapor *Maule*, me contestaron que en primer lugar poseian en sus respectivos establecimientos los medios necesarios para la ejecucion de ese trabajo, que se puede terminar en seis u ocho meses, contados desde la fecha en que se celebre la contrata, estando todo arreglado al modelo i especificaciones que deben acompañarla i a satisfaccion de la comision que se nombre para la inspeccion de la obra, material etc.

«Respecto del costo de esos calderos, esto se puede saber al tiempo de abrir las propuestas para hacerlas por licitadores ante la Junta Económica.

«Lo dicho es cuanto he podido adquirir en referencia o cumplimiento de la ya citada nota.»

Por lo espuesto en la nota que precede, verá US. las dificultades que se ofrecen, por ahora, para la construccion en la Factoria del Ferrocarril del Estado de los calderos que se necesitan para el Vapor *Maule*.

Sin embargo, dando la Comandancia Jeneral la importancia que merece el pensamiento del Supremo Gobierno, de establecer para la Marina Militar, una maestranza de fundicion para proveerla de todas las obras de herrería que necesita, contribuirá en cuanto sea posible a fin de que se realice cuanto ántes tan acertada medida.

Pero como una maestranza de calderería en la escala que se requiere, exige obreros i materiales especiales para la ejecucion del delicado trabajo que se trata de encomendarle, para lo cual no ha sido ni está preparada dicha Factoria, los calderos para el *Maule* no podrán hacerse al presente sin que se llenen tan morosos quanto indispensables requisitos.

La Comandancia Jeneral excediéndose a los deseos manifestados por US., ha indagado con los tres jefes de los principales establecimientos de fundicion, que se mencionan en la nota del Mayor Jeneral del Departamento; i resulta de ello, que poseen los materiales, aparatos i los obreros necesarios para hacer dicha obra en el plazo que espresa, en la nota preinserta.

Persuadida la Comandancia Jeneral de las ventajas de dejar en el país las sumas que deberian enviarse a Inglaterra i de la economía; tanto de tiempo como de dinero, que trae la idea de mandar construir los referidos calderos en este puerto, ha creido que convendria por ahora al Estado, mandarlos hacer por licitacion.

En caso que el parecer de US. esté en conformidad con lo que dejo espuesto, se podrá mandar hacer los planos i presupuestos por los mejores ingenieros de la Armada Nacional, para someterlos a la aprobacion de US. i despues los planos a los licitadores para sus propuestas.

La medida indicada por la Comandancia Jeneral para los calderos del *Maule* es puramente de actualidad, la cual no debe tenerse pre-

sente para la construcción de los calderos de la *Esmeralda*; porque habiendo tiempo bastante para apear a la Factoría del Estado, de un mecánico especial para esta clase de obras i de los aparatos i materiales que ha menester dichas obras, podrán trabajarse en el espresado establecimiento i quedar éste en adelante para ser la maestranza de nuestra Marina, con grande economía del Estado i ventajas de la misma Factoría.

Para la mejor intelijencia de US. adjunto una relacion de las diferentes clases de fierro que se emplean en la construcción de calderos.

Es cuanto puedo decir por ahora a US. en contestacion a su nota de fecha 1.º de Octubre núm. 630.

Dios guarde a US.

JOSÉ S. ALDUNATE.

Al señor Ministro de Marina.

NÚM. 3.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Octubre 26 de 1863.

La nota de US. de 23 de Octubre relativa a los pasos dados de acuerdo con lo prevenido a US. en comunicacion de 1.º del actual núm. 630, está en perfecta armonía con el pensamiento del Gobierno; i ya que la maestranza del Ferrocarril Central no puede actualmente proveernos de nuevos calderos para el *Maule*, siempre es mui preferible que se construyan en el país en alguno de los talleres de los particulares, a pedirlos al extranjero, con tal que su precio no exceda del costo de los mismos puestos en Valparaíso i que su *calidad en materiales i en mano de obra*, no sean inferiores; i sobre este último punto especial, el Gobierno confía en el juicio i conocimiento de los oficiales facultativos que tiene US. a sus órdenes.

Llenar esta clase de necesidades dentro del país i con sus medios propios, es la primera idea del Gobierno; ahora el que ellos, en la parte relativa a la Marina de Guerra puedan ser satisfechas por un establecimiento del Gobierno es como el complemento de ese pensamiento.

Por la nota de US. i por noticias directas que ya tenia del señor Ministro del Interior, veo que por ahora podemos alcanzar el primer punto, i US. en consecuencia dispondrá se forme un plan prolijo i detallado con su correspondiente i mui minucioso cuaderno de cargos, i sobre ambos se pidan propuestas, las que presentadas a la Junta Económica i con el dictámen de ésta, vengán a la decision del Gobierno.

Creo escusado recomendar a US., se proceda en ésto de modo a

evitar acuerdo entre los proponentes que haga ilusoria la concurrencia, i bueno será que sepan éstos que en caso de colocarse en precios exorbitantes, se encargarán los calderos a Europa.

De todos modos conviene celeridad en el asunto.

Dios guarde a US.

MÁRCOS MATURANA, J. J. J.

Al Comandante Jeneral de Marina.

NÚM. 4.

MINISTERIO DEL INTERIOR.

Santiago, Octubre 29 de 1863.

El Superintendente accidental del Ferrocarril entre Santiago i Valparaiso, dice a este Ministerio, con fecha 27 del corriente, lo que sigue.

«Habiendo pedido informe al jefe de maestranza i locomotivas sobre la nota que US. se sirvió trascribirme con fecha 18 del actual, dicho jefe ha pasado a esta Superintendencia el siguiente, el 23 del mismo:

«Está en mi poder la estimada de Ud. del 29 del actual, i contestando a ella diré a Ud. que tendria gran satisfaccion en construir nuevos calderos para la Marina Nacional; pero al mismo tiempo debo hacer presente a Ud., que ántes de hacerme cargo de ésta clase de obras será de necesidad erijir un horno (furnace) a un costo mas o ménos de 2,000 pesos, i proveerse de maquinaria para doblegar las planchas etc., la que importará como 3,000 pesos, agregándose a esto algunos brazos auxiliares para el objeto.

«Respecto al costo de la construccion de nuevos calderos para el *Maule*, no podré al presente computarlo sin tener un conocimiento del tamaño, peso i la clase del caldero que se requiere.»

«En cuanto a los brazos auxiliares de que habla la nota preinserta, solo tengo que añadir a US. que constaria de dos calderos que será necesario contratar en el extranjero, uno con 1,251 pesos i el otro con 1,050, i ademas tres ayudantes que se podrian conseguir en Chile.»

Lo trascibo a US. en contestacion a su nota núm. 677 fecha 15 del que rije.

Dios guarde a US.

MANUEL A. TOCORNAL

Al señor Ministro de Marina.

I.

Nota del Vice-Almirante don Manuel Blanco Encalada ofreciendo sus servicios.—Nota del Contra-Almirante Simpson ofreciendo parte de sus sueldos i suscripcion jeneral del cuerpo de Marina para un buque de guerra.

NÚM. 1.

Santiago, Mayo 4 de 1864.

Señor Ministro: *H. M. C. M.*

Inválido para el servicio a causa de la falta del oído que la desgracia me arrebatara, solicité mi retiro absoluto que el Supremo Gobierno tuvo a bien concederme con la recompensa que la lei me señala.

Tranquilo, orgulloso puedo añadir, me gozaba en los rápidos progresos que nuestro amado Chile hace cada dia en su venturosa carrera de civilizacion i riqueza, al mismo tiempo que asegura su libertad a la sombra de su Gobierno republicano. Pero la inaudita conducta del Almirante de la escuadrilla de S. M. C. en estos mares i la de su Comisario rejio Salazar de Mazárredo, tomando por sorpresa las islas de Chíncha pertenecientes a la República Peruana, amenazando con este paso i las declaraciones en que pretenden apoyarlo, nuestra nacionalidad i gloriosa independencia, creo de mi deber seguir en estas circunstancias los impulsos de mi alma: no detenerme ni medir mi escaso contingente sino mi esforzada voluntad, i ofrecer, por el órgano de US. a S. E. el Presidente de la República, todo aquello que la Providencia me dejara, mi corta intelijencia, mi corazon i mi espada.

Dios guarde a US.

MANUEL BLANCO ENCALADA,
Vice-Almirante.

Señor don Márcos Maturana, Ministro de Guerra i Marina.

NÚM. 2.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Mayo 4 de 1864.

He puesto en conocimiento de S. E. el Presidente de la República la nota de US. de esta fecha, por la que ofrece nuevamente sus servicios.

El Gobierno ha visto con satisfaccion, pero sin sorpresa, la nota de US. El Gobierno de Chile nunca ha dudado, o mas bien, siempre ha contado con que el soldado i el marino de la Independencia, habia

de correr al sosten de esa misma bandera siempre que la creyese amenazada.

S. E., entre tanto, aceptando el ofrecimiento tan espontáneo de US., me encarga espresarle, como tengo el honor de hacerlo, que cuando llegue el caso de utilizar sus servicios, contará con tan buen servidor, dando a US. entre tanto mui espresivas gracias.

Dios guarde a US.

MÁRCOS MATORANA.

Al señor Vice-Almirante don Manuel Blanco Encalada.

NÚM. 3.

Quillota, Mayo 6 de 1864.

Señor Ministro:

Aunque estoi como en activo servicio i siempre en disposicion de llenar mis deberes en cuanto permite mi edad avanzada i salud achacosa, no creo demas hacer presente a US., a fin de que si lo tiene a bien se sirva trasmitirlo al conocimiento de S. E. el Presidente, que si las circunstancias desgraciadas en que se encuentra hoi el Perú por el atentado de la escuadra española, llegasen a producir para Chile el caso de una guerra. extranjera (lo que espero con fiadamente pueda evitarse mediante la sabiduría del Gobierno Supremo), que mis esfuerzos i mi espada pertenecen a la Patria de mi adopcion i de mis afecciones, i contribuiré con todo celo, a mantener ileso el honor nacional, así como a la conservacion de la paz, verdadera fuente de nuestra prosperidad.

La renta de la República no podrá satisfacer nunca los dispendiosos i crecidos gastos de una guerra; de modo que en tal caso, cumple a todos los ciudadanos ayudar con su contingente para aliviar a la nacion de tan pesada carga. Por mi parte, ofrezco desde luego, como uno de ellos, la décima parte de mi renta anual por todo el tiempo que dure la guerra que desgraciadamente nos amenaza.

Con este motivo tengo el honor de suscribirme de US. mui atento S. S.

ROBERTO SIMPSON,
Contra-Almirante.

Al señor Ministro de Guerra i Marina don Márcos Matorana.

NÚM. 4.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Mayo 9 de 1864.

S. E., a quien he dado cuenta de la nota de US. de 6 del presente, se ha impuesto con satisfaccion de los sentimientos que con motivo

de la actitud tomada por las fuerzas navales españolas en el Pacífico, cree US. oportuno manifestar al Gobierno.

S. E. agradece i aprecia los patrióticos ofrecimientos de US. Con sus importantes servicios ha contado siempre, i cuenta emplearlos, segun lo determinen las circunstancias, sin ser necesario por ahora la aceptacion de otro contingente.

Dios guarde a US.

MÁRCOS MATURANA.

Al señor contra-Almirante don Roberto Simpson.

NÚM. 5.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaíso, Junio 1.º de 1864.

Señor Ministro:

El Cuerpo de Jefes i Oficiales de la Armada i los empleados del Departamento de Marina, han firmado el documento que adjunto a US., para contribuir con el diez por ciento de su haber mensual, a la compra de un buque de guerra para la Marina de la República.

La natural dificultad que se ofrece para hacer efectivo el pago individual de cada uno de los firmantes, me obliga a elevarla a manos de US., a fin de que se sirva, si lo tiene a bien, recabar la autorizacion suprema para que se ejecute por la Tesorería Fiscal, como se halla consignado en el acta de compromiso.

Dios guarde a US.

SANTIAGO JORJE BYNON.

Al Señor Ministro de Marina.

NÚM. 6.

Valparaíso, Mayo 2 de 1864.

Los que suscriben, Oficiales, Jefes i subalternos del Cuerpo de la Armada Nacional, deseando cooperar al patriótico proyecto del pueblo de Valparaíso de la adquisicion de un buque de guerra para la Escuadra de la República, costeadado por los ciudadanos, se comprometen a dejar en Tesorería Fiscal con ese objeto, el diez por ciento de su haber mensual, autorizando a la Comisión nombrada por el pueblo de

Valparaiso para que cobre esos fondos cuando lo estime conveniente, obtenida que sea la órden suprema para esa entrega que solicitaremos por cuerda separada.

José A. Goñi, Capitan de Navío graduado, Gobernador Marítimo i Mayor Jeneral del Departamento.

Ignacio L. Gana, Teniente 2.º, Secretario de la Comandancia Jeneral de Marina.

Luis A. Lynch, Capitan de Corbeta, Director de la Escuela Naval.

Enrique G. Christie, Oficial de la Comandancia Jeneral de Marina.

Luis Arteaga, Sarjento Mavor, Comandante interino de la Brigada de infantería de Marina.

Francisco Rondizzoni, Teniente 2.º de Marina.

Juan Duprat, Constructor Naval del Estado.

José Antonio Leniz, Sarjento Mayor de infantería de Marina.

Ricardo Miller, Auxiliar de la Comandancia Jeneral de Marina.

Manuel Thompson, Teniente 1.º

Juan Leon García, Capitan de la Brigada de Infantería de Marina.

Cruz Daniel Ramirez, Teniente id. id. id. id.

Juan José Olave, Subteniente id. id. id.

Maximiano Benavides, Teniente de la Brigada de Infantería de Marina.

Urbano Prieto, Auxiliar de la Comandancia Jeneral de Marina.

Galvarino Riveros, Capitan de Corbeta, Comandante del Vapor *Independencia*.

Santiago Hudson, Teniente 2.º, Ayudante de la Gobernacion Marítima de Valparaiso.

Emilio Valverde, Guardia Marina sin exámen.

Guillermo Peña, Guardia Marina examinado.

Félix Gonzalez, Contador de 2.ª clase de Marina.

Antonio Marazzi, Injeniero Mecánico de 1.ª clase.

Agustin Garrao, Guardia Marina sin exámen.

Javier Molinas, id. id. examinado.

Tomas G. Bate, Cirujano de 1.ª clase.

Oscar Viel, Teniente 2.º

Adriano Lemaitre, Injeniero Mecánico de Faros.

Eduardo Hyatt, Injeniero Mecánico de 2.ª clase.

Bartolomé Tapia, Ayudante Mecánico de Faros.

Francisco Mate de Luna, Guardián de Faros.

Federico Frias, Ayudante de Faros.

Anselmo Moraga, id. id. id.

Martin Aguayo, Capitan de Corbeta graduado de Fragata, Comandante de la *Chile*.

Juan M. Clark, Cirujano 2.º

Andrónico Iñiguez, Guardia Marina examinado.

José Gutierrez, Injeniero Mecánico de 3.ª clase.

Javier Villanueva, Cirujano Mayor de Marina.

Anatolio Desmadril, Teniente 1.º graduado, profesor de la Escuela Naval.

Ramon Vidal Gormaz, Teniente 2.º, Subdirector de la Escuela Naval.

Javier Angulo, Ecónomo de la Escuela Naval.
Bolívar Valdez, Cadete de la Escuela Naval.
Marcelino Alvarez, id. id. id.
Amable Cammas, Profesor de la id. id.
Luis Anjel Lynch, Cadete de la id. id.
Manuel A. Riofrío, — — — —
Bacilio Rojas, — — — —
David Quinteros Encina, — — — —
Estanislao Lynch, — — — —
Juan A. Saavedra, — — — —
Manuel J. Orella, — — — —
Enrique Gomez, — — — —
Francisco Sanchez, — — — —
Márcos Pradel, — — — —
Juan Tomas Rogers, — — — —
Cenobio A. Molinas, — — — —
Juan M. Simpson, — — — —
Leoncio 2.º Señoret, — — — —
Benjamin Dueñas, — — — —
Baldomero Sotomayor, — — — —
Manuel C. Bell, — — — —
Clemente J. Jiróz, — — — —
Eliás Valenzuela, — — — —
Eduardo Prieto i Oro, — — — —
Cárlos A. Prieto, — — — —
Pablo Ferrari, — — — —
Manuel 2.º Escala, Capitan de Fragata, primer Ayudante de la Comandancia Jeneral de Marina.
Ramon Cavieses, Capitan de Fragata, Comandante de Arsenales.
A. Ramirez Herrera, empleado de Arsenales.
Juan Francisco de la Fuente, Oficial de la Gobernacion Marítima de Valparaiso.
Miguel Manterola, Profesor de la Escuela Naval.
Benjamin Carrasco, Guardia Marina examinado.
Juan F. Ramirez, Teniente de la Brigada de Infantería de Marina.
Juan V. Dávila, id. id. id. id. id.
Onofre M. Costa, Capitan de Corbeta graduado, Comandante del Maipú.
Francisco Kaskel, Cirujano de 1.º clase.
Julio A. Lynch, Teniente 2.º
Nicolas Redolés, Contador de 1.º clase.
Emilio Errázuriz, Teniente 2.º
Domingo Salamanca, Teniente 1.º
Agustin del Canto, Guardia Marina examinado.
Vicente Carvallo, id. id. id. id.
Manuel Allamirano, Injeniero Mecánico de 2.º clase.
Cárlos Condell, Guardia Marina sin exámen.
Juan J. Latorre Benavente, — — — —
Cárlos Porter Wilkinson, — — — —
Miguel Gaona, — — — —

Constantino Bannen, Guárdia Marina sin exámen.
Juan Macdonald, Injeniero Mecánico de 3.ª clase.
Emilio Lorca, Oficial de mar.
Andrés Aguilar, Mayordomo.
José Santos Lobo, Oficial de mar.
Daniel Rodríguez, Grumete.
Antonio Romero, Oficial de mar.
Santiago Mitelace, — —
Zacarias Guzman, — —
Luis Ortiz, Marinero 1.º
Santiago Jorje Bynon, Capitan de Navío, Comandante Jeneral de Marina interino.
Nicolas Saavedra, Capitan de Corbeta, Comandante del *Maule*.
Marcial Gundian, Teniente 1.º de Marina.
Benjamin Rojas, Contador de 1.ª clase.
Cárlos S. Morey, Injeniero Mecánico de 1.ª clase.

NÚM. 7.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Junio 17 de 1864.

Pocos documentos han podido ser mas gratos al Gobierno que el que US. adjunta a su nota de 1.º del actual, núm. 734, que consigna el ofrecimiento patriótico i espontáneo que hacen de parte de su haber, un grandísimo número de Jefes, Oficiales i empleados del órden civil, Injenieros, Maquinistas, Cadetes, Oficiales de mar i marineros pertenecientes a la Marina Militar de la República, destinando dicho ofrecimiento a ayudar a la adquisicion de buques de guerra.

S. E. me encarga, dé por conducto de US., a todos los firmantes de esa manifestacion, espresivas gracias por un ofrecimiento, que no por no ser por ahora aceptado, es de ménos valor para el Gobierno i el país.

El Gobierno por lo demas, deja a los firmantes en plena libertad para dar a sus sueldos luego de recibidos, la aplicacion que quieran a las suscripciones populares.

Devuelvo a US. la manifestacion para que los firmantes hagan de ella el uso que convenga, habiendo dejado copia de ella en este Ministerio.

Dios guarde a US.

MÁRCOS MATORANA.

Al Comandante Jeneral de Marina.

Iguales manifestaciones i ofrecimientos de parte de sus sueldos, hicieron por sí i a nombre de sus subordinados:

El Gobernador Marítimo de Coquimbo, Capitan de Fragata don Buenaventura Martínez.

El Gobernador Marítimo del Maule, Capitan de Navio graduado don Leoncio Señoret.

El Gobernador Marítimo de Concepcion, Capitan de Corbeta graduado don Carlos Pozzi; el Subdelegado Marítimo de Coronel, don Juan Bartholin; i el Subdelegado Marítimo de Lota, Teniente 2.º graduado don Francisco Vasquez.

El Gobernador Marítimo de Valdivia, Teniente 1.º graduado don Luis Hulieé.

El Gobernador Marítimo de Chiloé, Capitan de Fragata graduado don Miguel Hurtado ofreciendo además su boleto de la Gratificacion Peruana.

Ministerio de Marina Junio, 16 de 1864.

J.

Resultado de los exámenes de la Escuela Naval Militar i nota de los Cadetes premiados.

NÚM. 1.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, Diciembre 28 de 1863.

Señor Ministro:

El Director de la Escuela Naval, con fecha de hoi me dice lo que sigue:

«Tengo el honor de poner en conocimiento de US. que los exámenes de este establecimiento han terminado, dando el resultado que aparece de los documentos respectivos que la Junta examinadora ha elevado a manos de US. en cumplimiento de su cometido, i sobre los cuales US. podrá juzgar de la marcha de los estudios en la actualidad.

«Oportunamente el Consejo de instruccion elevará también por su parte a manos de US. i para los efectos consiguientes, las decisiones que adopte en orden a medidas que crea deber aconsejar; ya sea respecto de los alumnos que han rendido malos exámenes i que deban

ser separados del establecimiento, o propuestos para nuevo curso segun las circunstancias i teniéndose presente las prevenciones del art. 5.º del Supremo decreto de 22 de Julio del que rije, o bien respecto de las mejoras i reformas que pudieran introducirse en el sistema jeneral del establecimiento, a fin de asegurar buenos resultados, mas jenerales que los que hasta hoi se han obtenido, de los sacrificios que hace la nacion en la educion de jóvenes para la Marina.

«Debiendo tener lugar en breve la reparticion de premios de los alumnos que los han merecido, i debiendo quedar en seguida en recesso los estudios por las recreaciones, conforme a lo establecido por el plan de estudios de 1859 vijente en esa parte, ruego a US. se sirva disponer el tiempo que deban durar, confiriéndome a la vez la autorizacion necesaria para declararlas empezadas en el establecimiento sin esperar nueva orden, despues de la espresada reparticion de premios.»

Lo trascribo a US. para su conocimiento, adjuntándole los programas, nóminas de exámen, informe de la Comision examinadora i todos los documentos que me han sido presentados por el Director de la Escuela Naval.

Dios guarde a US.

J. S. ALDUNATE.

Al señor Ministro de Marina.

NÚM. 2.

JUNTA EXAMINADORA DE LA ESCUELA NAVAL.

Valparaiso, Diciembre 28 de 1863.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

La Junta que suscribe, integrada conforme a lo que dispone el art. 1.º del Supremo decreto de 22 de Julio de 1863, tiene el honor de poner en conocimiento de US. de haber dado cumplimiento a su total cometido, habiéndose verificado los exámenes de la Escuela en todo con arreglo a las prescripciones de los reglamentos. Al efecto acompaña a US. las actas correspondientes de los exámenes, los programas de las materias sobre que éstos han versado, i las listillas o nóminas con las clasificaciones resultantes de ellos.

La Junta al elevar a manos de US. los documentos en que se demuestra categóricamente el resultado obtenido de los exámenes, i el grado de adelanto en que se encuentran los estudios en este establecimiento; se cree en el deber de espresar aquí su sentimiento de que la distincion i alto grado a que algunos alumnos han alcanzado en aquellos, no se haya estendido el mayor número: circunstancia que no puede atribuir sin embargo a cualquiera leve defecto que pu-

diera existir en los métodos de enseñanza adoptado por los profesores, o a la incapacidad de los alumnos que solo es evidente o manifiesta en unos pocos casos, sino a la desproporcion que existe entre las bases de admision a la Escuela, con las dificultades del plan de estudios, que desde el primer año ha hecho que los alumnos de mas corta edad o que no tenian una clara intelijencia, se hayan inevitablemente atrasado sin poder continuar como los demas.

Juzgando la Comision que esta i cualquiera otra observacion análoga seria mas propia i atributiva del Consejo de Instruccion del establecimiento; i segura, por otra parte, de que este Cuerpo no dejará de cumplir en este sentido su deber, con arreglo a lo que le haya sugerido una perfecta esperiencia adquirida hasta hoi en la enseñanza, se abstiene de entrar en mas detalles sobre el particular, limitándose a la elevacion de los documentos a que se ha referido, conforme a lo ordenado por el art. 17 del plan de estudios, i a lo que queda dicho, con lo cual estima haber dado cumplimiento a su cometido.

Dios guarde a US.

Ramon Cabieses.—*Manuel 2.º Escala.*—*Luis Lynch.*—*F. Marcelino Varela.*—*Amable Cammas.*—*A. Desmadryl.*—*Miguel Manterola.*—*Guillermo Lackington.*—*Ramon Vidal Gormaz*, Teniente 2.º, Secretario.

NÚM. 3.

Junta Examinadora de la Escuela Naval.

Sesion de apertura de los exámenes correspondientes al 2.º año escolar, el 15 de diciembre de 1863.

Se abrió presidida por el Capitan de Fragata don Ramon Cabieses con asistencia del de igual clase don Manuel 2.º Escala, ambos Jefes nombrados por la Comandancia Jeneral de Marina conforme a lo que dispone el art. 6.º del Plan de Estudios, del Director Capitan de Corbeta don Luis Alfredo Lynch, Subdirector Teniente 2.º don Ramon Vidal Gormaz, Profesor científico Jefe de estudios Teniente 1.º graduado don Anatolio Desmadryl, Profesor de Práctica Teniente 1.º graduado don Amable Cammas, Profesor de Historia Sagrada Capellan de Marina Frai Marcelino Varela, Profesor de Humanidades don Miguel Manterola i el Profesor de Ingles don Guillermo Lackington.

Acto continuo i espuesto el objeto de la reunion, que era proceder al exámen de los diversos ramos cursados en el presente año escolar, en el órden i con arreglo a las disposiciones del Plan es Estudios vijente, el Presidente elijió por Secretario de la Junta al Teniente 2.º don Ramon Vidal Gormaz. A continuacion por diversas razones que se espusieron, se acordó que se procediera al llamamiento de los alum-

nos por el orden inverso al de la clasificacion de mérito obtenido en el exámen particular de cada clase, lo que se efectuó así, guardándose enteramente en el exámen i votacion de cada cual, las prescripciones establecidas, sometidas que fueron previamente a la Junta los programas presentados por los profesores i aprobados de antemano por el Consejo de Instruccion del Establecimiento en sesion anterior celebrada con este objeto, declarándose despues de estos preliminares, abiertos los exámenes por la clase de Historia Sagrada.

Ramon Cabieses.—*Manuel 2.º Escala*, Capitan de Fragata.—*Luis Lynch*, Director interino.—*A. Desmadryl*, Profesor.—*Amable Cammas*, Teniente 2.º graduado, Profesor.—*F. Marcelino Varela*, Capellan de Marina.—*Miguel Manterola*, Profesor.—*Guillermo Lackington*, Profesor.—*Ramon Vidal Gormaz* Teniente 2.º, Secretario.

NÚM. 4.

Junta Examinadora de la Escuela Naval.

Sesion de clausura de los exámenes i discernimientos de premios, el 27 de Diciembre de 1863.

Reunida nuevamente la Junta en esta fecha con presidencia i asistencia de todos los miembros que la componen, i despues de haber tenido lugar los exámenes de los demas ramos en el orden fijado por el Reglamento, en los dias 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 26 i el que rije, i terminado el de la última clase, se dieron por cerrados, acordándose acto continuo firmar las listillas con las clasificaciones correspondientes que demuestran el resultado obtenido, a fin de que con el informe del caso, sean remitidas a la Comandancia Jeneral de Marina por el órgano i para los fines que convenga.

A continuacion el Presidente de la Junta espuso, que concluidos los exámenes, debia procederse sin demora al discernimiento de los premios respectivos con arreglo a lo prevenido en el art. 148 del Reglamento de la Escuela, a cuyo efecto encontrándose ya arregladas i en debida forma las listillas presentadas por el Secretario, en las que se contenia la clasificacion de los alumnos por orden de mérito segun el valor de la censura obtenida por el exámen de cada clase, proponia que para la eleccion de los premiados i dignos de mención honrosa, se adoptara sin alteracion el orden en que se encontraban en las citadas listillas, hasta el 4.º inclusive, cuyo proceder era arreglado a estricta justicia. Aceptada esta indicacion por unanimidad, se acordó definitivamente el discernimiento de los premios en el orden siguiente, declarándose con esto terminado el cometido de la Junta.

Clase de Dibujo Natural.

Premio	Don Bolívar Valdez.
1. ^a mencion honrosa	— Manuel Antonio Riofrio.
2. ^a — —	— José Marcelino Alvarez.
3. ^a — —	— Luis Anjel Lynch.

Clase de Historia Sagrada, 1.^{er} año.

Premio	Don Basilio Rojas.
1. ^a mencion honrosa	— Bolívar Valdez.
2. ^a — —	— Luis Anjel Lynch.
3. ^a — —	— Marco Antonio Pradel.

Clase de Ingles, 2.^o año.

Premio	Don Manuel Antonio Riofrio.
1. ^a mencion honrosa	— Luis Anjel Lynch.
2. ^a — —	— Bolívar Valdez.
3. ^a — —	— Juan Tomas Rogers.

Clase de Frances, 2.^o año.

Premio	Don Luis Anjel Lynch.
1. ^a mencion honrosa	— Estanislao Lynch.
2. ^a — —	— Bolívar Valdez.
3. ^a — —	— Manuel Antonio Riofrio.

Clase de Gramática Castellana, 2.^o año.

Premio	Don Luis Anjel Lynch.
1. ^a mencion honrosa	— Estanislao Lynch.
2. ^a — —	— Bolívar Valdez.
3. ^a — —	— Manuel Antonio Riofrio.

Clase de Jeografía Descriptiva, 2.^o año.

Premio	Don Luis Anjel Lynch.
1. ^a mencion honrosa	— Marco Antonio Pradel.
2. ^a — —	— Manuel Antonio Riofrio.
3. ^a — —	— Bolívar Valdez.

Clase de Artillería de Marina, 1.^{er} año.

Premio	Don Luis Anjel Lynch.
1. ^a mencion honrosa	— Bolívar Valdez.
2. ^a — —	— Manuel Antonio Riofrio.
3. ^a — —	— Basilio Rojas.

Clase de arte de aparejar los buques, 1.º año.

Premio	Don Luis Anjel Lynch.
1.ª mencion honrosa	— Manuel Antonio Riofrio.
2.ª — —	— Bolívar Valdez.
3.ª — —	— Basilio Rojas.

Clase de Jeometría elemental.

Premio	Don Bolívar Valdez.
1.ª mencion honrosa	— Luis Anjel Lynch.
2.ª — —	— Estanislao Lynch.
3.ª — —	— Manuel Antonio Riofrio.

Clase de Trigonometría rectilínea i Jeometría Práctica.

Premio	Don Luis Anjel Lynch.
1.ª mencion honrosa	— Manuel Antonio Riofrio.
2.ª — —	— Bolívar Valdez.
3.ª — —	— Basilio Rojas.

Ramon Cabieses.—*Manuel 2.º Escala*, Capitan de Fragata.—*Luis Lynch*, Director interino.—*Amable Cammas*, Teniente 1.º graduado, Profesor.—*A. Desmadril*, Profesor.—*Miguel Manterola*, Profesor.—*Fraí Marcelino Varela*, Capellan de Marina.—*Guillermo Lackington*, Profesor.—*Ramon Vidal Gormaz*, Teniente 2.º Secretario.

NÚM. 5.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, Enero 15 de 1864.

Señor Ministro:

El Director de la Escuela Naval con fecha 31 del próximo pasado, me dice lo que sigue:

«Tengo el honor de participar oficialmente a US. que ayer tuvo lugar en este Establecimiento; en presencia de las autoridades del Departamento i de un numeroso concurso, la solemne reparticion de premios correspondiente al año escolar que ha terminado.

Despues de darse lectura al acta del discernimiento de los premios i menciones honrosas, suscrita por la Junta Examinadora, se procedió al llamamiento de los alumnos en el órden correspondiente de las clases, recibiendo éstos su recompensa i volviendo condecorados a las filas de formacion. Terminado este acto, juzgué oportuno dirijir a los

Cadetes algunas palabras de estímulo adecuadas a las circunstancias.

En seguida se dió principio a los ejercicios militares i marineros, que consistieron en el manejo de armas, combate a artillería, maniobra de cruzamiento de vergas, largar, cazar, aferrar i desenvergar las velas, i finalmente pruebas jímnicas; habiendo unos i otros podido hacer juzgar del grado de instruccion i destreza en que se encuentran los alumnos en todos ellos.

Adjunto a US. la nómina respectiva de los alumnos premiados i dignos de mencion honrosa, conforme a las decisiones de la Comision Examinadora de que dí cuenta a US. en mi nota N.º 20.»

Lo trascibo a US. para su conocimiento con inclusion de la referida nota.

Dios guarde a US.

J. S. ALDUNATE.

Al señor Ministro de Marina.

K.

Documentos relativos a la reapertura del Nuevo Curso de la Escuela Naval Militar i a las reformas propuestas en su enseñanza.

NÚM. 1.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, Enero 2 de 1864.

Señor Ministro:

El Director de la Escuela Naval con fecha 30 del próximo pasado me dice lo que sigue:

«El Consejo de Instruccion del Establecimiento en sesion extraordinaria de ayer i en uso de las facultades que le confiere el art. 5.º del Supremo Decreto de 22 de Julio de 1863, teniendo a la vista el resultado obtenido en los exámenes del presente año, i consideradas con arreglo a esa disposicion las circunstancias en que se encuentran los Cadetes que han salido mal en algunas clases, ha acordado en la forma siguiente los que son propuestos para el nuevo Curso que debe inaugurarse en el próximo año escolar, i otros para ser separados del Establecimiento.

.....

Así mismo en uso de sus atribuciones, acordó también proponer al Supremo Gobierno la organización del nuevo curso, sin alterar el número i personal actual de los Profesores en la forma siguiente:

Clase de Matemáticas	Don Anatolio Desmadryl.
Id. de Práctica	» Amable Gammas.
Id. de Gramática castellana	» Miguel Manterola.
Id. de Jeografía i Francés	» Luis Alfredo Lynch.
Id. de Idioma Inglés	» Guillermo Lackington.
Id. de Religión	Fraí Marcelino Varela.

Los Ejercicios tanto militares como marineros, serán desempeñados por los mismos Profesores actuales.

Tomándose en cuenta por el Consejo las clases de Literatura, Historia i Derecho que corresponden al 3.º i 4.º año del actual Curso, acordó también que se recabara del Supremo Gobierno nombramiento de Profesor de Humanidades que recayera en el de Gramática i Jeografía don Miguel Manterola, a fin de que éste quedara autorizado de hecho para la enseñanza de aquellos ramos.

Lo pongo en conocimiento de US. acompañando copia del acta de la sesión a que me refiero, para los efectos i resoluciones a que haya lugar, previniendo a US. respecto de la primera de estas medidas, que fuera de las dos vacantes de efectivos a que dará lugar probablemente, siendo ahora solo veinticinco el número de ellos que existe, faltarán tres mas para completar el de veintiocho que corresponden a las catorce Provincias de la República, conforme a lo que dispone el Reglamento.

Respecto de la segunda, creo deber hacer presente a US. que si bien los Profesores aceptan gustosos el recargo de obligaciones que les impondrá su aceptación por el Supremo Gobierno, sería conveniente i justo que se aumentase en un tanto mas el sueldo exíguo que actualmente gozan; algunos de ellos, con parte de lo mismo que ahorra el Erario en el menor haber mensual de los Cadetês propuestos para el nuevo curso, que les trae aquel recargo.

A los Profesores de Gramática Castellana i Jeografía, i de Idioma Inglés a quienes les fué fijado su sueldo con concepto al desempeño de una clase dia por medio, i que quedaran obligados a una clase diaria, deben señalarse para este caso.

En nota especial llamaré la atención de US. a los demas puntos o proyectos de medidas de interés para el Establecimiento, que se mencionan en el acta acompañada, reservándose para la oportunidad correspondiente la formal propuesta de algunas de ellas.»

Lo trascribo a US. con inclusión de la copia mencionada.

Dios guarde a US.

J. S. ALDUNATE.

NÚM. 2.

Acta de la sesión extraordinaria del 29 de Diciembre de 1863.

Se abrió presidida por el señor Director don Luis A. Lynch, con asistencia del Subdirector, Teniente 2.º don Ramon Vidal Gormaz, del Profesor Jefe de Estudios don Anatolio Desmadryl, Profesor de clases de Práctica don Amable Cammas i del Secretario Ecónomo del Establecimiento.

El señor Director espuso que el objeto de la reunion era procederse a señalar de entre los alumnos que habian salido mal en los exámenes de algunas clases, aquellos que no pudiendo seguir en el actual Curso, pudieran ser propuestos para el Nuevo que debe inaugurarse en el próximo año, con arreglo a lo prevenido en el art. 5.º del Supremo Decreto de 22 de Julio de 1863; como así mismo los que encontrándose en aquel mismo caso, debieran ser propuestos para la separacion de la Escuela.

Después de alguna discusion suscitada por la incertidumbre que ofrecia la resolucion mas acertada que hubiera de tomarse respecto de algunos alumnos que se encontraban en el caso especial i dudoso: unos, de si debian continuar en el Curso actual o quedar para el segundo, i otros esto último o ser separados del Establecimiento, se acordó que a ámbos clasificados se les fijaria por el Consejo el plazo de tres meses despues de empezado el año escolar, para que demostrasen en su respectivo Curso las aptitudes que hicieran juzgar del futuro resultado de sus estudios, quedando sujetos a las resoluciones penales a que se hicieran acreedores.

En seguida, habiéndose vuelto sobre el resultado obtenido en los exámenes, i opinado los Miembros del Consejo que las causas del atraso de algunos alumnos provenia de la desproporcion entre las bases que se han fijado para la admision al Establecimiento, con las dificultades del plan de estudios; i demostrada la necesidad de atenderse a este inconveniente, se acordó que se pidiera a los Profesores de Matemáticas i de Gramática i Jeografia, un programa de las preguntas a que deberán satisfacer en cada una de esas materias i en la ocasion correspondiente, los alumnos que opten a dicha admision, i cuyos conocimientos los juzguen indispensables para que puedan seguir con éxito el plan de estudios desde el primer año. Estos programas, previa su aprobacion por el Consejo, serán sometidos oportunamente al Supremo Gobierno para su aceptacion i a fin de que si lo estima conveniente, se repartan ejemplares impresos a las autoridades de provincia para los efectos del Supremo Decreto de 30 de Diciembre de 1857 toda vez que haya lugar.

A continuacion se pasó a tratar de la manera de organizar el nuevo Curso correspondiente al año próximo venidero, conforme a lo ordenado por el art. 3.º del Plan de Estudios. Despues de algun debate en que se llamó a tomar parte a los demás Profesores del Establecimiento; se acordó que esa organizacion podria tener lugar, i que

se propusiera sin alterar el número i personal actual de ellos; habiendo aceptado cada cual gustosamente el recargo de obligaciones que tal medida les imponía i dejando enteramente a la discreción del Supremo Gobierno el aumento de salario que crea justo en atención a la exigüidad proporcional del que gozan algunos de ellos. Se fijó esa organización en la forma siguiente:

Profesor de Matemáticas	Don Anatolio Desmadryl.
Id. de Práctica i Artillería	» Amable Cammas.
Id. de Gramática castellana	» Miguel Manterola.
Id. de Jeografía i de frances	El señor Director.
Id. de Religión	Cap. frai Marcelino Varela.

Los ejercicios militares i de esgrima por los mismos Profesores del primer Curso.

Siendo la distribución del tiempo fijado por Reglamento para la distribución de las clases, atribución del Director conforme a lo que previene el art. 35 del Reglamento, i siendo por otra parte imposible determinarse desde ahora con acierto la de las clases simultáneas de ambos cursos, se acordó no tratarse del particular.

Así mismo se acordó que los Profesores presentasen al Consejo, un mes despues de inaugurado el nuevo año escolar, el programa de los estudios de su clase; el cual, despues de aprobado por el Cuerpo, se propusiera tambien al Supremo Gobierno para su aceptación; a fin de que estimándolo conveniente, se declaren obligatorios en la enseñanza de la Escuela i sirvan permanentemente de norma para los exámenes a fin de año, haciéndose imprimir al efecto el número de ejemplares conveniente.

A continuación se trató de la conveniencia de facilitarse el aumento de la sección de supernumerarios, como fuente de donde periódicamente podrán tomarse alumnos escogidos con que llenar las vacantes de efectivos, i en todo caso como educandos para la Marina Mercante. Se espusieron varias razones en apoyo de esta idea, acordándose proponer al Supremo Gobierno el suministro de la ración de armada a esos supernumerarios, lo que podría tener lugar en cambio de ciertas obligaciones a que deberían quedar sujetos en caso que finalizando sus estudios en aquella clase o categoría, el Supremo Gobierno necesitara de sus servicios. Habiéndose hecho presente las dificultades que ofrecía la mala disposición i estrechez del local para el alojamiento de mucho mayor número de alumnos que los 28 efectivos que corresponden a las 14 provincias de la República; se acordó que podía fijarse en 6 el número de supernumerarios que podrían proponerse desde luego, sin perjuicio de que pudieran ser admitidos mas tarde segun las circunstancias i la aquiescencia del Supremo Gobierno sobre el particular.

Tomándose en seguida en cuenta las clases de Literatura, Historia i Derecho que corresponden al 3.º i 4.º año del Curso actual, se acordó tambien se recabara del Supremo Gobierno nombramiento de profesor de Humanidades, debiendo recaer éste en el actual de Gra-

mática i Jeografía don Miguel Manterola, a fin de que quedara de hecho autorizado para la enseñanza de aquellos ramos.

Finalmente, no habiendo otro asunto de que ocuparse, el señor Director quedó de trasmitir al Supremo Gobierno las deliberaciones del Consejo, agregando por su parte, bajo las bases de ellas, las consideraciones que crea convenientes i acompañando a la vez copia del acta de la presente sesion, con lo cual se dió ésta por terminada.

Es copia orijinal sacada del libro de actas que existe en el Archivo de este Establecimiento.

Escuela Naval, Valparaiso, Diciembre 31 de 1863.

JAVIER ANGÚLO,
Secretario.

NÚM. 3.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, Enero 5 de 1864.

Señor Ministro:

El Director de la Escuela Naval, con fecha 2 del que rije, me dice lo siguiente:

«En nota de esta Direccion fecha 30 del próximo pasado N.º 21, dando cuenta a US. de diversas resoluciones del Consejo de Instruccion de este Establecimiento, i acompañando a la vez copia del acta respectiva en que constaban, dije a US. que en nota especial llamaría su atencion a otros puntos contenidos en esa acta, reservándome la formal propuesta de algunos de ellos; como los programas de que allí se habla, para la oportunidad correspondiente.

En consecuencia, i aprovechando esta misma oportunidad para ocuparme en jeneral de todo lo que concierne al mejor servicio i futura marcha de la Escuela, paso a enumerarlos en el órden que debe haberles, segun su importancia, a mi juicio.

En primer lugar, se presenta la necesidad de armonizar las bases de admision de alumnos a la Escuela, fijadas por decreto de 30 de Diciembre de 1857, en la parte relativa a los conocimientos i edad exigidos en ella; con las dificultades que desde el primer año ofrece el curso de los estudios.

La esperiencia de los resultados obtenidos hasta hoi en la Escuela, por sí sola, ha demostrado que la mayor parte de los alumnos que se admiten en su edad i sin mas preparacion que esos conocimientos, corren el riesgo de atrasarse en sus estudios, quedando espuestos a una espulsion que bajo otros aspectos i partiendo de otras circunstancias, no hubieran merecido; miéntras que el Estado no obtiene

tampoco los frutos que hubieran sido de esperarse del tiempo i sacrificios empleados en ellos.

El estudio de la aritmética que planta la base de los demás difíciles conocimientos que va a adquirir en Matemáticas, i que prepara i despierta la intelijencia del alumno para todos los demás ramos, necesita por sí solo el espacio de un año por lo ménos, en los que ántes no han hecho un estudio algo sustancial de ella.

Aceptándose como indispensables en la enseñanza de la Escuela todos los ramos sembrados en el plan de estudios, dos alternativas son las que se presentan en la armonizacion a que me he referido. O se reforma ese plan estendiendo la duracion del curso a cinco años, a fin de que el primero sea destinado esclusivamente a los ramos que podrian considerarse preparatorios de los demás, tales como la Aritmética, Jeografía, Matemática Gramática, Castellana, Nomenclatura Naval i Catecismo; o se alteran las bases de admision acercándolas a una regular posesion de los tres primeros conocimientos que se acaban de mencionar.

Por mi parte, i en esto está de acuerdo el Consejo de Instruccion, teniendo además presentes las razones que han determinado al Supremo Gobierno a fijar la duracion del Curso en cuatro años, no vacilo en recomendar lo segundo; i a este efecto, el Consejo, como consta del acta acompañada en mi citada nota, elevará a la aceptacion superior el programa o programas de los conocimientos sobre que debe versar el exámen de admision a la Escuela, ante las comisiones competentes.

En cuanto a la edad de los alumnos candidatos, fijada por el Supremo Decreto referido, me abstengo de entrar en consideraciones que para nadie pasan desapercibidas, sobre el inconveniente de admitir de la que fija el minimum, en la que el niño no tiene aun su intelijencia preparada para estudios serios: Básteme decir a US. que ese inconveniente ha concurrido en parte mui principal al tiempo perdido en la mayor parte de los Cadetes que acaban de ser propuestos para el Nuevo Curso, i que concurriria así mismo en adelante; sino se cambiase algo en esta parte. A mi juicio, la edad para la admision deberia comprenderse entre los 13 i 16 años. Se ha mirado a veces como un inconveniente, el caso que pudiera llegar, de que un alumno entrado a la Escuela con cerca de 16 saliera de ella a los 20; pero en realidad, ningun mal se seguiria como regla de esto. La aficion i costumbre al mar i al servicio, se ha adquirido durante el alumno, i el joven Guardia Marina que sale a esa edad, fuera de que no pierde tiempo por el apuro mismo en que ella le pone, por el juicio i dignidad que ya jeneralmente le acompañan, empieza, desde luego, prestando formales servicios en la Escuadra.

En mil otras consideraciones puede apoyarse esto mismo.

En seguida, se presenta la conveniencia de fomentar una seccion de alumnos supernumerarios internos. La necesidad de reemplazar periódicamente las vacantes que se hacen lugar en el número de Cadetes efectivos, por las diversas causas que las producen, con jóvenes escojidos por su intelijencia i aptitudes demostradas, tanto como el medio que esto procuraria de formar marinos que naveguen nues-

tros buques mercantes, ha sugerido al Consejo de Instruccion la idea de recomendarlo al Supremo Gobierno. En cuanto a lo primero, esta medida ahorraria muchos ensayos inútiles en la clase de efectivos; pero el Consejo de Instruccion ha creido que para ésto era menester que a tales supernumerarios se acordara el suministro de la racion de la Armada; pues que muchos jóvenes de las mejores aptitudes, no podrian sin eso optar a la educacion en el Establecimiento, no pudiendo sus familias soportar el gasto mensual que ella origina. Por mi parte, señor Comandante Jeneral, no puedo ménos de recomendar la idea, fijándome sobre el segundo punto en que la apoya el Consejo, en que el suministro de la racion procuraria jóvenes que, dado el caso que durante el Curso no pasaran a efectivos, o que terminado él, el Supremo Gobierno no necesitase de sus servicios, se conformarian gustosamente a la carrera Marítima Mercante; precisamente por la posicion social de sus familias, a quienes solo ese auxilio de la racion, les habria permitido colocarlos en el Establecimiento.

La base de admision de esos supernumerarios, podria ser la misma que la de los Cadetes efectivos, con alguna mas estension en el término comprensivo de edad, a juicio de la Comandancia Jeneral de Marina, i en cada caso particular, siendo ésta la autoridad que hubiese de nombrarlos. Las obligaciones que en cambio se les exijiesen, serian las que fijase el Supremo Gobierno.

Como el local de este Establecimiento no permitiria un aumento mui considerable al número de alumnos efectivos que fija el Reglamento, el Consejo en que tomé parte, acordó que podrian admitirse seis de la clase que he espresado.

Al hablar del local del Establecimiento, se ofrece tambien un punto sobre el cual creo un deber llamar la atencion de US. Aparte de que en el año anterior se ha padecido en el servicio i régimen interior, muchas incomodidades producidas por el corto número de piezas de que constan los edificios; la organizacion del nuevo Curso que exige otros departamentos para las clases simultáneas, el desarrollo que mas tarde quiera dársele a la Escuela i varios motivos de decencia, demandan la construccion de una línea de edificios que divida el Colejio en dos partes. Esta medida tan necesaria i que recomiendo especialmente a US., solo podria detenerse ante el gasto que ocasionara su realizacion; pero, segun datos que he recojido, ello no alcanzaria a mil pesos.

Otra de las necesidades que debo hacer presente a US., es la de que se reemplace el armamento de que hasta hoi se ha hecho uso en la Escuela para la enseñanza del arma de infantería. Como US. lo habrá notado durante el acto de la reparticion de premios que tuvo lugar el dia 30 del próximo pasado, ese armamento de mala calidad i en mal estado desde un principio en que fué entregado, a mas de no ser de sistema moderno, se encuentra inútil i sin poder servir a los ejercicios de tiro al blanco, en que es indispensable ejercitar a los Cadetes en el próximo año escolar.

La misma necesidad existe de que se dote a la Escuela de una pieza de artillería de desembarque o próximamente de esa clase, a fin de ejercitarlos en su uso i en el tiro al blanco. No necesito de-

mostrar la conveniencia de acostumbrar a los alumnos desde ahora, al conocimiento completo de esta arma, a fin de que al salir de la Escuadra, no les falte ninguno de los esenciales a su profesión; i espero que US. se sirva acojer esta indicacion con especial interes.

Réstame solo recomendar a US. se sirva obtener del Supremo Gobierno la aprobacion de la reforma propuesta ántes de ahora, en el uniforme de los Cadetes. El peti fijado por los Reglamentos, fuera de ser un traje inadecuado a su corta edad i sin elegancia en sus formas, les orijina un gasto que puede aprovecharse mejor en otros objetos.

Al dirigir esta nota a US., como encargado de la inspeccion del Establecimiento, abrigo la esperanza de que las medidas que se indican sean de su aprobacion i que US. se sirva apoyarlas con la eficacia de su autoridad, ante el Supremo Gobierno.»

Lo trascribo a US. para su conocimiento, previniéndole que estoi de acuerdo con el Director de la Escuela en la reforma que propone a las bases de admision de alumnos. opinando, sin embargo, que el término comprensivo de la edad requerida debe dejarse desde los 11 hasta los 15 años, espacio que a mi juicio proveerá suficientemente todos los casos favorables de admision que se presenten.

En cuanto a las demas medidas que se proponen, reconozco su utilidad i conveniencia i aun su necesidad. Ellas son: 1.º establecimiento de una sección de supernumerarios en la forma que se indica; 2.º construccion de nuevos departamentos para clases i alojamientos; 3.º reemplazo del armamento; 4.º dotacion de una pieza de artillería de desembarque o volante, i 5.º adopcion de la reforma propuesta ántes, al uniforme de los Cadetes.

La 1.º está suficientemente esplicada i no es menester añadir nada sobrè ella. Sobrè la 2.º, si el Gobierno estuviera dispuesto a atender esta necesidad mui sentida en verdad, i si US. lo estimase conveniente, la Comandancia Jeneral procederá a ordenar la formacion del plano i presupuesto correspondiente, que seria sometido a la consideracion de US. oportunamente.

Sírvase US. comunicarme lo que se resuelva a este respecto.

Finalmente, la reforma propuesta en el uniforme de los Cadetes, se puede llevar a cabo con la simple abolicion del peti, que nuevamente recomiendo.

Sobrè lo 3.º i 4.º, se proveerá lo necesario por la Comandancia Jeneral.

Dios guarde a US.

J. S. ALDUNATE.

Al señor Ministro de Marina.

NÚM. 4.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Febrero 23 de 1864.

Visto lo propuesto por el Director de la Escuela Naval, con acuerdo del Consejo de Instrucción de dicha Escuela, en uso de la atribución que le confiere el título 5.º del Reglamento de la misma; vengo en aprobar los siguientes textos para que sirvan a la enseñanza de los alumnos de la Escuela Naval del Estado, a saber:

Matemáticas.

Aritmética, Jeometría, Álgebra, Trigonometría rectilínea, Trigonometría esférica por Francœur; Jeometría descriptiva por Leroy; Jeometría práctica por Olavarrieta; Mecánica por Francisco Ciscar; Cosmografía por Arbial i Ciscar; Nociones de Secciones cónicas por Costazar; Química por Regnault; Física i Meteorolojía por Ganot; Hidrografía, el curso de la Escuela Naval de Francia; Máquinas de vapor por Chacon i Orta.

Práctica.

Ejercicio de cañon, Le matelot connonier; Arte de aparejar los buques por Villarino; Maniobras de los buques por Roldan; Artillería de Marina por Baturone; Construcción naval por O'Scanlan; Táctica naval por Lobo.

Humanidades.

Gramática castellana por Bello; Jeografía universal por Letronne; Literatura por Gil i Zárate; Historia antigua por Duruy; Historia de la edad media por Duruy; Historia moderna por Michelet; Historia de Chile por Amunátegui; Historia sagrada por el Abate Didon; Relijion por Benitez; Derecho marítimo internacional por Bello; Idiomas ingles i frances, por Ollendorff.

Comuníquese.

PÉREZ.

MÁRCOS MATORANA.

NÚM. 5.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Marzo 15 de 1864.

Vistos: lo espuesto por el Director de la Escuela Naval sobre la manera de dar cumplimiento con la mayor economía posible a la prosecucion simultánea de dos cursos de estudios en dicha Escuela que prescribe el Decreto de 12 de Octubre de 1861, i el Cuadro demostrativo que se acompaña; teniendo presente el recargo de clases que el segundo curso abierto, impone al Cuerpo de Profesores; oida la Comandancia Jeneral de Marina, vengo en acordar i decreto:

Art. 1.º Se aprueba el plan propuesto por la Direccion de la Escuela Naval para la prosecucion simultánea de dos cursos de estudios en la Escuela Naval, i el aumento de sueldos propuesto por esta causa al Cuerpo de Profesores.

Art. 2.º Los seiscientos pesos de mayor gasto anual que el nuevo curso ocasiona, en esta forma: ciento ochenta pesos anuales, al profesor científico de matemáticas i Jefe de estudios i profesor de frances; ciento ochenta pesos anuales, al profesor de artillería i maniobra; ciento veinte pesos anuales, al profesor de humanidades; i ciento veinte pesos anuales, al profesor de ingles, se imputarán por lo que resta del presente año, al ítem único, partida 21 del Presupuesto de la Guerra.

Refréndese, tómesese razon i comuníquese.

PÉREZ.

MÁRCOS MATURANA.

L.

Plan de Estudios de la Escuela Náutica de Ancud.

NÚM. 1.

INTENDENCIA DE CHILOÉ.

Ancud, Marzo 2 de 1864.

El Director de la Escuela Náutica de esta ciudad, Teniente 2.º de Marina don Francisco Vidal Gornaz, en nota de 29 de febrero próximo pasado, me dice lo siguiente:

«Debiendo abrir el establecimiento que dirijo el 1.º del mes entrante, i creyendo un tanto defectuosa la distribucion de los ramos que deben cursar los alumnos en este segundo año, paso a proponer a US. la innovacion que creo deberá efectuarse, a fin de que se llenen en cuanto es posible las miras que el Supremo Gobierno se propuso al instalar bajo una nueva planta la Escuela Náutica de este puerto.

Los ramos que, segun el decreto de creacion de la Escuela de 2 de Agosto de 1862 deben cursarse en este año, son: Trigonometría plana, Trigonometría esférica, Astronomía náutica i Pilotaje, cuyos ramos, segun decreto de esa Intendencia, deben ser distribuidos en cuatro clases separadas.

«A mi juicio, señor, segun la práctica observada para el estudio de dichos ramos, tanto en la Escuela Naval del Estado como en otros establecimientos, creo podrian reducirse a dos clases, esto es: Navegacion i Trigonometrías, comprendiendo el curso de navegacion la Astronomía náutica, el Pilotaje i la Meteorología, puesto que, dividiéndose el curso de navegacion en dos años, segun el decreto de 2 de Agosto, hai tiempo suficiente para hacer su estudio por completo. Las mismas ventajas resultan al unir en una sola clase las dos Trigonometrías, porque a mas de ser ambas mui cortas están tan íntimamente relacionadas que es mucho mas lójico i sistemático el estudiarlas por órden, esto es, la esférica despues de haber adquirido completo conocimiento de la plana.

«Admitida esta innovacion que de ningun modo afecta lo dispuesto en el decreto citado, resultan dos clases diarias i por consiguiente tiempo suficiente para agregar los ramos de Estática e Idioma ingles, alternándose dia por medio a fin de no recargar a los alumnos en sus estudios diarios.

«Estos dos últimos ramos no están incluidos el Plan de Estudios del Establecimiento; pero como el objeto de él es educar jóvenes que se dedican a la carrera del mar, creo de mi deber manifestar a US. las ventajas que reportarian a la Escuela Náutica con agregar dichos ramos a su Plan de Estudios; sobre todo el de Estática que facilita la intelijencia de las máquinas i machinas de uso a bordo.

«La agregacion de dichos ramos no demanda un mayor gasto, por cuanto la clase de Estática será desempeñada por el Ayudante de la Escuela, i la de Idioma ingles por la persona que se estime mas competente, la cual será pagada espontáneamente por los alumnos i auxiliados en parte por el Establecimiento.

«En consecuencia, incluyo a US. un cuadro de la distribucion de las horas de clase i ramos que deben estudiarse en este año, si es que merecen su aprobacion las reformas propuestas, mientras que el Supremo Gobierno disponga lo que tuviere a bien sobre el particular.»

Lo trascribo a US. para su conocimiento i a fin de que se sirva resolver lo que estime por conveniente, adjuntando a US. el cuadro de que se hace referencia.

Dios guarde a US.

Señor Ministro de Marina.

J. I. URRUTIA.

NÚM. 2.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Marzo 16 de 1864.

Se aprueba el Plan de Estudios para el segundo año escolar de la Escuela Náutica de Ancud propuesto por el Director de dicha Escuela en la presente nota del Intendente de Chiloé, i el cuadro de distribución del tiempo de estudios que se acompaña a dicha nota.

Comuníquese.

PEREZ.

MÁRCOS MATURANA.

M.

Decretos de creación i organizacion del Cuerpo de Artillería cívica de Marina de Valparaiso.

NÚM. 1.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Mayo 19 de 1864.

Visto el Reglamento del Gremio de Fleteros de Valparaiso de 16 de Mayo de 1861, dictado en virtud de la lei de 13 de Octubre de 1860; visto el decreto de 27 de Diciembre de 1861, que dispone que dicho Gremio de Fleteros esté subordinado a la Gobernacion Marítima i su Comandancia sea servida por ella; visto lo que dispone el art. 156 de la Constitucion;

He acordado i decretó:

Art. 1.º El Gremio de Fleteros de Valparaiso formará desde el 1.º de Junio próximo un cuerpo de Artillería cívica de Marina a las órdenes del Gobernador Marítimo de Valparaiso i con la organizacion particular que le den disposiciones posteriores.

Art. 2.º Los Fleteros de Valparaiso llamados por el presente decreto a prestar sus servicios en el Cuerpo de Artillería cívica de Marina del puerto de Valparaiso, serán dados de baja en los otros cuerpos tambien cívicos en que estén enrolados.

Comuníquese i publíquese.

PEREZ.

MÁRCOS MATURANA.

NÚM. 2.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, Mayo 30 de 1864.

He acordado i decreto:

Art. 1.º El Cuerpo de Artillería cívica de Marina de Valparaiso creado por decreto de 19 del presente tiene por objeto principal concurrir a la defensa del puerto contra toda agresion marítima; su destino será tripular las lanchas que se armen con este objeto, el servicio de las piezas con que se armen, i en caso necesario i segun las circunstancias, el armamento i servicio de los puestos, fuertes i baterías en tierra firme o flotantes destinadas a la defensa del puerto.

Art. 2.º Este cuerpo se dividirá en compañías compuestas cada una de un Capitan, dos Tenientes, dos Subtenientes, un Sarjento 1.º Condestable encargado del detall de su cargo en su compañía, un corneta de órdenes, seis Sarjentos segundos patrones de lancha, seis Cabos primeros de cañon, seis Cabos segundos de cañon i ciento ocho soldados marineros vogadores.

Art. 3.º Cada compañía se distribuirá en seis lanchas, que formarán una division, en esta forma:

Cada lancha llevará un Oficial i la última en ejercicios al Condestable: un Sarjento 2.º patron de ella, un Cabo 1.º, un Cabo 2.º i diez i ocho soldados vogadores.

Art. 4.º El armamento de cada lancha consistirá en un cañon de a 24, ocho fusiles, seis chuzos, siete sables, cuatro pistolas i seis hachas de abordaje.

Se dotará a cada lancha de un plan de señales a propósito.

Art. 5.º El mando superior del Cuerpo de Artillería cívica de Marina de Valparaiso, será ejercido por el Gobernador Marítimo, con dependencia del Comandante Jeneral de Marina i del Mayor del Departamento.

Tendrá a sus órdenes como plana mayor un segundo Comandante del Cuerpo de Guerra de la Marina, un Mayor del Cuerpo de Asamblea del Ejército, dos Ayudantes Instructores del Cuerpo de Guerra de Marina, pudiendo serlo los de la Gobernacion Marítima o de la Mayoría del Departamento, i un Cabo de cornetas.

Art. 6.º El cuartel de la Brigada cívica de Artillería de Marina i base de sus ejercicios i evoluciones será la *Chile*, donde se harán los arreglos convenientes, se montarán las piezas de Artillería necesarias i se instalarán los pescantes para armar en un caso dado las lanchas cañoneras.

Art. 7.º La Mayoría de la Brigada se establecerá en la oficina del Gobernador Marítimo, conforme al Reglamento de Guardias cívicas de la República.

Art. 8.º El Cuerpo de Artillería cívica de Valparaiso queda sujeto en lo relativo a su réjimen, administracion de fondos, nombramiento de

oficiales, clases, plazas; vestuario etc., a las disposiciones vijentes respecto de los demas Cuerpos de Guardias Nacionales de la República, con dependencia especial de la Comandancia Jeneral i del Ministerio de Marina.

Los gastos que origine este Cuerpo se imputarán por lo que resta del presente año a imprevistos de Guerra i Marina.

Tómese razon i comuníquese.

PEREZ.

MÁRCOS MATURANA.

N.

Memorias anuales de las autoridades Marítimas de la República.

NÚMERO I.

Memoria de la Gobernacion Marítima de Atacama.

NÚM. 1.

GOBERNACION MARÍTIMA.

Caldera, Mayo 23 de 1864.

En cumplimiento de la nota de US. de fecha 31 de Marzo del presente año en que se sirvió transcribirme la del señor Ministro de Marina, tengo el honor de acompañar a US. un cuadro que manifiesta el movimiento marítimo que ha tenido este puerto en todo el año trascurrido desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

Las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico del puerto i de la pesca, son las siguientes:

Sesenta lanchas que se ocupan en la carga, descarga i lastre de los buques.

Quince chalupas fleteras servidas por treinta hombres.

Cinco botes con el mismo objeto que la anterior i con dos hombres cada uno.

Trece entre canoas i botes que se emplean en la industria de la pesca servida por veinte i cinco hombres.

Once embarcaciones de vela menores con cubierta que se ocupan en los puertos de la provincia con mercaderías, frutos del país i tras-

porte de metales de cobre, i las tripulan treinta i tres marineros, dando todás ellas ciento cincuenta i cuatro toneladas.

Medidas convenientes a la policía Marítima del puerto i a su servicio.

La necesidad de un muelle fiscal se hace cada dia mas apremiante por las facilidades que prestaria al comercio i al público en jeneral, demandaria mui poco costo i el servicio tendria una entrada mas con el derecho de muelle.

Para el servicio de esta Gobernacion se necesita de un bote ligero, pues el que tiene es inútil por ser demasiado grande, viejo i pesado, que no admite compostura.

Balizas, Faros i Prácticos.

En este puerto no se necesitan balizas ni prácticos, en el dia no hai necesidad que los demande; convendria sí, un faro de cuarto orden para que diese direccion a las naves que arriban de noche a este puerto.

Telegrafos.

No hai i existe la misma necesidad que el año anterior.

Astillero, varadero i Maestranza.

No hai astillero; i una estension de playa como de 150 metros de largo, sirve de varadero para componer lanchas i toda clase de embarcaciones del tráfico del puerto.

El número de calafates i carpinteros de la ribera en el dia, son doce.

Jente de mar, marineros i pescadores.

No hai mas que los que dejo mencionados en las diferentes embarcaciones del tráfico de bahía.

Existe la misma necesidad de un escribiente para esta Gobernacion; así mismo se necesita se le provea de los artículos navales que se tienen pedidos arreglado a ordenanza, como seis meses pasados.

Adjunto acompaño a US. los cuadros que manifiestan el movimiento marítimo habido en las Subdelegaciones Marítimas de los puertos de Huasco, Carrizal Bajo, Chañaral de las Animas i Taltal durante el año transcurrido entre el 1.º de Mayo de 1863 i 30 de Abril de 1864, como tambien las notas de que hacen referencia los datos que se piden por la circular de US.

Dios guardé a US.

PEDRO MARTINEZ DIAZ,
Capitan de Fragata i Gobernador Marítimo.

Al Comandante Jeneral de Marina.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en esta Gobernacion marítima durante el año transcurrido entre el 1.º de Mayo de 1863 i 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabotaj	Del estranj	Del cabotaj	Del estranj
Fragatas . . .	26	14806	11	...	8	7
Barcas	118	38330	55	1	40	22
Bergantines . . .	43	5989	34	...	...	...
B. Goletas	9	987	7	...	...	...
Goletas	70	2979	69	1	...	...
Vapores	108	67219	25	...	47	36
Totales	374	129323	201	2	95	65

*ayo us
esta
sumado
en el total*

SALIDAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabotaje	Al estranj.	Al cabotaje	Al estranj.
Fragatas	20	12469	10	...	4	6
Barcas	124	45486	63	2	19	40
Bergantines . . .	32	5970	31	...	...	1
B. Goletas	9	987	9	...	...	...
Goletas	63	3978	63	...	...	...
Vapores	110	70385	24	...	44	42
Totales	358	139275	200	2	67	89

BUQUES DE GUERRA.

ENTRADAS.	SALIDAS.
Goleta española <i>Covadanga</i> , una vez.	Goleta española una vez.
Fragata francesa <i>Pallas</i> , id. id.	Fragata francesa <i>Pallas</i> . id. id.
Vapor nac. <i>Independencia</i> , dos id.	Vapor Nacional <i>Maipú</i> id. id.
" " <i>Maipú</i> , una id.	" " <i>Independencia</i> dos id.
" frances <i>Diamante</i> id. id.	" " frances <i>Diamante</i> una id.

Gobernacion Marítima de Caldera, Mayo 30 de 1864.

PEDRO MARTINEZ DIAZ,
Capitan de Fragata.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

NÚM. 2.

Taltal, Mayo-19 de 1864.

Remito a Ud. el estado que me pide, segun su nota núm. 113; el cual manifiesta el movimiento marítimo de este puerto.

Dios guarde a Ud.

MARIANO BARRIENTOS.

Señor Gobernador Marítimo de Caldera.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo que ha dado en el puerto de Taltal desde el 1.º de Mayo de 1863 al 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONATES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabotaj	Del estranj	Del cabotaj	Del estranj
Fragatas . . .	5	2457	3	.	2	.
Barcas	14	4661	8	.	6	.
Bergantines. .	49	9665	49	.	.	.
B. Goletas . .	1	221	1	.	.	.
Goletas . . .	1	23	1	.	.	.
Lanchas . . .	39	562	39	.	.	.
Vapores . . .	73	44525	27	.	23	23
Totales . . .	182	62114	128	.	31	23

SALIDAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabotaje	Al estranj.	Al cabotaje	Al estranj.
Fragatas . . .	6	2904	4			2
Barcas . . .	13	4509	8			5
Bergantines . .	48	9265	47	1		
B. Goletas . . .	1	221	1			
Goletas . . .	2	52	2			
Lanchas . . .	38	546	38			
Vapores . . .	74	44700	28		23	23
Totales . . .	183	62097	128	1	23	30
BUQUES DE GUERRA.						
ENTRADA.		CANONES.		SALIDA.		
3		10		3		

NOTA.—No existen embarcaciones en el servicio de la pesca; i las embarcaciones en el tráfico, medidas convenientes a la policia i demas necesidades de este puerto, son las mismas que espreso en mi estado del año anterior.

Subdelegacion Marítima, Taltal, Mayo 1.º de 1864.

MARIANO BARRIENTOS.

NÚM. 3.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Huasco, Mayo 9 de 1864.

Cumpliendo con la nota de US. fecha 20 de Abril último bajo el núm. 114 acompaño en ésta un cuadro detallado del movimiento marítimo habido por este puerto i demas de su dependencia.

Contrayéndome a los demas datos que se ordenan por su espresada nota, hago a US. la demostracion siguiente:

Embarcaciones menores.

Hai una lancha de 20 toneladas que se ocupa en el tráfico de este puerto al de Carrizal Bajo i demas caletas; esta embarcacion navega tripulada por dos hombres i uno de éstos hace las veces de patron. Hai en este puerto seis lanchas que sirven para la carga i descarga de los buques, i cuatro botes fleteros, todos éstos no salen del recinto de este puerto. Hai a mas dos botes i dos balzas que sirven a los pescadores, para la pesca que éstos hacen en este puerto i caletas dependientes.

Necesidades.

Es de todo punto necesario la refaccion del muelle de este puerto por el mal estado en que éste se encuentra.

La importancia de este puerto comprendiéndose el de Carrizal Bajo i caletas dependientes, en lo que hace a su importacion, asciende a la cantidad de 235,283 pesos 59 centavos i por lo que hace a la esportacion de minerales, tanto al cabotaje como al extranjero, asciende a 1.184,220 pesos 58 centavos. Para poder proporcionar estos datos los he obtenido de la Aduana de este puerto.

Marineros i pescadores.

Hai nueve marineros que tripulan los botes de esta Subdélégacion i Resguardo incluyéndose en éstos los que hacen las veces de patrones. Hai a mas doce personas entre hombres i niños, que se ocupan en la pesca i ocho hombres que tripulan las embarcaciones fleteras.

Con lo espuesto creo dejar contestada su nota de fecha i número ya citados.

Dios guarde a US.

JULIAN DUBLÉ.

Al señor Gobernador Marítimo de Atacama.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en el puerto del Huasco desde el 1.º de Mayo de 1863 al 30 de Abril ñe 1864.

ENTRADAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabotaj	Del estranj	Del cabotaj	Del estranj
Fragatas	2	801	1		1	
Barcas	24	6409	14		10	
Bergantines	15	2405	15			
Goletas	7	441	7			
Lanchas	42	756	42			
Vapores	85	43693	28		57	
Pailebot	4	117	4			
Totales	179	54622	111		68	

SALIDAS.						
BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabotaje	Al estranj.	Al cabotaje	Al estranj.
Fragatas	2	801	1	.	1	.
Barcas	24	6409	14	.	7	3
Bergantines	15	2405	15	.	.	.
Goletas	7	441	7	.	.	.
Lanchas	42	756	42	.	.	.
Vapores	85	43693	28	.	57	.
Pailebót	4	117	4	.	.	.
Totales	179	54622	111	.	65	3

BUQUES DE GUERRA.	
ENTRADAS.	SALIDAS.
Goleta Vapor de Guerra española <i>Covadonga.</i>	Goleta Vapor de Guerra española <i>Covadonga.</i>

Puerto del Huasco, Mayo 1.º de 1864.

JULIAN DUBLÉ

NÚM 4.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Chañaral, Mayo 9 de 1864.

Acompaño a US. el cuadro demostrativo de las entradas i salidas de embarcaciones a este puerto, como lo pide en su nota que bajo el núm. 113 me. dirige. No están incluidas algunas observaciones que se piden, por el poco tiempo que está a mi cargo esta Subdelegacion i porque creo que ellas estarán al alcance de US.

Lo que noticio a US. para su conocimiento.

Dios guarde a US.

JUAN SALAZAR.

Al señor Gobernador Marítimo de Atacama.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en este puerto de Chañaral de las Animas, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabotaj	Del estranj	Del cabotaj	Del estranj
Vapores	44	18762	23	21	1	43
Fragatas	4	2281	4		2	2
Barcas	33	10244	33		19	14
Bergantines	11	1652	11		11	
Goletas	19	927	19		19	
Lanchas	150	1350	150		150	
Totales	261	35216	240	21	202	59

SALIDAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabotaje	Al estranj.	Al cabotaje	Al estranj.
Vapores	44	18762	23	21	1	43
Fragatas	4	2281	4		2	2
Barcas	33	10244	33		19	14
Bergantines	11	1652	11		11	
Goletas	19	927	19		18	
Lanchas	150	1350	150		150	
Totales	261	35216	240	21	201	59

NOTA:--Las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico i en la pesca son cinco, i en el puerto veinte.

Chañaral, Abril 30 de 1864.

JUAN A. SALAZAR.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Carrizal Bajo, Mayo 28 de 1864.

El estado marítimo que acompaño demuestra satisfactoriamente la importancia de este puerto por la riqueza i abundancia de metales de su vecino mineral, i el mayor impulso que le imprimirá a su movimiento comercial, el ferrocarril a vapor que en uno o dos meses mas, partirá desde el muelle de este puerto, sobre el madero carril que actualmente tiene.

La policia marítima, está sujeta al Supremo decreto de 21 de noviembre de 1842, i vijilada regularmente.

Al estremo opuesto de una grande isla que forma la entrada de esta bahía, hai un banco de arena sobre el cual han estado últimamenté dos buques encallados i en gran peligro, del que han salvado por los auxilios que de mar i tierra se les ha prestado. Para evitar toda desgracia, convendria fijar en dicho lugar, una boya u otra señal que diera a conocer el citado peligro.

Los servicios que podria prestar un práctico si lo hubiera, serian mui oportunos, pues la estrechez de esta bahía i su ordinariamente ajitado mar, los reclama con urgencia. Penetrados de esta necesidad, varios capitanes de buques que frecuentan este puerto, me presentaron una solicitud pidiendo les nombrase como práctico a don Jorge Cook, mui conocedor de esta bahía i competente marino.

Dicha solicitud acompañada con otra por la que el citado Cook pide permiso para establecer aquí una boya i cobrar sus derechos a los buques que a ella se amarren, fué informada por mi, i elevada al Ministerio de Marina, por el señor Intendente de la provincia.

Faro, telégrafos marítimos, astilleros i maestranza, no los hai en este puerto, ni son por ahora de urgente necesidad.

Las embarcaciones menores que se emplean en el servicio de esta bahía son: 25 lanchas, 16 botes i chalupas; 8 cachuchos; i los lancheros fleteros son tambien marineros i pescadores, i su número no baja de 50 hombres.

Hai en el arqueo de la mayor parte de las naves que entran a este puerto un abuso o disimulado fraude de derechos fiscales, que es preciso estirpar, pues con frecuencia sucede que los botes dan a su respectiva embarcacion un número de toneladas bien inferior a las que realmente tiene, atendida la carga que conduce, superior con mucho a las toneladas que le merca dicho rol.

A los vapores de la linea inglesa no ha sido posible hasta hoi hacerlos entrar al puerto, pues siempre dan fondo a lo ménos afuera del fondeadero, distancia bien considerable i aun riesgosa, de noche particularmente, para el embarque i desembarque de pasajeros, equipajes i carga, por lo que resultan pérdidas i desórdenes que se evitarian, si dichos vapores largaran el ancla dentro del puerto, como lo

harian si el señor Ministro de Marina se sirviese así ordenarlo, i cuya medida recomiendo por lo que dejo espuesto.

Aun cuando este puerto, como bien lo merece, fuese elevado a la categoría de puerto mayor o menor, su servicio marítimo podría continuar siendo desempeñado, como lo es actualmente, por el Teniente Administrador, quien hace las veces de Subdelegado Marítimo, i de este modo siempre ahorraria el Fisco una renta no despreciable, aparte de otros gastos, que ocasionaria el nombramiento de un empleado i cuerpo de marineros que atendiera esclusivamente al servicio marítimo, que, por ahora consiste, en la visita que pasa a cada buque que entra, a la colocacion o fondeadero que debe tomar, al auxilio que de vez en cuando se presta para la aprehension de algun marinero desertor, i a cualquiera otra ocurrencia de poca importancia.

Sírvase US. elevar esta nota al conocimiento del Supremo Gobierno para los fines a que haya lugar.

Dios guarde a US.

JUAN N. GAZITUA.

Al señor Gobernador Marítimo de Atacama.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en el puerto de Carrizal Bajo desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabotaj	Del estranj	Del cabotaj	Del estranj
Fragatas . . .	10	5216	6	. . .	4	. . .
Barcas	68	18844	42	. . .	25	1
Bergantines . .	25	5107	21	. . .	4	. . .
B. Goletas . . .	9	1564	9	. . .	. . .	. . .
Goletas	47	2307	47	. . .	. . .	. . .
Vapores	86	43982	40	. . .	46	. . .
Totales	245	77020	165	. . .	79	1

SALIDAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabotaje	Al estranj.	Al cabotaje	Al estranj.
Fragatas...	8	4315	3		3	2
Barcas...	67	18192	41		10	16
Bergantines...	25	5107	21		4	
B. Goleías...	5	592	5			
Goletas...	44	1921	44			
Vapores...	86	43982	40		46	
Totales...	235	74107	154		63	18

Carrizal Bajo, Mayo 28 de 1864.

JUAN NEPOMUCENO GAZITUA.

CUADRO general del movimiento marítimo habido por el puerto de Carrizal Bajo desde el 1.º de Mayo de de 1863 hasta 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

AÑO.	MESES.	NÚM. DE NAVES.	NACIONALES.	ESTRANJEROS.	FRAGATAS.	VAPORES.	BARCAS.	BERGANTINES.	GOLETAS.	TOTAL DE TONELADAS.
1863	Mayo	13	8	5	1	6	2	1	3	4956
	Junio	16	10	6		5	6	1	4	5309
	Julio	17	12	5	2	3	4	2	6	5470
	Agosto	18	14	4	1	6	4	2	5	5232
	Setiembre	18	13	5	2	6	3	3	4	6035
	Octubre	19	14	5		8	6	2	3	6398
1864	Noviembre	23	17	6		9	8	3	3	5660
	Diciembre	22	17	5		9	9	2	2	6479
	Enero	30	19	11	1	10	10	6	3	10628
	Febrero	19	13	6		7	6	3	3	5142
	Marzo	28	17	11	1	10	7	4	6	8655
	Abril	22	15	7	2	7	3	5	5	7056

SALIDAS.

ANO.	MESES.	NÚM. DE NAVES.	NACIONALES.	ESTRANJEROS.	FRACATAS.	VAPORES.	BARCAS.	BERGANTINES.	GOLETAS.	TOTAL DE TONELADAS.
1863	Mayo	10	6	4	..	6	2	1	1	4323
	Junio	15	9	6	1	5	4	..	5	4725
	Julio	17	13	4	..	3	5	3	6	4867
	Agosto	16	11	5	2	6	2	2	4	5711
	Setiembre	20	15	5	1	6	4	3	6	5972
	Octubre	20	14	6	2	8	6	1	3	7011
	Noviembre	23	19	4	..	9	7	4	3	5132
	Diciembre	22	15	7	..	8	11	1	2	6936
1864	Enero	23	16	7	1	11	5	4	2	8724
	Febrero	25	16	9	..	7	8	6	4	7094
	Marzo	25	18	7	..	10	6	3	6	6794
	Abril	19	10	9	1	7	..	2	2	6818

245 buques entrados en un año, con 77,020 toneladas i 235 buques salidos en el mismo año, con 74,107 toneladas.

Tenencia de Aduana i Subdelegacion Marítima, Carrizal Bajo, Abril 30 de 1864.

JUAN NEPOMUCENO GAZITUA.

NÚMERO II.

Memoria de la Gobernacion Maritima de Coquimbo.

NÚM. I.

GOBERNACION MARÍTIMA DE

Coquimbo, Mayo 14 de 1864.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

En cumplimiento de la nota de US. de fecha 31 de Marzo último, en que se sirve trascribirme lo dispuesto por el Supremo-Gobierno,

con fecha 30 del mismo mes, relativa al envío a esa Comandancia Jeneral, del movimiento marítimo habido en la Gobernacion de mi cargo, con otros datos precisos i circunstanciados para la Memoria de Marina, tengo el honor de adjuntar a US. bajo el núm. 1 un estado jeneral condensado del movimiento de todos los puertos, i cuatro particulares de cada uno de ellos, bajo los números 2, 3, 4 i 5, con los demás datos que se me solicitan.

Movimiento marítimo.

La entrada al puerto de Coquimbo, desde el 1.º de Mayo de 1863 al 30 de Abril de 1864, ha sido de 369 buques incluso los de guerra, i la salida. 370. Al puerto de Guayacan han entrado 275 i salido 274; al de Tongoi, 252 entrados i 252 salidos, i al de Totoralillo, 56 entrados i 51 salidos. Comparado este movimiento con el del año pasado, resulta un aumento de 14 buques entrados a Coquimbo este año i salidos 9: a Totoralillo 12 entrados i 16 salidos.

Los puertos de Guayacan i Tongoi han sido ménos frecuentados que el año pasado; en el primero se nota un déficit de 11 buques en la entrada de este año i 20 en la salida; i en el segundo 40 entrados i 40 salidos. Lo que atribuyo a la importacion de minerales que se hace por el tren, a la paralización de dos de los establecimientos de fundicion de este puerto i al mal estar de los negocios en jeneral.

Oficina.

Se halla ésta representada por un Capitan de Fragata, un patrón de bote i cinco marineros primeros.

Las Subdelegaciones, por los Tenientes de Ministros de Aduana i empleados de su dependencia.

Subsiste la necesidad de que se dote la Gobernacion con un oficial de pluma que lleve los libros i se encargue del archivo.

El único bote en que se hace el servicio de mar es de dos tercios de vida i necesita con urjencia ser refaccionado.

Se hace necesario la construccion de un cuartel para marineros, a fin de que éstos presten un servicio más oportuno i sirva a la vez de lugar de retencion para todos aquellos que infrinjan los Reglamentos.

Muelles.

A mas del fiscal que se encuentra en estado de ser urjentemente reparado por hallarse todos los postes i transversales de su frente afectados por la broma, como tambien la parte inferior de sus escalas, segun lo signifiqué a US. en mi Memoria del año pasado i que ahora reitero, existen doce muelles mas de particulares; cinco de éstos se prolongan bastante afuera i atracan a ellos buques de todos portes; los siete restantes que son meramente aparatos o planchas, sobresalen de los edificios hacia el mar veinteidos piés i sirven únicamente para que atraquen a ellos las lanchas del tráfico.

Importancia de cada puerto.

Coquimbo es considerado en el día como el segundo puerto de la República, i afluyen a él un número considerable de buques nacionales i extranjeros, que internan valiosos cargamentos de todas clases de mercaderías, esportando en cambio minerales en crudo, ejes, cobre en barra i varios otros productos del país. Su serena bahía ofrece un asilo seguro a los concurrentes a ella por su abrigo a todos los vientos del compas, buena calidad de su fondo i moderado braceaje.

Oficinas de enganche.

Solo hai una i se halla desempeñada debidamente por don Jorge Tasker, i su movimiento en el año ha sido de 150 marineros embarcados i 243 desembarcados.

Casas de aposentaduría.

Existen cuatro i solo hai en ellas tres individuos aptos para embarcarse cuando sean solicitados.

Necesidades del puerto en balizas, faros i prácticos.

No existen balizas en este puerto, pero hai necesidad de colocar dos: una en el rincón sur de la bahía sobre un banco o placer formado por las arenas que bota un estero que corre en invierno de la quebrada de las Higueras, como así mismo por las que arrastran las corrientes del río Coquimbo: i otra al norte de la piedra llamada *Pájaro Niño*, donde se dice existe una roca que contiene agua suficiente para que pase un buque de regular calado i que no la marca el plano.

Con motivo de haber construido la Empresa del Ferrocárril dos muelles, se han situado cuatro boyas en las que amarran sus espías los buques que se atracan.

Faros no hai i conviene situar uno de cuarto orden en la punta de este puerto.

Prácticos no hai necesidad que los demande.

Telégrafos marítimos, los que hayan, los que se necesiten, dónde i de qué clase.

Existe uno en la parte mas elevada de este puerto i presta un servicio importante. Se hace sentir la necesidad de construir al vijía una casucha para que se abrigue de la intemperie.

En los puertos de Guayacán i Totoralillo subsisten las mismas necesidades que apunté en mi Memoria pasada: esto es, de colocar dos boyas, una en la boca del primero para que amarren en ella los buques sus espías i se pongan en franquía, i otra en el segundo que demarque la existencia de una roca peligrosa.

Me he visto en la necesidad de rehacer i suscribir los estados de Totoralillo i Tongoi por habérseme remitido defectuosos i a fin de no retardar esta Memoria.

Dios guarde a US.

B. VENTURA MARTINEZ,
Capitan de Fragata i Gobernador Marítimo.

RAZON de los buques que han entrado i salido en este puerto, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril del presente año.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	CANONES.	TONELADAS.	PROCEDENCIA.	
				Del cabotaj	Del estranj
Vapores	130		73963	83	47
Fragatas	22		11607	15	7
Barcas	102		30559	75	27
Bérgantines.	42		7785	38	4
Bérgants. goletas.	24		3029	23	1
Goletas.	40		3001	37	3
Pailebots	3		154	3	
Suma	363		130098	274	89

BUQUES DE GUERRA.

Fragatas	3	108		3	
Corbetas	1	22		1	
Vapores	2	6		2	
Suma total.	369	136	130098	280	89

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	CANONES.	TONELADAS.	DESTINO.	
				Al cabotaj.	Al estranj.
Vapores	130		73963	82	48
Fragatas	22		11607	14	8
Barcas	104		30876	90	14
Bergantines	42		7785	41	1
Bergants. goletas.	23		2903	23	
Goletas	40		3001	35	5
Pailebots	3		154	3	
Suma	364		130289	288	76
BUQUES DE GUERRA.					
Fragatas	3	108		3	
Corbetas	1	22		1	
Vapores	2	6		2	
Suma total	370	136	130289	294	76

Gobernación Marítima de Coquimbo, Mayo 1.º de 1864.

B. VENTURA MARTINEZ.

Puerto de Coquimbo.

Varaderos	3
Astilleros	2
Constructores Navales.	2
Carpinteros de ribera	5
Calafates	5
Total	17

Embarcaciones menores que se ocupan dentro del Puerto en el tráfico del mismo.

27 lanchas	con 377 toneladas i 54 tripulantes.
1 lanchon	— 5 — 1 —
15 chalupas	— — 30 —
10 botes	— — 15 —
3 canoas	— — 3 —
5 balsas	— — 5 —

NÚM. 2.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Guayacan, Mayo 1.º de 1864.

RAZON de los buques que han entrado i salido del puerto de Guayacan, desde el 1.º de Mayo de 1863, hasta el 30 de Abril del presente año.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMEROS.	TONELADAS.	Del cabotaje.	Del extranjero
Fragatas	13	6995	9	4
Barcas	70	18382	50	20
Bergantines	11	2128	10	1
Goletas	6	418	6	...
Vapores	175	13198	175	...
Totales	275	41121	250	25

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	Al cabotaje.	Al extranjero.
Fragatas	712	6839	9	3
Barcas	70	18416	51	19
Bergantines	10	1910	10	
Goletas	7	5504	7	
Vapores	175	13198	175	
Totales	274	40867	252	22

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

Trece lanchas, de Urmeneta i Errázuriz, con 240 toneladas i 26 tripulantes, en la bahía, para cargar i descargar.

Tres botes, de los mismos, con 14 toneladas i 6 tripulantes, en la bahía.

Un bote, de la Tenencia, con 2 tripulantes, en la bahía.

Nueve balsas, de los pescadores, con 9 tripulantes, en la bahía, para pescar.

Diez hombres de mar (lancheros) i diez pescadores.

• Dos varaderos, de Urmeneta i Errázuriz, para buques i lanchas.

Subdelegacion Marítima del puerto de Guayacan, Mayo 1.º de 1864.

JOSÉ V. VARAS.

NÚM. 3.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Totalillo, Mayo 4 de 1864.

En cumplimiento de la nota de US., fecha 6 del próximo pasado, remito a US. los estados que por ella se me piden del movimiento marítimo que ha habido en este puerto.

Sobre las necesidades más urgentes que deben de ser remediadas, se advierte una sola por lo pronto, la cual la he puesto en conocimiento en los estados que todos los años han pedido a esta Tenencia, i que por ahora también he relacionado en los mismos estados. Poniéndole a Ud. en su conocimiento de lo que se necesita para salvar cualesquiera embarcacion del peligro de perderse en la entrada en la bahía o salida de ella:

Una boya de fierro con ancla i cadena, debiendo ser la ancla de peso de diez quintales españoles; la cadena de treinta brazas de media pulgada de grueso, i la boya del volumen de setenta i dos galones.

nes; en lo demas, no se prevee que haya perjuicio alguno, pues la luz de los hornos de fundicion llenán la falta de un faro.

De marineros i pescadores de profesion, no los hai en este puerto. Es todo lo que puedo imponer a US. sobre el particular.

Dios guarde a US.

JOSÉ SIMÓN MORENO.

Al señor Gobernador Marítimo del Puerto de Coquimbo.

RAZON de los buques que han entrado i salido en el puerto de Totalillo, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril del presente año.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	PROCEDENCIA.	
			Del cabotaje.	Del extranjero.
Fragatas	3	1261	2	1
Barcas	30	11282	15	15
Bergantines	4	761	4	
Bergantines goletas	2	250	2	
Goletas	6	630	6	
Vapores	11	580	11	
Total	56	14764	40	16

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	DESTINO.	
			Al cabotaje.	Al extranjero.
Fragatas	3	1261	2	1
Barcas	25	8864	13	12
Bergantines	4	761	4	
Bergantines goletas	2	250	2	
Goletas	6	630	6	
Vapores	11	580	11	
Total	51	12346	38	13

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

Seis lanchas, de Adolfo Basco, con 108 toneladas i 12 tripulantes, en la bahía, para cargar i descargar.

Dos botes, del mismo, con 4 tripulantes, para remolcar las lanchas.

Un varadero, del mismo, para carenar lanchas i botes.

Gobernacion Maritima de Coquimbo, Mayo 3 de 1864.

B. VENTURA MARTINEZ.

NÚM 4.

RAZON de los buques que han entrado i salido en el puerto de Tongoi, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril del presente año.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	PROCEDENCIA.	
			Del cabotaje.	Del extranjero.
Fragatas.	1	655		1
Barcas.	14	2597	14	
Bergantines.	11	1273	11	
Bergantines goletas.				
Goletas.	26	1812	26	
Vapores.	200	40088	153	47
Total.	252	46425	204	48

SALIDAS:

CLASES.	NÚMERO	TONELADAS.	DESTINO.	
			Al cabotaje.	Al extranjero.
Fragatas	1	655		1
Barcas	14	2597	14	
Bergantines	11	1273	11	
Bergantines goletas				
Goletas	26	1812	26	
Vapores	200	40088	153	47
Total	252	46425	202	48

Gobernacion Marítima de Coquimbo, Mayo 3 de 1864.

B. VENTURA MARTINEZ.

NÚMERO III.

Memoria de la Gobernacion Marítima de Aconcagua.

NÚM. I.

GOBERNACION MARÍTIMA DE ACONCAGUA.

Papudo, Mayo 5 de 1864.

En cumplimiento de la circular del Supremo Gobierno, que US. se ha servido transcribirme con fecha 31 de Marzo próximo pasado, relativa al envío sobre el movimiento marítimo habido durante el año en toda la Gobernación de mi mando, tengo el honor de adjuntar a US. bajo el núm. 1, los datos de este puerto; respecto de los otros dos, nada tengo que decir, porque espondré los motivos que se han suscitado.

Espresamente mandé donde el Subdelegado Marítimo de Pichidanguí i me contesta en estos términos:

«Los estados i datos que exige en su nota el señor Ministro de Marina con fecha 30 de Marzo último núm. 204, trascrita por la Intendencia de Aconcagua con fecha 5 de Abril, i que US. me pide, con fecha 16 del mismo, bajo el núm. 6; han sido remitidos oportunamente ántes de recibir su nota a la Gobernacion de Petorca que por oficio fecha 13 del corriente se me exijian a la mayor brevedad.»

Respecto del Subdelegado Marítimo de Zapallar he hecho lo mismo que con el anterior, i no he podido conseguir que me mande una sola razon,

En cuanto a lo demas voi a dar a US. una razon detallada.

Embarcaciones menores que se emplean en el tráfico i otras industrias de mar.

Dos lanchas con 16 toneladas, i tripuladas por seis marineros que se emplean en la carga i descarga de los buques;

Dos botes, en servicio de esta Gobernacion, i tripulados por un marinero. 1.^o i dos 2.^{os}

Un bote particular para paseo, su dueño Mr. Calen.

Ocho canoaš, tripuladas por 24 marineros, que se emplean en la pesca dentro i fuera de la bahía.

Total: 13 embarcaciones, tripuladas por 33 marineros, empleados en las diferentes ocupaciones mencionadas.

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

Como he espuesto en la Memoria del año próximo pasado, que se hace mui necesaria una Ordenanza Jeneral de la Armada para atender al buen orden i servicio de la bahía, sin embargo de esta falta, nunca se ven desórdenes.

Importancia de cada puerto en el comercio de la provincia.

Siempre he dicho i diré, que Papudo es el mas importante de los demas puertos de la provincia; continuamente se esportan grandes cantidades de minerales de cobre de todas clases, i frutos del país, es decir, todo el año; i se importan mercaderias de todas clases carbon de piedra, maderas, etc.

Necesidades de los puertos en balizas, faros i prácticos.

En ninguno de los puertos de la jurisdiccion de mi mando existen balizas, faros ni prácticos, ni parecen necesarios; solo en este puerto conviene colocar una boya en la parte Sur-oeste de la bahía, que sirva para amarrar los buques que entren para mas seguridad de los capitanes, sin embargo que el fondeadero es inmejorable.

Telégrafos marítimos, los que haya, los que se necesitan donde i de qué clase.

De éstos no existe ninguno, i no hai necesidad.

Astilleros, varaderos i maestranza.

De éstos no hai mas que un pequeño varadero que sirve para varar embarcaciones menores.

Jente de mar, marineros i pescadores etc.

No hai mas que los que dejo mencionados en las diferentes clases de embarcaciones.

Dios guarde a US.

PEDRO J. AZÓCAR.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

RAZON de los buques que han entrado i salido del puerto de Papudo de la provincia de Aconcagua, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	PROCEDENCIA.	
			Del cabotaje.	Del extranjero.
Barcas	6	1286	6	
Bergantines	1	108	1	
B. Goletas	1	70	1	
Goletas	6	350	6	
Vapores	15	2245	15	
Totales	29	4059	29	

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	DESTINO.	
			Al cabotaje.	Al extranjero.
Barcas	5	1156	4	1
Bergantines	1	108	1	
B. Goletas	1	70	1	
Goletas	6	350	6	
Vapores	15	2245	15	
Totales	28	3929	27	1

Gobernacion Maritima de Aconcagua, Papudo, Abril 30 de 1864.

PEDRO J. AZÓCAR.

NÚM. 2.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DEL

Puerto de Pichidangui, Abril 30 de 1864.

Adjunto encontrará US. cuatro estados correspondientes al movimiento marítimo que ha tenido este puerto durante el año trascurrido entre el 1.º de Mayo de 1863 i 30 de Abril de 1864, los cuales remito bajo los núms. de 1 a 4. Es de urjentísima necesidad la construcción de un muelle, para la carga i descarga de los buques que arriban a este puerto.

La importancia principal de éste en su comercio, consiste en los frutos i minerales que produce el departamento de Petorca, los cuales se esportan para los puertos nacionales i países extranjeros.

Sería de mucha utilidad, la instalacion de un correo semanal o a lo ménos se le hiciese pasar por este puerto, alguno de los que hacen la carrera para los del Norte. La falta de faro i prácticos en este puerto no es por ahora de tan urgente necesidad. Telégrafos marítimos en debida forma, no los hai; lo único que sirve como tal, es un palo vijía de 15 varas de alto, instalado en la punta mas elevada de la Isla, que hai a la entrada de esta rada, el cual fué colocado el 18 de Abril de 1860.

En este puerto no hai astilleros, varaderos ni maestranza de ninguna clase; pero si hai inmejorable local para la planteacion de todas ellas.

Dios guarde a US.

PASCUAL MALUENDA.

Señor Gobernador del Departamento de Petorca.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en el puerto de Pichidangui de la provincia de Aconcagua, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRAJEROS.	
			Del cabotaj	Del estranj	Del cabotaj	Del estranj
Barcas.	1	195	1			
B. Goletas.	1	70	1			
Goletas.	2	134	2			
Vapores.	10	1626	10			
Totales.	14	2025	14			

SALIDAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRAJEROS.	
			Al cabotaje	Al estranj.	Al cabotaje	Al estranj.
Barcas	1	195	1	...	...	...
B. Goletas . . .	1	70	1	...	...	...
Goletas	2	134	2	...	...	...
Vapores	10	1626	10	...	...	...
Totales	14	2025	14	...	...	...

Puerto de Pichidangui, Mayo de 1864.

PASCUAL MALUENDA,
Subdelegado Marítimo.

NÚM. 3.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DEL

Puerto de los Vilos, Mayo 10 de 1864.

En 19 de Abril del mes próximo pasado he recibido el oficio núm. 21 de fecha 13 del mismo; por el que se transcribe el remitido por el Ministerio de Marina con fecha 30 de Marzo último a la Intendencia de la provincia; i ésta lo transcribe a US. con la de 5 de Abril mencionado. En él dispone el Supremo Gobierno que los Gobernadores Marítimos envíen a la Comandancia Jeneral, los datos precisos i circunstanciados del movimiento marítimo de los puertos dentro de su Gobernacion durante el año trascurrido entre el 1.º de Mayo de 1863 i 30 de Abril de 1864. Embarcaciones menores que se emplean en el tráfico, i la pesca del puerto. Medidas convenientes a la policía marítima de cada puerto i su servicio por las autoridades marítimas. Importancia de cada puerto en el comercio de la provincia. Necesidades de los puertos en balizas, faros i prácticos etc. etc. Telégrafos marítimos, los que haya, los que se necesiten, dónde i de qué manera. As-tilleros, varaderos i maestranza en los puntos de su jurisdiccion. Jen-te de mar, marineros, pescadores etc. que existen en cada Góber-nacion.

Dando cumplimiento a lo que se ordena, remito de los datos que se dejan mencionados, los que se han podido recojer, i los de que se pres-

ta esta Subdelegacion Marítima, para que US. les dé el correspondiente destino.

El estado que le adjunto del movimiento marítimo de este puerto durante el año trascurrido entre el 1.º de Mayo de 1863 i 30 de Abril de 1864, deja conocer que siempre tiene la misma tendencia de mayor incremento este puerto en el comercio que recibe i esporta. Pues apesar de las vicitudes i carencia de trasportes por lo seco del año, se ha remitido a Valparaiso en el ramo de cobres, la cantidad de 12,267 barras que han venido del interior, 154 sacos ejes de cobre i 1,675 sacos ejes de cobre i plata.

Siempre se hace sentir la necesidad de colocar una señal en la isla que se encuentra a la entrada de este puerto, a fin de dar mas seguridad a las naves que a él se dirijen por primera vez: en razon de presentar mui mal aspecto su rada desde afuera, i los capitanes rehusan la entrada, mientras no están bastante cerciorados de que adentro no hai peligro i que su embocadura se presta al paso de éstas.

Tambien hai mucha necesidad de colocar dos muertos que indiquen la existencia de dos bajos que se encuentran en lugares peligrosos, i que ya un buqué tocó en ambos, aunque sin desgracia que lamentar por lo bonancible que se encontraba la mar.

Las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico del puerto, se reducen a tres lanchas, tripuladas cada una de ellas con un patron i dos marineros, alguno de éstos las mas de las veces son cargadores, en razon de que marineros propiamente dichos, son bien pocos los que se encuentran.

Las canoas de pescadores con sus correspondientes aperos, se encuentran diseminadas en varios puertecitos o caletas de esta Subdelegacion, siendo en número de diez: las tripulan cada una de ellas, dos individuos i un piloto.

La policía marítima aunque carece de un reglamento especial, es servida de la mejor manera posible, i los dos marineros del bote del resguardo como ajentes inmediatos de la Subdelegacion, contribuyen a que se observe en todas sus partes.

Varaderos, existe uno que solo se presta para las embarcaciones menores que las atracan i sacan por él para carenarlas.

Astilleros, maestranza etc. nada de esto existe por lo nuevo del puerto, i los pocos recursos que en él se notan para éstos.

Debo llamar la atencion de US. en esta memoria poniendo en su conocimiento el mal estado en que actualmente queda el muelle de este puerto. De algun tiempo atras amenazaba ruina i pedia una pronta reparacion. La incuria i desacuerdo de sus dos empresarios, han hecho que ésta se haya demorado hasta el dia apesar de haber asegurado varias veces, que iban a hacerlo. ¡I como las maderas que constituyen un gran canasto que está lleno de piedras, en su base están podridas, en unas bravezas que han habido en estos dias, los embates de la mar le han derribado una parte. De esta manera la compostura se ha hecho mas difícil i en el estado que queda con los nortes del invierno que tenemos encima, concluirá por destruirlo por completo.

Las piedras que cubrirán el fondo de mar en esa parte obstruirán el local que ocupa dicho muelle, i será de lamentar tanto la falta de

éste como el local que se pierde que es el mejor i talvez el único para ocuparlo con un muelle.

Creo contestado lo mejor posible, todo lo ordenado en el oficio que US. me trascibió, llenando los deseos de la Comandancia Jeneral de Marina.

Dios guarde a US.

MANUEL B. GUTTAL.

Al señor Gobernador del Departamento de Petorca.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en el puerto de los Vilos de la provincia de Aconcagua, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabotaj	Del estranj	Del cabotaj	Del estranj
Barcas.	1	162	1	...	...	...
B. Goletas.	3	272	3	...	...	...
Vapores.	32	5104	32	...	...	...
Totales.	36	5538	36	...	...	...

SALIDAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabotaje	Al estranj.	Al cabotaje	Al estranj.
Barcas.	1	162	1	...	...	...
B. Goletas.	3	272	3	...	...	...
Vapores.	32	5104	32	...	...	...
Totales.	36	5538	36	...	...	...

Puerto de los Vilos, Mayo 10 de 1864.

MANUEL B. GUTTAL.,
Subdelegado Marítimo.

NÚM. 4.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE ZAPALLAR.

Gobernacion Marítima de Aconcagua.

Papudo, Mayo 10 de 1864.

Con esta fecha el Subdelegado Marítimo de Zapallar, me ha remitido la siguiente comunicacion:

«Cumpliendo con la nota de US. fecha 16 del próximo pasado, remito a US. el estado que me pide del movimiento marítimo que ha habido en este puerto desde Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril del presente año.

No habia podido remitirle la razon tan pronto como me la pide, por haber estado todo este tiempo enfermo.»

Los buques que han entrado i salido en el puerto de Zapallar, son los siguientes:

Un Bergantin	de 158 toneladas.
Una Goleta	de 150 —
Una Barca	de 195 —
Un Vapor	de 159 —

Todos procedentes del cabotaje, i destinados al mismo.

Hai a mas en este puerto, tres canoas, que se emplean en la pesca, i una lancha que se ocupa en la carga i descarga de los buques; dentro de la misma jurisdiccion en las caletas de Maitencillo i Orcon, hai 25 canoas tripuladas con tres hombres cada una, que se emplean en la pesca.

Tambien hai en este puerto un varadero de lanchas, arreglado con su cabrestante.

Dios guarde a US.

PEDRO J. AZÓCAR:

Al señor Gobernador del Departamento.

NÚMERO IV.

Memoria del Gobernador Marítimo de Valparaíso.

NÚM. 1.

GOBERNACION MARÍTIMA DE

Valparaíso, Mayo 2 de 1864.

En cumplimiento del Supremo decreto que US. se sirvió trascribirme con fecha 7 de Abril último, tengo el honor de acompañar a US.

los datos estadísticos que han de servir para la Memoria que el señor Ministro de Estado en el Departamento de Marina, ha de presentar al próximo Congreso Nacional.

Movimiento marítimo.

El movimiento marítimo comprendido entre el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864, ha sido de 1,975 buques con 595,353 toneladas como se verá en el estado adjunto.

Cuerpo de prácticos de bahía.

El cuerpo de prácticos de bahía que prestaba a la Marina Mercante en jeneral, un beneficio importantísimo reportándole a los armadores i al Fisco bienes de mayor consideracion aparte del buen orden que se observaba en el fondeadero, no ha encontrado la proteccion necesaria decayendo en poco tiempo las ventajas i comodidades que proporcionaba. Declarado por orden superior los ningunos derechos que dicho cuerpo posee para abrogarse esclusivamente las faenas de pilotear las naves que entran al puerto, i manifestada la libertad que todos tienen para emprender las tareas de fondear los buques i asegurarlos en la forma que a los capitanes les conviniere, se han perdido precisamente aquellas ventajas que tan estimables eran para el buen orden i simetria en el fondeadero. Esta declaratoria ha dado margen para que diferentes personas muchas de ellas sin poseer los conocimientos esenciales del fondeadero i de otras particularidades de la bahía, se ocupen en estos trabajos irrogando males i perjuicios i cuestiones las mas veces difíciles de allanar.

El que suscribe lucha diariamente i a cada hora por conservar en el fondeadero el mejor orden posible a fin de evitar perjuicios entre los capitanes i dar al Resguardo las mejores i mas seguras comodidades con el objeto de perturbar la perpetracion de contrabandos u otros trabajos que orijinen menoscabos al Erario Nacional.

Telegrafos.

Sus útiles se encuentran en regular estado i a cargo de dos individuos de la dotacion de esta Gobernacion.

La casa habitacion del vijia necesita refaccionarse como lo he espuesto en otras épocas.

Faro.

Se halla servido con regularidad, poseyendo los empleados necesarios i los útiles mas indispensables.

Oficinas de enganche para marineros.

Hai establecidas siete oficinas de enganche para marineros que bastan para el servicio de la Marina Mercante i Militar.

Jente de mar.

En la Memoria del año de 1862 hice presente las medidas necesarias para llevar un buen réjimen en las tripulaciones de buques mercantes nacionales i vuelvo a recomendar a US. el establecer la matrícula de jente de mar de que hablé en ese año.

Balizas i boyas.

No existen en la bahía de Valparaiso balizas por no creerse necesarias, pero hai doce boyas colocadas en diferentes puntos que sirven para amarrar los vapores i buques listos para dejar el fondeadero. A mas hai otras dos que pertenecen a la Marina de Guerra Nacional.

Posteriormente i a consecuencia de la pérdida de la Barca inglesa *Atahualpa* ocasionada en la punta denominada Cabeza de Buei se ordenó la colocacion en ese lugar de una boya de campana que con su continuo sonido prevenga a los capitanes de buques la proximidad en que se hallan a la costa i aunque en mi concepto esta medida es por demas inútil como lo he espuesto a US. en otra ocasion, ya por ser una punta de cerro mui saliente sobre la superficie del mar visible aun en las mas altas mareas cuanto por ser una parte de cerro sobre el cual está colocado el faro catadrióptico que ilumina nuestro puerto, motivo mas que poderoso para conocer sin dificultad la distancia en que las embarcaciones se encuentran de la tierra.

Aun no se ha procedido a la colocacion de la indicada boya.

Reglamento de policia de bahía.

Dictado éste en 2 de Julio de 1851 no llena ya las exigencias de la época haciéndose indispensable proceder a la formacion de otro que satisfaga las necesidades actuales.

Gremio de fleteros i lancheros.

Se hallan reglamentados en la forma que espuse en el año anterior.

Muelles.

No existe mas que uno de propiedad fiscal. Se halla en buen estado i sirve para el embarque i desembarque de pasajeros.

Autorizacion al Gobernador Marítimo.

Se hace la autorizacion que pedí en épocas anteriores de suma necesidad como lo espuse en la Memoria de 1862.

Botes.

Posee esta Gobernacion Marítima para el sevicio público tres embarcaciones con sus útiles en buen estado.

Acompaño a US. el estado estadístico de que he hecho referencia

previniendo a US. que en las tripulaciones que aparecen en el estado no aparecen las de buques de guerra nacionales i extranjeros por no haberse obtenido este dato con seguridad.

Dios guarde a US.

MANUEL T. THOMSON,

Gobernador Marítimo accidental.

Al Comandante Jeneral de Marina.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo de Valparaíso desde el 1.º de Mayo de 1863 al 30 de Abril de 1864, formado según los únicos datos suministrados por la Gobernación Marítima.

ENTRADAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabotaj	Del estranj	Del cabotaj	Del estranj
Fragatas . . .	138	.. .	.. .	.. .	.. .	.. .
Barcas . . .	404	.. .	.. .	.. .	.. .	.. .
Bergantines . .	122	.. .	.. .	.. .	.. .	.. .
B. Goletas . . .	104	.. .	.. .	.. .	.. .	.. .
Pailebots i goletas . . .	78	.. .	.. .	.. .	.. .	.. .
Vapores . . .	159	.. .	.. .	.. .	.. .	.. .
Totales . . .	1005	302747	478	50	38	439

SALIDAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabotaje	Al estranj	Al cabotaje	Al estranj
Fragatas . . .	138	.. .	.. .	.. .	.. .	.. .
Barcas . . .	385	.. .	.. .	.. .	.. .	.. .
Bergantines . .	116	.. .	.. .	.. .	.. .	.. .
B. Goletas . . .	96	.. .	.. .	.. .	.. .	.. .
Pailebots i Goletas . . .	79	.. .	.. .	.. .	.. .	.. .
Vapores . . .	156	.. .	.. .	.. .	.. .	.. .
Totales . . .	970	292596	464	51	162	293

BUQUES DE GUERRA.

ENTRADA.			SALIDA.		
	NÚMERO.	CAÑONES.		NÚMERO.	CAÑONES.
Fragatas . . .	16	. . .	Fragatas . . .	16	. . .
Corbetas . . .	11	. . .	Corbetas . . .	12	. . .
Vapores . . .	13	. . .	Vapores . . .	14	. . .
Totales . . .	40	763	Totales . . .	42	742

NÚM. 2.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo del Puerto de San-Antonio, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864, formado según los únicos datos recibidos.

ENTRADAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabotaj	Del estranj	Del cabotaj	Del estranj
Barcas	14	. . .	11	. . .	3	. . .
Bergantines . .	3	. . .	3	. . .	. . .	. . .
Goletas, pailebots, etc. .	17	. . .	17	. . .	. . .	. . .
Totales	34	. . .	31	. . .	3	. . .

ART. SALIDAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabotaje.	Al estranj.	Al cabotaje.	Al estranj.
Barcas	14		9	2		3
Bergantines	3		2	1		
Golétas, pailebots, etc.	17		17			
Totales	34		28	3		3

NÚMERO V.

Memoria de la Gobernacion Maritima de Maule i Colchagua.

NÚM. 1.

GOBERNACION MARÍTIMA DE MAULE I COLCHAGUA.

Constitucion, Mayo 4 de 1864.

Señor Comandante Jeneral:

En cumplimiento de la circular de US. de 31 de Marzo próximo pasado, tengo el honor de acompañar a US. el estado condensado del movimiento marítimo que ha habido en los puertos de la dependencia de esta Gobernacion desde el 1.º de Mayo de 1863 al 30 de Abril 1864, i paso a suministrar los demas datos que en ella se me piden.

Puerto de Constitucion.

Movimiento marítimo.

Han entrado 168 buques, con 19,912 toneladas i tripulados por 934 marineros chilenos i 876 estranjeros.

Han salido 239 embarcaciones con 22,418 toneladas, i tripuladas por 926 marineros chilenos i 198 estranjeros.

Este movimiento comparado con el del año próximo pasado, da nueve buques ménos en las entradas i dos mas en las salidas.

Se observa con satisfaccion que los marineros estranjeros que formaban ántes las dos terceras partes de las tripulaciones, alcanzan a poco ménos de la mitad de los del presente año.

Siniestros.

Aunque la seca extraordinaria ha causado una gran baja en las aguas del rio i aumentadas por consiguiente las dificultades del paso de la barra, el comercio no ha sufrido mas que la pérdida del Bergantin *Francis Ann* acaecida el 8 de Setiembre de 1863.

Pasajeros.

Han entrado 297, i salido 144; este movimiento es inferior en una tercera parte al del año anterior.

Embarcaciones del tráfico.

Treinta i ocho lanchas i 14 botes montados por 150 individuos, se ocupan en la carga i descarga de mercaderías i pasajeros.

Pescadores.

Diez i ocho botes de cuatro bancadas, se emplean con 72 hombres en la pesca, tanto del rio como en el mar.

Embarcaciones de la bahía.

Ciento setenta i ocho lanchas i 15 botes tripulados por 936 hombres; se ocupan en la conduccion de carga i pasajeros en el rio Maule i Longomilla. Se han perdido por naufragio 8, i se han inutilizado muchos por la gran sequía del año.

Hace años que se ha sentido la necesidad de someterlos a un reglamento especial cuyo proyecto ha sido elevado al Gobierno por los Intendentes de Talca i Maule. Como el Supremo Gobierno no ha tenido a bien aprobarlos, la necesidad subsiste cada dia mas apremiante.

Oficina de la Gobernación.

Sus muebles i enseres se hallan en regular estado.

Embarcaciones de la Gobernación.

Hai una lancha i dos chalupas para el servicio del práctico i del Capitan del puerto. Una de las chalupas se encuentra en estado de esclusión.

Telégrafo.

Su palo en regular estado. El Supremo Gobierno acaba de hacer construir una casa comfortable para el vijia.

Servicio de remolque.

El vapor *Maule* aunque no tan aparente como el *Independencia*, llena satisfactoriamente este servicio. Este vapor ha salvado varios buques que han estado en inminente pèligro de pérdida.

Policia.

Su reglamento llena todas sus exigencias.

Balizas.

No hai de firme porque las corrientes estorbarian su permanencia i se suple a esta necesidad con pequeñas boyas de fácil reemplazo.

Faro.

No hai, i es escusado insistir sobre lo útil que sería la creacion de uno.

Astilleros i varaderos.

Hai un varadero i seis astilleros que ocupan seis maestros mayores, 62 carpinteros, 22 calafates i 22 aprendices.

Embarcaciones carenadas.

En el varadero se han carenado en seco una Barca inglesa, un Bergantin, dos Bergantines goletas i un Vapor, quedando varado un Bergantin goleta actualmente en refaccion.

Buques aserrados i alargados.

Entre estos buques la Goleta *Constancia* ha sido aserrada i alargada 27 piés ingleses.

Este trabajo, el primero de su clase verificado en Chile, ha sido llevado a cabo con perfeccion por el constructor de este puerto don Achille Court, cuyas eminentes aptitudes merecen ser señaladas. Por otra parte, la *Constancia*, construida en este astillero a principios del año 1850 i que se conserva hasta la fecha en tan buen estado que ha podido ser alargada, es una prueba bien manifiesta de la bondad de nuestras maderas i de la injusticia con que se les considera inferiores a las de otros países; debemos pues empezar a persuadirnos que no nos faltan operarios i materiales para las construcciones

navales que necesitamos i que está en nuestra voluntad el no pagar mas ese tributo al extranjero.

Embarcaciones construidas i esportadas.

Se han construido para el Perú i la costa dos Goletas i 58 lanchas con un tonelaje de 881 toneladas.

Embarcaciones para el puerto i el rio.

Se han construido 2 balandras, 25 lanchas i 8 botes con porte de 360 toneladas.

Embarcaciones en actual construccion.

Hai 9 lanchas para esportacion i 4 para el rio.

Oficina de enganche.

Esta oficina está bien desempeñada; sus libros dan un movimiento de 195 marineros embarcados i 121 desembarcados.

Jente de mar.

Se ha especificado ya el número de empleados en la pesca, el puerto i la ria; la jente de mar propiamente dicha, forma la tripulacion de los buques, pasando pocas veces de veinte sus individuos desembarcados.

Importancia del puerto.

Se habia creido jeneralmente que la prolongacion del Ferrocarril Central, disminuiria considerablemente la importacion de este puerto en el comercio de estas provincias. La esperiencia empieza a manifestar a sus agricultores que este Ferrocarril aunque llegue a establecerse al traves de sus campos no puede servir al trasporte de sus productos de un modo tan económico como las vias fluviales i maritimas.

Constitucion vuelve, pues, justamente a ser considerado como la única puerta por donde puedan ser estraidos con ventaja de sus productores los frutos de Talca, Maule i aun de una gran parte de la provincia de Colchagua.

Mejoras del puerto.

Es tan notoria i unánime la opinión respecto a los trabajos susceptibles de mejorar este puerto i facilitar la navegacion de los rios que desembocan en él, que no podria mas que repetir a US. lo que tengo dicho en años anteriores sobre el particular.

Fondeadero de la Caleta.

Sin embargo de hacer muchos años que la caleta inmediata al Sur

de la boca de este río, es puerto habilitado i que se han cargado en ella algunos buques, no se usaba ya de ella; hasta que la sequía de este año impidiendo al río la introduccion de buques de mayor calado ha hecho nacer la idea de volver a aprovechar de su fondeadero que es tan seguro como los de Llico i Curanipe. Al efecto, se han construido dos balandras de 40 toneladas cada una i con ellas se han cargado en diez dias una Barca de 400 toneladas de carga.

Este hecho merece ser señalado al comercio que verá en él la facilidad con que se podría especular para el extranjero con buques de gran porte i sin mayores gastos en su carguio.

Puerto de Curanipe.

El movimiento marítimo de este puerto está comprendido en el estado jeneral i su Subdegado Marítimo me dice lo siguiente:

«En cumplimiento de la circular del señor Comandante Jeneral de Marina de 31 de marzo último, tengo el honor de incluir a US. el movimiento de este puerto con los datos siguientes:

Embarcaciones del uso del puerto.

Hai seis lanchas i dos botes tripulados con 32 hombres.

Pescadores.

Habrán en el litoral de la Subdelegacion 40 individuos que pescan en ballas de puá.

Astilleros.

Hai dos con 2 maestros mayores, 25 aprendices, 2 calafates i 2 herreros.

Embarcaciones construidas.

Un pailébot i cinco lanchas de mar.

Embarcaciones en construccion.

Una Goleta de 50 toneladas, dos lanchas de 15 id. i dos botes.

Telégrafo marítimo.

No hai i es urgente que se construya una garita que se ha solicitado i se remitan de Valparaiso cumpliendo con decreto superior, el palo con su correspondiente aparejo.

Importancia del puerto.

Este puerto es muy importante por su proximidad a Cauquenes i Chanco, pero los comerciantes en jeneral poco se aprovechan de él,

prefiriendo hacer grandes gastos para remitir sus productos al Tomé. El temor de la barra puede mas en ellos que el ejemplo del señor Cornish cuyos buques cargan i descargan aquí sin mayores dificultades. Las malas vias de comunicacion del interior a la costa contribuyen mas que todo a quitarle importancia. Este mal va a remediarse en parte con un magnifico camino que el mismo señor Cornish, está haciendo a su costó dirigido por un Injeniero que ha traído al efecto.

Personal de la Subdelegacion

Se compone del que suscribe Piloto 1.º de la Armada i de un marineró 2.º

JOSÉ PAMPLONA.»

Puerto de Buchupureo.

Careciendo de datos sobre aquel puerto, he comisionado para su reconocimiento al Piloto 1.º don Santiago Ruggs, cuyo informe es como sigue:

Movimiento marítimo.

Desde su apertura hasta el 30 de Abril próximo pasado, han entrado 4 Barcas con 600 toneladas i 3 Pailebots con 42 toneladas i han salido el mismo número de embarcaciones.

Embarcaciones ocupadas en el puerto.

Cuatro lanchas tripuladas con 78 marineros, se ocupan con 32 jornaleros en la carga i descarga de buques.

Pescadores.

Se calcula su número en 54 individuos que pescan en ballas de pua, tienen a mas una chalupa i una balza de lobos.

Astilleros.

Hai dos con 2 maestros, 5 oficiales i 2 calafates que están construyendo 4 lanchas de 12 toneladas cada una.

Oficina.

No la hai para la Gobernacion Maritima. Su servicio está encargado accidentalmente a un Guarda interventor de Curanipe que no tiene conocimiento alguno de Marina.

Creo de necesidad que sea dotado con un oficial que sea competente para que establezca desde luego en el puerto un órden regular, i que su movimiento marítimo sea atendido como corresponde en puertos de nueva creacion.

Medidas de policía.

No hai ningun reglamento, i es urgente que se le dé uno. Se le podría aplicar el de Curanipe, haciéndole las modificaciones que la práctica haya indicado como necesarios.

A mi ver, seria indispensable que el Subdelegado Marítimo, fuese facultado a autorizar los contratos de lancheros i jornaleros i pudiese compelerlos a concluir un carguío una vez empezado.

Telégrafo i plan de señales.

Conviene que se arregle un palo con su correspondiente garita i que se le señale el plan de señales de Curanipe. En este caso se le deberá asignar dotacion de vijía.

Caminos.

Todos los caminos que conducen al puerto desde la costa i el interior, son unas malas sendas por las que parece imposible que puedan transitar carretas, siendo mui difícil andarlos a caballo. Su mejora, o mas bien su nueva apertura, merece una preferente atencion de parte de las autoridades.

Bodegas, casas i poblacion.

Hai dos bodegas vecinas del atracadero de las lanchas, 95 casas en vega i su poblacion no baja de 600 a 750 almas.

Circunstancias del puerto i de la Rada.

El puerto de Buchupureo está situado por los 36° 5' de latitud Sur i 77° 49' de longitud Oeste de Greenwich en la boca de un valle bastante estenso i fertilizado por las aguas del rio del mismo nombre que desemboca al abrigo de su punta Sur. Tiene a su proximidad grandes bosques, magnificas tierras de labor i las dos importantes poblaciones de Quirihue i Cobquecura, que pueden alimentar su esportacion con excelentes maderas, vinos, lanas i abundantes cereales i no seria difícil que se hallasen e la vecindad vetas de carbon como las descubiertas ya en el vecino valle de Cobquecura. Su rada abrigada al viento Sur por la punta de los Maquis, ofrece un regular surjidero a las naves que caso de tempestad Norte, se hallan siempre libres de hacerse a la vela. El fondo es de lodo i arena i de buen agarradero.

Su profundidad Norte i Sur con la punta de los Maquis, de 15 brazas, disminuyendo gradualmente hácia la playa, siendo de dos brazas mui cerca de ésta; el mejor fondeadero está en 12 brazas al Norte de las bodegas.

Mejoras.

Creo que convendria desembocar el rio mas al Norte de lo que

hace ahora para que dejase espedito el rincón Sur de la caleta que es el mejor para desembarque, calculo que este trabajo costaría 1,500 pesos.

No hai tampoco dificultad para facilitar el embarque por medio de un muelle apoyado en la orilla Norte de la punta de los Maquis.

Puerto de Llico.

Señ Capitan de puerto no habiéndome remitido el movimiento marítimo i demas tatos pedidos en la circular del señor Comandante Jeneral de Marina que le ha sido trascrita el 9 del mes próximo pasado, incluirlos en el estado jeneral i en este informe cuya remision he detenido con este objeto hasta hoy 9 que me determino a cerrarlo.

Dios guarde a US.

LEONCIO SEÑORET,

Capitan de Navio graduado i Gobernador Marítimo.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo de los puertos de las provincias de Maule, Talca i Colchagua, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

BANDERA.	CLASES.	PROCEDENCIA.				TOTAL DE BUQUES.	TOTAL DE TONELADAS.
		CABOTAJE.	TONELAJE	ESTRANJEROS.	TONELAJE.		
NACIONAL	Barcas.	10	1572	2	311	12	1884
	Bergantines	32	3570	1	141	33	3711
	B. Goletas.	54	5321	2	262	56	5613
	Goletas	36	2286	..	..	36	2236
	Vapores.	33	6578	..	..	33	6578
	Total	162	18962	5	714	168	19912

SALIDAS.

BANDERA.	CLASES.	DESTINO.				TOTAL DE BUQUES.	TOTAL DE TONELADAS.
		CABOTAJE.	TONELADAS.	ESTRANJEROS.	TONELADAS.		
NACIONAL	Barcas	12	1866	1	156	13	2021
	Bergantines	37	4205	..	..	37	4205
	B. Goletas	57	5796	1	163	58	5959
	Goletas	38	2370	..	..	38	2370
	Vapores	34	6836	..	..	34	6836
INGLESA.	Lanchas	20	257	38	576	58	833
	Barca	1	198	..	..	1	198
	Totales	199	21524	40	894	239	22412

Puerto de Curanipe.

ENTRADAS.

BANDERA.	CLASES.	PROCEDENCIA.				TOTAL DE BUQUES.	TOTAL DE TONELADAS.
		CABOTAJE.	TONELADAS.	ESTRANJEROS.	TONELADAS.		
NACIONAL.	Barcas	9	1825	..	..	9	1825
	Bergantines	6	1038	..	..	6	1038
	Pailebots	1	14	..	..	1	14
	Totales	16	2877	..	..	16	2877

SALIDAS.

BANDERA.	CLASES.	DESTINO.				TOTAL DE BUQUES.	TOTAL DE TONELADAS.
		CABOTAJE.	TONELADAS.	ESTRANJEROS.	TONELADAS.		
NACIONAL	Barcas	9	1825	.	.	9	1825
	Bergantines	6	1038	.	.	6	1038
	Pailebots	1	14	.	.	1	14
	Lanchas	5	78	.	.	5	78
	Totales	21	2953	.	.	21	2953

Puerto de Buchupureo.

ENTRADAS.

BANDERA.	CLASES.	PROCEDENCIA.				TOTAL DE BUQUES.	TOTAL DE TONELADAS.
		CABOTAJE.	TONELADAS.	ESTRANJEROS.	TONELADAS.		
NACIONAL.	Barcas	4	600	.	.	4	600
	Pailebots	3	42	.	.	3	42
	Totales	7	642	.	.	7	642

SALIDAS.

BANDERA.	CLASES.	DESTINO.				TOTAL DE BUQUES.	TOTAL DE TONELADAS.
		CABOTAJE.	TONELADAS.	ESTRANJEROS.	TONELADAS.		
NACIONAL.	Barcas.	4	600			4	600
	Palebots.	3	42			3	42
	Totales	7	642			7	642

Puerto de Llico.

COMERCIO DEL PUERTO DE LICCO

ENTRADAS

PUERTO DE LICCO

BANDERA.	CLASES.	PROCEDENCIA.				TOTAL DE BUQUES.	TOTAL DE TONELADAS.
		CABOTAJE.	TONELADAS.	ESTRANJEROS.	TONELADAS.		
NACIONAL.	Barcas.	10	10		1969		
	Bergantines.	2	2		274		
	B. Goletas.	2	2		198		
	Goletas.	1	1		14		
		15	15		2455		

SALIDAS.

BANDERA.	CLASES.	DESTINO.				TOTAL DE BUQUES	TOTAL DE TONELADAS.
		CABOTAJE.	TONELADAS.	ESTRANJEROS.	TONELADAS.		
NACIONAL	Barcas.	10	1969	...	...	...	...
	Bergantines	2	274	...	...	...	...
	B. Goletas.	2	138	...	...	...	...
	Goletas.	1	14	...	...	...	...
	Totales	15	2455	...	...	...	...

Gobernacion Marítima del Maule, Constitucion Mayo 30 de 1864.

LEONCIO SEÑORET,
Capitan de Navío graduado.

NÚM. 2.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Llico, Mayo 1.º de 1864.

Con la presente remito a US. el estado que manifiesta el movimiento de este puerto, para acompañarlo a la próxima Memoria que debe presentar el señor Ministro de Marina al Congreso.

Pasando a llenar las exigencias del señor Ministro de Marina i que US. me comunica por su nota núm. 9 fecha 8 del mes próximo pasado, digo a US. que las embarcaciones menores para el embarque i desembarque, son 7 i 66 los lancheros que se ocupan con este objeto, a mas hai una lancha plana que sirve solo para navegar la laguna, i en ésta hai 170 hombres que se ocupan en la pesca i tienen 77 canoas para este objeto.

Es de urgente necesidad nombrar un práctico para la barra i de este modo se evitarian peligros i constantes controversias, entre los lancheros i comerciantes, sobre si el mar permite entrar sin riesgo o nó.

El construir en este puerto un muelle, que podria hacerse con mui poco costo, es una medida que es reclamada de una manera imperiosa, por los inconvenientes con que se tropiezan en todos los em-

barques, como consecuencia necesaria de no encontrarse en todo el puerto, sino la obra puramente de la naturaleza.

• Aunque el comercio sigue una marcha de lento desarrollo, no obstante presta a la provincia bastantes beneficios, como que es el único puerto de ella por el cual se hacen las esportaciones de varios artículos, tales son: trigo, cebada, frejoles lana, cecinas i sal; pero si bien por ahora se nota no mucha movilidad al estar destituido de todo aquello que lo haria ser mas activo, pues, como dejo espuesto, no se encuentra nada que pudiera darle algun impulso, pero una vez hechas las mas primordiales mejoras siquiera, será de tal utilidad al comercio de la provincia, que su magnitud solo entónces podrá apreciarse debidamente.

Dios guarde a US.

SAMUEL MELO MENDOZA.

Al señor Gobernador Marítimo de Maule.

NÚMERO VI.

Memoria de la Gobernacion Maritima de Concepcion.

NÚM. 1.

GOBERNACION MARÍTIMA DE CONCEPCION.

Talcahuano, Mayo 1.º de 1864.

Señor Comandante Jeneral de Marina :

Tengo el honor de remitir a US. los datos que se sirvió pedirme en su nota de fecha 31 de Marzo, trascribiéndome la del señor Ministro de Marina relativa a la remision de los estados, entre el 1.º de Mayo de 1863 al 30 de Abril del presente año, i demas datos que en la espresada nota se piden, para la Memoria de Marina al Congreso, los que paso a esponer suscintamente.

Movimiento marítimo.

El estado núm. 1 demuestra el movimiento marítimo durante el espacio de tiempo comprendido en la época indicada, demostrando que entraron 177 buques midiendo un total de 61,690 toneladas: de ellos son Peruanos, 8; Hamburgueses, 5; Islas de Sandwich, 1; Franceses, 1; Ingleses, 8; Norte-americanos, 44; de ellos; 41 son balleneros; nacionales, 66; de ellos, son 4 balleneros pertenecientes a este puerto; 44 vapores que hacen la carrera desde Valparaiso al

Sur, de los cuales para el cabotaje salieron 113 con 38,316 toneladas i al extranjero 81 con 23,876 toneladas.

Tráfico de embarcaciones menores, jente de mar i pescadores.

El estado núm. 2 demuestra el número de embarcaciones que se dedican esclusivamente al tráfico de esta bahía, i de los individuos que ellas las tripulan; dichas embarcaciones son numeradas i matriculadas, formando un cómputo de 218 individuos que en ellas se emplean, i repartidos del modo siguiente: 36 individuos se emplean en 18 chalupas que en calidad de fleteras hacen el tráfico de tierra a bordo con pasajeros, equipajes, etc.; i 166 entre hombres, mujeres i niños, manejan 83 canoas i botes que se dedican a la pesca del marisco i pescados, i 17 individuos que tripulan 3 balandras. El mencionado cuadro no indica los individuos que tripulan las 9 lanchas para carga i descarga de los buques, por ser tripulados por el Gremio de Jornaleros i lancheros del puerto.

Jente de mar i marineros.

El estado núm. 3 demostrará a US. con toda exactitud los 92 individuos de mar i marineros que se dedican esclusivamente en chalupas balleneras a la pesca de ballenas i caletas i costas de esta jurisdiccion marítima de mi mando donde han efectuado dicha pesca, el número de ballenas que han tomado, i el valor total de su producto. Anualmente aumenta en este puerto esta industria sumamente benéfica para formar jente de mar intrépida e inteligente al mismo tiempo en el manejo de embarcaciones; dicha jente formará buenos marineros, por ser todos jóvenes i mui adictos a la mar.

La fuerza i prosperidad de nuestra Marina debe depender del mayor número de marineros que se pueda contar en todo tiempo para tripular sus naves, atendiendo, que con el dinero se hacen construir buques, adquirirlos i reparar sus pérdidas; pero los marineros necesarios para poder tripularlos, no sería fácil reemplazarlos en un caso urgente. En este sentido, considero que merece esta clase de industria especial proteccion para su mayor desarrollo.

Necesidad de Faros, Balizas, Prácticos, etc.

La necesidad de un Faro en la isla de la Quiriquina siempre existe, i debido a la circunstancia que US. conoce, la obra aun no se ha emprendido. No entraré de nuevo a demostrar los beneficios que resultarían a los navegantes, de su construccion, por haberlo indicado repetidas veces en mis Memorias anteriores.

Respecto a luces, al principio del presente año se colocaron dos faroles grandes al estremo saliente del muelle fiscal, con vidrios colorados por la parte de la bahía i blancos por el lado de la poblacion, alumbrados con gas carbónico. Estas luces demarcan a los buques que entran al fondeadero la aproximacion del bajo denominado *Viu-da*, que dista de Norte a Sur de dicho muelle 180 metros, i lo exacto

del surjidero. Debo advertir que desde la boya grande que señala el bajo de *Belen*, que demora del muelle fiscal por compas Sur 40° Oeste, distancia 3,200 metros; desde este punto estas luces se distinguen con claridad.

Respecto a prácticos, la naturaleza del puerto no los exige.

Respecto a balizas, se halla su número completo. Las señales que existen sobre los bajos *Marinao*, *Belen* i *Viuda*, son bien conservadas, limpiadas i pintadas tres veces al año para su conservacion i para que sean siempre más visibles a los navegantes.

Respecto a telégrafos, no los hai, i por ahora los conceptúo innecesarios: en un caso urgente, fácil seria colocarlos uno sobre el cerro denominado Centinela, i otro sobre el muelle fiscal para su contestacion i aviso a la poblacion.

Astilleros, varaderos i Maestranzas.

El estado núm. 4 demuestra que solo existé actualmente un astillero; dicho estado dá una razon de las embarcaciones que se construyen i de la maestranza que en ella se emplea diariamente. La carena o maniobra de dar la quilla puede efectuarse con facilidad en cualquier punto de la bahía; no obstante, hai una chata con este objeto.

Movimiento de marineros.

El estado núm. 5, demuestra el movimiento de marineros i sus nacionalidades verificado en la época que indica esta Memoria por las oficinas de enganches de marineros establecidas en este puerto. Se embarcaron por esta Capitanía de Puerto el año próximo pasado, 30 marineros chilenos con sus contratas respectivas en buques extranjeros; i de ellos han regresado 24, faltando 6: 3 porque dichos buques todavía no han regresado, i 3 de ellos se han desertado en Tumbes, conforme lo acreditan los certificados que han sido presentados en debida forma a esta oficina. Sus nombres son los siguientes: José Arias, José B. Muñoz i José Torres.

En el presente año, solo 6 marineros chilenos se han embarcado en buques balleneros Norte-americanos, atendiendo a que la mayor parte de dichos buques han regresado a los Estados Unidos. Desembarcados con esta fecha, se encuentran 18 marineros chilenos i 40 extranjeros.

Me permitiré demostrar a US. que se han embarcado por el Consulado de los Estados Unidos, 543 marineros en la época que indica esta Memoria i 599 desembarcados, de que esta Gobernacion Maritima no puede tener intervencion ni pleno conocimiento de la nacionalidad de cada individuo, solo por los roles de salida que me son presentados, pudiendo muchos de ellos negar su nacionalidad por cualesquiera otra que les fuese mas conveniente, i que esta Gobernacion Maritima ha vijilado con celo el cumplimiento del Supremo Decreto de 16 de Enero de 1860, respecto de embarque de marineros chilenos en buques extranjeros.

Medidas convenientes a la policia marítima.

Ninguna medida por ahora considero necesaria; el Reglamento de policia marítima que actualmente rije, ha llenado cumplidamente las necesidades que se hacian sentir; igualmente se observan las disposiciones que prescribe el tít. 7.º, tratado 5.º de la Ordenanza Jeneral de la Armada que trata de la policia en jeneral de los puertos.

Importancia del puerto en el comercio.

En la importancia mercantil, la carencia de datos *aduaneros* no me permite estenderme con la precision i exactitud debida, considerando que su incremento o atraso depende del mayor o menor número de buques balleneros que frecuentan nuestra bahía, calculando por datos verídicos que cada ballenero deja en el desembolso de sus gastos mil quinientos pesos uno con otro, i que este puerto por ahora, no se sustentaria sin aquellos; por estas ventajas al puerto, que dá animacion durante los meses de Enero hasta Mayo, (época que concurrén dichos buques) se les presta una decidida proteccion para evitar deserciones, tanto por el señor Gobernador del Departamento como por esta Gobernacion Marítima. Me es sumamente satisfactorio demostrar a US., que ninguna desercion ha tenido lugar en este año en los buques del comercio; dos desertores de la corbeta de guerra inglesa *Alert*, fueron aprehendidos i remitidos a Valparaiso a la disposicion del Jefe de la estacion de S. M. B. por haber salido de este puerto la espresada corbeta.

Apesar de todas las facilidades que a dichos buques se les prestan, ha disminuido su número en el presente año de 24 buques menos que en los años anteriores, siendo la mayor parte de los balleneros que entraron, aquellos que tenian que regresar a los Estados Unidos. Si la falta de estos buques continúa en la misma escala en los años venideros, traerá a este puerto su completa ruina, que solo las miras benéficas del Supremo Gobierno acerca de esta Provincia, podrá reanimar a esta muy hermosa bahía, con la construccion de una via férrea que facilite la importacion en este puerto de los frutos agrícolas i cereales de las provincias vecinas; con esto, volverá al punto su animacion en el comercio marítimo i prosperidad a la provincia.

Estado actual del puerto.

Me es satisfactorio esponer que la sonda del surjidero en nada ha variado: sondeé en el mes de Diciembre desde Galvez i la boya que señala el bajo de *Belen* i al muelle, i desde el primer punto con direccion a Penco, no encontrando alteracion que merezca mencionarse. Solo el canal que forma la roca denominada *Vinda* con el muelle fiscal, anualmente se está llenando.

Incluso remito a US. las Memorias que pasan a esta Gobernacion Marítima los Subdelegados marítimos del Tomé, Coronel, Lota i Penco, en cumplimiento del espresado decreto.

Dios guarde a US.

CÁRLOS POZZI

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

ESTADO NÚM 1.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo de entradas i salidas, desde el 1.º de Mayo de 1863 al 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	ESTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas . . .	20	2	1128	18	8561	9689
Barcas	63	23	4285	40	13705	17990
Bergantines . .	22	14	2509	8	1724	4233
Berg. goletas.	14	13	2322	1	128	2450
Goletas	12	12	984			984
Vapores	46	2	412	44	25932	26344
Total	177	66	11640	111	50050	61690

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	AL CABOTAJE.	TONELADAS.	AL ESTRANJ.	TONELADAS.
Fragatas	22		4	1901	18	8286
Barcas	78		20	4076	58	19742
Bergantines . .	22		19	2827	3	642
Berg. goletas.	13		12	2184	1	128
Goletas	13		12	984	1	96
Vapores	46		46	26344		
Total	194		113	58316	81	28876

ADVERTENCIA.

Esté cuadro no demuestra la corbeta de guerra Norte-americana *Saint Marys*, la corbeta de guerra Inglesa *Alert*, i los vapores de guerra de la República que entraron i salieron en asuntos del servicio por orden Suprema.

Gobernacion Marítima de Talcahuano, Mayo 1.º de 1864.

CÁRLOS POZZI.

ESTADO NÚM. 2.

Embarcaciones menores que se ocupan dentro del puerto, en el tráfico del mismo i en obras industriales de mar.

NÚMERO DE EMBARCACIONES.	NÚMERO DE MATRÍCULA.	NOMBRE DE LAS EMBARCACIONES.	NACIONALES CONSTRUIDAS.	TONELAJE O CAPACIDAD.	TRIPULACIONES		PUNTOS DE TRÁFICO.	OCUPACIONES.
					NACIONALES.	ESTRANJEROS.		
3	16	Esperanza	Talcahuano.	22 toneladas.	5		Costa de Aruco.	Mercads. i frut. del país
..	19	Emilia	—	18 —	4		Tomé, Penco, Lirquen	—
..	21	Niñita	—	16 —	3	1	—	—
..	23	Paloma	—	13 —	4		—	—
1 a 18	—	..	..	Chalupas.	36		Desde tierra a bordo.	Fleteras.
1 a 83	—	..	..	Botes i canoas.	166		Dentro de la ballia.	Pescadoras.
194	..	..	..	..	218		..	..

NOTAS.—Cada una de las chalupas mencionadas es tripulada con 3 individuos, i los botes i canoas con dos cada uno.
Existen 9 janchas, de 10 a 12 toneladas para carga i descarga, de buques tripuladas por el Gremio de Lancheros.

Gobernacion Marítima de Talcahuano, Abril 30 de 1864.—CÁRLOS POZZI.

ESTADO NÚM. 3.

Que manifiesta el movimiento de la pesca volante de ballenas, establecida en los puertos i caletas de esta jurisdiccion marítima de mi mando, efectuada por chalupas pescadoras, número, de, embarcaciones empleadas, jente que las tripulan, producto de la venta, etc.; advirtiendo que la referida pesca principia desde el mes de Mayo hasta Diciembre de 1863.

NOMBRES DE LOS DUEÑOS DE LA PESCA.	NÚMERO DE CHALUPAS EMPLEADAS.	JENTE DE MAR EMPLEADA.	NÚMERO DE BALLENAS FIJADAS.	LUGARES DONDE SE EFECTUÓ LA PESCA.	GALONES DE ACEITE PRODUCIDO I PRECIO DE LA VENTA.	CANTIDAD DE BARBAS DE BALLENA I PRECIO DE LA VENTA.	GALONES DE ACEITE DE LOBO TOMADOS I PRECIO DE LA VENTA.	MONTO TOTAL DEL PRODUCIDO.
D. José Moran	5	37	3	Desde la Isla de Santa-María hasta la costa de Lebu	6300 63 c.	700 lb. 25c	120 50 cts.	4204
— José Olivares.	6	39	7	3 ballenas desde Tumbes hasta la isla de la Quiriquina, i 4 desde la isla de Santa-María hasta la costa de Lebu.	6576 62½ "	2791 " 25 "	240 58 "	4807 75
— Ramon Pacheco	3	16	3	En la isla de la Mocha	4411 68 "	3491 libras.	360 " "	3149 "
.....	14	92	13	.....	17287 "	.....	.....	12160 75

Gobernacion Maritima de Talcahuano, Abril 30 de 1864.—CARLOS Pozzi.

ESTADO NÚM. 4,

Que manifiesta el número de varaderos, astilleros i carpinteros de ribera en el puerto de Talcahuano.

Varaderos.	Astilleros.			Carp. de ribera.			
	DUEÑOS.	NÚMERO.	DUEÑOS.	TRABAJO DE QUE SE OCUPA.	CONSTRUCTORES.	OFICIALES.	APRENDICES.	CALAFATES.
Ninguno.	1	Jorje Crosman.	Construir lanchas i botes i reparaciones de buques.	2	6	3	5

NOTAS.

Desde la época que indica la memoria de dicho astillero, ha construido 2 lanchas de 14 a 15 toneladas métricas i ha reparado los buques siguientes:

Barca inglesa *Primula*, fragata norte-americana *Long Fellow*, barca norte-americana *Ripley*, barca nacional *M. i Brañas*, barca nacional *Suerte*, goleta nacional *Porcia*.

Gobernacion Marítima de Talcahuano, Abril 30 de 1864.

CARLOS POZZI.

ESTADO NUM. 5—Que representa el movimiento que ha habido de marineros i jente de mar por esta Oficina en el puerto de Talcahuano, desde el 1.º de Mayo de 1863, hasta el 30 de Abril de 1864, con espresion de la clase que desempeñan i nacionalidad.

EMBARCADOS.

CLASES.	Franceses.	Ingléses.	Espanoles.	Portugueses.	Alemanes.	Norte-americanos.	Brasileros.	Chilenos.	Peruanos.	Mejicanos.	Ecuatorianos.	Colombianos.	TOTAL JENERAL.
Pilotos	"	1	"	2	"	10	"	1	"	"	"	"	14
Toneleros. . . .	"	1	"	1	"	1	"	1	"	"	"	"	4
Cocineros. . . .	"	"	"	1	"	4	"	2	"	"	"	"	8
Trancadores. . . .	"	"	"	8	"	2	"	2	"	"	1	"	13
Mayordomos. . . .	"	"	"	1	"	"	2	"	1	"	1	"	5
Marineros. . . .	"	"	"	2	"	1	"	2	"	"	"	"	5
Plazas	"	2	4	4	2	3	"	50	1	3	"	1	70
Mozos	"	"	"	1	"	"	"	32	2	1	"	"	36
Total jeneral.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	155

DESEMBARCADOS.

CLASES.	Franceses.	Ingléses.	Espanoles.	Portugueses.	Alemanes.	Norte-americanos.	Brasileros.	Chilenos.	Peruanos.	Mejicanos.	Ecuatorianos.	Colombianos.	TOTAL JENERAL.
Pilotos	"	"	"	1	"	2	"	"	"	"	"	"	3
Toneleros. . . .	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	1
Cocineros. . . .	1	1	1	"	"	1	"	"	"	"	"	"	4
Trancadores. . . .	"	"	"	4	"	1	"	1	"	"	"	"	6
Mayordomes. . . .	"	"	"	"	"	1	1	1	"	"	"	"	3
Marineros. . . .	"	"	"	"	"	1	"	2	"	"	"	"	3
Plazas	1	2	1	"	1	2	1	15	1	"	"	2	26
Mozos	"	1	"	"	"	"	"	15	"	"	1	"	17
Total jeneral.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	63

Talcahuano, Abril 30 de 1864.—COSTA I AGUIAR.

ESTADO del movimiento de la oficina de Enganche de marineros, administrada por don Pedro José Martínez, desde el 21 de Marzo del presente año.

EMBARCADOS.

CLASES.	Chilenos.	N.-americanos	Portugueses.	Ingléses.	Irlandeses.	TOTAL JENERAL.
Pilotos	"	3	"	"	"	3
Cocineros	"	2	"	"	"	2
Mayordomos	1	1	"	"	"	2
Marineros	9	"	"	"	"	9
Plazas	1	1	1	"	"	3
Trancadores	"	"	1	1	"	2
Toneleros	"	"	"	"	1	1
Mozos	9	"	1	"	"	10
Total	20	7	3	1	1	32

DESEMBARCADOS.

CLASES.	Chilenos.	N.-americanos	Portugueses.	Manilenses.	TOTAL JENERAL.
Pilotos	"	5	"	"	5
Cocineros	"	1	"	"	1
Mayordomos	"	1	"	"	1
Marineros	4	"	"	"	4
Plazas	3	"	"	1	4
Trancadores	"	2	1	"	3
Mozos	2	"	"	"	2
Mozos de cámara	2	"	"	"	2
Guardianes	"	"	"	1	1
Total	11	9	1	2	23

Talcahuano, Abril 30 de 1864.—PEDRO J. MARTINEZ.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DEL

Tomé, Mayo 1.º de 1864.

Cumpliendo con la disposición de la Comandancia Jeneral de Marina, trascrita por US. con fecha 6 del próximo pasado mes, acompaño los datos circunstanciados referentes a esta Subdelegación Marítima.

Movimiento marítimo.

El estado que acompaño bajo el núm. 1, demuestra que entraron desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril del presente año, 219 buques de todas clases con un total de 75,613 toneladas; mientras que durante la misma época salieron 227 con 76,214 toneladas, incluyendo también el movimiento marítimo que ha habido de los buques de guerra.

Embarcaciones en tráfico.

Las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de Penco i Lirquen, son nueve, tripuladas por cinco hombres cada una. Catorce lanchas de doce a dieciocho toneladas, tripuladas por el mismo número de individuos que las anteriores. Once chalupas tripuladas por el mismo número que las lanchas. Quince canoas, que se emplean en la pesca, tripuladas por tres individuos, i siete cachuchas, tripuladas unas veces por un hombre i otras por dos, que se emplean en el embarque i desembarque de las tripulaciones de las lanchas.

Acompaño el estado bajo el núm. 2.

Astilleros, varaderos i maestranza.

Bajo el núm. 3, acompaño el estado que demuestra los astilleros, varaderos i maestranza que sirven para componer las embarcaciones menores, habiéndose construido en él una lancha i reparádose cinco, una goleta i dos botes. Varaderos, no los hai, pero suple esta falta una porcion de playa comprendida entre el muelle i la parte Sur del morro denominado *De Cuevas*. Hai en la actualidad catorce carpinteros de ribera, uno que hace de constructor, ocho oficiales, dos calafates i tres aprendices.

Jente de mar, marineros, etc.

El estado que bajo el número 4 acompaño, demuestra que desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril del presente año, se han embarcado 117 individuos de todas nacionalidades; mientras que durante el mismo tiempo se han desembarcado 73.

Policia marítima.

El Reglamento de bahía, que actualmente indica las medidas convenientes a la policía marítima, llena satisfactoriamente el objeto que al dictarlo, tuvo el Supremo Gobierno.

Prácticos.

No los hai, ni hai necesidad de ellos, pues la bahía es bastante espaciosa i no tiene peligro alguno.

Faros, telégrafos, balizas, etc.

Si el Supremo Gobierno lleva adelante el pensamiento de hacer construir un faro en la punta Norte de la isla Quiriquina, se habrá llenado completamente esta necesidad.

Telégrafos, no los hai, i sería mui conveniente; como lo hice presente en mi Memoria anterior, colocar uno en la punta denominada *Monte-Cristo* i otro en la punta del muelle, los cuales no le costarían al Supremo Gobierno sino la insignificante cantidad de 72 pesos al año para pago del individuo a quien se le encomendase poner las señales.

Balizas, no las hai, ni hai necesidad de ellas.

Casas de enganche.

Hai una, i tengo el honor de decir: que ella se halla perfectamente bien dirijida, segun pude comprenderlo en la visita, que el 26 de Abril último, pasé a dicha oficina.

Concluiré esta Memoria haciendo presente lo mui urgente i conveniente que es a esta oficina de la Subdelegacion Marítima de mi mando, se le provea de un barómetro, un compas azimutal i una sondaleza.

Tambien haré presente, que aun no se ha tomado medida alguna para reparar la falta del bote perteneciente a esta Subdelegacion, que segun ya lo he demostrado está sumamente inútil, i es una necesidad de las mas urgentes, pues sin él no podré cumplir debidamente con los principales deberes de mi destino; como igualmente un par de pescantes para la conservacion del espresado bote.

Con lo espuesto, creo haber llenado con lo que US. me ordenó con fecha 6 del mes próximo pasado.

Dios guarde a US.

RAMON GODOMAR,

Gobernador Marítimo, Teniente 2.º

Al señor Gobernador Marítimo de la Provincia.

ESTADO NÚM 1.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo de entradas i salidas del puerto del Tomé, desde el 1.º de Mayo de 1863 al 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	ESTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas . . .	23	11	3404	12	4885	8289
Barcas	76	53	10010	23	9187	19197
Bergantines . .	40	36	6763	4	748	7511
Berg. goletas.	11	10	1320	1	128	1448
Goletas	12	12	1393	..	..	1393
Vapores	57	3	618	54	37157	37775
Total	219	125	23508	94	52105	75613

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	AL CABOTAJE.	TONELADAS.	AL ESTRANJ.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas . . .	23	9	1683	74	6590	8293
Barcas	76	34	5549	42	13299	18844
Bergantines . .	41	33	6030	8	1621	7641
Berg. goletas.	11	10	1320	1	128	1448
Goletas	19	19	2213	..	..	2213
Vapores	57	57	37775	..	..	37775
Total	227	162	54570	65	21644	76214

OBSERVACIONES.

Queda fondeado el bergantín nacional *Francisco Casanueva*. El vapor de guerra *Maule* ha entrado a este puerto dos veces, i el vapor *Maipú* una vez, por asuntos del servicio.

Subdelegacion Marítima de Tomé, Mayo 1.º de 1864.

RAMON GODOMAR:

Puerto del Tomé.

Embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico.

23 lanchas	con 276 toneladas i	115 tripulantes.
11 chalupas	— 33 —	55 —
15 canoas	— — —	45 —
7 lanchas	— — —	14 —

Varaderos 1
 Artilleros 1 con
 1 constructor, 8 carpinteros, 3 oficiales i 2 calafates.

ESTADO NÚM. 4.

CUADRO que manifiesta el movimiento de marineros i jente de mar que ha tenido lugar en el puerto del Tomé, desde el 1.º de Mayo de 1863, hasta el 30 de Abril de 1864; con expresion de las clases que desempeñan i su nacionalidad.

EMBARCADOS.

CLASES.	Ingléses.	Francesés.	Alemanes.	Italianos.	Españoles.	Austriacos.	Norte-americanos.	Portugueses.	Peruanos.	Ecuatorianos.	Chilenos.	TOTAL JENERAL.
Pilotos	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	1
Carpinteros	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7
Cocineros	2	1	"	1	"	"	"	1	"	"	2	8
Mayordomos	"	1	"	"	"	"	"	1	1	"	5	8
Guardianes	"	"	1	"	1	"	1	"	"	"	4	8
Marineros	"	1	1	"	"	1	"	2	1	1	40	61
Plazas	5	4	4	1	1	"	2	2	1	1	18	22
Mozos	"	1	"	"	"	"	"	1	"	"	7	7
Aprendices	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7
Total jeneral	7	8	7	2	2	1	3	5	4	2	76	117

DESEMBARCADOS.

CLASES.	Ingléses.	Franceses.	Alemanes.	Italianos.	Españoles.	Austriacos.	Manilenses.	Portugueses.	Ecuatorianos.	Peruanos.	Chilenos.	TOTAL JENERAL.
Pilotos	"	"	1	1	"	"	"	"	"	"	"	2
Carpinteros	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2	2
Cocineros	2	1	1	"	1	"	1	"	"	"	3	9
Mayordomos	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	3	4
Guardianes	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	1	2
Plazas	"	"	1	"	"	"	"	4	1	2	18	26
Marineros	"	1	1	3	1	"	2	"	"	2	3	13
Mozos	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	14	15
Aprendices	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Total jeneral	2	2	5	5	2	"	3	4	2	4	44	73

RESÚMEN JENERAL.

Embarcados	117
Desembarcados	73
Total	190

Oficina de enganche de marineros, Tomé, Mayo 1.º de 1864.

MARIANO ARAYA CARBALLIDO.

Tomé, Mayo 1.º de 1864.

RAMON GODOMAR.

NÚM. 3.

PUERTO DE PENCO I LIRQUEN,

Abril 30 de 1864.

Anualmente está disminuyendo la importancia que tenia el puerto de Penco. El estado del movimiento marítimo verificado desde el 1.º de Mayo de 1863 al 30 de Abril del presente, demuestra que en-

traron solo doce buques nacionales con un total de 1,927 toneladas; nueve de ellos salieron para el cabotaje i 3 para el extranjero.

Embarcaciones menores, jente de mar i pescadores.

El estado núm. 2 demuestra que se emplean 66 individuos en tripular una balandra, i 12 lanchas pequeñas para carga i descarga que hacen el tráfico de la bahía, i 7 canoas pescadoras tripuladas por 16 individuos que se dedican a la pesca del marisco i pescado. Total, 73 individuos.

Astilleros, varaderos, etc.

Varadero, ninguno existe; - cualquiera parte de la playa sirve para varar lanchas i botes; carpinteros de ribera hai 6 que se dedican a construir canoas i botes para la pesca, i reparacion de lanchas.

Penco, Mayo 1.º de 1864. — Por el Subdelegado Marítimo, Oficial del Resguardo,

CÁRLOS POZZI.

ESTADO NÚM 1.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo de entradas i salidas, desde el 1.º de Mayo de 1863 al 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	ESTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas . . .	2	2	310	"	"	310
Barcas	7	7	1171	"	"	1171
Bergantines . .	3	3	446	"	"	446
Berg. goletas .	"	"	"	"	"	"
Goletas	"	"	"	"	"	"
Vapores	"	"	"	"	"	"
Total	12	12	1927	"	"	1927

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES	AL CABOTAJE.	TONELADAS.	AL ESTRANJ.	TONELADAS.
Fragatas . . .	2	"	2	310	"	"
Barcas	7	"	25	760	2	411
Bergantines . .	3	"	2	139	1	207
Berg. goletas.	"	"	"	"	"	"
Goletas	"	"	"	"	"	"
Vapores	"	"	"	"	"	"
Tótal.	12	9	9	1209	3	618

Subdelegacion Marítima de Penco i Lirquen, Mayo 6 de 1864.

JAVIER MILLA.

Puerto de Penco.

Embarcaciones menores.

1 balandra con 16 toneladas i 6 tripulantes
 12 patachos — 96 — 60 —
 7 canoas — 14 — 18 —

Varaderos 1
 Astilleros 4 con.
 3 constructores i 4 carpinteros de ribera.

NÚM. 4.

SUBDELEGACION MARITIMA DE

Coronel, Mayo 12 de 1864.

En cumplimiento de la nota de US. fecha 6 de Abril del presente año, en que se sirvió transcribirme la circular del señor Ministro de Marina bajo el núm. 5, tengo el honor de pasarle los datos circunstanciados referentes a esta Subdelegacion Marítima.

Importancia del puerto relativa a su comercio.

Parece que Coronel está adquiriendo la supremacía de todos los puertos de esta provincia, el movimiento marítimo aumenta cada vez mas como manifiestan los estados que se adjuntan. El incremento es mas que la tercera parte del número de toneladas del año pasado, debido a la actividad extraordinaria que ha tomado la explotación del carbon de piedra de cinco establecimientos, que producen anualmente como 110,000 toneladas. Si este año no han salido mas que 90,000 ha sido por la paralización de la faena de Playa Negra hasta Enero d. q. r. No entro en comparar la importancia del puerto de Coronel con el del Lota, pues es manifiesto que hasta ahora ha sido de 70,000 toneladas el máximo de esportacion de Lota, mientras la de aquí siempre ha sobrepujado la de allá por mas que la cuarta parte aún en tiempos de abatimiento mas grande de comercio.

La mucha i mas grande actividad que se nota en Coronel no concierne esclusivamente al tráfico carbonero sino que se estiende sobre todos los diferentes ramos de industria comercial. Lebu, Yanes, Araucó, Santa-Maria tienen por punto principal de la salida de sus productos a Coronel, remitiendo Araucó solamente una parte de sus cereales a Lota.

Así mismo ha aumentado muchísimo la frecuencia de Coronel por embarcaciones menores procedentes de Talcahuano, Penfo i Lirquen, pues el consumo está creciendo de 'dia' en dia a par con la poblacion que en número i estension progresa rápidamente. En vista de todas estas circunstancias que solamente he podido tocar mui a lo lejos, porque con entrar en pormenores tendria que estralimitar el espacio de esta memoria, no se puede decir menos que el porvenir del puerto de Coronel es sumamente halagüeno i si prospera ya ahora tanto a pesar de su calidad de puerto menor, cuanto mas será despues de haber salvado los inconvenientes que hoi dia se presentan a los buques que traen mercaderías i productos estranjeros, porque tienen que pasar a Talcahuano a descargar i volver a cargar para el cabotaje a ésta. La necesidad de declarar puerto mayor a Coronel se hace sentir cada dia con mas urgencia.

Movimiento marítimo.

El estado que acompaño bajo el núm. 1 demuestra que entraron desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril del presente año, 240 buques de todas clases con un total de 86,262 toneladas; de éstos 35 eran estranjeros, principalmente vapores de la carrera, mientras que durante la misma época salieron 232 buques con 83,973 toneladas, sin incluir los buques de guerra *Maule* e *Independencia* que han entrado en este puerto para proveerse de carbon.

Embarcaciones menores en tráfico.

El estado núm. 2 demuestra las embarcaciones menores que se

emplean en el tráfico de Arauco, Lebu, Yanes, Talcahuano; Lirquen etc.; son dos, (una goleta i una balandra) tripuladas por cuatro hombres cada una, 28 lanchas de 14 a 16 toneladas cada una tripuladas por cinco hombres cada una, siete chalupas con cinco hombres cada una, cuatro botes con cuatro hombres cada uno i seis chatitas que sirven para el embarque i desembarque de los lancheros; hai ademas seis canoas pescadoras i una lancha cisterna que provee a los buques con agua; todo en suma 495 toneladas con una tripulacion de 190 chilenos i 5 extranjeros.

Astilleros, varaderos i maestranza.

Bajo los núms. 3 i 4 acompaño los estados que demuestran los astilleros, varaderos i maestranza; astilleros i varaderos propiamente dichos, no los hai: pero puede servir de tal toda la estension comprendida entre el muelle de la Compañía de Puchoco i el del señor Cousiño, porque la formacion de la playa ofrece un declive tan favorable que en cualquier parte se varan i componen las lanchas, para cuyo efecto se han colocado en muchos puntos cabrestantes con sus útiles que sirven perfectamente para el fin indicado. Hai ocho hombres entre carpinteros i calafates ocupados esclusivamente en reparaciones o construcciones.

Jente de mar, marineros etc.

El estado que bajo el núm. 5 acompaño demuestra que desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864 se han embarcado 1,259 de los cuales 699 nacionales i 560 extranjeros; habiéndose desembarcado durante el mismo tiempo 1,029 de los cuales 691 hijos del pais i 438 éstranjeros; quedan actualmente en tierra 20 marineros chilenos i 16 éstranjeros.

Policía de la bahía.

El cuerpo de policía que es formado por la tripulacion del bote de la Capitanía es suficiente para el servicio que requiere Coronel. Se observan todas las reglas i órdenes de los decretos supremos concernientes a este ramo.

Necesidades del puerto.

La que en mi memoria anterior hice notar sobre la colocacion de un faro en la isla Santa-Maria existe todavia. Seria mui conveniente tambien de poseer un farol grande en la punta del muelle del señor Cousiño, por hallarse en el centro de la ribera del pueblo. La colocacion de una linterna allí seria de mucha utilidad para los buques que entran de noche a este puerto i facilitaría la vijilancia de tierra sobre la playa en frente de la poblacion, los gastos de la mantencion de su luz no pasarán de cinco a seis pesos mensuales, pudiendo encargarse el cuidado a la Subdelegacion Maritima.

Otras necesidades de grande urgencia no se han presentado hasta ahora.

Bahia existe entre Playa Blanca i Lotilla.

Telégrafos.

Existe un palo de señal colocado en el cerro del Centinela punto mui adecuado para este fin. Ha sido construido por el administrador del establecimiento Cousiño quien lo hace servir con puntualidad, indicando cuando hai buque o vapor a la vista.

Lugar para deslastrar los buques.

Por decreto supremo fecha 16 de Marzo de 1860 se ha destinado un lugar en una restinga de piedra al Norte del establecimiento de Playa Negra, para que deslastren los buques. El resultado de esta operacion es sumamente perjudicial para dicho establecimiento, porque la corriente que principalmente en el invierno viene de la boca del Bio-bio i que se mueve en las orillas de Coronel de Norte a Sur con bastante velocidad, arrastra el lastre botado en la mencionada restinga hácia el cargadero de aquel establecimiento, que no embarca por muelle, sino en la playa.

Debo pedir la facultad de suspender los efectos del susodicho decreto por haberme enterado a pedimento del dueño de Playa Negra de los perjuicios causados por el deslastre de que hablo. I como hai otros lugares que pueden servir para este fin sin causar daño alguno al surtidero, espero la concesion de lo pedido,

Gremio de jornaleros.

Pronto se establecerá uno para el servicio del comercio de este puerto i es indispensable necesidad de reunir bajo el mando de un capaz competente los individuos sueltos que en la actualidad se ocupan solamente cuando se les da la gana, en embarque i desembarque de mercaderías. El comerciante sufre con esta irregularidad atrasos de consideracion ya por demora en el transporte de sus bultos, ya por verlos muchas veces espuestos i perdidos por robos i deterioros a consecuencia de tenerlos que dejar por la noche en la playa o en las lanchas.

Los cargadores de los establecimientos vecinos que ántes en un caso de urgencia se solian ocupar en estos trabajos se niegan ahora las mas veces por estar enrolados en la milicia, al cual servicio han de dedicar su tiempo libre, i los otros sueltos se valen de esta circunstancia para estafar en cuanto sea posible al comerciante que se ve obligado a pagar hasta el doble de la tarifa solo para evitar pérdidas de mayor consideracion.

Oficinas de enganche de marineros.

Existen cinco oficinas de enganche por licencia dada por la Inten-

dencia de esta provincia, dichas oficinas están arregladas bajo el mismo reglamento que las de Valparaiso.

Alojamiento de marineros.

Hai seis casas de esta clase, matriculadas i sujetas al reglamento aprobado con fecha 14 de Mayo de 1861.

Creo con estas observaciones haber evacuado el informe que es el objeto de esta memoria. Con los estados respectivos que acompaño será fácil para US. el formarse una idea completa sobre los progresos i el estado actual de este puerto; el cual, como no hai que dudar, contribuirá cada año mas al incremento del comercio jeneral de esta República, i mas ahora como la alza de los productos chilenos en Europa nos da un impulso superior para llenar las necesidades de allá i causando efectos que hacen alcanzar a cifras bastante elevadas ya la cantidad de carbon esplotado, que para Coronel es la palanca poderosa de prosperidad i porvenir.

Dios guarde a US.

JUAN BARTHOLIN.

Al señor Gobernador Marítimo de la Provincia de Concepcion.

ESTADO NÚM. 1.

CUADRO que manifiesta el movimiento del puerto de Coronel provincia de Concepcion, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	ESTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS
Fragatas...	43	40	18536	3	1694	20230
Barcas...	112	111	30992	1	302	31294
Bergantines...	26	26	4635			4635
B. Goletas...	11	10	1391	1	128	1519
Goletas...	7	7	368			368
Vapores...	41	11	8646	30	19570	28216
Totales...	240	205	64568	35	21694	86262

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	AL CABOTAJE.	TONELADAS.	AL ESTRANJERO.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS
Fragatas	42	30	13202	12	6508	19710
Barcas	106	97	27333	9	2274	29607
Bergantines . . .	26	23	4093	3	562	4655
B. Goletas	11	11	1519	..	..	1519
Goletas	6	6	266	..	..	266
Vapores	41	41	28216	..	..	28216
Totales	232	208	74629	24	9344	83973

OBSERVACIONES.

Quedan actualmente fondeados en este puerto dos Fragatas, cuatro Barcas, un Bergantín i una Goleta.

Subdelegacion Marítima de Coronel, Abril 30 de 1864.

JUAN BARTHOLIN.

Puerto de Coronel.

Embarcaciones menores que se emplean en su tráfico.

1 Goleta	con	22 toneladas	i	4 tripulantes.
2 Balandras	—	40	—	8
28 Lanchas	—	400	—	140
5 Chalupas	—	12	—	25
5 Botes	—	4	—	10
4 Chalupones	—	10	—	12
8 Chatas.				

ESTADO que manifiesta el número de marineros embarcados por las oficinas de enganche en este puerto, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

	NACIONALES	ESTRANJS.	TOTAL.
Embarcados	699	560	1259
Desembarcados	691	438	1129
Total	1390	998	2388

OBSERVACIONES.

Quedan actualmente en tierra 20 marineros chilenos i 16 extranjeros, total 36 marineros.

Subdelegacion Marítima de Coronel, Abril 30 de 1864.

JUAN BARTHOLIN.

NÚM. 5.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE LOTA I COLCÚRA.

Lota, Abril 30 de 1864.

Cumpliendo con la disposicion del señor Comandante Jeneral de Marina, trascrita por US. con fecha 6 del corriente, acompaño los estados que por ella se me piden de los puertos de mi 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 Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

Esta Subdelegacion Marítima comprende el mar i costa desde el paralelo de Playa Blanca por el Norte, hasta el paralelo del rio Loraquete por el Sur, dividido en siete distritos, bajo la Gobernacion del departamentó de Lautaro en lo civil, i en lo marítimo con la Gobernacion de Talcahuano, bajo el mando de la provincia de Concepcion.

El estado que acompaño bajo el núm. 1 demuestra que entraron desde el 1.º de Mayo de 63 hasta el 30 de Abril de 64, 150 buques de todas clases con un total de 64,267 toneladas, sin incluir los buques de guerra de la República que entraron i salieron en asuntos del servicio; de estos 150 buques, 105 fueron chilenos con un total de 35,216 toneladas, i a mas 40 buques ingleses, 4 peruanos, un

americano, con 29,051 toneladas por todos; durante la misma época salieron 148 buques de todas clases, 128 al cabotaje con 53,885 toneladas 20 al extranjero con 10,741 toneladas; dicho estado demuestra la importancia del puerto por su comercio en dicho mineral.

Importancia del puerto relativa a su comercio, sonda de la bahía capacidad del fondeadero en toda su costa.

Por los estados del movimiento que acompaña a ésta, podría US. comprender la importancia que cada día mas va adquiriendo este puerto; i se le espera un porvenir mui 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. Desde el rio Laraquete hasta el morro de Lotilla, la costa corre al N. N.-O. 5° al N.; alta i pelada, libre de peligros adyacentes, ofreciendo fondeaderos provisorios para buques en invierno; su fondo varia desde 2 hasta 16 brazas de arena. Lota es una pequeña bahía con una playa arenosa tiene buen fondeadero como media milla distante de tierra de 5 a 7 brazas; el fondo es en alguna parte blando de barro i arena, en otra es duro; con los vientos del 3.° i 4.° cuadrante recalca su poco de mar, teniendo un excelente muelle de fierro para carga i descarga de los buques. Al N. de esta bahía está la de Lotilla, i al S. la de Colcura, i se hallan espuestas a los vientos del 4.° cuadrante. Las mareas de esta bahía suben 4 piés en las mareas ordinarias, 5 a 6 en aguas vivas; las corrientes son mui suaves en verano, i en invierno su velocidad es de tres i media millas por hora, con dos direcciones, una para Araucó, i otra a la isla Santa María. En todas sus costas abunda el marisco que proporciona el principal alimento de los pobres.

Hai dos entradas para la bahía de Lota; una al S. i la otra al N. por la isla Santa María; situada enfrente de la bahía. La isla Santa María es comparativamente baja i peligrosa a causa de las numerosas rocas que le rodean, teniendo una costa mui barrancosa i las corrientes que se dejan sentir son mui irregulares. Entre ella i la punta Lavapié hai dos rocas, bajo del agua que son mui particularmente peligrosas, i en las cuales no siempre rompe el mar: una está media milla al N. del lado oriental de esta punta, la otra media milla al N. de la misma punta; al rededor de ésta hai varias otras rocas, pero siempre rompe el mar sobre ellas, i requiere especial cuidado por hallarse casi en medio del canal para los buques que navegan en esta costa de noche, teniendo un regular fondeadero al E. de la punta Cochinos, para los vientos del 4.° cuadrante con tres i media a cuatro brazas, buen fondo. El comercio que tiene esta isla, es de hacienda para crianza de animales, habiendo una goleta que hace tres o cuatro viajes mensuales, trayendo animales para Lota i Coronel, como tambien charqui, grasa, quesos i mantequilla, a mas hai dos embarcaciones dedicadas a la pesca de ballenas; dicha isla la tiene arrendada don Cornelio Saavedra.

El rio de Carampangue es navegable en su boca, solo para embarcaciones menores; aunque profundo i algo ancho a dos millas al in-

terior, su salida se halla obstruida por los bancos de arena. La bahía de Carampangue, Arauco i Tubul, es una bahía abierta al N. i O no es buen ancladero, sino para los meses de verano, con los vientos del 4.º cuadrante levanta mucha mar; que rompe tres cables de la playa, espuestos a un naufragio el buque que esté fondeado, como tambien la vida de toda la tripulacion. El desembarcadero es malo; i hai mucha dificultad para desembarcar por la gruesa marejada que azota incesantemente, i no tiene abrigo de ninguna especie; el comercio que tienen todos estos lugares, es maderas i frutos del país, su esportacion es para los puertos de esta provincia.

Los marinos que vienen a estos puertos deben tener entendido, que el curso del viento en toda la bahía de Arauco, es del N. hacia el O. los que soplan con mas fuerza en invierno, por lo que deben siempre preferir no fondear su buque en estos lugares sino donde haya algun abrigo; los nortes traen consigo buenas prevenciones, las violencias de los vientos al S. nunca duran muchas horas, i aun los temporales de N. mui rara vez duran mas de un dia i una noche, jeneralmente ménos.

En los meses de Marzo i Abril, hai algunas calmas i ventolinás variables, i desde Mayo hasta mediados de Setiembre realmente mal tiempo, predominando los temporales de N. i O. fuerte lluvia, i hasta fines de Febrero, es la buena estacion donde reinan los vientos al S. fuertes, i se han dejado sentir aunque mui rara vez, en verano fuerte viento al N. i dos o tres dias de alguna lluvia; habiéndose considerado siempre que el clima de Lota es mui saludable. Tocante al puerto de Colcura, no tiene mas comercio que maderas de la hacienda de don Luis Cousiño; su esportacion es para Lota i Coronel; ascenderá cada año a la cantidad de 14,000 pesos, las mercaderías i otros artículos que han sido desembarcados por el Vapor de la carreta, i algunos otros buques de vela; durante este período que abraza esta memoria para el consumo de este puerto, asciende a 150,000 pesos; la esportacion que ha tenido este establecimiento de Lota de la propiedad de don Luis Cousiño, durante este período para los puertos de la República i el extranjero, de carbon, cobre en barra, ladrillo i arcilla, asciende a mas de medio millon de pesos; i en la actualidad hai en cancha como el valor de 150,000 pesos de metales para fundir.

Por lo que respecta al servicio de esta Capitanía 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 con buen arreglo todos los documentos que constituyen su archivo.

El servicio correspondiente a los policiales de la bahía, guarda de seguridad en tierra, se ha hecho por ellos en todo el año trascurrido; los demas empleados de esta Capitanía han cumplido debidamente con sus deberes i llenado con exactitud sus obligaciones.

Tambien diré a US. que por el diario que llevo de bahía, daré una idea exacta de los vientos i del tiempo que hemos tenido en este puerto durante este período, son los siguientes: dias de sur fresco 124, id. de sur bonancible 61, id. de norte bonancible 64, id. de norte fresco i achubascado 20, id. de temporales de Norte 2 i 1 de Suroes-

te, id. de calma i ventolina variable 60, id. de lluvia i norte 35, durante todo este tiempo hemos tenido 317 dias útiles, para carga i descarga de los buques, i 50 dias malos, que no se ha podido trabajar a causa de los malos tiempos i otras veces impidiendo la braveza del mar.

De los 35 dias que ha llovido, se ha calculado como 200 milímetros del pluviómetro, el agua que ha caido en Lota.

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

Doce lanchas con 144 toneladas, con 60 hombres que se emplean en la carga i descarga de este establecimiento.

Una Goleta de 22 toneladas, tripulada con 5 marineros que se emplea en hacer viajes a la isla Santa María trasportando animales.

Una Balandra de 18 toneladas, tripulada con 4 marineros, que se emplea en hacer viajes a estas caletas con frutos del país.

Dos botes para el servicio de este establecimiento tripulado con 4 marineros.

Dos cachuchos para el servicio de las lanchas con 2 hombres.

Tres canoas pescadoras, con 6 marineros.

De los 81 individuos que espresa este estado, 71 son cilenos i 10 extranjeros.

Varaderos, astilleros i carpinteros de ribera.

Hai dos astilleros i un varadero, ocupados en varar i componer lanchas, i en uno de ellos se construyeron una Goleta de 22 toneladas, i a mas dos lanchas de 14 toneladas; i en la actualidad hai un vapor casi construido como de 70 toneladas, que para fines del mes de Mayo será botado al agua; i se han reparado los siguientes buques, 2 Barcas i 1 Bergantin, 4 lanchas i 3 botes, en cuya faena se emplean 4 carpinteros, 2 calafates i 3 aprendices.

Faro.

No hai ninguno; es de necesidad un faro catadróptico de 3.º orden que segun mi parecer se debia colocar sobre la punta N. de la isla Santa María; la importancia de los servicios que prestaría a los navegantes que arriben a este puerto, como tambien al de Coronel i Talcahuano por ser la isla i el punto de recalada; i se sabe positivamente que la costa de Arauco tiene el mismo inconveniente que la costa de Valdivia en tiempo de invierno, que está casi siempre escondida en la neblina, de lo que resulta que ningun buque se atreve a aproximarse a ella sino que se se queda bordeando afuera, a veces algunos dias esperando un tiempo favorable; el faro remediaría la pérdida de tiempo que esperitan i los peligros en que pueden verse.

Telégrafo.

Hai uno: que está perfectamente servido, i el lugar que ocupa es

el mas a propósito, se encuentra provisto de todos los útiles necesarios i ha sido formado por el Capitan del puerto, que suscribe.

Oficinas de enganche de marineros.

Existen tres oficinas de enganche por decreto del señor Intendente de la provincia bajo el mismo pié que las de Valparaiso i han embarcado durante todo este tiempo 449 marineros, 233 chilenos i 216 extranjeros; i se han desembarcado 313 marineros, 118 chilenos i 195 extranjeros.

Casas de tratos de marineros.

Hai dos que son matriculadas, i en la actualidad hai desembarcados 28 marineros, 16 chilenos i 12 extranjeros.

Balizas.

No existen en este puerto, ni hai necesidad.

Práctico.

Hai uno que desempeña i cumple bien con sus deberes.

Proporción para la aguada de los buques.

Dos puntos diferentes tienen los buques para hacer aguada, i todos ellos dan una agua de buena calidad i a mas hai una lancha cisterna.

Paraje destinado para botar el lastre.

Para deposito de lastre existe un espacio que es el accidente de la punta Sur de la caleta de Colcura, segun decreto supremo fecha 26 de Noviembre del 42, en esta virtud, todos los buques que tienen que botar su lastre fondean a larga distancia del puerto, i se encuentra desabrigo de los vientos del 3.º i 4.º cuadrante, espuestos a un naufragio, como tambien la vida de las tripulaciones con los temporales de N. i O. que reinan tanto en invierno i sufriendo daños notables el surjidero de la bahía de Colcura i Lota, por las grandes corrientes que siempre hai i atraen las arenas a esta bahía, habiendo disminuido el fondo en algunos lugares.

I para evitar todos estos perjuicios con anticipacion, existe una ensenada al N. de Colcura arrimada a la Piedra de los Lobos; mui a propósito para que los buques boten su lastre en lancha, lugar en que la bahía no sufre perjuicio ninguno tomando las precauciones debidas, como tambien los buques fondearán dentro del puerto para que estén resguardados de los vientos fuertes, tanto en invierno como en verano i no sufran tanta demora en el puerto; en vista de lo cual, propongo al Supremo Gobierno esta útil reforma

Sitio para la cuarentena de los buques.

Al S.-O. de este puerto, distante como tres millas de tierra fondearán los buques i mantendrán una bandera amarilla izada en el tope del trinquete.

Jente de mar.

La jente de mar que existe en este puerto de mi mando, consta de 81 individuos segun registro, al cargo de su jefe don Antonio Monsalves.

Tambien diré a US. que es de mucha necesidad un reglamento que establezca la matrícula de la jente de mar; matrícula que existe en todo país cuya Marina se halla regularmente organizada, pues de otro modo, no se podría evitar los abusos que cometen los marineros de cambiarse cada viaje sus nombres i nacionalidades cuando les conviene a ellos.

Gremio de jornaleros.

El gremio de jornaleros asciende a 25 individuos al cargo de su capataz don Agustin Yanes.

Movimiento marítimo de pasajeros.

Han entrado de diferentes puertos abordo del Vapor de la carrera i buques de vela 69 pasajeros, 35 chilenos i 34 extranjeros i han salido 88 pasajeros, 39 chilenos i 49 extranjeros.

Correspondencia Marítima.

Las correspondencias marítimas que se han recibido durante este periodo por el Vapor de la carrera, ascienden a 1,089 cartas por todas, 922 del cabotaje i 169 de extranjero.

Visita de inspeccion de oficinas de enganche i casas de tratos de marineros.

El día 1.º de Abril del presente año; procedí a inspeccionar las oficinas de enganche, i casas de tratos de marineros que están bajo mi jurisdicción; i tengo un verdadero placer en demostrarle a US. que las encontré de toda mi satisfaccion.

Al remitir los mencionados datos a US. creo haber llenado el objeto propuesto, i espero que los estados adjuntos comprendan los datos necesarios para formarse una exacta idea de la importancia del puerto de Lota.

Dios guarde a US.

FRANCISCO VASQUEZ,

Teniente 2.º graduado i Subdelegado Marítimo.

Al señor Gobernador Marítimo de la Provincia.

Buques de guerra nacionales i extranjeros entrados i salidos en el puerto de Lota, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

CLASES.	NOMBRE DEL BUQUE.	COMANDANTE.	CANONES.	TRIPULACION.	PROCEDECENCIA.	LAS VECES QUE HAN ENTRADO
Vapor . . .	<i>Esmeralda.</i>	D. O. Costa	4	80	Puerto Montt . De los puertos del litoral de la República.	1
Vapor . . .	<i>Maipú.</i>	" O. Costa	4	100		2
Vapor . . .	<i>Independ . .</i>	" L. Seño- ret . . .	2	45	—	3
Vapor . . .	—	" G Rivero	2	45	—	5
Corbeta in- glesa . . .	<i>Alert. . . .</i>	" H Majen- die . . .	17	175	Talcahuano . .	1
			29	445		12

SALIDAS.

CLASES.	NOMBRE DEL BUQUE.	COMANDANTE.	CANONES.	DESTINO.
Vapor . . .	<i>Esmeralda.</i>	D. O. Costa	4	Valparaiso A los puertos del litoral de la Re- pública
Vapor . . .	<i>Maipú.</i>	" O. Costa	4	
Vapor . . .	<i>Independ . .</i>	" L. Seño- ret . . .	2	—
Vapor . . .	—	" G Rivero	2	—
Corbeta in- glesa . . .	<i>Alert. . . .</i>	" H Majen- die . . .	17	Valdivia
			29	

Lota, 30 de Abril de 1864.

FRANCISCO VASQUEZ.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo de entradas i salidas de este puerto de Lota, desde el 1.º de Mayo de 1863 al 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	ESTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas . . .	12	11	5864	1	450	6314
Barcas . . .	60	57	15230	3	1054	16284
Bergantines . .	23	19	3505	4	902	4407
Goletas . . .	5	5	499			499
Vapores . . .	50	13	10118	37	26645	36763
Totales . . .	150	105	35216	45	29051	64267

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	AL CABOTAJE.	TONELADAS.	AL ESTRANJERO.	TONELADAS.
Fragatas . . .	11		5	3138	6	3076
Barcas . . .	60		50	13241	10	3043
Bergantines . .	21		18	3234	3	622
Goletas . . .	6		6	657		
Vapores . . .	50		49	33615	1	4000
Totales . . .	148		128	53885	20	10741

Durante todo este tiempo han entrado en este puerto 24 embarcaciones menores como de 15 a 20 toneladas cada una, con aparejo de Goleta o Balandra; i han vuelto a salir en los mismos meses para el cabotaje, navegando con pase libre i otras con licencia, tripuladas con 96 marineros, 81 chilenos i 15 extranjeros, dichas embarcaciones no pagan ningun derecho.

Lota, 30 de Abril de 1864:

FRANCISCO VASQUEZ.

ESTADO que representa el movimiento que ha habido de marineros i jente de mar en el puerto de Lota, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864, con espresion de la clase que desempeñan i de sus nacionalidades.

EMBÁRCADOS.

CLASES.	Ingléses.	Franceses.	Alemanes.	Portugueses.	Italianos.	Españoles.	Dinamarqueses.	Noruegos.	Griegos.	N.-Americanos.	Manilenses.	Mejicanos.	Peruanos.	Ecuatorianos.	Prusianos.	Chilenos.	TOTAL JENERAL.
Pilotos	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2
Contramaestres	1	"	"	"	1	"	"	"	1	1	"	"	"	"	"	1	5
Carpinteros	1	1	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	1	4
Cocineros	1	2	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	6	10
Mayordomos	"	1	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	8
Marineros	1	"	2	1	1	2	"	1	2	1	1	1	"	"	"	7	20
Plazas	2	1	"	2	2	4	1	"	1	3	"	3	1	1	"	17	38
Mozos	"	2	"	2	"	"	1	"	"	"	"	"	2	1	"	21	29
Fogoneros	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1
Carboneros	"	"	"	1	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6	9
Guardianes	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	1	2

DESEMBARCADOS.

CLASES.	Ingléses.	Franceses.	Alemanes.	Portugueses.	Italianos.	Españoles.	Dinamarqueses.	Noruegos.	Griegos.	N.-Americanos.	Manilenses.	Mejicanos.	Peruanos.	Ecuatorianos.	Prusianos.	Chilenos.	TOTAL JENERAL.
Pilotos	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2
Contramaestres	1	"	1	1	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	1	6
Guardianes	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	1	"	"	"	"	1	3
Cocineros	1	2	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8	12
Mayordomos	1	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	5	7
Marineros	2	2	1	2	"	1	"	"	2	1	1	1	1	"	"	11	24
Plazas	5	1	"	3	4	"	"	"	1	2	"	"	"	2	"	17	35
Mozos	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13	14
Fogoneros	2	3	"	"	4	"	"	"	"	5	"	"	1	"	"	15	15
Carboneros	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3	4	4
Total jeneral																	250

Abril 30 de 1864.

MANUEL MOSQUEIRA.

V.º B.º—FRANCISCO VASQUEZ.

Puertos de Lota i Colcura.

Embarcaciones menores de su tráfico.

12 lanchas	con 156 toneladas i 60 tripulantes.
1 Goleta	22 — 5 —
1 Balandra	18 — 4 —
2 botes	6 — 8 —
3 canoas	— — 6 —

Varaderos. 2
 Astilleros 1 con dos constructores, 7 carpinteros i 2 calafates.

Movimiento de la oficina de enganche de marineros administrada por don Luis Rauch, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

EMBARCADOS.

CLASES.	Chilenos.	Inglés.	Franceses.	Alemanes.	Portugueses.	Italianos.	Españoles.	Dinamarqueses.	Holandeses.	Sucos.	Griegos.	N.-americanos.	Manileses.	C.-Americanos.	Mejicanos.	Peruanos.	Ecuatorianos.	TOTAL JENRAL.
	Pilotos	2	2	"	6	"	"	5	6	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Contramaests.	5	1	1	3	1	1	5	1	"	2	"	"	"	"	"	"	"	20
Carpinteros . .	1	"	1	2	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5
Cocineros . . .	12	3	1	1	"	1	1	"	"	"	3	4	"	2	"	"	1	29
Mayordomos . .	10	"	"	1	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12
Marineros . . .	4	"	2	"	1	1	1	1	"	4	"	"	1	"	"	"	"	15
Plazas	72	13	1	10	11	2	8	2	"	4	1	2	7	2	1	2	1	139
Mozos	59	3	2	"	6	"	"	"	"	"	"	1	4	"	"	1	"	76
Guardianes . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Aprendices . .	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3
Total	168	22	8	23	19	6	21	10	10	1	6	16	2	3	3	3	2	320

DESEMBAECADOS.

CLASES.	Chilenos.	Ingléses.	Franceses.	Alemanes.	Portugueses.	Italianos.	Españoles.	Dinamarqueses.	Holandeses.	Suecos.	Griegos.	N.-americanos.	Manileses.	C.-Americanos.	Mejicanos.	Peruanos.	Ecuatorianos.	TOTAL JENERAL.
Pilotos.	"	1	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2
Contramaests.	2	"	"	2	"	1	2	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	8
Carpinteros.	"	"	1	2	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	4
Cocineros.	10	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	1	2	"	"	"	"	15
Mayordomos.	6	1	1	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9
Marineros.	14	"	"	2	1	1	2	"	"	"	1	1	5	"	"	1	"	28
Plazas.	60	3	1	2	4	"	2	2	"	"	"	1	3	"	"	"	1	77
Mozos.	37	"	"	1	3	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	43
Guardianes.	1	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	3
Aprendices.	3	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3
Total . . .	133	6	4	11	8	2	6	2	"	"	3	3	10	"	1	2	1	192

Lota, Mayo 1.º de 1864.

LUIS RAUCH.

NÚMERO VII.

Memoria del Gobernador Marítimo de Valdivia.

NÚM. II.

GOBERNACION MARITIMA DE VALDIVIA.

Corral, Mayo 3 de 1864.

En cumplimiento de la orden que US. se sirvió impartirme en su nota núm. 395, fecha 2 de Abril próximo pasado, tengo el honor de acompañar a US. cuatro estados condensados bajo los números 1, 2, 3 i 4. Los dos primeros manifiestan las entradas i salidas de buques

que ha habido en los puertos del Corral, Rio-Bueno i Chalhúaco, durante el tiempo trascurrido desde el 1.º de Mayo del año próximo pasado hasta el 30 de Abril del presente i los otros dos lo que a continuación se espresa:

El 3 indica el número de individuos que se ocupan dentro de los límites de la Gobernación en diversas industrias; el de las embarcaciones que se emplean en el tráfico i la pesca, dentro i fuera de los puertos; el de las construidas en el año de que doi cuenta; el de las refaccionadas en el mismo tiempo, i el de los astilleros i varaderos que hai en uso.

El núm. 4 es el resumen del movimiento marítimo de la Gobernación. En él se registra el total de los buques que han entrado i salido, el de sus toneladas, el de los pasajeros i una razón de los valores importados i espórtados.

Medidas de policía.

Con motivo de la enorme cantidad de arena que continuamente acarrean a este puerto los rios Valdivia i Pocócomer, convendría que en adelante se lanzase el lastre de los buques léjos del fondeadero, es decir, en la rinconada que existe entre el fuerte San-Cárlos i la punta de la Lobería. Es indudable que parte de la arena, que de los buques se ha arrojado a las orillas del puerto, ha sido llevada por la corriente a la bahía, cooperando de este modo a aumentar el bajo que en ella se forma hace muchos años i que la echará a perder si no se toman las medidas posibles para retardar este mal.

Para poder obligar a los capitanes de buques a botar el lastre en el lugar indicado, es indispensablemente necesaria una lancha a vapor del porte de 30 a 40 toneladas; pues la distancia del fondeadero, la mar gruesa i la corriente, impiden que las que actualmente se ocupan vayan con lastre a este paraje, i no es posible tampoco que los buques fondeen en él, por carecer de abrigo. La embarcación a que me refirió, siendo costeada por el Supremo Gobierno, podría estar encargada a esta Capitania i tripulada con sus vogadores, no ocasionando de este modo más gasto que el de una maquinita, pues que siendo aquí abundante la leña, se usaría de ella en lugar de carbon i no hai duda que con los remolques i veinticinco centavos que se cobrara por cada tonelada de lastre, habria bastante para los gastos de dicha embarcación. En los datos que tuve el honor de pasar a U.S. el año próximo pasado, hice presente esta misma necesidad, i siendo mas perentoria cada dia, me veo en el caso de llamar nuevamente la atención de U.S. sobre ella.

Importancia de los puertos.

La de los de Rio-Bueno i Chalhúaco es por ahora insignificante, pero la del Corral es de mucha consideración, va en aumento cada año, i es probable que si se verifica la traslación de la Aduana a él será mucho mayor.

Necesidades.

Un faro de cuarto orden seria *de una incontestable necesidad i utilidad*, lo mismo que un práctico i seis balizas colocadas en los tres canales de los bajos que existen en el rio Valdivia, entre el puerto del Corral i la ciudad.

Telegrafo.

Hai uno en el castillo de Niebla i es suficiente por ahora.

Dios guarde a US.		Luis HULÍE.	
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12

NÚMERO 1.

Movimiento marítimo que ha habido en el puerto del Corral, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO	TONELADAS.	Tripulación		Buques.		Procedenc.		PASAJEROS.
			Nacionales.	Estranjeros.	Nacionales.	Estranjeros.	Cabotaje.	Estranjero.	
Fragatas	5	2540	40	33	5		3	2	135
Barcas	19	4931	108	110	17	2	17	2	
Bergantines	2	331	4	13	1	1		2	
Goletas	4	246	14	8	4		4		
Balandras	1	26	16		1		1		
Vapores	44	37617	157	844	2	42	43	1	
Totales	75	45691	329	1008	30	45	68	7	135

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	Tripulacion		Buques.		Destino.		PASAJEROS.
			Nacionales.	Estranjeros.	Nacionales.	Estranjeros.	Cabotaje.	Estranjero.	
Fragatas	5	2540	40	33	5		3	2	149
Barcas	19	4931	108	110	17	2	17	2	"
Bergantines	3	473	7	20	2	1	2	1	"
Goletas	4	246	14	8	4	"	4	"	"
Balandras	1	26	6		1	"	1	"	"
Vapores	44	37617	157	844	2	42	43	1	"
Totales	76	45833	332	1015	31	45	70	6	149

NOTA.—En el número de los 44 vapores. están comprendidos los de guerra *Maipú* e *Independencia* que han entrado i salido dos veces i la corbeta británica *Alert*, una.

NÚMERO 2.

Movimiento marítimo que ha habido en el puerto de Rio-Bueno i en la caleta de Chálhuaco, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

PUERTOS I CALETAS.	CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	Buques.		Tripulacion		Procedenc.		PASAJEROS.
				Nacionales.	Estranjeros.	Nacionales.	Estranjeros.	Cabotaje.	Estranjero.	
Rio-Bueno.	Goleta	2	170	2		1				2
Chálhuaco.	Idem.	1	30	1		6	6	2		22
						3	2	1		11
	Sumas	3	200	3		9	8	3		2

SALIDAS.

PUERTOS I CALETAS.	CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	Buques.		Tripulacion		Destino.		PASAJEROS.
				Nacionales.	Estranjeros	Nacionales.	Estranjeros.	Cabotaje.	Estranjero.	
				Rio-Bueno.	Goleta	2	170	2		
Chalhuaco.	Idem	1	30	1		3	2	1		"
	Sumas	3	200	3		9	8	3		2

NÚMERO 3.

ESTADO que manifiesta el número de individuos que se ocupan dentro de los límites de la Gobernación; el de las embarcaciones que se emplean en el tráfico de la misma, i sus clases; el de las construídas i de las refaccionadas en el año trascurrido, i el de los astilleros i varaderos que hai en uso.

JENTE QUE SE OCUPA DENTRO DE LOS LÍMITES DE LA GOBERNACION.		EMBARCACIONES MENORES QUE SE OCUPAN DENTRO DE LOS LÍMITES DE LA MISMA.							EMBARCACIONES CONSTRUIDAS I REFACCIONADAS EN TODO EL AÑO.			HAI EN USO.																					
Constructores navales.	4	Carpinteros.	14	Lancheros.	74	Pescadores de lobos.	6	Se ocupan en otras pescas.	72	Goletas.	3	Balandras.	12	Lanchas.	11	Chalupas.	6	Botes.	129	Bongos.	15	Canoa.	94	1863.	22	1864.	11	Refaccionadas en todo el tiempo.	43	Astilleros.	2	Varaderos.	3

NOTA.—El porto de las embarcaciones construídas en el año, está comprendido entre 2 i 30 toneladas.

NÚMERO 4.

Resumen del movimiento marítimo que ha habido en la Gobernación de Valdivia en todo el año trascurrido desde el 1.º de Mayo de 1863, hasta el 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	VALORES IMPORTADOS.	PASAJEROS.
A Valdivia	75	45601	\$ 382,065	135
A Rio Bueno	2	170	" 2,100	"
A Chaluaco	1	31	"	2
Totales	78	45892	\$ 384,165	137

SALIDAS.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	VALORES ESPORTADOS.	PASAJEROS.
De Valdivia	76	45833	\$ 431,568	149
— Rio Bueno	2	170	" 3,000	"
— Chaluaco	1	31	" 1,000	2
Totales	79	46034	\$ 435,568	151

Valdivia, Mayo 1.º de 1864.

LUIS HULÍE.

NÚMERO VIII.

Memoria de la Gobernacion Marítima de Chiloé.

NÚM. I.

GOBERNACION MARÍTIMA DE CHILOÉ.

Ancud, Mayo 1.º de 1864.

Señor Comandante Jeneral:

En cumplimiento a la disposicion del Supremo Gobierno fecha 30 de marzo, que me ha sido trascrita por la Comandancia Jeneral el 2 de abril i la he recibido el 21 del mismo, tengo el honor de dar los datos que se me piden.

Movimiento marítimo del puerto de Ancud.

Segun el estado núm. 1 adjunto, han entrado al puerto de Ancud, en el periodo de un año, 119 buques, conteniendo 50,031 toneladas; i han salido 119 buques, conteniendo 48,574 toneladas.

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

Fragatas.	11
Barcas.	59
Bergantines.	6
Bergantines goletas.	2
Goletas.	3
Vapores.	38

Suma. 119

Los buques salidos, se dividen en las clases que se espresan:

Fragatas.	9
Barcas.	58
Bergantines.	6
Bergantines goletas.	2
Goletas.	6
Vapores.	38

Suma. 119

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

Segun el estado núm. 2, se emplean en el tráfico de la Gobernacion Marítima, los buques i embarcaciones que siguen:

Goletas.	13
Balandras.	49
Lanchas.	548
Piraguas.	2
Botes.	478
Chalupas.	5
Bongos.	246
Suma.	1341

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

Balandras.	28
Botes.	32
Chalupas.	4
Bongos.	56
Suma.	120

Medidas convenientes a la policia marítima.

Convendria se nombrase Subdelegado Maritimo, al Teniente del Resguardo establecido en Balcacura, para que cuidase del buen orden de la jente de mar, i evitase que se cometiese ningun abuso al sacar el lastre de abordo.

Otras medidas que indique en mi Memoria pasada, se deben tener presentes cuando mejore el estado del erario.

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.

En este lugar, en los años anteriores, he indicado algunas medidas lejislativas, en bien del comercio i del tesoro público; i ahora, mas que nunca, cuando el Gobierno necesita conocer la capacidad de los Oficiales de Marina, era el caso oportuno de esforzarme en manifestar mi entusiasmo por la prosperidad del pais: empero, Su Señoria que en otros tiempos ha elojado mi aplicacion, al estudio, me permitirá esplique los motivos que tengo, para ser mui lacónico i contestar solo a lo que se me pregunta. Quisiera, señor, ser como aquel Jeneral de la antigüedad, que dando parte de una gran batalla, solo dijo estas tres palabras: *veni, vidi, vinci*.

Si yo hubiera escrito que una persona era mui *idónea* en las matemáticas i astronomía, sabiendo solo aritmética i álgebra, este modo de proceder, seria digno de critica i de censura. Empero, que se me critique, porque procuro por la prosperidad del comercio i del erario; que se me critique, porque defiendo la honra de la República, en la cuestion de límites con Bolivia; que se me critique, porque doi a co-

nocer las ventajas que se pueden sacar de los puertos de la Araucanía; que se me critique, porque he escrito un derrotero de Magallanes, dando a conocer los peligros de su navegacion; que se me critique, en fin, porque pongo al alcance de todos, algunos cálculos importantes de astronomía-náutica, es cosa inconcebible i mui aparente para hacer desfallecer al mas entusiasta.

He aquí el motivo, señor Comandante Jeneral, porque no escribiré ya nada espontáneamente, en mi carácter de Jefe de Marina; i si acaso, se me ocurre alguna idea en bien del pais, me dirigiré al señor Ministro del ramo correspondiente, en mi carácter de simple ciudadano chileno.

Aunque no pertenezco a ninguna Brigada de Conferencia, sin embargo, bien concibo que este documento estéril, que es el único de alguna importancia que pasan los Gobernadores Marítimos, se me tendrá presente para compararlo, con los trabajos ilustrados que deben haber pasado ya los Miembros de las Conferencias: i en este concepto, suplico se tenga a la vista mi Memoria sobre el limite septentrional de la República, que existe en el archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Este trabajo, aunque ya ha sido calificado puramente de internacional, no obstante, se roza mucho con la Marina; i se encuentra comprendido en el art. 71, trat. 2.º, tit. 3.º de la Ordenanza de la Armada, en las palabras en que dice: «ya finalmente sobre otras materias de las no indispensables al conocimiento del Oficial de Marina o de *varia ilustracion*.»

¿Ni qué tema pude haber tomado mas importante, que al mismo tiempo de tratar sobre Marina, tratase de defender la honra de la República i los intereses de la nacion? ¿Acaso un Oficial de Marina, no debe ser versado en la Historia, en el Derecho internacional i en las Cartas hidrográficas?

¿No fueron Oficiales de Marina, los que *dirimieron* una larga cuestion de *límites* en Sud América, entre las coronas de España i Portugal?

La defensa de las costas, está encomendada a los Oficiales de Marina; i ¿con qué denuedo irá a combatir, el que no tiene la conciencia del derecho que le asiste? He aquí una de las causas, porque he estudiado este punto con detencion; i estando persuadido hasta la evidencia, del derecho perfecto que tiene Chile a la Bahía de Mejillones, suplico encarecidamente al Supremo Gobierno, me ocupe en cualquier emergencia.

Necesidad de Faros, Balizas, Prácticos, etc.

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

El Faro, se encuentra mui bien servido. No hai necesidad de ningun otro.

Se ha establecido el cuerpo de prácticos, i presta servicios importantes.

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

Hai tres telégrafos: uno en la punta de Agüi; otro en la punta de la Corona; i el otro, en la punta del muelle. No se conoce al presente la necesidad de ningun otro.

Astilleros, varaderos i maestranza en los puertos de mi jurisdiccion.

Segun el estado núm. 2, en la Gobernacion Maritima de Chiloé, hai en uso dos astilleros i tres varaderos naturales, que emplean cinco constructores navales i trescientos sesenta i dos carpinteros

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

El dique seco de Huite, que costó mas de cuatro mil pesos, sin contar el trabajo personal de la tripulacion del Vapor *Maipú*, se encuentra en completa ruina, sin haber servido ni para un solo buque mercante. En la actualidad, secarena a distancia de cien métrós del dique, la Barca nacional *María Quinteros*, de la propiedad de don José Guimaraens.

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

La jente de mar, marineros i pescadores que existen en Ancud, aunque de residencia mui variable, pero se puede estimar aproximativamente, como sigue:

Jente de mar.	142
Marineros.	36
Pescadores.	28
	<hr/>
Suma total.	206

Empero, en todo el archipiélago, pasarán de 10,000 todos los individuos que se emplean en la pesca i navegacion.

Con lo espuesto, señor Comandante Jeneral, me parece haber dado los datos que se me piden.

Dios guarde a US.

MIGUEL HURTADO.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

RAZON de los buques que han entrado i salido del puerto de Ancud, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril de 1864.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	PROCEDENCIAS.	
			Del cabotaj	Del estranj
Fragatas.	11	5421	4	7
Barcas.	59	16516	49	10
Bergantines.	6	1241	5	1
B. Goletas.	2	246	2	...
Goletas.	3	177	3	...
Vapores.	38	26430	38	...
Totales.	119	50031	101	18

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	DESTINOS.	
			Al cabotaje	Al estranj
Fragatas.	9	4472	4	5
Barcas.	58	15875	51	7
Bergantines.	6	1241	6	...
B. Goletas.	2	246	2	...
Goletas.	6	310	6	...
Vapores.	38	26430	38	...
Totales.	119	48574	107	12

NOTA.—Durante este tiempo, han entrado i salido los buques de guerra que siguen: la Corbeta *Esmeralda* i el Vapor *Independencia*.

Ancud, Mayo 1.º de 1864.—MIGUEL HURTADO.

Gobernacion Marítima de Chiloé.

Buques i embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico dentro de los límites de la Gobernacion.

Goletas.	13
Balandras.	49
Lanchas.	548
Piraguas.	2
Botes.	478
Chalupas.	5
Bongos.	246
Total.	<u>1341</u>

(No se espresa el tonelaje ni el número de tripulantes.)

Buques i embarcaciones menores que se han construido en 1863 i en lo que va corrido de 1864.

1863.—Una Goleta con 58 toneladas i 6 embarcaciones menores.

1864.—Una id. con 120 toneladas i tres embarcaciones menores.

Las 9 embarcaciones menores son entre 4 i 40 toneladas (no se espresa el tonelaje colectivo.)

Astilleros.	2
Varaderos.	3
Constructores navales.	5
Carpinteros de rivera.	362

NÚMERO IX.

Memoria de la Gobernacion Marítima de Llanquihúe.

NÚM. I.

GOBERNACION MARÍTIMA DE LLANQUIHUE.

Puerto Montt, mayo 3 de 1864.

En cumplimiento a la disposicion del Supremo Gobierno fecha 30 de marzo del presente año, tengo el honor de dar los datos que se me piden.

Movimiento marítimo.

Segun se manifiesta en el núm. I, han entrado en este puerto 47 buques i salido 45, cifras que comparadas con las del año pasado dan un aumento de 9 buques entrados mas i 7 salidos.

Embarcaciones menores.

Las embarcaciones menores empleadas en el tráfico interior i en la pesca; son las que siguen:

Lanchas, botes i chalupas del tráfico de la bahía..	60
Canoas que se ocupan en la pesca.	15
Embarcaciones menores de todas clases ocupadas en el corte i conduccion de maderas i víveres de las Islas inmediatas de las ensenadas de Lenca i Reloncavi.	450
Las embarcaciones que hacen el tráfico de Ancud, archipiélago de Chiloé i Huaitecas i otros puntos con este puerto.	2450

Medidas convenientes a la Policia Marítima i a su servicio i por la autoridad.

Por ahora sus necesidades con respecto a la Policia marítima, están suficientemente satisfechas por el Reglamento de Policia marítima, aprobado por el Supremo Gobierno, en 11 de marzo de 1861 por disposiciones supremas posteriores i prescripciones de la Intendencia de esta provincia, tendentes al mismo objeto.

Importancia de cada puerto en el comercio

Este puerto se encuentra cada dia mas adelantado; la esportacion de madera se aumenta considerablemente; tanto para los demas puntos de la República, como para el extranjero.

Necesidad de este puerto en baliza, faros etc.

Este puerto no necesita baliza por no haber ningun bajo de peligro.

Faros se necesitan dos de 4.º orden uno en la punta Oeste de la Isla Huar i el otro en la punta Este de Coihuin, como lo dije en la Memoria del año pasado.

Prácticos hai un cuerpo, que fué aprobado su Reglamento por el Supremo Gobierno en 28 de abril de 1862, estos prestan el servicio de su profesion en el Piloteaje de los buques que los necesitan.

Telégrafos.

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

Astilleros, Varaderos i Maestranza.

Astillero no hai ninguno; pero será fácil hacer uno en Tenglo sin que costase mucho.

Varadero, 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; donde la compañía de los Vapores ha construido una parrilla para uso de dichos Vapores, que ha dado un buen resultado.

Maestranza, no hai; pero hai veinte carpinteros de ribera que se ocupan en los trabajos de los buques cuando se necesitan.

Jente de mar i marineros.

Puede decirse que todos los naturales del lugar son jente del mar;

pues desde chicos ya empiezan a traficar de un punto a otro tanto en lanchas como en botes. Respecto a marineros solo habrá diez en todos.—Dios guarde a US.

MANUEL HURTADO,

C. M. Teniente 1.º

Al señor Comandante General de Marina.

RAZON de los buques que han entrado i salido en Puerto Montt, desde el 1.º de Mayo de 1863 hasta el 30 de Abril del presente año.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	DEL CABOTAJE.		DEL ESTRANJERO.		TONELADAS.
		Nacionales	Estranjs.	Nacionales	Estranjs.	
Fragatas	6	5	1			3141
Barcas	17	16	1			5471
Bergantines	2	2				316
B. Goletas	1	1				182
Goletas	2	2				162
Vapores	19		19			11746
Totales	47	26	21			21018

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	AL CABOTAJE.		AL ESTRANJERO.		TONELADAS.
		Nacionales	Estranjs.	Nacionales	Estranjs.	
Fragatas	7	1		5	1	3621
Barcas	15	12	1	2		4947
Bergantines	2	2				316
Goletas	2	2				162
Vapores	19		19			11746
Totales	45	17	20	7	1	20792

NOTA.—Durante este tiempo ha entrado i salido el buque de guerra que sigue: el Vapor nacional *Independencia*.

Puerto Montt, Mayo 3 de 1864.

MANUEL HURTADO,

Teniente 1.º i Gobernador Marítimo.



Alumbrado marítimo.

FAROS.—Noticia sobre su gasto i producido.

GASTOS.

PERSONAL DEL SERVICIO DE FAROS:

Un Injenero Civil para la construccion de torres, edificios, su conservacion, etc., con el sueldo i gratificacion de los aspirantes del Cuerpo de Injeneros Civiles	\$ 1,800	
Un Mecánico en Jefe de Faros	" 1,200	
Dos guardianes con ochocientos pesos anuales cada uno.	" 1,600	
Cuatro ayudantes con quinientos pesos anuales cada uno.	" 2,000	
Dos sirvientes con doscientos diez i seis pesos anuales cada uno	" 432	
		<hr/> 7,032

VARIOS GASTOS.

Fletes i gastos	" 34 3	
Fletes i trasportes	" 4 "	
Gasto anual de una embarcacion tripulada para el servicio del Faro de Ancud.	" 240 "	
		<hr/> 278 3

CONSUMO DE ACEITE.

De las tablas del consumo de los faros de Valparaiso i Ancud, resulta que han consumido en todo el año de 1863:

En Valparaiso	531	quilógramos.
En Ancud	550	id.,

1081 id.,

Que al precio de 34 cts. por quilógramos, son.	\$ 367 24	
		<hr/> 7,677 27

PRODUCIDO DEL IMPUESTO DE FAROS.

En Valparaiso, en todo el año de 1863.	\$ 7,169 48	
En Ancud, en id. id.	" 303 23	
		<hr/> \$ 7,472 71

COMPARACION.

Gastos	\$ 7,677 27	
Producido del impuesto de faros	" 7,472 71	
		<hr/> \$ 204 56

Ministerio de Marina, Santiago, Junio 1.º de 1864.

P.

ESTADO que forma la Tesorería Fiscal de los gastos que han causado en el año de 1863 los buques de la República en sueldos, víveres, artículos navales, reparaciones, etc., etc.

BUQUES.	Sueldos i gratificaciones.	Viveres.	Artículos navales.	Reparaciones.	Medicinas.	Hospitalidades.	Aguada.	Carbon.	TOTALES.
Ponton <i>Chile</i>	\$ 11588 14	2939 92	345 07	738 86	0 "	89 25	129 25	1650 "	17486 49
Corbeta <i>Esmeralda</i>	38557 04	10080 50	3540 42	5345 47	284 85	335 22	178 75	8085 25	61407 50
Vapor <i>Maipú</i>	32404 15	6944 15	3976 34	428 46	165 "	53 44	364 88	4044 37	48380 79
— <i>Independencia</i>	9766 16	1899 23	1957 28	120 60	221 82	" "	48 81	2161 50	16175 42
— <i>Maule</i>	18066 81	767 45	2054 13	105 25	64 38	4 88	51 22	1588 50	22702 62
Totales	\$ 110382 32	22631 25	11873 24	6738 64	742 05	482 79	772 91	12529 62	166152 82

Tesorería Fiscal de Valparaiso, Junio 4 de 1864.

JUAN V. BLEST.

DOMINGO ALZAMORA.

Q.
Cuadro demostrativo del gasto que han originado en el año de 1863, los ramos que se espresan, dependientes del Ministerio de Marina.

RAMOS.	Sueldos.	Gastos extraordinarios.	Artículos navales.	Viveres.	Arriendo de casas.	Contribuc. de seguridad.	Celebracion del culto.	TOTALES.
Comandancia Jeneral de Marina	\$ 2723 61	285 "	58 58	" "	" "	" "	" "	3008 61
Arsenal de Marina	5214 91	5 "	295 80	427 92	" "	222 "	" "	5928 41
Gobernaciones Maritimas	7329 26	58 05	42 64	" "	" "	" "	" "	7683 11
Mayoría Jeneral	2650 "	" "	36 45	" "	" "	" "	" "	2692 64
Escuela Naval	17829 81	511 24	" "	" "	3000 "	181 50	50 "	21609 "
Brigada de Marina	29746 85	" "	" "	" "	" "	" "	" "	29746 85
Faro de Valparaiso	2844 17	195 43	" "	" "	" "	" "	" "	3039 60
Sueldo de Oficiales en comision en tierra, etc.	8113 85.	" "	" "	" "	" "	" "	" "	8113 85
Rancho de Oficiales de transporte	" "	" "	" "	244 93	" "	" "	" "	244 93
Celebracion del culto en la <i>Esmeralda</i> Pérdidas sufridas por deserciones de marineros con cargo	" "	" "	" "	" "	" "	" "	12 "	12 "
Enganchamientos sin cargo	" "	41 85	" "	" "	" "	" "	" "	41 85
Pasajes de Oficiales en los vapores de la carrera	" "	912 "	" "	" "	" "	" "	" "	912 "
"	" "	430 75	" "	" "	" "	" "	" "	430 75
Totales	\$ 76451 96	2439 32	433 47	672 85	3000 "	403 50	62 "	83463 10

Tesorería Fiscal de Valparaiso, Junio 4 de 1864.—DOMINGO ALZAMORA.—JUAN V. BLEST.

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

El 1.º de junio de 1864; conespresion 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 (EMPLEOS EFECTIVOS, GRAOS), NOMBRES, FECHA DE SU ÚLTIMO DESPACHO (DE EFECTIVO, DEL GRADO), PREMIOS OBTENIDOS, DESTINOS QUE ACTUALMENTE OCUPAN, FECHA I CLASE EN QUE ENTRARON AL SERVICIO. Includes sections for RETIRADOS ABSOLUTAMENTE, RETIRADOS TEMPORALMENTE, BRIGADA DE INFANTERÍA DE MARINA, SECRETARÍA DE MARINA, CONTADORES, ARSENAL DE MARINA, CUERPO MÉDICO DE LA MARINA, ESCUELA NAVAL DEL ESTADO, CADETES NAVALES, INGENIEROS MECÁNICOS, and PILOTOS.

