

MEMORIA  
DE MARINA.

---

MEMORIA  
QUE EL MINISTRO DE ESTADO  
EN EL DEPARTAMENTO  
DE MARINA

PRESENTA AL  
CONGRESO NACIONAL

DE  
1866.



2922.

SANTIAGO DE CHILE.  
IMPRENTA NACIONAL, calle de la Moneda, núm. 46.

— 1866 —



x f

Cumplo con el satisfactorio deber de dar cuenta al Congreso de la administracion de los diversos ramos que corren a cargo del Departamento de Marina.

**Material de la Armada.**

La Marina de la República ántes de la declaracion de guerra a la España, el 24 de setiembre último, constaba de una corbeta mista de 20 cañones de a 32 lisos ("Esmeralda"), un vapor de fierro de hélice con 4 cañones de a 32 rayados i una colisa de a 68 ("Maipú"); dos de ruedas paquetes ("Maule" e "Independencia"), un ponton con una batería de a 32 para ejercicios del batallon naval i la marinería de reserva ("Chile") i dos corbetas en construccion en Inglaterra ("O'Higgins" i "Chacabuco.")

El estado de este escaso material calculado exclusivamente para nuestro servicio doméstico, era por demas exíguo, comparado con el poder de la escuadra enemiga compuesto de cinco fragatas de línea i tres vapores de menor porte.

La "Esmeralda" habia descubierto vías de agua de mucha consideracion i que exijian en su casco una carena radical.

El Gobierno en el ánimo de utilizar la sólida construccion de este hermoso buque i sus ventajas para la guerra, tenia resuelto enviarlo a Inglaterra en la estacion bonancible con el fin de cambiar su artillería por otra mas poderosa, así como sus calderos e introducir a la vez en él todas aquellas mejoras aplicables a sus condiciones especiales.

Faenas de esta naturaleza no es posible aun ejecutar en el pais.

En el "Maipú" se habia reemplazado sus cuatro calderos por otros tres construidos en Inglaterra conforme a las exigencias peculiares del combustible nacional. La prueba que se hizo de este buque dió por resultado un andar de once millas con presion ordinaria, un aumento de capacidad en sus carboneras para noventa toneladas de repuesto i la disminucion de un 25 por ciento en el consumo de combustible.

Este ensayo vino a demostrar que el uso del carbon del pais en vapores con calderas adaptadas a las condiciones de nuestro combustible, pueden ganar considerablemente en economía i celeridad.

El "Independencia" pequeño vapor construido para remolcador se ocupaba en este servicio en Constitucion completamente desarmado.

En cuanto al "Maule" se empezaba a arreglar su maquinaria i a cambiar sus calderos por otros trabajados con mui buen éxito en Valparaiso.

Faltaba carenar en sus fondos este pequeño buque para que pudiera salir a la mar.



El ponton "Chile" se encontraba estanco i en perfecto arreglo, mediante las reparaciones que recién se habían practicado en sus fondos. Este utilísimo buque servía de Escuela de Artillería, de depósito de combustible para la Escuadra i de cábría para levantar grandes pesos con los sólidos pescantes con que estaba aparejado.

Tal era el estado de nuestra pequeña flota que solo constaba de 25 cañones, cuando la España inusitadamente i con una punible perfidia, vino ciega i altanera a provocar una guerra marítima, dispendiosa e incalificable i que por lo mismo no podía terminar sin honra para la República. ✓

Desde entónces las miras del Gobierno se han concretado al rápido aumento de nuestra marina para hacer frente a la poderosa escuadra de 270 cañones, apoyada sobre un encorazado formidable que puso el enemigo en campaña en nuestro vastísimo litoral.

Escarmentar otra vez a la España, destruir su pretendida influencia en el Pacífico, demostrar sus bastardas pretensiones ante el mundo civilizado, fué el espíritu del gobierno.

La empresa era grandiosa, requería grandes recursos i mucha abnegacion, cautela i dilijencia para darle cima.

En primera oportunidad se dió aviso a nuestros ajentés en el exterior, de las nuevas complicaciones que había creado la España a la República, i la resolución inquebrantable en que estaba el Gobierno de no ceder a las pretensiones ultrajantes de aquel país. Se instaba también al Contra-Almirante de la Repú-

blica don Roberto Simpson, para que acelerase con el mas vivo empeño las obras de las corbetas en construccion.

El 9 de octubre se firmaron instrucciones detalladas para la adquisicion del material marítimo que necesitábamos para organizar una escuadra capaz de destruir la flota enemiga.

Estas instrucciones fueron dadas a comisionados especiales que salieron oportunamente de Valparaiso para los paises donde pudiera hallarse los elementos aludidos.

Tanto las instrucciones, correspondencias i contratos a que han dado lugar las negociaciones entabladas en el extranjero para el incremento de nuestro material naval, como algunas de las diversas órdenes particulares impartidas a otros agentes se hallan consignadas en las memorias núms. 1 i 2 i en los expedientes sueltos núms. 3, 4, 5, 6 i 7.

Omito la documentacion de otras transacciones que se hallan en vias de arreglo, para no comprometer su éxito.

Al mismo tiempo que se disponia, por el Ministerio de mi cargo, la compra de buques de la clase mas aparente para la guerra, se enviaban a Europa i a Norte América patentes de corso para perseguir el comercio español.

Pero nunca creyó el Gobierno que podria ser éste un medio de guerra bastante eficaz, atendidas las consideraciones que es menester guardar a los neutrales, las facilidades que hai para simular nacionalidades falsas a las mercaderías i lo que es peor, la circunstancia de no contarse con puertos inmediatos

de los centros principales del comercio enemigo, donde realizar las prásas i cargamentos. Los resultados han sido lójicos hasta la fecha.

2x El Gobierno no podria confiar esclusivamente en los elementos que debian venirles del exterior para repeler a la España, i contando con el acendrado americanismo del Gobierno del Coronel Prado en el Perú, empezó a echar las bases de la noble i sincera alianza que media felizmente entre ámbas Repúblicas.

Los beneficios de este gran paso, a parte de las que surjan en la paz, han sido enaltecer con merecidos triunfos las armas aliadas i hacer volver cara al enemigo comun en nuestros mares.

Si la marcha de los sucesos políticos en el Perú hubiese permitido la reunion de las fuerzas navales en tiempo del bloqueo jeneral de las costas de la República, la guerra habria tenido sin duda un feliz término i la justa venganza de Chile i del Perú, habria producido un duro escarmiento a los agresores.

Pero las circunstancias impidieron la consumacion de tan hermoso plan i el material de la República no pudo aumentarse con la prontitud que la mala distribucion de las fuerzas enemigas habria hecho necesario i eficaz. ✓

x Con fecha 8 de noviembre se dió instrucciones terminantes al malogrado Oficial Mayor del Ministerio de Marina, don Demetrio Rodriguez Peña, para comprar en San Antonio el vapor "Montaña."

La órden aparece bajo el núm. 8.

Este buque hubiera sido de mucha utilidad para el curso de ciertas operaciones, que entónces apare-

eran mui practicables; pero su capitan, no obstante el compromiso de ir a entregarlo en el citado puerto, hizo rumbo a otro destino i la negociacion se frustró.

En cuanto a las órdenes insertas bajo los núms. 9 i 10 para la adquisicion de los buques "Ajax" i "Elegant Queen," no pudieron tener tampoco mejor cumplimiento. La primera por la circunstancia de ser el buque inadecuado para cualquier servicio de guerra, i la otra por haberse ya enajenado al proponerse su compra.

El 26 de noviembre fué apresada en leal combate la goleta de S. M. C. "Covadonga," por la corbeta "Esmeralda," i entró a formar parte de la Escuadra de la República, no solo como un útil auxiliar, sino como un glorioso trofeo.

A principios de enero salió el vapor "Lautaro" del Callao para nuestros puertos, con el objeto de ponerse a las órdenes del Gobierno i aumentar nuestra Armada. Este buque llamado ántes "Lerzundi," venia con bandera neutral a incorporarse a nuestras fuerzas en calidad de donacion hecha al Estado por el Gobierno del Perú.

La condicion en que se hallaba el "Lautaro" era poco satisfactoria, por efecto del mal estado de su maquinaria i de la gran cantidad de agua que hacia. El contingente que traia a la Escuadra era insignificante i necesitaba para ser de algun valor, costosas i largas reparaciones. Tal fué el juicio de los oficiales facultativos que reconocieron este buque en el apostadero de Abtao tan luego como llegó a aquellas aguas.

La vida del "Lautaro" mientras permaneció en nuestra Division Naval, fué breve.

En viaje de Abtao para Ancud, el 4 de Febrero, hicieron una repentina esplosion sus calderos i lo inutilizaron del todo, causando la muerte de la mayor parte de la jente de la máquina e hiriendo a un crecido número de individuos de la tripulacion.

Este grave incidente fué lamentado debidamente por nuestra division i por el Gobierno.

El "Lautaro" vino a servir despues para interceptar el estero de Huito en su desembocadura, lugar donde ha quedado sumerjido i del todo inservible.

3x Establecido el nuevo gobierno del Perú por el triunfo alcanzado en Lima contra el ejército del ex-Presidente Pezet con fecha 6 de noviembre, el benemérito Coronel Prado no tardó en cumplir su palabra empeñada, de cooperar con todos los elementos que estuviesen en su mano al triunfo de la gran causa americana, enviando desde luego las fragatas "Amazonas" i "Apurimac," i con algun intervalo despues las corbetas "América" i "Union."

x El primero de estos buques no alcanzó a llegar al apostadero de Abtao a incorporarse a nuestra Division, por haber naufragado en un bajo de piedra en la punta de Quilque, de la Isla de Abtao. Pudo salvarse del buque la artillería i municiones i aprovecharse en las baterías de Ancud para la defensa común del puerto i de la Escuadra.

Algunos meses despues ingresaron tambien a la Escuadra Aliada los blindados del Perú "Huascar" e "Independencia." El primero perteneciente a la

clase que se distingue con el nombre de "Monitor," armado por el sistema Coles, con dos hermosas piezas Armstrong de 12 1/2 toneladas de peso cada una, calibre de a 300 i con tres cañones menores para la defensa de las miras de popa.

Este buque ha dado pruebas de tener cualidades marineras sobresalientes en su viaje de Inglaterra al Pacífico. El "Huascar" es sin duda el buque mas formidable de la Escuadra Aliada.

En cuanto a la "Independencia," fragata medio blindada, de excelentes cualidades marineras en mares gruesas, lleva su artillería sin fatiga i con un andar mui aventajado; puede hundir al enemigo de un golpe de espolon.

4 La fragata "Apurimac" habia permanecido largo tiempo sumerjida en la bahía del Callao, i aunque salió con sus maderas en buen estado, las obras que se emprendieron en aquel puerto para rebajarla i el haber quitado su arboladura, la inutilizaron para empeñarse en navegaciones largas i en cruceros. Desde luego se notó este inconveniente i ciertas faltas en el eje de su maquinaria. Tomóse el mayor empeño posible en hacer de este buque una buena fragata capaz de entrar en línea de combate. Una crecida maestranza se ocupó en carenar sus fondos i componer su máquina; lo que se efectuó, aun cuando para ello hubo que luchar con las lluvias i los inconvenientes que ofrecia la falta de un dique seco i abrigado.

Las corbetas del Perú "América" i "Union," tambien necesitaban algunas reparaciones, que se ejecu-

taron en poco tiempo i que les permitió prestar servicios importantes a la Escuadra fuera del apostadero.

El Gobierno entretanto, si atendia con esmero al mantenimiento en perfecto estado del material de la Escuadra Aliada, no cesaba de arbitrar los medios de adquirir buques i artillería en el extranjero. Pero las negociaciones clandestinas i la activa suspicacia de los agentes españoles embarazaban los planes de nuestros comisionados i hacian que las autoridades se mantuviesen sobre sí. †

Las reclamaciones entabladas por el Gobierno de Estados- Unidos al de Inglaterra por el armamento del célebre corsario "Alabama," hacia mas dificultosa la accion de nuestros agentes, por los escrupulosos i delicados deberes que impone la neutralidad a las naciones.

Insertos van algunos documentos relativos a estas negociaciones, que hablan mui alto acerca de estos inconvenientes por las asechanzas de los enemigos i la carencia de recursos para realizar las órdenes impartidas. X ✓

Las naves de guerra no son en pais alguno un artículo de comercio que se compra cuando se quiere. Poquísimos son los astilleros particulares que hai en Europa i Norte América donde se construyen buques de guerra. Estos se ejecutan por órdenes espresas i bien arregladas contratas de los Estados que los necesitan, i no se tienen a venta a disposicion del primero que en una inesperada emergencia desee adquirirlos.

El aumento que debia de recibir nuestra Escuadra, no podia ser de buques propiamente de guerra ni sus condiciones ser tales que no exijiesen para el nuevo servicio las modificaciones esenciales que requiere tan distinto jiro.

Los buques llegados hasta la fecha son cuatro.

+ “Valdivia» 900 toneladas, 2 cañones de a 40 Armstrong, diez i seis millas de andar, dos hélices i cuatro máquinas. Este buque es de fierro i trae a su bordo tres botes a vapor de 9 millas de andar cada uno, para el uso de torpedos. Las ventajas del “Valdivia» se hallan en su notable celeridad i en la circunstancia de poder jirar sobre el mismo punto.

El parte del Capitan Doty consignado bajo el número 11 demuestra los motivos del retardo de este buque para no llegar en tiempo oportuno.

El “Valdivia» se está arreglando, i en pocos dias mas quedará capaz de poder prestar sus servicios.

+ El “Arauco.»—Este buque es de 1,400 toneladas, 600 caballos americanos, anda a toda fuerza hasta 15 millas en circunstancias favorables. Se dispone para recibir diez cañones de a 100; una coliza de a 200 i un jiratorio tambien de a 100. El “Arauco» es un buque fuerte, recién construido i podrá navegar con el armamento que se trata de colocarle sin perder su ajilidad.

El “Arauco» deberá hallarse listo en un mes.

+ El “Ñuble», 507 toneladas, tiene poco que arreglar para dejarlo en situacion de recibir cinco cañones de grueso calibre. Esta cañonera es nueva; de fondos sanos, fuerte para la guerra i perfecta.



mente amarrada. El andar del "Ñuble" no es aventajado; pero es el regular de los buques de la clase a que corresponde.

El "Concepcion" 700 toneladas, vapor de hierro, de ruedas, de costados rasos i de una maquinaria de gran poder i en perfecto estado. Este buque es nuevo i ha llevado gruesa artillería en la guerra de Estados-Unidos sin experimentar quebranto en sus cubiertas ni en sus ligazones.

En pocos dias mas tambien se hallará en disposicion de poderlo ocupar.

Tales son hasta ahora los auxilios recibidos del extranjero para el incremento de nuestra fuerza naval.

La artillería para estos buques se espera de un momento a otro.

La "Esmeralda" con los nuevos calderos que en breve debe recibir, el armamento Armstrong de a 70 i la carena que se le ha hecho, quedará en disponibilidad de prestar mui buenos servicios en su calidad de buque misto.

La "Covadonga" requiere el cambio de su mariposa para que pueda andar mejor que ahora. Ya se han dado las órdenes de reemplazarla por otra mas adecuada que se fundirá en Valparaiso. Así mismo se necesita armarla con dos piezas rayadas de a 70.

El vapor "Independencia" se está carenando en Constitucion para destinarlo a completar las exploraciones de nuestro litoral i desconocidos archipiélagos. En estos trabajos tan indispensables para el progreso de un pais esencialmente marítimo, como el nuestro, los oficiales de la armada perfeccionan sus conocimientos científicos, ilustran a los navegantes

con sus obras i adquieren, para si mismos, la práctica que todo marino debe tener de los lugares donde está llamado a jirar con mas frecuencia.

El "Maule" tambien se-halla en compostura i en el arreglo de su maquinaria para estacionarlo en el remolque de los buques mercantes en Constitucion.

Con las carenas que se están ejecutando, quedarán nuestros buques, por largo tiempo libres de nuevas obras i bastará solo atender a su conservacion para destinarlos a las comisiones que convenga.

Tambien se han adquirido en el pais tres transportes, uno de ellos mui útil para el movimiento del personal, conduccion de grandes cantidades de combustible i capaz de recorrer largas distancias sin necesidad de entrar a puerto en demanda de carbon. Este transporte es el vapor "Antonio Varas," construido especialmente para el comercio de carga.

El "Antonio Varas" ha recibido la mejora de un gran entrepuente con buenos armerillos para el transporte de mil hombres de tropa.

Con la adquisicion de este buque, nuestra armada no tendrá que ocuparse en las comisiones de transportes incompatibles con su carácter de marina militar.

Los otros dos transportes son los vapores "Fósforo" i "Arturo," que para la guerra no tienen usos importantes, pero que empleados en el servicio de la Renta pueden ser de mucha ventaja para los resguardos de la República.

Todos estos buques se hallan empleados en diversas comisiones de actualidad.

El Ponton "Chile," sumerjido en prevision de com-

plicaciones inútiles con el enemigo, no ha podido colocarse a flote a causa de haberse desfondado. Los esfuerzos que se hicieron para ello, no tuvieron otro resultado que convencer a la comision de la imposibilidad de levantarlo sin orijinar un desembolso desproporcionado a su verdadero costo.

Se salvó cuanto fué posible estraer de su bordo, i aunque, por ahora, imperfecciona la parte del surjidero en que encalló, en poco tiempo mas hábrá desaparecido todo escombros por efecto de la *broma*.

Tres buquesmas deben llegar a tomar nuestro pabellon. Dos de ellos superiores a los adquiridos hasta la fecha.

Espérase tambien un material de artillería rayada de los mejores sistemas conocidos, para el armamento de nuestros buques, a los cuales es conveniente artillar de un modo uniforme. Se aguarda tambien otros cañones de gran calibre para la defensa de nuestros puertos principales.

El pensamiento de dificultar la guerra, por medio de elementos poderosos de agresion i de resistencia, conviene no olvidarlo. Una nacion desarmada, no puede guardar su comercio, hacer respetar sus instituciones i compromisos i verse libre de asechanzas i perturbaciones.

Chile felizmente no tiene que guardar mas que un flanco. Para ello basta erijir un sistema de defensa en nuestros puertos i mantener una Escuadra poderosa por la fuerza de su material i reducida por efecto de su mismo poder, para que pueda sobrellevarla sin dificultad nuestro presupuesto.

Dando merecida importancia el Gobierno a la idea

de reconstruir nuestro material, en cuanto las circunstancias lo permitan, espera verlo convertirse luego en una Escuadra digna de sostener con gloria nuestra bandera i de evitar nuevas perturbaciones a la marcha feliz de la República, sin hacerla onerosa a nuestras entradas, i a los demas ramos del servicio público.

#### OPERACIONES NAVALES.

En el acto que se tuvo noticia de la disposicion del gobierno español para desaprobár el tratado Covarrubias-Tavira el 12 de setiembre último, empezaron a tomarse aquellas medidas de mas urgente carácter para prevenir cualquiera emergencia.

Se dispuso la salida de algunos oficiales de la Armada destinados a los puertos de Valdivia i Ancúd, a ponerse a las órdenes de los Comandantes Jenerales de Armas respectivos, para el arreglo de sus baterías i la formacion de puertos militares que pudieran ofrecer refujio a nuestros buques.

Se dispuso poner en seco a la "Esmeralda," que esperaba en Valparaiso la buena estacion para zarpar a Europa, con el objeto de carenarla a todo prisa.

Esta faena exijia el desarme completo del buque i dejarlo a plan barrido de pertrechos i combústible. Las fuerzas españolas debian llegar de un instante a otro, i careciendo de noticias exactas sobre los propósitos que venian a sostener, era necesario esperarlos con los buques armados. Las obras ejecutadas en la "Esmeralda" fueron mui superficiales a consecuencia de la premura del tiempo.

El 17 a las 12 P. M. llegaba la fragata Almirante "Villa de Madrid" a Valparaiso, i el 18 a las 12 A. M. salian en convoi para Ancud los vapores de la República "Esmeralda" i "Maipú," con dos meses de víveres, regularmente tripulados i armados con toda clase de elementos en abundancia, a esperar el resultado de los sucesos que se aguardaban.

5 X Entre tanto se dictaban todas aquellas disposiciones preventivas, para la defensa de nuestro litoral i se ordenó facilitar el cambio de bandera de la marina mercante nacional, sin gravámen alguno para los armadores, a fin de évitár que el enemigo hallase recursos en las presas que nos hiciese.

La combinacion de un plan con el actual Gobierno del Peru, hizo necesaria la presencia de nuestros buques "Esmeralda" i "Maipú" en Pisco, para que reunidos con las fuerzas navales de dicho Gobierno realizasen las operaciones acordadas. Mas el poder de los acontecimientos i algunas causas especiales, impidieron el ejercicio de una combinacion de grandes resultados para la noble causa americana.

De regreso, nuestros buques tuvieron que separarse en el viaje, por efecto de las diversas condiciones de ambos, i la necesidad de reservar la mayor cantidad posible de carbon, en prevision de eventualidades con el enemigo. X —

La "Esmeralda" llegó a la caleta de Lebu el 20 de noviembre, i despues de desembarcar a algunos oficiales que fué menester enviar para la organizacion de la espedicion, se dirijió a Lota para proveer sus carboneras. Una vez instruido el Comandante de la distribucion de las fuerzas enemigas i listo su buque

para zarpar, en cumplimiento de instrucciones de hacer el corso, puso proa a Coquimbo para apresar el vapor "Matias Cousiño" i la goleta "Covadonga," que sostenian el bloqueo. Pero cerciorado en Tongoi de la reciente llegada de la fragata "Blanca" a Coquimbo regresó al Sud.

El 26 del mismo mes, a las 7 h. 30 ms. A. M., se hallaba la "Esmeralda" a seis millas del Puerto del Papudo. El objeto que habia traído a este buque tan cerca del enemigo era el deseo de cruzar el rumbo del vapor de la carrera, proveerse en la costa con algunos artículos que le faltaban para el completo de sus víveres, i ponerse en comunicacion con el Gobierno.

Algunos instantes despues de la hora indicada avistó un buque a vapor que reconoció luego ser la "Covadonga." A tres millas de distancia la "Esmeralda" izó la bandera inglesa, temiendo que el buen estado de la máquina de aquel le permitiese escapar i no pudiese darle caza por la mala condicion de sus calderos, i la gran cantidad de agua que empezaba a hacer por sus fondos.

"Otro tanto, dice el Comandante de la "Esmeralda" en la memoria pasada por él a este Ministerio, hizo la "Covadonga," esto es, desplegó el pabellon español, echó abajo su falsa murada, presentó su costado de estribor i nos esperó sobre la máquina en son de combate."

A las 9 h. 30 m. se hallaba la "Esmeralda" a 150 metros de distancia i arriando el pabellon ingles i suspendiendo el de la Republica se rompió el fuego, obteniéndose por resultado la rendicion de la goleta

“Covadonga” en buena i gloriosa lid despues de veinte minutos de combate.

Apresado este buque, i puesta en tierra, en el puerto del Papudo, su tripulacion con los miramientos debidos al combatiente desgraciado: cerradas las válvulas de la máquina de este buque que los ingenieros dejaron abiertas para que se sumerjiese, se dirijió la “Esmeralda” con la “Covadonga” a Pichidanguí, temiendo que de un momento a otro se presentase la “Villa de Madrid,” que avisada por el ruido del combate, podia salir en descubierta de la “Covadonga” i no le permitiese hacer los aprestos que estos buques requieran.

Dispuestos ambos en el mejor órden posible hicieron rumbo en convoi para el Sud, con el fin de reunirse al “Maipú,” cegar el agua de la “Esmeralda” que alcanzaba a 1 1/2 piés por hora en agitacion, i reparar las averías que habia sufrido la “Covadonga.”

El 28 del mismo tocó el convoi en Constitucion i la situacion de la “Esmeralda” era tal que no podia aguantarse un momento de firme por temor de que se fuera a pique, a consecuencia de la gran cantidad de agua que hacia. Era menester manejar las bombas de la máquina incesantemente.

6 X Dirijidas a Chiloé ambas naves con órden de buscar un puerto de refujio inaccesible al enemigo donde poder ejecutar las reparaciones que exijian los buques que debian llegar del Perú, elijió el comandante de la “Esmeralda” Capitan de Navío Don Juan Willams Rebolledo, el canal de Abtao, a 28 millas de Ancud.

En este viáje el Comandante Williams creyó ser

perseguido por la "Resolucion" como puede verse por el documento núm. 12.

Apostada aquí la division de los dos buques aludidos i del "Maipú", que a la vela habia hecho gran estension del viaje, se ocupó el Comandante Williams, nombrado jefe de la Division el 11 de Diciembre, en disponer las obras necesarias para el amparo de los numerosos artículos navales, maestranza i víveres que se empezaron a remitir desde Valparaíso para que pudieran practicarse aquellas reparaciones urjentes que el estado de guerra requería.

Para poder remesar los elementos i el personal necesario a Chiloé, fué menester fletar a peso de oro los vapores ocupados en el cabotaje i garantizarlos contra todo riesgo de guerra, sin que fuese posible la adquisicion de otros que la de aquellos que se han mencionado en la primera parte de esta memoria. No obstante, todo cuanto era solicitado por el Jefe de la Division, i cuanto preveía el Gobierno i las autoridades marítimas que era necesario a aquella, se enviaba por Constitucion primero i despues por San Antonio. El anhelo del Gobierno era que nada faltase a nuestros buques para su pronto alistamiento.

El enemigo habia cerrado los puertos principales de la República, i temeroso el Gobierno de que pudiese bloquear a los que sirven a la esportacion del carbon de piedra se dió prisa a sacar la mayor cantidad posible de este artículo i a establecerlo en aquellos lugares defendidos que estuviesen a mano, para poderlo suministrar con oportunidad a nuestros buques. En poco tiempo, no obstante la escasez de



fletes, muchos buques pudieron obtenerse a buen precio, mediante el empeño de algunos armadores entusiastas.

Nuestra flota, a pesar del triunfo alcanzado, no contaba mas que veintiocho cañones i el enemigo con 270. Era menester aumentarla para que pudiera operar en condiciones análogas.

No por la exigüidad de nuestras fuerzas debia dejarse en paz al enemigo. Era menester causarle todo el daño posible. Con tal resolucion se espidieron las instrucciones cuyo extracto se registra bajo el num. 13, i se mantenia al Jefe de la Division instruido de todas las noticias que interesaban a la guerra.

Los vapores "Maipu" i "Covadonga," han prestado con tal motivo servicios importantes en nuestra costa i en Magallanes, si no de resultados brillantes, no por eso menos activos i recomendables para sus Jefes, distinguida oficialidad i tripulaciones.

Los partes del desempeño de las principales comisiones se hallan consignados bajo los nums. 14 i 15.

Las fragatas peruanas "Apurimac" i "Amazonas," llegaron a Chiloé el 13 de enero.

Este auxilio habria sido mui valioso sin la desgracia del naufragio de esta ultima.

A la "Apurimac" era menester remontarla, construirle cubierta, obra muerta, reparar su maquinaria i recorrer sus fondos a fin de que pudiera abandonar el apostadero.

En estas obras, ejecutadas en un clima de constantes lluvias i sin diques apropiados, trascurió algun tiempo. Los esfuerzos empleados en la carena de ca-

da uno de los buques de la Escuadra, solo igualan al ardiente patriotismo que impulsaba a sus encargados i a la noble ambicion de poner término a la guerra con una pronta victoria.

Me complazco en reconocer los méritos alcanzados por el valiente i esforzado personal de la Division aliada en la ejecucion de aquellas rudas faenas, que debian poner al abrigo del enemigo, el contingente de nuestras fuerzas i colocarlas en situacion de emprender sus operaciones.

El 7 de febrero, tres dias despues de la llegada al apostadero de las corbetas del Peru "América" i "Union," se avistaron las fragatas enemigas "Blanca" i "Villa de Madrid," determinadas a destruir nuestro escaso material.

El estado en que se hallaban los buques no podia ser mas desfavorable para un combate.

El de mas fuerza la fragata "Apurimac," estaba inmóvil por la falta de una pieza esencial de su máquina. La corbeta "América" con su maquinaria desarmada a causa de hallarse componiendo sus calderas.

La "Union" no habia creido conveniente tomar carbon del depósito que existia en tierra, esperando la llegada de la "Virginia Ward" que habia ido a remolcar la "Esmeralda" de Ancud.

Solo el "Covadonga" estaba en disponibilidad de moverse.

El enemigo se presentó de improviso.

El combate empezó a las 4 h. P. M. a una gran distancia i terminó a 5 h. 45 m. P. M., con la retirada en mal estado de las poderosas fragatas españolas.

Nuestros buques salieron sin lesion. Hubo que lamentar solo dos muertos de la corbeta "Union."

En los partes num. 16 i 17 se hallan relatados todos los incidentes de este hecho glorioso para las armas aliadas, i las razones que impidieron encontrarse en el lugar de la accion, al Jefe de las fuerzas unidas.

Receloso el Comandante en Jefe de que el enemigo volviese con nuevos recursos a vengar la afrenta recibida en Abtao, movió todos los buques hácia Ancud i reunió una junta de guerra para tomar una resolucion conveniente en prevision de los sucesos que debian esperarse.

Habiendo en aquella prevalecido el plan de fortificar el estero de Huito, i de encerrar a la Escuadra en su seno, se trasladaron allí todos los buques.

No se pensó desde ese instante mas que en ganar tiempo. No hubo otra ambicion que redoblar los esfuerzos para dar cima al plan de defensa. Allí, al lado del marinero trabajaba el Oficial, el Comandante, i los Jefes superiores. El comandante de la Division aliada estaba en todas partes. No habia descanso. La enerjia, constancia i entusiasmo desplegado por los tripulantes de la Escuadra en aquellos dias, los honrarán siempre ante sus conciudadanos.

El siguiente fragmento que copio de la memoria del Comandante en Jefe, Capitan de Navío don Juan Williams Rebolledo, puede dar una idea de lo que ejecutó la Division en aquel clima de lluvias permanentes:

"El 1.º de marzo, esto es, diez dias despues de mi arribo a Huito, i uno ántes de llegar a aquellos canales por segunda vez, los buques enemigos, se habian

realizado los trabajos que se manifiestan en el referido plano, parte de los cuales paso a continuacion a enumerar.

1.º Se habia construido 7 baterías que defendian la entrada distribuidas en el órden siguiente:

*Fuerte Naval*, situado a la izquierda de la entrada en la parte mas estrecha del canal, i formado de cuatro piezas de a 68.

*Fuerte Peruano*, situado a la parte opuesta del anterior, el cual montaba un bombero de a 110.

*Fortines del Maipú*, colocado como a 300 metros hácia la parte interior del Peruano, i en la misma ribera. Montaban dos cañones rayados de a 32 "Whitworth."

*Baterías Avanzadas*, núm. 1 i 2, situadas a la derecha de la entrada. La primera montaba dos piezas de a 32 de 9 piés, i la segunda dos cañones rayados "Whitworth."

*Batería del Vijía*, situada a la izquierda del canal i a 70 metros de elevacion. Montaba dos cañones cortos de a 32 i uno rayado de a 12 Blakeley. Esta batería podria sin dificultad, deprimir sus fuegos i ofender impunemente la cubierta de un buque cualquiera que intentase penetrar al apostadero.

2.º En lo que hace a edificios, se habian terminado los siguientes:

Un almacén para depósitos navales, víveres etc, con departamentos para los oficiales empleados en el apostadero.

Se habia arreglado otro almacén para escluidos.

Se habia construido un galpon para la com-

pañía de Infantería de Marina, con departamentos para los oficiales.

Un cuartel para la compañía del Batallon Naval, que guarnecía el fuerte de este nombre, una casa para el cuerpo de guardia, i un polvorin. Estos edificios se habian construido en la ribera opuesta.

Finalmente, se habia edificado una casa para el cuerpo de guardia que cubria la batería del Vija.

A mas de los trabajos enunciados, se habia edificado varias otras casitas i habitaciones pequeñas para la jente destacada en la línea de fortificaciones que he mencionado.

Tambien habia defendido la entrada en su parte mas estrecha, esto es, entre el fuerte Naval i el Peruano, cruzándolas con las cadenas de la fragata "Amazonas", las que se sostenian a flote por medio de balizas.

La prevision del Comandante Williams llegó a realizarse. El 2 de marzo se presentó en Abtao la fragata acorazada "Numancia" con la insignia del jefe de la Escuadra i la "Blanca". El nuevo apostadero está a pocas millas de Huito.

Nuestra Escuadra empezó a caldear sus máquinas, esperando al enemigo que llevase a término el objeto de su viaje; pero creyendo la empresa riesgosa; dejó al dia siguiente temprano aquellas aguas, i se fué a fondear en la Isla de Santa María en la bahía de Arauco, para apresar a mansalva los buques mercantes empleados en el comercio de carbon. Ese mismo dia, 9 de marzo, fué tomado el vapor "Paquete de Maule" con el contingente que llevaba a

Magallanes en auxilio de los blindados del Perú; "Huascar" e "Independencia."

Este desgraciado suceso dió a los españoles jente de guerra escójida, i sólidas garantías para imprimir a las hostilidades un carácter odioso i cruel, sin temor a las represalias.

Noticiado con prevision el Gobierno, que venía de refuerzo a la Escuadra enemiga la fragata "Almanza", de 50 cañones, se ordenó salir de Huito a apresarla a las corbetas "América" i "Union", en el mejor pié militar posible; llevando además jente de repuesto del distinguido Batallon cívico de Artillería de Marina, con órden de seguir su viaje a Magallanes para ausiliar al monitor "Huascar" i fragata "Independencia."

Este viaje no tuvo ningun resultado, como se verá por el parte num. 18. La fragata "Almanza" temiendo un riesgoso encuentro en Magallanes, habia doblado el Cabo de Hornos, i los blindados del Perú no debian llegar tan pronto.

Se ordenó que zarpara nuevamente a Magallanes la corbeta "América", a esperar la llegada a ese punto de los buques acorazados aludidos.

Retirada la Escuadra española de las costas del Pacífico en circunstancias que nuestras fuerzas recibian el poderoso auxilio de los blindados del Perú, se dió órden para que dejasen las aguas del Archipiélago i viniesen a Valparaiso, que se habia decretado convertir en puerto militar.

Durante el tiempo que las Divisiones unidas permanecieron en Chiloé, el Gobierno se esmeró en satis-

acer con la mayor abundancia posible las necesidades de la Escuadra.

Los Estados núm. 19, 20 i 21, relativo los dos primeros a los diversos artículos enviados al apostadero en materia de víveres, pertrechos navales i de guerra, i vestuarios remitidos por el Arsenal de Valparaiso i por los puertos de Lota i Coronel; i el último a la distribución de combustible hecha en los surtideros principales de la República, hablan bastante alto acerca del verdadero estado de nuestra Escuadra.

No se consigna la relacion de medicinas i de útiles de enfermería que se envió tambien al apostadero, ni las remesas de dinero para dar a las tripulaciones a buena cuenta.

Los oficios num. 22 i 23 demuestran la asistencia que debia dispensarse a la Division peruana, en órden a víveres, vestuarios, pertrechos i anticipaciones en efectivo.

El incesante trabajo de nuestra jente ocasionó la pérdida de sus vestidos. El Gobierno ordenó se les eximiese el cargo de sus haberes.

Apostada la Escuadra Aliada en Valparaiso, se ocupa el Gobierno en su organizacion i arreglo material.

En cuanto se presentaron los documentos necesarios, se ajustó la Division peruana íntegramente de sus haberes, i ejecutado otro tanto con la nuestra, el personal se contráe a las faenas consiguientes al pronto alistamiento de los buques.

El estado del material de la Escuadra Aliada al presente, se halla en los términos que se ha dado cuenta en la primera parte de este documento.

Falta solo agregar que la "Independencia" ha exigido reparaciones que la han llevado a las aguas del Perú, i que la corbeta "Union" ha entrado al dique para componerse, lo que ejecutará la "América" en primera oportunidad.

La precipitacion con que el enemigo dejó las aguas del Perú, no le permitieron atender a los trasportes de provisiones que venian en su auxilio, originándose por esto en la Escuadra el desarrollo del escorbuto, de una manera tal, que ha inutilizado casi en su totalidad sus tripulaciones.

Algunos de estos buques han caido en nuestro poder, i los juicios seguidos ante la Exma. Corte Suprema para juzgarlos buena o mala presa, se hallan bastante adelantados.

Al tocar este punto, creo de mi deber llamar la atencion del Congreso hacia el prolongado jiro que hai que dar a los juicios de presas, a virtud de la Constitucion de 1828, haciéndolos tan morosos i dificiles como cualquier litijio ordinario de derecho.

Las réclamaciones por indemnizacion a que puede dar lugar este sistema en las causas que recaiga la sentencia de mala presa, pueden orijinar al Estado gravámenes de mucha consideracion que conviene prevenir desde luego.

Para que nuestra Division Naval pueda operar en Escuadra con la del Peru, es menester la celebracion entre ámbos Gobiernos de una convencion de presas, que armonice los derechos de ámbos aliados en la reparticion de ellas.

Con este motivo, se pasó al Ministerio de Relacio-



nes Exteriores con fecha 1.º de Junio, la nota que aparece bajo el num. 24.

Los deseos manifestados por el Gobierno a este respecto, son tan liberales cuanto conviene que lo sean, visto nuestro escaso material, i los esfuerzos que son necesarios para herir con él al enemigo.

Antes de terminar la relacion de las operaciones de la Escuadra, debo hacer mencion de las pruebas de americanismo que ha dispensado a las Armadas unidas S. E. el Presidente de la Republica de Bolivia, don Mariano Melgarejo, concediendo una medalla a los apresadores de la goleta de S. M. C. "Covadonga" i a los marinos que combatieron en Abtao.

Un paso tan honroso para la Escuadra Aliada, no puede ménos que robustecer el firme espíritu que la guia i hacer mas simpáticas para Chile i la América las caballerosas prendas del digno Gobernante de nuestra espontánea aliada, la Republica de Bolivia.

### III.

#### Organizacion de la Marina.

Resuelto el Gobierno a dar al Departamento de Marina todo el desarrollo de que es susceptible, ha fijado la vista en cada uno de los ramos que lo componen.

#### COSTA DE LA REPÚBLICA.

Tanto en el litoral de la República, como las Gobernaciones Marítimas i la Armada se ha procurado llenar aquellos vacíos que la esperiencia ha evidenciado.

Las obligaciones de las Autoridades Marítimas territoriales estaban mal definidas, i orijinaban desavenencia con los empleados civiles; para determinarlas se ha dictado en 13 de octubre de 1865, un Reglamento que esclarece la esfera de las atribuciones de cada una.

Los puertos principales carecian de prácticos i para remediar esta necesidad, se facultó a la Comandancia Jeneral de Marina con fecha 26 de mayo, para que a propuesta de los Gobernadores Marítimos nombrara los que fueran necesarios al servicio, siguiendo las disposiciones i tarifa del Reglamento para la bahía de Valparaiso.

Esta medida evitará muchos siniestros marítimos i hará mas ordenadas i espeditas las atenciones de los resguardos.

El alumbrado marítimo estaba reducido a los Faros de Chiloé i Valparaiso; ahora se ha mandado instalar dos linternas mas en Valdivia i Caldera.

La de aquel puerto se halla ya alumbrando i el navegante pudo aprovechar de sus ventajas desde el mes pasado. El otro Faro quedará en breve listo. Las obras que demanda su colocacion i las habitaciones necesarias para los empleados, exijirán en Caldera algunos meses.

Tengo la esperanza que el trabajo sea bien acabado i que este importante puerto pueda contar con un guia tan indispensable para la seguridad de las navés.

El Gobierno no habria vacilado en ordenar el establecimiento de otros faros; pero la circunstancia

de haberse destruido los aparatos en el Bombardeo de Valparaiso han impedido la realizacion de tan urgente mejora. Se ha hecho no obstante el encargo de dos aparatos de la mejor clase que se usa en Europa, para establecerlos en Coquimbo e Isla de la Quiquina.

Para dar a los navegantes una idea exácta de cada uno de los puertos, de las corrientes marinas, vientos reinantes, arrecifes, etc., se ha ordenado la impresion de todas las noticias i planos hidrográficos que existen en el Ministerio.

Las diversas i repetidas esploraciones emprendidas por los oficiales de la Armada, habian acumulado un gran número de datos tan imponentes como exactos de nuestras costas.

La obra se imprime con la mayor actividad posible, i luego estará lista acompañada de los planos hidrográficos correspondientes i de algunas noticias relativas a Magallanes, Chiloé i otros lugares poco familiares al marino.

La necesidad de hacer una esploracion prolija i sistemada de nuestro dilatado litoral, se hace cada dia que el comercio avanza, mas indispensable. El Gobierno tiene el ánimo de destinar el vapor "Independencia" a la realizacion de tan urgente obra, i de constituir con este motivo una oficina hidrográfica.

Las Autoridades Marítimas, durante la guerra han manifestado un celo i actividad mui recomendables.

Todas han sabido ponerse a la altura de su especial encargo.

Bajo el núm. 25 incluyo la estadística del movi-

miento marítimo habido en la República durante el año, i las memorias de los funcionarios respectivos.

#### ESCUELA NAVAL.

La Escuela Naval ha recibido mas ensanche i mejoras de mucha trascendencia.

Conociendo el Gobierno que la base de toda buena marina estriba en la clase de personal que la dirige, ha resuelto entrar de lleno en el arreglo de este establecimiento.

La Escuela Naval se compone ahora de 32 alumnos efectivos, i de 18 supernumerarios que pagan sus gastos.

El local que ocupa no daba capacidad para mayor número de alumnos que el de 34. Hubo que emprender algunas obras en la distribución del edificio, i ahora la ofrece para 50 cadetes.

El fin primordial que se tuvo en vista al hacer estas reformas, fué mejorar la condición de los alumnos i escluir de la clase de efectivos todos aquellos aspirantes que no comprobasen, por medio de una permanencia suficiente en el Colejio en calidad de supernumerarios, sus aptitudes, salud i entusiasmo por el servicio de la Armada. Ensauchado el edificio para el ingreso de 18 supernumerarios, se ha creado con ello una planta de aspirantes, para que a propuesta del Consejo de profesores, puedan llenar por sus propios méritos las becas de efectivos que ocurran en el Establecimiento. Desterrando así todo interes privado i manteniendo el espíritu de imparcialidad i rectitud que hai en la Escuela, mediante el

celo del Director i profesores, el personal de oficiales de la armada será irreprochable, i nuestra marina i el pais recibirán sus beneficios.

Para mejorar en cuanto sea posible la condicion del Establecimiento i con el ánimo de abrir carrera a los alumnos supernumerarios, se trabaja un plan de estudios científicos para que puedan ser válidos ante la Universidad los exámenes rendidos en su seno.

Tambien se elabora un reglamento jeneral i un plan de sueldos para los profesores.

La Escuela Naval dió a la Armada su contingente de doce jóvenes, que han sabido distinguirse en la última campaña por sus conocimientos, estimacion por el servicio i porte caballeroso en todos sus actos.

#### BRIGADA DE INFANTERIA DE MARINA.

La Brigada de Infantería de Marina ha sido erijida en Batallon de Artillería de Marina, con la dotacion de 844. hombres.

El Gobierno al optar por esta nueva organizacion, ha tenido presente, la conveniencia de contar siempre con hábiles artilleros de abordo.

El rápido movimiento que hai siempre en nuestra jente de mar por la índole de sus hábitos inestables, ha hecho necesario para el servicio de la guerra el mantenimiento de una base segura para el manejo de la artillería.

Aparte de los servicios que debe hacer a bordo el Batallon de Artillería de Marina, cubrirá las fortificaciones de Valparaiso i guarnecerá la colonia de Magallanes.

Los servicios prestados por este cuerpo durante la guerra, han sido mui satisfactorios para sus Jefes i el Gobierno, i han contribuido en gran parte a las obras ejecutadas por nuestra Escuadra.

#### BATALLON CIVICO DE ARTILLERIA DE MARINA.

El Batallon Cívico de Artillería de Marina, que tantos sacrificios costó su organizacion, ha sabido corresponder dignamente a la patria con su abnegacion, laboriosidad e importantes servicios.

Este cuerpo llamado a tomar la vanguardia siempre que se trate de la defensa de Valparaiso, debe conservarse en buen pié, i el Gobierno no descuidará sus necesidades.

#### ARSENAL.

El aumento de nuestro material exige la pronta construccion de un Arsenal de Marina. Los planos levantados en años anteriores con este objeto, han sido mandados a la Comandancia Jeneral de Marina, para la eleccion del terreno donde deben edificarse.

El local adoptado para ello será el que ocupan al presente, los galpones del Arsenal.

Este sitio ofrece la comodidad de estar inmediato a los buques de guerra, presentar facilidad para la construccion de un muelle permanente con pescantes de fuerza para izar grandes pesos, i hallarse ademas cubierto de los golpes del enemigo por tres lados, en caso de un ataque a la ciudad.

En cuanto la estacion lo permita, se dará principio a las obras, i el Arsenal será un hecho para nuestra Escuadra.

La CONTABILIDAD de Marina se halla reconcentrada en la Tesorería Fiscal de Valparaiso, i en el Comisario Jeneral de la Escuadra.

Todos los gastos orijinados por nuestras fuerzas navales, i por efecto de las adquisiciones de nuevos elementos, se llevan en la indicada oficina.

El recargo de ocupaciones orijinado por esta circunstancia, a la que se agrega la contabilidad de la Division Aliada, ha hecho menester el aumento de personal en la seccion de marina.

Arreglado nuestro sistema de contabilidad para el servicio del Departamento de Marina en tiempo de paz, es poco espedito en el de guerra.

Con este motivo el Gobierno ha nombrado al Ministro Contador de dicha oficina para que formule un proyecto de Contabilidad de Marina, capaz de satisfacer las necesidades de una buena administracion en una i otra circunstancia.

Esta obra, no dudo que será digna de los conocimientos especiales que reúne este laborioso empleado.

Luego se dará a luz un tratado completo de la Recopilacion de las disposiciones jenerales de Marina, desde la organizacion de la primera Escuadra de la Republica en 1817, hasta la fecha.

Los beneficios que esta obra va a traer a la Administracion de la Armada, serán de mucha importancia.

La indicada obra es debida al celo i laboriosidad del oficial de número de este Ministerio, Don Antonio Gundian Sol, quien la ha obsequiado al Gobierno para su publicacion e introduccion en la Marina.

Compónese tambien un compendio de artillería segun las últimas invenciones para el servicio de esta arma. Esta pequeña obra contendrá solo las tablas de punterias de las diversas piezas, cantidad de pólvora que corresponde a los distintos calibres, i en fin, todos aquellos rudimentos mas elementales para el fácil conocimiento de la artillería rayada que debe montarse abordo i en nuestros puertos.

Todos estos tratados se arreglan e imprimen bajo la direcion del oficial Mayor de este Ministerio.

El personal en servicio de la Armada se compone de

Contra Almirante.....	1
Capitanes de Navío efectivos.....	2
Id. id. graduados.....	2
Capitanes de Fragata efectivos.....	3
Id. id. graduados.....	5
Capitanes de Corbeta efectivos.....	11
Id. id. graduados.....	12
Tenientes primeros.....	12
Id. segundos.....	23
Guardias Marinas examinados.....	11
Guardias Marinas sin exámen.....	15
Comisario.....	1
Contadores.....	12
Cirujanos.....	4
Injenieros.....	30
Jente de mar.....	510
Batallon de Artillería de Marina.....	844
Id. cívico de id. id.....	525

---

Total..... 2,014



No se menciona el personal de las gobernaciones marítimas.

Todos han sabido cumplir con los grandes deberes que la guerra les ha impuesto. Ninguno en el horizonte que le ha tocado desempeñar su cargo, ha dejado de llenarlo satisfactoriamente.

La condicion de los empleados mayores de la Armada es poco favorable. Destituídos de toda escala de ascenso desde que llegan a la clase de primeros, se ven obligados a permanecer eternamente en este empleo subalterno, compartiendo todos los deberes, riesgos i privaciones del marino de guerra.

Un acto de justicia es crear medios de estímulo para estos empleados que desempeñan abordo cargos económicos de gran valor, i en consecuencia, es menester que la recompensa guarde relacion con las responsabilidades que tienen, para que nuestra marina se halle bien servida en todas sus faces.

Otro tanto acontece al marinero, por carecer de las ventajas que acuerda la Ordenanza del Ejército al soldado, en cuanto a los premios de constancia.

Las dificultades para proveer a nuestra marina de buena jente de mar, nacen de la escasez de marineros chilenos, de la desfavorable situacion en que se halla respecto a la tropa, haciendo menester para obviarlas, la creacion de una lei que parangone en cuanto sea posible, la condicion del marinero i del soldado de la República.

Tambien se ordenará luego la instalacion de una oficina de enganche de marineros para la Escuadra. Se ocupa ahora este Ministerio en formular el Reglamento respectivo.

Con la instalación de esta oficina, se conseguirá sin violentar la jente de mar de la República; destruir la fuerte competencia que hacen a la Escuadra, los Armadores mercantes, para tripular sus buques con marineros nacionales. Esta situación proviene en gran parte de la preferencia que dan los navieros a los marineros chilenos sobre todos los demás, por su sobriedad, vigor i perseverancia para la vida de abordo.

Alcánzada la reglamentación de este importante ramo del servicio, i obtenidas las ventajas que son debidas a nuestros equipajes, desaparecerán en gran parte, los inconvenientes que se oponen al mantenimiento de marinerías escogidas en nuestra Escuadra.

La sala del Hospital de Caridad de Valparaiso correspondiente a los marineros, recibirá todos aquellos auxilios necesarios al pronto restablecimiento de los individuos enfermos.

La ventaja de atender esta sala, redonda en una economía positiva para el Estado; pues lejos de ocasionar un desembolso impropio hará mantener nuestros buques bien dotados, i sin el gran reemplazo de bajas que es indispensable tener para que el buen servicio no padezca recargo en los equipajes, i alteraciones en el régimen interior.

Al presente, la asidua presencia del Cirujano Mayor del Departamento, su larga práctica en las enfermedades mas comunes en los hombres de mar, hace que se llene esta necesidad de una manera que nada dejaria que desear si la sala estuviese con los

recursos indispensables para la eficaz curacion de los pacientes.

#### MARINA MERCANTE.

La marina mercante nacional seguia el acrecentamiento de todos los ramos de nuestra industria. Su movimiento, ya no se limitaba a hacer el cabotaje, largas expediciones a paises lejanos la arrastraba el comercio, i el buen material de que empezaba a componerse.

Vino de repente la guerra i nuestras naves mercantes fueron las que mas sufrieron en la contienda.

Nuestra lei de navegacion por una parte, i los vehementes deseos del Gobierno por otra parte, de verla libre de la venganza del enemigo, le abrió camino para cambiar de bandera sin gravámen alguno para sus dueños.

En breve, nuestra marina habia tomado diversos pabellones i seguia su curso, ocupándose en el jiro de los negocios que el estado de hostilidades permitía.

De 258 buques que formaban el total de nuestra marina comercial, solo fueron apresados 27. Algunas de estas naves cayeron en poder del enemigo del modo mas aleve i mezquino.

Llega la fragata "Blanca" a Caldera ántes que se tuviese noticia de la declaracion de guerra; pide combustible a los particulares, se le suministra, i una vez que tuvo el necesario, apresada todos los buques mercantes pertenecientes a nuestra matrícula.

Casi todos estos buques fueron después incendiados i reducidos a escombros en el fondeadero, al retirarse el enemigo de aquel puerto, abandonando el bloqueo que allí habia establecido.

Al presente, no hai un solo buque que lleve la bandera de la República en los diversos mares en que jiraba nuestra marina de comercio.

Comprobada por los sucesos recientes, la necesidad de que el pais prepare medios para procurarse elementos propios de defensa, por las dificultades i demoras que ocasiona su adquisicion en estado de guerra en paises extranjeros, estudia la manera de establecer un astillero en el puerto de Constitución.

Llaman a la eleccion de este lugar su cercanía a Valparaíso, las excelentes maderas de construccion de las orillas del Maule, la aplicacion de sus habitantes a las obras de ribera, i la importante circunstancia de ser un paraje libre de la accion del enemigo.

Atento el Gobierno a la formacion de un establecimiento de esta naturaleza, le contraerá toda la dedicación que merece, en cuanto obtenga los datos necesarios i la resolucion de otras ocupaciones urgentes lo permitan.

Mucho queda aun que hacer en el Departamento de Marina.

Cada uno de sus ramos reclama alguna mejora de importancia.

El material necesita ser reconstruido por otro que reúna las condiciones de fuerza, armonía i de fácil mantenimiento.

El personal carece de bases fijas. No hai legislacion adaptable a los diversos casos de nuestro espe-

cial servicio, incompatible con nuestras instituciones patrias.

La condición del personal es desfavorable respecto del Ejército.

Los oficiales de la Armada deben gozar sueldo mayor por pertenecer al arma de artillería; i sin embargo, hai algunos de sus empleos que no disfrutan ni del menor.

Al soldado corresponde cada dos años un equipo completo gratis, i el enganche lo recibe sin descuento; el marinero carece de ambas gracias.

El soldado tiene opcion a los premios de constancia; el marinero no, a pesar de ser su carrera mas penosa i activa.

Los empleados mayores llegan a ocupar el puesto de primeros i se estacionan sin mas esperanzas, ni estímulos.

Los ramos que desempeñan, i para los cuales se requiere conocimientos especiales, es natural que puedan sufrir por esta causa.

Nuestro sistema de provision exige una contabilidad particular, que existe llena de vacios i de trabas inconducentes i perjudiciales.

No me detendré a enumerar todas las necesidades que hai que satisfacer en la marina de guerra i mercante de la República; solo diré que todas se estudian con la detencion que merecen para remediarlas a la brevedad posible.

Convencido el Gobierno que la fuerza del pais consiste en el poder de su marina; que no hai posibilidad de conservar nuestros derechos i preponderancia sino a la sombra de una flota respetable; que la ma-

rina es un auxiliar poderoso para el mantenimiento del órden público, la marina debe merecer la atención del Congreso i de cuantos ambicionen la honra, marcha feliz i segura de la República.

Santiago, setiembre, 10 de 1866.

JOSÉ MANUEL PINTO.

# DOCUMENTOS.

---

## NÚMERO 1.

### Memoria del Contra-Almirante Simpson, sobre su comision a Europa.

Señor Ministro:

Despues de las esplicaciones verbales que tuve el honor de dar al gobierno el 16 de abril, relativas a la comision de que me hallaba encargado en Inglaterra para la construccion de nuestras corbetas, creo conveniente conformándome ademas a los deseos expresados por US., consignar por escrito esas otras detalladas esplicaciones; sin embargo de que en mi correspondencia oficial que he remitido desde que sali del departamento, i en la particular que en el carácter de semi-oficial mantuve siempre con el mui hábil i laborioso oficial mayor del ministerio de Marina, que por desgracia ya no existe, di estensa i minuciosa cuenta de todo lo que era referente a dicha comision; así como tambien en cuanto a buques i armamento adaptables a nuestras circunstancias.

De acuerdo con mis instrucciones i especial encargo de visitar ántes los arsenales de los Estados-Unidos, con el objeto de ver si era posible proporcionarse en ellos el material que buscábamos, me detuve en aquella República solamente el tiempo necesario; i apesar de la cordial acogida i francas manifestaciones de aquel gobierno, me convencí que en las circunstancias excepcionales por que atravesaba el pais, era de todo punto imposible obtener nada positivo en buques buenos, máquinas ni armamento. El señor Astaburuaga la comprendió tambien como yo, i despues de dar cuenta al gobierno en mis comunicaciones de 22 de julio i 3 de agosto desde Estados Unidos, del mal éxito de mi comision, cuya aprobacion recibí despues, seguí mi viaje a Inglaterra, conforme así con mis instrucciones.

Llegué a Liverpool el 20 de agosto de 64, pasé luego a Glasgow donde, por encargo de nuestro Ministro el señor Carvallo, inspeccioné minuciosamente el Pampero que allí se hallaba de venta. No me

(Am Demichie  
Rodriguez Peña)



detengo en pormenores sobre el resultado de éste encargo, porque en mi oficio de 31 de dicho mes, di a ese ministerio las esplicaciones del caso.

Restábame aun, antes de proceder en Inglaterra a tomar un partido decisivo, examinar los buques que habian sido propuestos en venta el señor Carvalho por Varuz aine de Nantes. I con tal propósito me dirijí a aquella plaza, cumpliendo así tambien con las órdenes espresas del gobierno que se me comunicaron en nota de 30 de julio; de cuya comision volví el dia 12 de setiembre.

Consecuente pues, con estas órdenes, me presenté en Nantes: visité los buques ofrecidos en venta, que encontré sólidos i perfectamente acabados; pero apesar de estas ventajas, noté que adolecian de muchos defectos que pueden reasumirse en los siguientes:

1.º Necesidad de mucha tripulacion i crecido consumo de combustible, lo cual hubiera ocasionado al Estado un gasto constante para su mantenimiento, proporcionado al servicio militar que prestasen:

2.º Artillería, aunque rayada, no de primera clase ni suficiente calibre para atravesar el costado de un buque blindado:

3.º Falta de blindaje i absoluta imposibilidad de poderlo colocar convenientemente:

4.º Su fuerte precio de 480,000 pesos cada uno, mui lejos, en mi concepto, de su verdadero valor:

5.º Su distribucion interior inadecuada para buques de guerra. I en jeneral otros muchos defectos en su equipo, siendo de no poca importancia la falta de buenas embarcaciones menores. En conclusion debo decir, que ademas del mejorado sistema de construccion de nuestras corbetas i conocidas ventajas económicas, hai que notar entre otras la del poder efectivo de su artillería. Así por ejemplo: los buques de Nantes estaban armados con 14 cañones de a 60 libras cada uno, esto es siete por banda; pudiendo por consiguiente arrojar por costado un peso total de 420 libras de fierro en sus proyectiles.

Los nuestros armados con nueve cañones Armstrong, siendo:

3 de a 150 £ cada uno en coliza jiratoria

2 de a 70 id. id. id. en id. id.

4 de a 40 id. id. id. en id. batería;

es decir siete cañones tambien por banda, pueden arrojar por costado un peso en fierro de 670 libras; teniendo ademas la ventaja de que los tres de a 150 libras penetrarán cualquier blindaje, delos que se conocian hasta entonces.

Los notables inconvenientes que he mencionado, por una parte, i la profunda conviccion que me asistia de que emprendiendo la construccion de los buques que necesitábamos, podria conseguirse útiles mejoras en calidad, solidez i armamento; me decidieron a dejar a Nantes sin hacer oferta alguna por ellos. I sin embargo, en aquel tiempo, aun sin tener conocimiento de las ventajas mui superiores que hemos conseguido despues, me permiti indicar a US. en mi oficio de 16 de setiembre la adquisicion, en caso de urgencia, de las corbetas de Nantes así como la del Pampero de Glasgow.

Nada mas tenia que hacer fuera de Inglaterra, así es que volví inmediatamente a Lóndres para apresurar en lo posible la formacion de planos i arreglos de los contratos de construccion, citiéndome a los términos de mis instrucciones. Pero mientras tanto, en los estudios que habia tenido motivo de hacer de las nuevas construcciones, i mejoras introducidas en la arquitectura naval, encontré muchas que debian aplicarse a nuestros buques, i que acepté con gusto, por cuanto mi deseo se hallaba en armonía con la letra i espíritu de mis instrucciones. Estas, aun mui detalladas, no me autorizaban con todo para adoptar la que yo creía mas importante en seguridad i solidez: me refiero al blindaje de quitar i poner. I fué por este motivo que en nota dirigida al señor Carvalho el 26 de setiembre de 64 solicité su aquiescencia para introducir esta condicion en los contratos.—El 28 me contestó dicho señor comunicándome su aceptacion, i posteriormente el señor jeneral Maturana, antecesor de US., me trasmite en 30 de noviembre la satisfactoria aprobacion dada por el gobierno a todo lo obrado por mí.

Los contratos, pues, para la construccion de dos corbetas blindadas de 1,100 toneladas cada una, completamente aparejadas i con sus máquinas de fuerza de 300 caballos, (sin incluir el armamento) fueron firmados el 19 de octubre de 1864; aceptándose en una concurrencia de tres constructores la propuesta de los señores Ricardo i Enrique Green para el casco i blindaje, por ser en todo mas ventajosa; i en concurrencia de otros tres la de los señores Ravenhill Salhed i C<sup>o</sup>. para las máquinas. Ambas propuestas dieron un resultado total de 57,000 libras esterlinas para cada buque, o sea, al cambio de 48 peniques, 235,000 pesos. El armamento que debia contratarse mas tarde para aprovechar todas las mejoras i adelantos que diariamente van haciéndose en este importante ramo, calculé, por los datos que tenia, que su importe para cada corbeta, seria mas o ménos de 10,000 libras. En fin, se sacó un total para cada buque de 335,000 pesos: esto es 145,000 pesos menos, que lo que se pidió por cada uno de los de Nantes. Detallado todo, firmados los contratos i aprobados por el señor Ministro Carvalho, se puso en conocimiento del Supremo Gobierno; quien por medio de la nota del señor Ministro de Marina, prestó su aprobacion a estos procedimientos, finalizando dicha nota con las siguientes palabras: «Por último, lo único que siente el gobierno es que, por causas que no dependen por cierto de US., los «buques no pueden estar tan pronto como lo deseamos en el Pacífico.»

Aun a riesgo de parecer difuso en la relacion de estos acontecimientos, no puedo dejar de hacer notar a US. algunas dificultades que precedieron a su realizacion. Se ve desde luego que autorizado para la construccion de cuatro buques, solo procedí a la de dos; pero bien sabe US. que esta determinacion fué tomada por el señor Carvalho, a consecuencia de las dificultades con que tropezó para proveerse de fondos. Los esfuerzos i el celoso empeño de este señor para obviar este poderoso inconveniente, son conocidos del gobierno; mediante el pudo conseguirse de los señores Baring la garantía necesaria para los constructores, por solo dos corbetas.

(O'Higgins y  
"Chile Nuevo")

Algun tiempo se perdió en estas negociaciones; i por eso fué que los contratos que pudieron ser firmados definitivamente el 21 de setiembre, no lo fueron hasta el 19 de octubre, cuando ya se tuvo seguridad de contar con dinero. En cuanto al tiempo pedido por los constructores para verificarla entrega, conseguí que redujeran algo los 18 meses que exijian; estipulándose quince meses con blindaje i doce sin él; aunque se reservaron por separado algun tiempo mas, por si algun inconveniente imprevisto viniese a causar retardo en la obra. Desgraciadamente esa prevision se realizó mas tarde; pues en la primavera de 1865 ocurrió un *complot* en las factorías de fierro, que les ocasionó una paralización de trabajos, de dos meses a lo ménos. A consecuencia de este fatal incidente la construcción de los baos i curvas de fierro se paralizó tambien, i ésta produjo el retardo de las principales obras; pero mientras tanto se siguió trabajando en otras interiores, a fin de tener las listas i evitar otras demoras. Los constructores creyeron, sin embargo, que podían entregar los buques en enero de 1866, como estaba estipulado: así me lo aseguraron, i mi exijencia no podia ir mas allá, desde que me era constante su empeño i buena voluntad para conseguirlo. Su propio interes por otra parte, basado en el buen crédito de sus establecimientos i la esperanza que abrigaban de construir las otras dos cobetas; eran de por si motivos poderosos para su puntualidad i lijereza. I ni los dos inviernos pasados, ni mil otros pequeños inconvenientes que surgieron imprevistamente, paralizaron el curso de las obras un solo dia, excepto aquellos en que el mal tiempo impedía trabajar.

Cuando se han tocado de cerca, por decirlo así, todas estas cosas, i visto que aun en aquellos centros de inmensos recursos, surgen dificultades que es difícil vencer i es cuando puede estimarse toda la responsabilidad que pesa sobre estas delicadas comisiones. El señor Carvallo a quien continuamente tuve al corriente de todo lo ocurrido, se convenció que nada mas allá de lo hecho podia conseguirse; i aun él mismo, en la parte que le estaba asignada encontró tales inconvenientes, que estuvo a punto de creer irrealizables sus deseos para procurarme los medios de cumplir mi comision.

Salvadas felizmente estas dificultades, los trabajos siguieron sin interrupcion i con todo el órden que se requería para obtener las mejores condiciones en las obras; i no se estrañe esto, desde que no teniendo noticias de que hubiese sobrevenido conflictos en la política exterior de nuestro país, cifrase todo mi empeño en conseguir lo mejor i mas perfecto, ya que tenia tiempo para ello. Vino a dar fuerza a este propósito la nota de US. de 16 de julio de 1865, en que me comunica el plausible arreglo de la cuestion iniciada por el señor Tavora, i agregándome que podia disponer se trajesen por separado las planchas del blindaje. Aunque este feliz acontecimiento me daba mas latitud para obrar, no fué parte sin embargo para causar lentitud en los trabajos, los cuales siguieron en el mismo órden que ántes. I sin los rumores que circularon en Lóndres algun tiempo despues, de que el gobierno español desaprobaba dicho arreglo, aseguro a US. que no tuve ningun motivo fundado para creer que pudiera ser nuevamente abierta una cuestion; cuyo convenio no era sino el resultado de un

cambio de notas entre el Ministro residente de España i nuestro Gobierno, sin condicion alguna de ser ratificado por el gobierno español. Tan cierto es que no se publicó la desaprobacion del gobierno de España, que el comercio ingles espresó a Lord Clarendon su sorpresa de que no se le hubiese informado de un acto tan importante; pues habria podido suspender sus envíos a Chile para precaverse de las pérdidas consiguientes a un estado de bloqueo. Ademas. las comunicaciones oficiales del gobierno, así como las particulares del oficial mayor del Ministerio de Marina, me quitaron todo recelo respecto a la posibilidad de un nuevo conflicto; porque aparte de las prevenciones sobre el envío del blindaje por separado, se me anunciaba el viaje a Inglaterra de la *Esmeralda* como yo ántes lo habia aconsejado al gobierno, con el objeto de renovar sus calderos, cubierta, jarcia etc. i componer completamente todos sus defectos. Pero el 13 de noviembre publicaron los diarios un telégrama de Lisboa comunicando que, por vía de Rio Janeiro, se tenia la noticia del bloqueo de nuestros puertos por la escuadra española; i el 16 me llegaron las notas de US. de 26 de setiembre confirmando dicha noticia i la digna actitud con que nuestro gobierno, i la nacion entera, habian contestado a la injustificable agresion del almirante español.

Desde entónces todo esfuerzo fué inútil a fin de concluir i sacar los buques; i la autorizacion que recibí para emplear mas brazos i gastar cuanto fuese necesario con el objeto de conseguir su salida de Inglaterra, era estemporánea i de inútil aplicacion; porque, desde que la declaracion de guerra a la España fué un hecho público, i que por tal razon Chile habia asumido el carácter de beligerante, cada dia iba adquiriendo motivos que me hacian conocer, con doloroso pesar, que nuestras corbetas no saldrian durante la guerra. Así lo decia al gobierno en mis notas de 1.º i 17 de diciembre, i por lo mismo tambien, en mi anterior del 16 de noviembre, di cuenta de las ofertas que se me hicieron, tanto de los buques, i entre ellos la blindada *Dinamarca*, como de cañones i toda clase de armamento.

Permitaseme aqui, hacer presente que se ha padecido una equivocacion, al indicarse en la nota de US. fecha diciembre 31 de 65, que nuestras corbetas habrian podido salir de Inglaterra, si al ser echadas al agua hubiesen izado su pabellon: esto en nada habria cambiado la situacion de las cosas. I si talvez pudo usarse del mismo procedimiento que observaron los confederados para sacar sus buques; esto es, como mercante i bajo bandera neutral, para cuya operacion se nos ofreció graciosamente el mismo constructor señor Green, habria sido necesario hacerle una venta simulada; a lo cual se oponia la falta de autorizacion del gobierno, i no ménos la declaracion oficial que el señor Carvallo habia hecho ántes al gobierno inglés, de que los buques eran propiedad del gobierno de Chile.

Así fué que no pudiendo pensar ya en su salida, no se nos ofrecia otra expectativa para hostilizar al enemigo que aprovechar las ofertas de que di cuenta en mi citada comunicacion de 16 de noviembre. Ademas de la *Dinamarca* i *Pampero*, me fué tambien ofrecido otro mas de las mismas condiciones i tonelaje; no faltando quien se encargase de sacarlos i entrégarlos fuera de Inglaterra. Pero todo esto requeria

dinero i no lo teniamos, como US. habrá sido informado por la correspondencia oficial del señor Carvalho.

No fué éste el solo tropiezo que experimentamos por la falta de este elemento; ántes habiamos ya perdido buenas oportunidades de tener buques i cañones por precios mui inferiores a su valor; como sucedió con la corbeta llamada *China*. Sobre este buque di al gobierno minuciosos detalles en mi nota de 31 de octubre de 1865, i lo propuse tambien al señor Carvalho para su compra; obteniendo la contestacion que acompaño en copia, para el mejor conocimiento de US. en este asunto.

En esta relacion he tratado de demostrar con la posible claridad tanto el resultado de las comisiones que desempeñé, precedentes al arreglo de los contratos de construccion, como las circunstancias e incidentes que influyeron despues en el curso de las obras; quedando satisfecho mi propósito si el gobierno estima que he dado el debido cumplimiento a mis instrucciones. I, si fueron vanos los esfuerzos que hice para conseguir llevar a cabo mi comision, trayendo al país un refuerzo para la presente contienda, no ha sido por cierto falta de voluntad, sino por circunstancias que no pude dominar. Toda otra idea que haya podido abrigarse contraria a este acerto, es errónea i ciertamente no tiené apoyo en mis antecedentes; ademas el clima fatal a mi salud me hacia desear volver cuanto ántes a mi patria adoptiva.

En conclusion; suplico a US. asegure al señor Presidente, que aceptó gustoso la comision que S. E. me confirió para la construccion de buques, animado con la esperanza de proporcionar a Chile en cuanto dependia de mi celo, experiencia i conocimientos, una pequeña escuadra de cuatro buques, que guardase relacion con sus recursos; tan útil en tiempo de paz como formidable en el de guerra, considerado su tamaño, costo i gastos de mantencion; i que pudiera con un buque blindado, adquirido con la suscripcion nacional que entónces se formaba, ademas de los que poseiamos, hacer respetar nuestro pabellon en cualquier circunstancia. I, si estas esperanzas no se han realizado, ha sido indudablemente por falta de recursos i de ninguna manera ha deperdido del que suscribe; pues su ambicion estribaba en el buen resultado de su comision.

R. SIMPSON.

---

*Blackwall, noviembre 20 de 1865.*

Señor Almirante Simpson.

Señor:

En conformidad con su deseo, hemos empleado ya un número adicional de obreros en el trabajo de las corbetas que estamos construyendo para el gobierno de Chile, i nos proponemos con la aprobacion de US. botar al agua la corbeta *O'Higgins* el sábado 2 de diciem-

bre i la *Chacabuco* durante las mareas vivas siguientes. De modo que, por este arreglo esperamos tener los dos buques concluidos a fines de enero.

Tenemos el honor de quedar, señor, sus atentos servidores. —(Firmado).—*Ricardo i Enrique Green.*

---

*Blackwall, enero 22 de 1866.*

SEÑOR ALMIRANTE SIMPSON.

Señor:

En conformidad con su deseo de que demos algunas esplicaciones sobre la no conclusion de las corbetas *Chacabuco* i *Jeneral O'Higgins*: rogamos se nos permita recordar a US. las diversas circunstancias que han ocurrido i cuya tendencia inevitable ha sido prolongar la conclusion de estos buques.

Primeramente entre éstas, mencionaremos el gran *complot* de los obreros que provaleció en todas las factorías de fierro en este pais durante la primavera i verano del año pasado; el cual naturalmente afectó todo el herraje destinado para las corbetas, mui especialmente fué éste el caso con los baos de las cubiertas (de patente de fierro aprensado) los cuales fueron entregados en nuestro astillero justamente dos meses despues del tiempo contratado.

En segundo lugar llamaremos la atencion a la forma que se dió a los extremos de éstos baos, la cual, como informamos a SU. a tiempo, fué mui diferente de la que se había anticipado, al calcular el tiempo necesario para esta parte de la obra.

En tercer lugar, llegamos a las planchas de blindaje que tambien han ocupado un período mucho mas largo del que al principio se había esperado; siendo las razones de ésto las siguientes:

(1) En el art. 3 de la contrata se propone blindar la línea de agua de las corbetas con una faja de 120 piés de longitud de 4 i media pulgadas de espesor i 5 piés de ancho; esta proteccion fué finalmente aumentada a una faja de blindaje de 131 piés, seis pulgadas a cada lado, con un blindaje interno sobre los mainparos, a prueba de agua de popa i de proa.

(2) Habiéndose colocado las planchas de blindaje en conformidad con los planos, se dió orden de que fueran quitadas, i de que los huecos fueran llenados con tablonces de *teak*; el tiempo así ocupado no estando incluido en la contrata de tiempo de entrega aunque el art. 4 provee para el gasto adicional en el caso de que esta obra se llevase a cabo.

(3) Subsiguientemente a esto, recibimos nueva orden de colocar i finalmente de asegurar las planchas de blindaje, i al mismo tiempo de marcar i quitar con cuidado los tablonces que habían sido colocados en su lugar.

En cuarto lugar, por razon de una mala intelijencia que ocurrió

acercas de la cantidad de forro interno que debia ponerse en las amuradas detras de los calderos, en union con el tamaño estremo de los calderos mismos; lo cual necesitó bajar todas las plataformas i agrandar temporalmente las escotillas de los calderos, con el objeto de colocarlos en sus debidas posiciones, se ocasionó una demora de tres semanas, al tiempo mismo en que los buques estaban recibiendo su maquinaria gruesa.

Habiendo ya enumerado algunas de las circunstancias prominentes que se han combinado para demorar la entrega final de estas corbetas; descariamos tomar esta oportunidad de asegurar a US. de que los buques ahora marchan rápidamente hácia su conclusion i, de que hasta donde podemos preveer no aparece razon alguna para que no sean entregados en el curso de algunas semanas desde la fecha presente.

Confiando en que estas esplicaciones serán consideradas satisfactorias, tenemos el honor de quedar, señor, sus ateutos servidores.—(Firmado).—*Richard i Henry Green.*

---

*Blackwall, febrero 16 de 1866.*

Señor Almirante Simpson.

Señor:

En contestacion a sus preguntas acerca del tiempo preciso en que las corbetas chilenas *Chacabuco* i *Jeneral O'Higgins* podrán estar listas para dar la vela, séanos permitido decir que al presente la corbeta *Jeneral O'Higgins* se encuentra en las *East India Docks* completamente aparejada con sus planchas de blindaje puestas, todas sus cámaras concluidas; i la máquina ajustándose de firme.

La *Chacabuco* está en el dique seco, completando su blindaje, aparejo, cámaras etc. etc.; toda su maquinaria se encuentra a bordo i confiamos de que seguirá a la *O'Higgins* en mui poco tiempo.

Como US. sabe el tiempo durante el mes pasado ha sido sumamente desfavorable, i por días seguidos, todas nuestras obras han sido enteramente paralizadas,

Tenemos el honor de quedar, señor, sus ateutos servidores—(Firmado).—*Richard i Henry Green.*

---

EXTRACTO DE UNA NOTA DEL SEÑOR MINISTRO CARVALLO, FECHADA EN BRUSELAS NOVIEMBRE 23 DE 1864.

Señor Almirante:

Iba a escribir a US. sobre diversos asuntos que comprenderá esta nota, cuando he tenido el honor de recibir la de US. fecha de ayer en que me hace presente la conveniencia de contratar sin demora la

construccion de los cañones que requieren nuestros buques para no esponernos a que las nuevas órdenes que reciban los fabricantes, retarden la construccion de los nuestros.

Respondiendo el gobierno a mi oficio del 14 de agosto en que le daba cuenta del estado del mercado monetario, me dice en 10 de octubre lo siguiente.

«Por el Ministerio de Hacienda ha sido comisionado US. para levantar un empréstito, i ántes de eso el Ministro de Marina habia encargado a US. presidir i atender a la compra de los buques cuya adquisicion debe hacer el Contra-Almirante Simpson. Para subvenir al pago de tales buques el gobierno no cuenta sino con los fondos que le proporcione dicho empréstito. De consiguiente es menester que US. arregle la adquisicion de ellos, de manera que su valor pueda cubrirse con los fondos en cuestion.»

De los términos en que está concebida esta orden infiero, que no habiendo podido contratar el empréstito autorizado por el gobierno, mi deber habria sido no autorizar la compra o construccion de buques i haber pedido a US. que volviera a Chile, pues carecíamos de dinero para cumplir los encargos del gobierno. Pero esta medida habria comprometido el honor de Chile i me repugnó adoptarla, confiado en que el conflicto monetario no durará largo tiempo i nos permitirá levantar un empréstito con que cumplir la condicion de *pronto reembolso* impuesto por los señores Baring, i atender a los demas gastos que exige la construccion de los buques.

Mas en realidad estas son solo esperanzas mas o ménos fundadas que no descansa en hecho positivo i en tales circunstancias la prudencia exige que no aumentemos por ahora nuestros compromisos, sin saber como los llevaremos fielmente. —(Firmado)—*Manuel Carvallo*:

---

*Bruselas, abril 7 de 1865.*

Señor Almirante:

Lord Russell me pidió informe sobre la propiedad de las dos corbetas que se construían en el astillero de los señores Green, a las cuales se habia llamado la atencion del gobierno de S. M. A. vuelta de correo le respondí que eran para el servicio del gobierno de Chile. La investigacion puede haber venido o de la Legacion Americana o de la de España, la segunda en prevision de las hostilidades que su gobierno medita contra Chile.

Dios guarde a US. muchos años.—(Firmado)—*Manuel Carvallo*.

---

*Lóndres, octubre 31 de 1865.*

Señor Ministro:

Con fecha 27 del presente diriji a nuestro Ministro en Bruselas, señor don Manuel Carvallo, el siguiente oficio:



«Actualmente se encuentran anclados en Shurness tres buques a vapor que formaron ahora tiempo, parte de la expedición Anglo-China confiada al capitán Sherard Osborn, i sobre dos de los cuales deseo llamar la atención de US. Uno de ellos es el *China*, ántes *Africa*, de madera, construidos en 1862 para dicha expedición, en Plymouth, en los arsenales del gobierno Inglés, a un costo de 23,800 libras esterlinas, i el otro, el *Tuntsin*, de fierro, en el afamado astillero de los señores Laird de Liverpool.

Ambos buques, ántes de ponerse en remate se ofrecen en venta a los particulares, i según informes recibidos no escasean los compradores entre los agentes de gobiernos extranjeros.

Del prolijo exámen que he practicado de ellos resulta: que el primero, el *China*, es un buque de primer orden en su clase, i tal cual lo necesitamos para nuestras costas, pues su tamaño, clase de aparejo i fuerza de máquina lo hacen lo mas apropiado para estas comisiones i otras del servicio público. Mide 669 toneladas, es igual a las corbetas *Columbine* i *Shearwater* que hemos conocido en el Pacífico, i a las del mismo tamaño, *Rogalisk*, *Dotrel*, *Rapid*, *Rosario* de la marina de S. M. B.; su máquina es de la fuerza de 150 caballos, i está en muy buen estado, como si fuera nueva, según el informe adjunto de nuestro primer ingeniero nombrado para su reconocimiento; todo él es perfectamente bien acabado, de excelente madera, sólido i bien distribuido como conviene a un buque de guerra; cuenta con algunos pertrechos de repuesto i mucho velamen; no tiene armamento, pero puede cargar tres cañones jiratorios i diez en los costados; i su andar a vapor no bajará de 10 millas.

Se me ha ofrecido en venta, confidencialmente, por la cantidad de 9,000 libras esterlinas al contado, i creo que aun tengamos que gastar en él, mil o mil quinientas libras mas en calafateo, composturas i demas arreglos hasta ponerlo en completo estado de servicio, debemos comprarlo a toda costa, pues aparte de su infimo precio, que representa escasamente el valor de su maquinaria, como US. lo verá mas abajo, es imposible podamos encontrar otro que reuna como él todas las ventajas i requisitos que mas nos conviene en un buque de su clase.

Un buque como éste nos tendria hoy de costo, en astillero, pagando por él los precios estipulados en la construcción de los nuestros lo siguiente:

	£.	s.	d.			
Su casco, 669 toneladas	a	29	10	11	19,766	3 3
Máquina 150 cabalios	a	63			9,450	0 0
					<hr/>	
Total	£.	.....			29,216	3s. 3d.

Si bien su máquina en este caso seria de mejor calidad que la que actualmente tiene.

El armamento de que carece, i que en parte es el mismo que ahora tiempo compramos i remitimos a nuestro gobiernos por disposición de US. podemos obtenerlo en Lóndres un 25 por ciento mas barato que en fábrica, comprándolo hecho de ciertos agentes del estinguido

gobierno confederado de Norte-América que me han propuesto últimamente vender una partida de cañones cuyo pormenor he remitido al señor Ministro de Marina en el vapor pasado; i como dicho armamento no constaria sino de tres o cuatro de ellos de regular calibre, su costo no seria grande i hasta en ésto haríamos un buen negocio.

El segundo de los buques de que he hablado a US. anteriormente, es de fierro; mide 449 toneladas, i su máquina de 80 caballos de fuerza nominal; i si bien él podria servir con ventaja para diversas comisiones, no recomiendo su adquisicion, temeroso solo de exigir demasiado del estado actual de nuestro tesoro; mas, no sucede otro tanto con el *China*, su adquisicion es de todo punto necesario, no solo por el ínfimo precio que por él se pide; sino porque siendo nuevo, casi sin uso, sus servicios pueden sernos en Chile de grande utilidad i economia en lugar de los buques mayores que exigen gastos de consideracion.

En caso que no tengamos por ahora fondos suficientes con que comprarlo, o que US. tenga motivos para creer que nuestros agentes en Londres se presten a hacernos anticipos, los señores Green, constructores de nuestros buques, se encargan con placer de su compra, i a tenerlo en su astillero, a disposicion del Supremo Gobierno, con tal que éste les abone un 5 por ciento de comision sobre el capital pagado, i que en un período de seis meses, a mas tardar, les signifique si su intencion es quedarse o no con el buque. Como en caso de no tomarlo, tendrian ellos que venderlo en remate público, corriendo el riesgo de no sacar las £ 9,000 de su costo, desean tambien que el Supremo Gobierno le garantice el pago de esta suma, en la intelijencia de que si el remate sube a suma mayor, le devolverán a él la diferencia abonándoseles ademas en uno i otro caso los gastos que demande el cuidado del buque. Dejando lo espuesto a la apreciacion i mejor decision de US. ruégole tenga la bondad de contestarme, a la brevedad posible o tan pronto como a sus atenciones se lo permitan, la presente nota, pues temo que la demora de un dia nos haga perder el objeto a que ella se refiere.

Dios guarde a US. muchos años (Firmado).—*Roberto Simpson.*

---

*Bruselas, octubre 29 de 1865.*

Señor Almirante.

La nota de US. de 27 del corriente acaba de llegar a mis manos: quizás ha sido retardada por el mal tiempo.

La propuesta que se ha hecho a US. de venderle el vapor *China* por la suma de 9,000 libras esterlinas es una tentacion que me preocupa tanto como a US. i que en circunstancias ordinarias yo acojeria sin vacilar dividiendo con US. la responsabilidad de la compra, seguro de que haríamos una adquisicion que mereceria la aprobacion de nuestro gobierno.

Pero pesando hoy dia sobre Chile la amenaza de la España, ignorando si en este momento estamos comprometidos en una guerra ac-

tiva, o si nuestros puertos están bloqueados i nuestro tesoro privado de la renta principal que sobrelleva los gastos del gobierno, me parece imprudente que aumentemos nuestros compromisos en el exterior, sin tener una razonable probabilidad de llenarlos con la fidelidad que cumple a nuestro gobierno i al crédito que ha sabido granjearse con su prudencia i cautela.

US. recordará que los suplementos que los señores Baring se comprometieron a hacernos para la construccion de nuestros buques, envuelven la condicion de ser reembolsados de cada dividendo, ántes de desembolsar el siguiente, de manera que nunca quedemos debiéndonos mas de un dividendo a la vez.

Ignoro el estado de nuestra cuenta en la casa de los señores Baring, pero recelo que la amortizacion de los bonos del 6 i del 3 por ciento que ha tenido lugar a fines de setiembre, i el último dividendo pagado a los fabricantes del casco i máquinas de nuestros buques, deben haber absorbido i con exceso el saldo que habia a nuestro favor en marzo último; i si no ha habido remesas posteriores quizás carezcan de fondos para la amortizacion de los bonos del 4 i medio por ciento que se vencen en diciembre próximo. Como el gobierno jamas me ha comunicado las remesas que hace a la casa de Baring, he dependido hasta aquí de los informes privados del señor Marchetti, encargado de llevar nuestra cuenta, para conocer nuestros fondos. Ruego a US. se sirva ocurrir en mi nombre a ese caballero para obtener el conocimiento deseado, i poder obrar con acierto, si las circunstancias se mostrasen favorables en adelante.

El próximo correo, que quizás sea retardado por el mal tiempo, sin permitirnos responder a las comunicaciones que nos vengan de Chile, nos hará quizás conjeturar el resultado probable de la cuestion española; i si ésta pudiera ser pacífico i el estado de nuestra cuenta en Lóndres no fuese desfavorable, consideraremos de nuevo la propuesta de venta de vapores que acaba de hacerse a US. La oferta hecha por los señores Green, es acreedora a nuestra cordial gratitud.

Supongo que US. se habrá aprovechado de los conocimientos prácticos de aquellos caballeros, o de los mejores constructores de su astillero para calificar el estado en que se halla el casco del vapor *China*.

Es la hora del despacho del correo i no hai mas tiempo.

Dios guarde a US. muchos años.—(Firmado).—*Manuel Carrallo*.

Señor Almirante Simpson.

---

Lóndres, noviembre 22 de 1864.

Señor Ministro:

Temiendo que el recargo de trabajo que tienen en el dia las fundiciones principales de cañones continúe por algun tiempo mas, i a su espiracion vengán nuevas órdenes a impedir la ejecucion de las nuestras, si no las damos desde luego, me parece conveniente celebrar

cuanto ántes el contrato para la hechura del armamento de nuestros buques. Mas como él tendrá por base una anticipacion i no poseemos los fondos para ello, creo que seria necesario, ántes de firmarlo, saber si los señores Baring Hermanos i C.<sup>a</sup> se encuentran dispuestos a proporcionarlos i a garantir el resto en el mismo modo i forma que lo han hecho en los contratos anteriores.

Aunque yo podria dar aquí este paso, desearia proporcionar a US. la oportunidad de dirigirse a dichos señores i obtener al mismo tiempo de ellos los recursos necesarios para proceder cuanto ántes a la construccion de los dos últimos buques. Talvez la seguridad que US. les dé de que Chile no toma parte en la cuestion Hispano-Pe-ruana i el mejor estado del mercado monetario de Lóndres, los decida a obrar en ese sentido. Por lo demas, los términos para el pago de estas construccion serian los mismos que los convenidos para él de los dos anteriores. De este modo, calculando en quince meses el tiempo que debe emplearse en la construccion de los buques, daríamos al gobierno el tiempo necesario para que pueda hacer sus remesas, o bien a US. para obtener el empréstito que se le ha encomendado. De no adoptar éste u otro temperamento que merezca la aprobacion de US. El aumento de nuestra marina será tardío i mui sensible para mí no poder dar a mis instrucciones su mas pronto i puntual cumplimiento.

Confianto en que US. solo encontrará en esta nota la espresion de los sentimientos que me animan en favor del incremento de la marina, i en la que como US. tomó el mayor interés, tengo el honor de suscribirme.

De US. afectisimo i seguro servidor

(Firmado).—ROBERTO SIMPSON.

---

EXTRACTO DEL OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO CARVALLO FECHADO EN BRUSELAS NOVIEMBRE 12 DE 1865.

Señor Almirante:

Estoi cierto que US. acelerará la obra cuanto sea conciliable con su seguridad i con el fiel desempeño del contrato en todas sus partes: pero si se recuerda que en caso de hostilidades entre España i Chile, quizás el Gobierno Inglés nos obligue a suspenderla, US. reconocerá la importancia de tenerla bastante avanzada para que no sufra mucho detrimento durante el presente invierno, i para que el gobierno pueda utilizar sus servicios luego que se restituya la paz.

Subsistiendo los motivos que me obligaron a suspender toda resolucion respecto a la compra del vapor *China*, nuestro deber exige que aguardemos la resolucion del gobierno o al ménos la feliz terminacion del conflicto provocado por la España.

Llamo la atencion de US. a la interesante comunicacion sobre

Chile i España inserta en el *Times* del 7 de noviembre, página 6, cap: 1.<sup>o</sup>

Dios guarde a US. muchos años.

(Firmado).—MANUEL CARVALLO.

Señor Almirante Simpson.

---

## MEMORIA NÚM. 2.

*Santiago, agosto 25 de 1866.*

Señor Ministro:

Tengo el honor de dar respuesta a la distinguida nota de US. fecha 13 del corriente en que US. se sirve pedirme compendie los trabajos que he emprendido durante los siete meses de mi residencia en Estados Unidos, haciendo la esposicion de aquellos de una manera en que aparezcan desligados de la masa de comunicaciones que han sido transcritas al Ministerio de US. por el de Relaciones Exteriores de que yo dependia.

Al cumplir con el deber de hacer a US. la relacion indicada, creo conveniente hacer presente a US. que la limitaré solo a aquellos negocios que han tenido un resultado práctico, prescindiendo de tomar en cuenta las mil tentativas que se hizo con el objeto de procurar a la República elementos de guerra i las que casi siempre abortaron o bien por la carencia de dinero, o bien por la hostilidad no disfrazada del gobierno de Estados Unidos, o bien por la apatia propia de los paises lejanos, cuando no se trata de cuestiones en que esten afectados directamente sus intereses. Pasaré tambien en silencio aquellas operaciones todavia pendientes i sobre las que habria algun peligro de ocuparse.

Desde el primèr dia de mi llegada a Nueva York (el 20 de noviembre de 1865) comprendí que la jigantezca guerra que acababa de terminar en la República del Norte, habia introducido considerables alteraciones en el arte militar principalmente por el invento de los buques blindados, los torpedos, los cañones de grueso calibre, los arictes de mar etc., i que por lo tanto era preciso aprovechar de esos adelantos en la mejor manera que estuviera a nuestros alcances.

En consecuencia me dediqué a esplotarlos en el órden de su mayor facilidad para adquirirlos i enviarlos con espedicion a nuesrras costas. Bajo este punto de vista i el de la escasez de recursos en dinero o crédito de que podiamos disponer, aquellos elementos aparecian clasificados en el órden siguiente.

- 1.<sup>o</sup> Torpedos.
- 2.<sup>o</sup> Cañones de gran calibre.
- 3.<sup>o</sup> Buques de madera.
- 4.<sup>o</sup> Buques blindados.

De cada uno de estos puntos impondré o US. suscintamente, a fin

de llenar el objeto que US. ha tenido en vista al pedirme el presente informe.

### *Torpedos.*

Los torpedos habian figurado en gran escala en la guerra de Estados Un'dos, particularmente como medio de defensa en sus numerosos rios, cerrando sus embocaduras sobre el mar. En esta línea habian producido resultados extraordinarios, pues a mui poco costo i sin peligros se habia estorbado la accion de estuvas poderosas i aun de buques blindados. Como medio de ataque eran reputados menos eficaces pues dependian mas de la audacia del operante que del mérito de la máquina de destruccion la que consistia por lo comun en un casco de fierro lleno de pólvora, al que se aplicaba ignicion por medio de la electricidad o por la descomposicion química de ciertas preparaciones. La destruccion de la fragata confederada *Arbemale* por el teniente federal Cushing habia exaltado extraordinariamente i aun exajerado, en mi concepto, la importancia de esta nueva arma de guerra.

Pero sea como quiera, los torpedos eran los elementos mas pronto, mas baratos, mas aseguibles i mas fáciles para transporte que podiamos procurarnos i en consecuencia consagré a ellos mi primera atencion.

Conseguí organizar, no sin algunas dificultades, una espedicion de cuatro oficiales confederados espertos en el uso de los torpedos, pues esta invencion habia nacido en el sud, i despues de haber fabricado algunos de aquellos i procurándose ciertos utensilios indispensables partieron aquellos el 21 de diciembre, veinte dias despues de mi llegada, al cargo del ingeniero Cilley que me habia acompañado voluntariamente desde Chile con el objeto de servir al país con su capacidad individual i segun entiendo, bajo el patrocinio del benemérito ciudadano americano del norte don Enrique Meiggs. Acampañaban a esa comitiva un escelente ingeniero mecánico, Mr. Ewen i un herrero esperto en su oficio Mr. Alladay. Los oficiales de marina eran los tenientes Reed i Mason i los ingenieros navales Hall i Triggs.

El envio de esta espedicion hasta ser puesta en los puertos de Chile costó solo cinco mil pesos, i si no dió todos los frutos que se esperaba de ella, fué parte porque no se creyó prudente usar torpedos contra los buques españoles i en parte por haber pretendido los oficiales mencionados asumir una posicion distinta de la que en realidad adquirieron por sus contratas, pues se presentaron como «contratistas de torpedos,» siendo que solo venian como oficiales de mar para nuestra escuadra, a cuyo fin habia dado a unos títulos provisionarios de tenientes primeros i a los otros de ingenieros navales.

Despachado con felicidad aquel primer auxilio i sin haber exitado las sospechas de las vijilantes autoridades de Nueva York, empeñadas en sostener una rigorosísima neutralidad i a despecho del numeroso espionaje que mantenia en todos los puntos la legacion española de Washington, creí oportuno enviar elementos mas apropiados para los servicios a que iba destinada aquella comision, pues esta ha-

bia tenido ocasion solo de llevar consigo torpedos trabajados muy a la lijera.

En consecuencia se compró un bote torpedo en diez mil pesos papel moneda; se construyeron diez i ocho magnificos torpedos a razon de sesenta pesos cada uno i se adquirió una batería eléctrica con dos n.illas de alambre apropiado, pagándose a razon de quinientos pesos la milla. Todos estos elementos se remitieron por el vapor que salió de Nueva York el 11 de enero a cargo de Mr. Dow, otro de los agentes que habia enviado a Estados Unidos el activo i diligente señor Meiggs, pero desgraciadamente no se sacó todo el fruto de ellos por una de las razones ya espuestas sobre el uso de los torpedos i por haber sido preciso desbaratar el bote en razon de haberse opuesto la compañía de vapores a su transporte por el mismo. Solo la maquinaria pudo ser remitida a Valparaiso donde se adoptó a uno de los botes torpedos que en aquel puerto se pusieron en estado de obrar.

Hice tambien en esta línea i mediante la intervencion del cónsul de Chile en Nueva York, Mr. Rodgers, un contrato por dos botes torpedos, que dos individuos llamados Ramsay i Perry (i que se presentaban el uno como cirujano i el otro como coronel) se comprometian a poner de su cuenta en las costas de Chile i a hacerlo funcionar durante un año a sus espensas, no recibiendo en retribucion sino veinte i cinco mil pesos al cabo de ese año. Por perversidad u otros motivos estos individuos denunciaron esta negociacion a las autoridades españolas, despues de haber tratado infructuosamente de arrancarme algun dinero adelantado. Ese denuncia fué causa del amago de prision que sufrí i del subsiguiente juicio promovido por las autoridades federales de Nueva York, siempre en extremo complacientes con todo lo que les era exigido por los representantes de la España.

Por último, i para agotar la adquisicion de este ramo de guerra, fueron enviados a Chile los ingenieros de torpedo Mr. Fay, autor de un descubrimiento notable llamado «torpedo de tiempo» i Mr. Merrian constructor de un bote submarino. Al primero se le dió por toda remuneracion mil pesos para costear su viaje de venida i regreso. El segundo fué enviado directamente por nuestro Encargado de Negocios.

### *Cañones.*

En Estados Unidos se conocen solo dos grandes categorias de cañones navales: los cañones Dalgrheen i los cañones Parrot. Los primeros son los jeneralmente usados por la marina americana i se conocen por su forma a manera de botella de champaña, aumentándose gradualmente el espesor del metal desde la boca hasta la culata. Los segundos, inventados recientemente, tienen el refuerzo del metal principalmente en la parte que corresponde a la cámara del cañon, i se obtiene este resultado no solo en la fundicion sino por un refuerzo de fierro batido que se les aplica esteriormente cuando ya estan fundidos. Los cañones Dalgrheen i Parrot se distinguen ademas en que los primeros son de ánima lisa i los segundos rayados.

Esta última circunstancia, el crédito que habia adquirido esta arma durante la guerra i su simplicidad, que la hacia mas apropósito

para nuestro servicio, así como la consideracion mas grave aun de que los cañones Dalgrheen eran un privilegio del gobierno de Estados Unidos, mientras que los otros son manufacturados por una empresa particular, me hizo decidirme por la adquisicion esclusiva de los últimos, en lo que, ademas, obedecia estrictamente a las instrucciones espedidas por el Ministerio de US. en que se encargaba hacer la compra solo de artillería rayada.

Antes de proceder en esta via creí conveniente adquirir para nuestro servicio un oficial competente, no solo en el conocimiento i manejo de esta arma, sino en su fundicion i equipo. Tuve en consecuencia la fortuna de contratar al capitan Catesby-Jones, sin disputa el oficial de artillería mas distinguido de la marina americana sin exceptuar talvez al almirante Dalgrheen, i despues de ilustrarme con sus consejos i de haber recorrido las principales fundiciones de armas de la Union, se embarcó para Chile el 21 de enero con el objeto de establecer una fundicion de cañones i presidir a su colocación en nuestras fortificaciones de costa. Los oportunos servicios de este oficial tan distinguido como honorable se malograron en parte por haber regresado de Lima a Nueva York, a consecuencia de haber sido cedida su contrata al gobierno del Perú.

Como no existiesen cañones de gran calibre fundidos en los Estados Unidos, escepto en los arsenales del gobierno, que eran por supuesto inaccesibles a nosotros, i ademas fuese preciso construir cureñas i municiones apropiadas para cada calibre, hizose preciso ocupar la fundicion de Mr. Parrot, el inventor de los cañones, durante cuatro meses, pues teniendo a la vez otros pedidos, no le era posible entregar fundidos mas de diez cañones por mes.

El número de cañones que se han fundido i enviado en virtud de las contratas que se celebraron, apercados con sus respectivas cureñas i municiones en número de doscientos tiros (mitad proyectiles sólidos i mitad cóncavos) por cada pieza, es el siguiente:

Cañones de a 300 lbs.	2
id. de a 200 id.	6
id. de a 100 id.	9
id. de a 70 id.	3
id. de a 60 id.	1
id. de a 30 id.	11
id. de a 20 id.	2
Total . . . . .	34

El valor total de estas treinta i cuatro piezas es de doscientos ochenta i cinco mil pesos puestos en Chile de cuenta i riezgo de los vendedores, segun aparecen de los detalles enviados por mí al Ministerio de Relaciones Exteriores i segun lo que resulta que se ha pagado algo como dos tercios sobre el precio fijo de factura, en razon del anticipo del dinero, comisiones, plazos, fletes, seguros, riezos de detencion etc. etc.

Cuatro de los cañones indicados llegaron en el bergantin *Release*, a



principios de julio pasado, diez en el vapor *Poncas*; seis vienen en el vapor *Cherokee* i el resto en el Clipper N... N... que salió de un puerto de los Estados Unidos el 27 de junio último, i debe por consiguiente llegar aquí a fines de setiembre.

Debo advertir a US. que en el número especificado de cañones no se comprenden tres de a 150 libras cuya adquisicion hice a mi paso por Panamá i cuyo valor cubrió nuestro Encargado de Negocios en Lima i cinco mas que vienen en el Clipper mencionado para ser vendidos por cuenta del fundidor Mr. Parrot. Con estos últimos, el número de cañones adquiridos por el que suscribe llega a cuarenta i dos.

### *Buques de madera.*

Los Estados Unidos propiamente hablando no han tenido nunca, como la Inglaterra i la Francia marina de guerra. Lisonjeados con los resultados de las campañas marítimas de la guerra con la Gran Bretaña en 1812 en que debieron todo el éxito a sus corsarios, han preferido el sistema de hacer que sus armadores construyan los buques de comercio con ciertas condiciones de fuerza i rapidez que los hagan adaptables a la guerra. i en esto sin duda han obtenido una inmensa economía, pero a espensas de su respetabilidad como poder marítimo.

Así sucedió que cuando estalló la guerra de separacion en 1861 no tenia el gobierno americano sino setenta i seis buques mas o ménos insignificantes i repartidos en todas las estaciones navales del orbe.

Fuê preciso por esto échar mano de cuanto buque mercante existia en sus costas, en sus puertos i aun en sus rios, con lo que al cabo de tres años logró reunir una escuadra de mas de setecientos buques improvisados en guerra.

Concluida aquella, fueron estos mismos los que quedaron en disponibilidad i comenzaron a venderse en remate público por precios comparativamente bajos. Pero la condicion de estos buques era por lo general deplorable, particularmente en su maquinaria por el activo servicio que habian prestado durante una campaña de cuatro años. Por otra parte, estábamos forzados a sujetarnos a la letra de las instrucciones de US. que nos prescribia la adquisicion solo de cierto género de buques.

Mas la carencia absoluta de éstos, al punto de que no hubiese uno solo que correspondiese a ellas (incluso el célebre *Meteoro*, buque solo adaptable al corso pero en el que no se habia adquirido toda la rapidéz apetecible), las exijencias apremiantes de la guerra, que se hacia en el Pacifico i la escasez de dinero, añadidas a las circunstancias de persecucion i vijilancia a que nos veíamos sometidos, nos obligaron a aceptar aquellos buques, que sin ser de primer orden, ofrecian ventajas para ser armados en guerra i podian ser entregados de cuenta de sus propios dueños i sin ninguna responsabilidad para nuestro Erario en los puertos de la República.

Bajo tan difíciles condiciones se logró, obtener la posesion de cua-

tro buques de vapor elejidos entre mas de doscientos que se inspeccionaron con ese objeto, i que no se consiguieron por la influencia de algunas de las circunstancias ya referidas.

De esas cuatro naves dos son de madera i dos de fierro, siendo tres de ellas de hélice i una de ruedas.

Paso a hacer a US. una sumarisima descripcion de ellas, omitiendo detalles que ya son conocidos de US. por mis comunicaciones trascritas, informes de peritos. etc. etc.

El vapor *Ne-Sham-Nock* es un buque de 1800 toneladas (1400 por registro) de hélice, arboladura de bergantin, máquina vertical de mas de 500 caballos de fuerza, enteramente nuevo, de una marcha de catorce a quince millas por hora con treinta libras de vapor i capaz de ser convertido en un buque de guerra, artillado con cañones de grueso calibre a mui poco costo i en breve tiempo. Este buque salió de Filadelfia el 9 de junio i llegó a Valparaiso el 10 de agosto i ha costado trescientos setenta i cinco mil pesos entregado en ese puerto de cuenta i riesgo de sus dueños.

*Arucas*

El *Poncas* es una cañonera de guerra construida por el gobierno de Estados-Unidos con el nombre de *Sciota* en 1861, al costo de sesenta i cinco mil pesos. Es un buque de 507 toneladas, de hélice, de construccion mui fuerte i capaz de una gruesa artillería. Su andar es de ocho a nueve millas, pero tiene fuertes masteleros capaces de cargar mucha vela. Este buque salió de Nueva-Lóndres el 9 de mayo i llegó a Lota el 18 del presente, habiendo sufrido considerables retardos en Pernambuco i Rio por falta de combustible. Su precio bajo los mismos términos que el anterior, es de ciento diez mil pesos.

*Table*

El *Isabella* es un buque de fierro i de ruedas de 700 toneladas construido en Glasgow en 1861 bajo el nombre de *Cirafe* i empleado en la guerra de los Estados-Unidos como corredor de bloqueo de los puertos del Sud con la denominacion del *Jeneral Lee*, en lo que ganó mucha reputacion por su lijereza habiendo conseguido burlar el bloqueo no ménos de doce veces. Capturado al fin, fué armado en guerra por el gobierno federal i con el nombre de *Fort Donnelson* hizo varias campañas i particularmente la del puerto Fisher. Este buque salió de Baltimore el 4 de mayo i llegó a Valparaiso el 22 de agosto. Su precio ha sido de ochenta i cinco mil pesos.

*Concepcion*

El *Cherokee* es un buque de fierro, de hélice de 606 toneladas i mui notable por sus calidades marineras i por su andar. Su máquina es tambien de primer orden. Como los dos anteriores estuvo armado en guerra i sirvió con mucho crédito llevando seis cañones. Salió de Boston el 15 de junio i debe llegar a nuestros puertos en una fecha mui próxima. Su precio es el de setenta i siete mil doscientos veinte pesos.

*Arucas*

El total de los elementos de guerra enviados al país ascienden mas o ménos a un millon sesenta mil pesos (1.060,000 \$) pagaderos en letras sobre Lóndres a noventa dias i despues de recibidos los objetos sobre que debe recaer el pago, lo que proporciona al erario un plazo al menos de seis meses desde el dia en que se cerró cada negociacion.

La marina de Estados-Unidos carece todavia de buques que puedan llamarse con propiedad blindados como el *Warrior* de la marina

inglesa, *La Gloire* de la francesa i el *Ré Galantuomo* de los italianos. Hasta aquí el gobierno americano solo se ha ocupado de hacer construir en sus astilleros la clase de naves conocidas con el nombre de *monitores*, que inventó el ingeniero sueco Erickson en 1862, i que no son propiamente *buques* sino *baterias* blindadas para la defensa de sus costas; tiene de éstas una flota, pero naturalmente son inadecuadas para nuestro servicio; aun no podrían trasportarse al través del Oceano. Los únicos monitores capaces de esa clase de navegacion que poseen los Estados-Unidos son el *Monadnok* que se encuentra ahora en San Francisco a donde ha sido llevado con mil precauciones i su jemeló el *Miantinomal* que ha sido enviado a Rusia.

Resulta de esta lijera esposicion que no existen en Estados-Unidos los *buques blindados*, i que si se puede darse este nombre a algunos *monitores* o *rams* (buques de aricte) como el *Purotain* i el *Dunderberg*, no es posible adquirirlos fácilmente por pertenecer al gobierno americano.

Esta circunstancia i el carácter reservado de las negociaciones que se han emprendido sobre este jénero de buques, de uno de los cuales acompañe a US. los planos detallados i propuestas, me hacen poner término a este breve resumen que me atrevo a esperar satisfará en parte los deseos que han movido a US. a dirijirme la nota que tengo el honor de dejar contestada.

Aprovecho esta oportuinidad para ofrecer a US. los sentimientos de mi mas alta consideracion.

B. V. M.

Al Señor Ministro de Marina.

---

### NÚM. 3.

INSTRUCCIONES QUE DEBEN SERVIR DE GUIA AL COMISIONADO DEL GOBIERNO DE CHILE PARA LA COMPRA, EQUIPO I ENVIO DE BUQUES DE GUERRA.

1.º El número de buques que se desea adquirir construidos i en situacion de salir con prontitud al mar, es el de ocho.

2.º Al determinar su porte i su clase, deberá tener presente el Comisionado, las condiciones que desea el Gobierno reunan esos buques, en cuanto sea posible, vista la urgencia del pedido i la circunstancia de tomar lo que se encuentre que mas se acerque a ellas.

Esas condiciones son:

1.º Gran celeridad, trece millas a lo ménos.

2.º Aparejo de corbeta o de barca, con mui buen andar a la vela.

3.º Máquinas de mucha fuerza, correspondientes a un porte entre 1,000 i 1,800 toneladas.

4.º Gruesa artilleria de mucho efecto i de largo alcance, sencilla en su manejo, moderna en su sistema i cargable por la boca.

5.º La posible igualdad i uniformidad de los buques entre sí, de modo que sean poco mas o ménos de igual fuerza, el mismo armamento etc.

6.º Preferir en todo caso gruesa artillería, jiratoria al medio del buque, sobre el plano de la quilla, a cañones en batería a los costados.

7.º Que sean de madera, de los mejores materiales i si reuniesen defensa de fierro o acero en sus partes vitales, mui bueno seria.

8.º Que demanden una tripulación que no exeda de 200 hombres.

3.º Naturalmente en el cumplimiento de estas instrucciones debe considerarse la latitud que requiere el que va a buscar i adquirir pronto lo que necesitamos. Pero deberá siempre tenerse presente que el pensamiento del Gobierno es formarse una fuerza marítima respetable i de libre acceso a todos los puertos de nuestra costa i canales de nuestros archipiélagos; fuerza que reunida, sea poderosa i que esparcida, proteja nuestra prolongada costa i fatigue i hostilice al enemigo hasta forzarle a interrumpir sus bloqueos i cruceros. Con estos datos ya se comprende lo que se quiere, resumido en estas palabras: *suma celeridad*, mucho alcance de artillería i que cada buque tenga en sí toda la posible condicion de ofensa i resistencia; i segun ellas, los hombres del arte podrán ayudar a determinar la eleccion.

4.º Para el mando i tripulación de esos buques se tomará los oficiales i marineros necesarios, ofreciéndoles a los primeros reconocimientos de sus títulos en la armada de la República i a los segundos la continuacion en nuestro servicio en las plazas para que sean contratados. Para facilitar este punto se acompañan a una relacion de los grados en nuestra marina con su correspondencia con los de las otras naciones.

5.º En cuanto sea posible se tratará de obtener plazo de dos o seis meses en los pagos i que los buques sean entregados en puertos de Chile; pero estas condiciones no serán nunca consideradas como obstáculo a la realizacion del negocio, en caso de no conseguirse su aceptacion.

6.º Se trasmitirá al Gobierno toda noticia i nota de precios sobre gruesa i moderna artillería *de plaza i de costa*, que pueda comprarse.

7.º En materia de grados el Gobierno reconocerá como el mas alto que otorgue el Comisionado, el de capitán de corbeta; quedando abierta la carrera de ascensos, segun los méritos, a voluntad del Gobierno.

8.º En materia de oficiales subalternos de guerra, serán los ménos posibles.

Ministerio de Marina, Santiago, octubre 9 de 1865.

(Firmado). J. MANUEL PINTO.

NÚM. 4.

**Contrato celebrado por el Gobierno para la compra de buques i armamento.**

Exmo. Señor:

Propongo suministrar i entregar al Supremo Gobierno de la República de Chile en el puerto de Valparaiso si está abierto, o algun otro puerto abierto al Sud de Valparaiso todos los buques de guerra, cañones, armas menores, buques torpedos completos con sus útiles, municiones de guerra i cualquiera otro artículo que dicho Gobierno puede necesitar, hasta el valor de quince millones de pesos, bajo las condiciones siguientes, a saber.

*(Siguen las cláusulas.)*

*Santiago, abril 9 de 1866.*

Núm. 454 Se aprueban las propuestas que preceden, i dése al interesado una copia de ellas i del presente decreto, autorizado por el Oficial Mayor del Ministerio de Marina.—Anótese.

PÉREZ.

*Federico Errázuriz.*

---

NÚM. 5.

INSTRUCCIONES QUE DEBE LLEVAR EL COMISIONADO DEL GOBIERNO QUE VA A...

El carácter de Ud. es el de un agente de confianza del Gobierno para la inspeccion del material de marina i de guerra que don o sus comisionados en . . . . . deben comprar para el Estado.

El material de marina que se requiere es el siguiente.

Un *Monitor* de la clase mas formidable posible por su artillería, espesor del blindaje, su andar i resistencia para los golpes de espolon.

*Dos Corbetas* de primera clase, armada con seis cañones rayados de a 150 cada una, montados en batería i en correderas de colizas jiratorias.

Si el armamento de la artillería no influye para la disminucion del andar, de modo que desmerezcan por esta causa, puede hacer Ud. que sea ésta mas numerosa i montada en la mejor disposicion.

El andar de estos buques, que deben ser de doble máquina debajo de la línea de agua, es menester que sea lo mas considerable posible.

Si estos buques pudiesen tener acorazados los departamentos de la máquina i divididos en secciones para evitar su pérdida, en caso de destruccion de una parte del casco, debe Ud. tratar de conseguirlos con esta cualidad.

Se deja a la intelijencia de Ud. el ver que los buques que se com-

pren sean de lo mejor que se halle en ese país, i que reunan las condiciones mas ventajosas para batir la escuadra española.

En cuanto al material de guerra, debe componerse de la mejor clase de artillería que pueda procurarse, componiéndose de veinte cañones de a 150 i de veinte de a 200, todos rayados i bien montados i pertrechados.

Procure Ud. que la artillería sea de una condicion conocida, sin aquellas modificaciones que no han sido esperimentadas convenientemente.

Repito a Ud. que el Gobierno quiere que se compre de lo mejor i en el ménos tiempo posible, dejando a los conocimientos de Ud. i a su patriotismo la decision de todos aquellos pormenores que se desprenden del presente encargo. Debo prevenir a Ud., como condicion indispensable, que toda la artillería naval i de tierra sea inglesa o prusiana.

Conviene que Ud. tenga presente que los deseos del Gobierno son procurarse armamentos navales i de guerra de la mejor calidad que se halle; en este concepto queda Ud. ampliamente facultado para autorizar la compra de los buques i cañones mas aparentes para batir la escuadra enemiga, en caso de no hallarse de las condiciones que se detallan en la primera parte de estas instrucciones.

Toca solo a la deliberacion de Ud. en la que el Gobierno hace entera confianza, enviar a la República, por conducto de los contratistas, los elementos mas poderosos que hubieren, sin demora, en esos puertos, para hacer la guerra con la mayor rapidez i eficacia a la España.

Ministerio de Marina, Santiago, abril 9 de 1866.

*Federico Errázuriz.*

### **Ultima instruccion al agente privado del Gobierno en.... para el cumplimiento del anterior contrato.**

MINISTERIO DE MARINA.

*Santiago, julio 2 de 1866.*

El Gobierno ha resuelto comprar esclusivamente buques poderosos i no entrar en la adquisicion de buques pequeños. A esta orden debe Ud. arreglar sus pasos i tratar de adquirir a toda costa buques de fuerza, de la clase de fragatas, o acorazados de cualquier tamaño. Estamos persuadidos que con buques chicos no puede proseguirse la guerra con la latitud que es necesaria, i que es menester que Ud. haga el importante servicio de ajenciar por todos los medios posibles, buques de línea, acorazados o de madera i no entrar en tratos ni compromisos por buques pequeños.

Debo prevenir a Ud. ademas que la artillería que se necesita para

nuestros buques i fortificaciones sea inglesa de primera calidad i compuesta de los siguientes calibres, caso de no haber comprado el número que fijé a Ud. en mis anteriores órdenes:

15	cañones	de a	150
15	id.	de a	100
30	id.	de a	70

La orden para la compra de artillería la trasmitió hoy a nuestro Ministro en..... para el caso de que no hallare Ud en aquel país.

La actividad, celo i reserva para el desempeño de esta importantísima comision, nó cree el Gobierno que deje Ud. escasear, pues tal es el anhelo del país de dar remate pronto i honroso a la guerra en que nos hallamos, i el que depende en todo del patriotismo i acierto de sus comisionados en el extranjero.

Dios guarde a Ud.

J. MANUEL PINTO.

Al Ajente del Gobierno en.....

---

## NÚM. 6.

*Santiago, mayo 1º de 1866.*

El gobierno quiere a toda costa procurarse los elementos necesarios para poner término, cuanto ántes, a la guerra con España.

Se tiene noticias positivas que hai dos buques lijeros i de buenas condiciones guerreras a venta en . . . . . el . . . . . i otro mas de igual fuerza i superior a este. El Gobierno encarga a Ud. comprar ambos buques, además del blindado . . . . . enviar los tres, sin demora al Pacifico.

Ud. comprende que miéntras mas morosa se haga la guerra, mayores han de ser las dificultades económicas que habrá que vencer para ejecutarla con la enerjía que el país desea, i mayorés por consiguiente, los recursos que la España ponga en pié para atacarnos.

En esta persuacion el Gobierno exige de Ud. el ejercicio de toda su actividad, de toda su intelijencia i conocimientos de aquel Estado, para proporcionarle los poderosos elementos mencionados, sin los cuales no será posible obtener las señaladas ventajas que es indispensable alcanzar sobre un enemigo que tantos males ha inferido a la República.

El Gobierno confia mucho en el patriotismo de Ud. i nó duda que al poner en sus manos la suerte de su patria, sabrá Ud. llenar satisfactoriamente tan importante, como honrosa mision. Al efecto, no pone a Ud. restricciones de ninguna especie, para hacer a Ud. de un modo múi terminante esté encargo.

Aunque juzgo inútil sujerir a Ud. alguno de los medios de que podrá valerse para alcanzar el mejor resultado en el presente encargo, porque al frente de los hechos podrá vencer la vijilancia i demas inconvenientes que se opongan a la salida de estos buques, creo sin

embargo prevenir a Ud. que considero de gran utilidad evitar todo contacto de los oficiales de la armada de la República residentes en esa i de toda otra persona de esa L. . . . conocida del espionaje de nuestros enemigos, hasta el extremo de impedir que los citados oficiales vengan en los buques, aunque sea en calidad de pasajeros.

Nos es de absoluta necesidad la remision de los cañones de nuestras C. . . . en los buques indicados o en cualquiera de aquellos que ofrezcan plena seguridad, de entregarlos en buen estado en alguno de los puertos de la República, tratando que vengan bastante ocultos i en lugares donde la humedad no los deteriore.

Reitero a Ud. por último, que el Gobierno mira como punto absolutamente indispensable, la adquisicion de los tres buques aludidos, sin las cuales la guerra no podrá alcanzar tan luego las satisfacciones que el honor de Chile i el de la América exigen, quedando de este modo burlados i sin fruto alguno, los grandes sacrificios hechos por el pais hasta la fecha, i las esperanzas que el mundo ilustrado ha fundado en nosotros.

Dios guarde a Ud.

J. MANUEL PINTO.

---

---

## NÚM. 7.

Londres abril 16 de 1866.

No es mucho lo que se ha podido avanzar su orden a la adquisicion de la fragata *D.* . . . Regresados de C. el Capitan W. de la marina inglesa i el Capitan don S. E. dieron a cerca del buque informes bastante lisonjeros. Procedióse entonces simultáneamente a entablar negociaciones para contratar un Jefe que se encargase de tripularla i mandarla, i a dar los pasos conducentes para la compra. En cuanto a lo primero era indudable que la persona mas apropósito que podia presentarse era el mencionado W. Capitan de Navio de la marina de guerra inglesa, quien se ha encontrado en varios combates navales, distinguiéndose en todos ellos de una manera notable; en suma persona de intrepidez notoria i de prestigio cimentado por acciones gloriosas. A él pues se dirijieron nuestros esfuerzos. Pero la misma posicion aventajada en que se encuentra este caballero i el brillante porvenir que se le espera en este pais, son la causa de que las condiciones bajo las cuales se compromete a servir a nuestro Gobierno sean exajeradas. Como en el caso de que el tomara el mando de un buque chileno, perderia su grado en Inglaterra, i su nombre seria borrado del escalafon de la marina, exige que al tiempo de salir para hacerse cargo de su puesto le sea entregada por indemnizacion la suma de 10,000 £ i que si llegase a suceder que la nave no pudiera salir de D. . . . no perteneciendo ya él a la marina inglesa i no pudiendo tampoco servir a Chile, se le darian 1,000 £, todo esto independiente del sueldo de 2,000 £ al año, que tambien pide.

Graves dificultades ofrece la compra de la fragata, nacidas todas ellas de la carencia de dinero al contado en el monto que es necesario



para realizar este negocio i contando solo con las obligaciones a plazo del último empréstito. El Gobierno N. segun está instruido US. exige que el pago se efectúe en su totalidad i en dinero, inmediatamente despues de entregado el buque. Hé aquí el entorpecimiento con que se ha tropezado.

El Ajente nuestro señor D. luego que conoció las condiciones fijadas por la D. . . . . nós instó a que le hiciéramos ver los recursos pecuniarios con que contábamos para el negocio, por que no podia él aventurarse a realizarlo, sin tener la seguridad de que por nuestra parte se le pagaria. Se le dijo que dinero de contado no teníamos, sino una cantidad que no alcanzaba a cubrir el importe de las 250,000 £ de la nave, pero que poseíamos las obligaciones resultantes del empréstito. A esto respondió que estas obligaciones no podian ser descontadas en la plaza i convertirse en dinero, porque mui bien podian no sér cumplidas por las personas que las habian contraido i que la casa de Thomson Bonard, era notorio en Lóndres, que no tenia el crédito suficiente para servir de garantía. Este es el obstáculo que impide hasta la fecha llevar acabo la empresa. El Ajente. exige dinero al contado, no acepta en su lugar los bonos del empréstito, porque siendo a plazo no son negociables por sí solos, sino mediante el auxilio de una garantía respectable, cosa que hasta esta hora no ha sido dado obtener. El mismo Ajente ha ofrecido entablar jestionés para obtener dinero para nosotros, pero juzgo que todos sus esfuerzos serán inútiles apesar de la injente suma que cuenta ganar con nosotros, pues se ha averiguado que en el precio del buque solamente carga indebidamente 15,000 £ pero estamos resueltos a dejarnos robar siempre que podamos obtener la fragata.

Por lo demas si llegaran a obtenerse fondos, no creo que el armarla i tripularla ofrezca dificultades insuperables, todas se vencerán a fuerza de dinero. »

Dios guarde a US.

R. A.

---

**Ultimos resultados de la negociacion para adquirir la fragata blindada D.**

Mayo 16 de 1866.

Concluida esta nota, nuestro Ajente el señor D. me ha manifestado una carta (de que incluyo copia traducida) que ha recibido del encargado en C. . . . . de entenderse con el Gobierno para la compra de la fragata. Por otros conductos ha sabido D. que la D. . . . . será obligada a entregar su escuadra al A. . . . . Ha llegado el caso de no abrigar esperanza ninguna sobre ese proyecto. . . . .

Dios guarde a US.

R. A.

C. . . . . mayo 13 de 1866.

S. D. J. D.

Señor: acuso recibo de su telégrama que dice: . . . . . al cual siento no haber podido mandar contestacion, por razon de que el asunto debe considerarse como abandonado por ahora, no aventurándose nuestro gobierno bajo el actual mui ajitado estado de la política a vender el buque. Hasta que veámos el resultado de todo esto, debemos pues contentarnos con esperar i tan luego como haya alguna posibilidad de llevar adelante el negocio, tendré mucho placer en volver a comunicar con Ud.

Mientras tanto, agradeciendo a Ud. por la cooperacion que me ha dispensado en este asunto, quedo, querido señor:

S. S. S. C. K. H.

---

NÚM. 8.

**Instruccion al Oficial Mayor del Ministerio de Marina  
para la compra del vapor Montagne.**

*Santiago, noviembre 8 de 1865.*

El Gobierno dispone proceda Ud. sin la menor demora a trasladarse al puerto de San Antonio donde hallará Ud. al Constructor Naval del Estado a quien encargará un prolijo reconocimiento del vapor norte-americano *Montagne* que debe dirigirse a ese puerto i que se ofrece en venta.

Si del reconocimiento practicado resultase que el buque es adaptable al servicio de la República, proceda Ud. a negociar su compra en los términos mas ventajosos para el Fisco.

Si lograrse Ud. comprarlo, ordenará sin dilacion lo conveniente para que el Constructor Naval i los carpinteros que necesite i que puedan conseguirse, se embarquen en el buque, para ejecutar en él los trabajos que demande su armamento en guerra.

Para este objeto hará Ud. embarcar todo el material que se halla en San Antonio, recibido por la *Reina del Sur*, a fin de que, sin pérdida de tiempo, se proceda a su instalacion a bordo.

En cuanto al precio de este buque, queda Ud. en libertad de resolver, siempre que el que se pida no sea a todas luces exorbitante, pudiendo Ud. negociar el pago a la vista si como se cree no exede de ciento a ciento cincuenta mil pesos. Lo que exeda de eso, será a plazos.

Será condicion indispensable del contrato la conservacion por el buque de su bandera de Estado-Unidos, hasta realizar su entrega en alta mar, a la persona que el Gobierno designe, entendiéndose por alta mar un punto entre San Antonio i Constitucion.

Podrá Ud. comprar el carbon que tenga el buque a su bordo.

Podrá Ud. contratar los servicios de los maquinistas i oficiales de mar, de máquina, de marineros del buque, que convenga i quieran tomar servicio.

Queda Ud. autorizado para los gastos que le orijene el desempeño de su comision, pudiendo jirar por ellos sobre la Tesorería de Santiago o de Valparaiso i dando cuenta al Gobierno para decretar su pago.

Dios guarde a Ud. (Firmado)—JOSÉ MANUEL PINTO.

Es copia conforme—Ministerio de Marina, Santiago, mayo 7 de 1866.

IGNACIO L. GANA.

Al Oficial Mayor del Ministerio de Marina don Demetrio Rodríguez Peña.

---

---

NÚM. 9.

**Nota para la compra del vapor *Elegant Queen*.**

*Santiago, octubre 22 de 1865.*

En vista de lo espuesto por..... en nota al señor Ministro de Relaciones Exteriores, fecha 14 de setiembre último, relativo al buque *Elegant Queen* en venta en ese país, i sin émbargo de la latitud de acción que dejan a . . . para la compra de buques para nuestra marina militar, las instrucciones espedidas en 9 del presente, tengo orden de autorizar a . . . para la compra del buque citado, si en realidad llena las condiciones indeclinables de mucha celeridad i gruesa artilleria de mucho alcance.

Dios guarde a US.

J. MANUEL PINTO.

---

---

NÚM. 10.

*Liverpool, noviembre 18 de 1865:*

Señor don M. C.

Bruselas.

Querido señor:

Esta carta tiene por objeto preguntar a Ud. si se encuentra en situacion de comprar un buque completamente equipado para la gue-

rrá, del porte de 517 toneladas, medida de construcción, provisto de municiones, balas sólidas i granadas, i cuyo andar comun de once millas puede estenderse hasta trece: dicho buque puede llevar 340 toneladas de carbon, su consumo diario de este artículo no pasa de 17, i cuando se halla con una carga a bordo de 150 toneladas, cala siete pies seis pulgadas; completamente cargado, nueve pies. Ha sido construido para la guerra i actualmente se encuentra en camino para Buenos-Aires, donde va a venderse; i como puede servir a Chile en caso que no se haya vendido, no habria dificultad para conducirlo ahí.

No es mi ánimo realizar una ganancia al ofrecér a Ud. este buque en venta, no ganaré en él un penique, ni a nadie tendria Ud. que remunerar si se desidiese a comprarlo. Monta cañones de a 68 pero no sé qué número, i su valor total incluyendo armamento i municiones, púesto en Chile, no creo escederia de 20,000 libras esterlinas.

Ofreciendo a Ud. i a su Gobierno mis humildes servicios en este lugar, gratis, tenga Ud. la bondad de disponer de mí de la manera mas conveniente.

Con este motivo me suscribo de Ud. atento i seguro servidor—  
Firmado)—*Henry Criffin*.

-----  
*Londres, noviembre 23 de 1865.*

P. D Una carta posterior del 22 de noviembre informa a C. . . . . que el vapor en cuestion se llama *Ajax*, que ya debe haber llegado a Rio Janeiro, que tiene dos tornillos, de manera que puede jirar con extraordinaria facilidad, i que el Capitan o los Agentes del dueño en en el Brasil serán advertidos de hacer una indicacion reservada al señor L. para que se apróveche de ella si puede comprarlo. El señor Criffin me acompaña una copia del inventario del vapor, la cual remito al señor L.

Londres, noviembre 23 de 1865.

M. C.

-----  
**Estracto de oficios del señor L. sobre el vapor *Ajax*.**

Núm, 9 fecha 3 de febrero de 1866.

«He recibido la circular i nota núm. 50 de 14 de enero, i cumpliré con lo que en ellas me ordena US. ménos en lo relativo a la compra del *Ajax* por que ha sido ya vendido.

Mas tarde en oficio sin número de fecha 23 de febrero de 1866, dice.

«No he hallado aquí (en Montevideo) el *Ajax*, que está en Corrien-

tes, pero he desistido del propósito de comprarlo, porque he sabido que es de fierro i que no tiene calidad alguna de buque de guerra.»

Es copia conforme.

El Oficial Mayor del Ministerio de Marina.

IGNACIO L. GANA.

---

NÚM 11.

*F. Davidson*

*Vapor Henriete, bahía de Valparaiso, julio 24 de 1866.*

Señor:

En conformidad con las instrucciones que recibí del señor don A. R., Comisionado especial del Gobierno de Chile en Lóndres, de transmitir un informe a V. E., a mi llegada a esta costa, aprovecho la primera oportunidad para anunciar la llegada a este puerto, el día de hoy, del vapor *Henriete* que fué despachado por él desde Lóndres el día 1.º de febrero último; i al mismo tiempo me tomo la libertad de presentar a V. E. una lijera exposicion de los acontecimientos que han ocurrido con relacion a los movimientos de este buque desde nuestra partida de Inglaterra, con la mira de esplicar al Gobierno la extraordinaria cantidad de tiempo empleada en ejecutar el viaje.

Al déjar los diques en Lóndres, en conformidad con un convenio que préviamente habia hecho con el Capitan Davidson, de poner en sus manos (antes de salir) un despacho firmado por las autoridades competentes del Gobierno de Chile nombrándole Oficial de la armada de la República, entregué, a solicitud suya, dicho despacho a Mr. Thomas S. Hunter, Oficial de este buque. Entonces quise comunicar al Capitan Davidson las instrucciones que habia recibido, destinadas a dirijir nuestra conducta durante el viaje, cuando fui informado por él, que, navegando este buque con un certificado de Capitan británico, no podia en conformidad con esto verlas i reconocer a nadie a bordo en el carácter de Ajente del Gobierno de Chile, mientras el buque navegase bajo los colores británicos.

Cuando dejamos el Támesis, encontramos en el canal un fuerte viento sud-oeste contra el cual hicimos vapor, atravesamos hácia la costa francesa para despedir nuestro piloto, i entramos en Cherburgo el día 3 de febrero; al mismo tiempo, el mercurio en el barómetro bajó mucho indicando un fuerte temporal. En la mañana siguiente se izaron en el puerto las señales de tempestad que se mantuvieron hasta la mañana del día 8, en que levamos ancla i proseguimos nuestro viaje, encontrando una mar embravecida i una fuerte brisa del sud-oeste; al día siguiente aumentó el viento i en la noche del día 10 nos vimos

obligados a poner el buque al viento a consecuencia de la furia del temporal: durante ese tiempo observamos cerca de nosotros, señales de conflicto pero no pudimos corresponder a ellas, a causa del inminente peligro de nuestra propia posición. Sin embargo, salimos del temporal, según entonces creímos, sin ningún daño de importancia en el buque.

Observaré aquí que a causa de la ineficacia del contador nombrado por el Capitan para repartir provisiones a los hombres, de la jeneral ausencia de orden a bordo, consecuencia de nuestra precipitada salida del primer puerto, de la aparente ineptitud del Comandante para gobernar una tripulación compuesta de hombres recojidos apresuradamente en una oficina de enganche de Londres, i como habia alguna irregularidad en el servicio de las raciones a la tripulación, se manifestó fuertemente un gran disgusto, i en un caso por el abuso de un Oficial. Desde luego el Capitan adoptó i prosiguió medidas rigurosas, hasta que se hubo creado en el departamento de los ingenieros un sentimiento jeneral de descontento i de conducta hostil al buque.

El día 14 me informó el Capitan que habia determinado tocar en la isla de Madera para tomar carbon, no sabiendo que hubiera razon para que tocásemos en Funchal, yo protesté contra ese procedimiento, i entonces con gran sorpresa mia me dijo que obraria bajo su propia responsabilidad e independientemente del Teniente Lynch i de mí. Anclamos en Madera el día 15 i comenzamos a tomar carbon para proseguir nuestro viaje. Continuamos recibiendo carbon durante los días 16 i 17. Al mismo tiempo ocurrieron nuevas diferencias entre el Capitan i algunos de la tripulación. En la mañana del día 18 el Capitan me comunicó la asombrosa noticia de que el buque estaba haciendo agua i me dijo que era necesario que todos trabajasen en las bombas. Un exámen estenso del departamento de la maquinaria, i otro tan completo como fué posible, del casco, no fueron bastantes para descubrir la causa de este inesperado desastre. Al día siguiente el Capitan ocurrió al cónsul británico pidiendo un reconocimiento del buque, el cual fué ordenado i ejecutado. Entonces en conformidad con la recomendación de los reconocedores, que no pudieron determinar la causa del agua, se desembarcó una porción del carbon que habia a bordo, i el día 25 nos dirigimos a Lisboa para repararnos.

A nuestra llegada a Lisboa el día 27 comuniqué nuestra desgracia al Comisionado en Londres, quien despachó un Ajente especial, el señor don J. de D. Merino Benavente, a Lisboa para investigar el asunto i proceder.

Habiendo ocurrido nuevas diferencias entre el Capitan i muchos de sus Oficiales i tripulación, que traxian por consecuencia la despedida de una parte de la tripulación i que detendria necesariamente el buque en el puerto hasta que pudieran traerse de Inglaterra quienes los sustituyeran. A la llegada del Ajente especial a Lisboa, se creyó prudente aprobar la recomendación en que insistia el Capitan de poner el buque en el dique para inspeccionarlo i repararlo, en lo cual consentí, en vista de la inevitable detención del buque a consecuencia de los referidos cambios en la lista de la tripulación. De otro modo, yo habria instado porque emprendiésemos inmediatamente el viaje, por-

Julio

que el agua extraordinaria había cesado de demandar nuestra atención, luego después que dejamos a Madera. Por lo que hace a una relación detallada de los movimientos i asuntos de este buque hasta nuestra partida de Burdeos, referiré mui respetuosamente a V. E. los informes del Ajente bajo cuya dirección fué despachado el buque para aquel puerto, en donde a nuestra llegada, por razones de prudencia se creyó conveniente que no apareciese mi conexión en el buque.

Al esponer los hechos que preceden, me permitiré decir que a nuestra llegada delante del puerto anterior, en medio de un fuerte viento i mar pesada, no habiendo podido conseguir un piloto que nos entrase, i observando un buque que estaba para entrar a la bahía, el Capitan Davidson relajó su autoridad de Capitan británico hasta el punto de ofrecerme, i me dió, la responsabilidad de conducir el buque dentro de la bahía.

En la víspera de nuestra partida de Burdeos se anunció por los periódicos que había apostadas dos fragatas españolas en las inmediaciones para vijilar nuestros movimientos, una de ellas estacionada en el río cerca de su embocadura, i la otra cruzando a lo largo con el objeto de apresarnos i llevarnos a un puerto español.

En esta emergencia se consideró conveniente despachar adelanté al Teniente Lynch, con la prueba principal del carácter de nuestra expedición, por el paquete frances a San Vicente, para que allí se nos juntase a nuestra llegada.

Salimos de Burdeos el 3 de mayo, bajamos el río a vapor hasta Puillac, en donde anclamos, tomamos un piloto i llevamos ancla a las diez P. M., seguimos bajando el río, cerca de tierra, pasamos la fragata española, i despedimos nuestro piloto en la mañana del día 4 al sud-oeste del puerto; llegamos a San Vicente, «Cape de Verdes,» en donde anclamos el 12, e inmediatamente comenzamos a tomar carbon. En esta coyuntura fué informado por el capitan Davidson que se proponia tocar en Bahía (Brasil), contra lo cual protesté suavemente, hasta que me ví al fin obligado a hacer fuertes representaciones a nombre de este Gobierno. Entonces él reiteró otra vez su determinacion de obrar independientemente del Ajente del Gobierno i de mí. Salimos de este puerto el día 16 i anclamos al día siguiente para hacer algunas lijeras composturas a la máquina en Porto Praya: salimos otra vez en la mañana del 18. El 25 nos vimos obligados a parar una máquina a consecuencia de un daño irreparable en su piston. Entonces hicimos vapor, i llegamos a Rio Janeiro en busca de un nuevo piston, el 30. Mientras se efectuaban estas reparaciones, se consideró que lo mejor era tomar carbon suficiente para llegar a un puerto chileno, en lugar de ir a Montevideo. Como se me habia encargado que me comunicase con el Ministro chileno en Buenos-Aires, de quien recibiria instrucciones que reglasen nuestros movimientos posteriores, recomendé al Teniente Lynch que se anticipase por el paquete de la mala a esa capital, para comunicarse con el Ministro i unirse con nosotros en Maldonado, en donde tocaríamos i le tomaríamos a bordo, en lugar de entrar en el Plata, con nuestro buque, con lo cual podiamos incurrir en algun peligro i pérdida de tiempo. La presencia de

un número de cañóneras españolas, i sus movimientos en esas aguas, justificaron despues estos procedimientos del Teniente Lynch:

Salimos de Rio Janeiro el 15 de de junio i llegamos a Maldonado: recibimos al Teniente Lynch i salimos de allí el 23. Llegamos a Punta-Arenas, en el estrecho, el dia 30. Allí nos proporcionó el Gobernador unas diez toneladas de carbon i una corta cantidad de madera que estaba toda a mano. Dejamos el «Establecimiento» en la mañana del 3 de julio, continuamos nuestro viaje por los canales Smyth i Sarmiento hasta la bahía de Halt, en donde anclamos, tomamos lastre de piedra i madera i llegamos a San Carlos de Chiloé el 18. fuimos provistos de carbon i salimos para este puerto el dia 21 del corriente; i ahora aguardamos las órdenes de V. E. con referencia a la ejecucion de los objetos de la expedicion, segun fué meditada por el Comisionado, en conformidad con mis representaciones a él en Londres.

Al presentar este informe a V. E., estoy profundamente penetrado de mi posicion i responsabilidad por algunos de los embarazos que hemos experimentado mediante el oficial al mando inmediato del buque.

A consecuencia de la inevitable necesidad de traer este buque de Inglaterra bajo bandera que no era la chiléna i de la gran precaucion requerida de nuestra parte para impedir el descubrimiento del objeto i destino real del *Henriette*, no nos fué posible preparar los arreglos mecánicos de los pequeños vapores tan completamente como era de desearse, i, a fin de evitar pruebas condenatorias bajo ciertas contingencias, ellos han sido dejados hasta nuestra llegada a un puerto en donde pudiera cambiarse el aparente carácter nacional del buque.

Estos arreglos pueden hacerse en cinco o seis dias. Mientras tanto indicaré mui respetuosamente que en conformidad con nuestra intencion primitiva se monte en el castillo de proa del *Henriette* un cañon rayado de largo alcance para dañar con él el comercio enemigo, o para operar contra su base de provisiones.

Tambien recomendaré que el buque se ponga en el dique para inspeccionarlo, limpiarlo i pintarle los fondos i entónces, con las pocas ligeras reparaciones consigüientes a un largo viaje, la condicion natural del buque (cuyo andar ordinario es de 12 millas por hora que puede aumentarse hasta 14) no dudo que justificará la esperanza de que sea un precioso auxiliar para la armada en la contienda que ocupa a lo-sériamente la atencion de la República.

Si las indicaciones que aquí he sometido mereciesen la favorable consideracion de V. E. i el Gobierno creyese conveniente adoptarlas, me sentiria mui complacido con el nombramiento de Oficiales adicionales chilenos para este buque, lo cual aumentaria su eficacia i les daria la oportunidad de distinguirse en la nueva arma de servicio naval que nos proponemos emplear.

Lamentando mui sinceramente las muchas desventuras con que hemos tropezado, i las demoras que hemos tenido, debidas en parte al mal tiempo, a la aparente nacionalidad del buque i a los trabajos con la tripulacion, i, mas especialmente, a la necesidad que me ha obligado a presentar las indicaciones que he hecho con referencia



al mando inmediato de este buque, i, confiando en que si se nos presenta la oportunidad podremos todavía realizar las mas altas expectativas del Gobierno con respecto a la futura utilidad de este buque en el servicio para el cual fué destinado, tengo el honor de ser señor, con gran respeto, de V. E. mui atento servidor.  
(Firmado)—*H. H. Doty.*

A Su Excelencia el señor Ministro de Marina.

---

*Santiago, diciembre 16 de 1865.*

En uso de las facultades que me confiere la lei de 24 de setiembre del presente año i visto el decreto de 21 de noviembre de 1854, vengo en acordar i decreto:

Art. 1.º—Procédase el enganchamiento de marineros para la marina militar de la República, hasta el número de mil quinientos hombres, por el tiempo que dure la guerra.

Art. 2.º—Los marineros así enganchados, recibirán el enganche i vestuario sin cargo que determina el decreto de 21 de noviembre de 1854.

Tómese razon i comuníquese.

Perez.

*J. Manuel Pinto.*

---

*Santiago, octubre 9 de 1865.*

Tengo orden de S. E. para prevenir a US. acelere en cuanto sea posible la terminacion i equipo de las corbetas *O'Higgins* i *Chacabuco*, quedando US. autorizado para el mayor gasto que demandare el cumplimiento de esta orden.

Por el próximo vapor podré instruir a US. sobre la idea del Gobierno, respecto del destino que deba darse a esos buques a su salida de Inglaterra.

Dios guarde a US.

*J. Manuel Pinto.*

Al Contra-Almirante don Roberto Simpson.

---

*Santiago, diciembre 11 de 1865.*

Los buques de la República *Esmeralda*, *Maipú* i *Coradonga* i

otros que más adelante se agréguen, formarán una división a las órdenes del Capitan de Navio don Juan Williams Rebolledo.

Tómese razon i comuníquese.

PÉREZ.

*J. Manuel Pinto.*

DEPARTAMENTO DE MARINA.

*Santiago, octubre de 1865.*

En uso de las facultades que me confiere el inciso 1.º del artículo único de la lei de 24 de setiembre último, i en el ejercicio de los derechos que asisten al Gobierno de todo país injustamente agredido i de los deberes de protección a los intereses de los ciudadanos i de los habitantes del Estado, representados por la marina; vengo en acordar i decreto:

Art. 1.º Las autoridades marítimas de la República ordenarán el desembarco inmediato de todó súbdito español de capitan a paje que se halle embarcado en buque mercante chileno, poniéndolos en seguida a disposición de la autoridad política territorial.

Art. 2.º Las mismas autoridades negarán despacho a todo cargamento de víveres, cereales, cecinas, carbon o artículos declarados contrabando de guerra, en buque mandado por súbdito español, o cuyo segundo oficial o sobrecargo sea español, i que intente salir de puerto chileno a puerto extranjero ó a puerto chileno.

Art. 3.º Todo carpintero de ribera, calafate, lancharo, canoero o pescador español, será suspendido de su ejercicio por la autoridad marítima del lugar de su ejercicio o residencia, i puesto a disposición de la autoridad política territorial.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PÉREZ.

*J. Manuel Pinto.*

Nota del Comandante de la *Esmeralda*, en su crucero en busca del *Covadonga* i el *Marques de la Victoria*.

COMANDANCIA DE LA CORBETA «ESMERALDA.»

En la mar, frente a Papudo.

*Noviembre 26 de 1865.*

S. C. J.

En la actualidad me encuentro de crucero frente al Papudo i de aquí me dirijo a este puerto con el objeto de tomar los víveres de

M. DE M.

que hablé a US. en mi anterior oficio. Luego que embarque éstos me dirijo a Pichidangui a esperar las comunicaciones que debo recibir del Supremo Gobierno.

Guiado por los periódicos me diriji anteayer en la noche a Tongoi para ir de allí a Coquimbo a apresar al *Covadonga* i al *Matias Cousiño*; pero tuve la desgracia de llegar a destiempo, pues dos dias ántes habia fondeado en aquella rada la fragata *Blanca*, la que frustró todos mis planes.

Desearia que US. se sirviese mandarme a la mayor brevedad posible a Pichidangui los artículos siguientes que necesito con urgencia.

Una sobremesana nueva que existe en los arsenales de marina, cien pares de zapatos, diez quintales jabon para labar con agua salada, dos id. tabaco, algunas camisas de jénero, zapatos i otros artículos de vestuario para la guarnicion que se encuentra jeneralmente desnuda.

Al vapor se le ha comunicado que yo me dirijo hoi a Chiloé; de consiguiente ninguno a bordo sabe mis movimientos, a cerca de los cuales desearia el mayor secreto.

Dios guarde a US.

*Juan Williams Rebolledo.*

Al Comandante Jeneral de Marina.

---

NÚM. 12.

CORBETA «ESMERALDA.»

*Lebú, diciembre 2 de 1865.*

Señor Ministro:

Con esta fecha he llegado a este puerto perseguido segun he notado por la fragata *Resolucion*; pero hasta ahora no tengo novedad, i esta misma noche salgo para el punto de mi destino, despues de haber embarcado algunas toneladas de carbon, pues en Lota no me fué posible hacerlo porque al aproximarme al fondeadero vi las señales que me indicaban que buques enemigos cruzaban en la bahía de Arauco.

.....  
.....  
Acompaño a US. un plano de los buques de guerra españoles que en la actualidad forman la escuadra del Pacifico.

Dios guarde a US.

*J. Williams Rebolledo.*

Al señor Ministro de Guerra i Marina.

NUM. 13.

*Santiago, diciembre 9 de 1865.*

Una vez ejecutadas en la *Esmeralda* i demas buques a los órdenes de US. las reparaciones indicadas se hará US. inmediatamente a la mar al desempeño de instrucciones espresas que oportunamente le habrá comunicado el Gobierno por conducto de este Ministerio. Pero como la dificultad de comunicaciones con el paraje en que US. se encuentre es grande, pudiera suceder que cuando US. reciba determinadas órdenes para ejecutar algun plan, ya haya pasado la oportunidad de llevarlo acabo. Por esta razon se deja a US. la latitud i facultades necesarias para emprender todas aquellas operaciones que fueren conducentes a dañar al enemigo i que US. se encontrase en posibilidad de ejecutar. Así por ejemplo, si fuese posible atacar a algun buque enemigo en viaje, o si por la distribucion de las fuerzas bloqueadoras tuviere probabilidad de obtener el triunfo, contra las que se encuentren en alguno de nuestros puertos, no debe US. vacilar ni esperar órdenes espresas del Gobierno para emprender el ataque. En tales casos queda todo sometido a la intelijencia, celo i prudencia de US.

Debo igualmente prevenir a US. que en los puertos de Valdivia, Lebu, Lota, San Vicente, Constitucion, San Antonio, Papudo i Carrizal hallarán nuestros buques en todo tiempo carbon i víveres, como tambien marineros i soldados, con que completar sus tripulaciones i guarniciones i verificar los cambios que juzgase convenientes. US. puede indicar a este Ministerio que otros puertos de recalada, de refujio o refresco pudieran ser convenientes para el mantenimiento en ellos de esos depósitos.

Dios guarde a US.

J. MANUEL PINTO.

Al Capitan de Navio don Juan Williams Rebolledo, Comandante de la *Esmeralda*.

X Documentos referentes al naufragio de la fragata peruana *Amazonas*.

COMANDANCIA JENERAL DE LA DIVISION NAVAL DE CHILE.

*Apostadero de Chayagué, enero 25 de 1866.*

Habiendo comisionado al teniente 1.º de marina, don Emilio Errázuriz, para que sirviese de práctico en el canal de Abtao, i deseando saber si este oficial ha tenido alguna parte en la varada del buque de su mando, espero pues que Ud. se servirá comunicarmelo

al pié de la presente nota, para someterlo a juicio en el caso de que recaiga sobre él algun cargo.

Dios guarde a Ud.

(Firmado)—JUAN WILLIAMS REBOLLEDO.

Séñor Comandante de la fragata de la armada peruana *Amazonas*.

COMANDANCIA DE LA FRAGATA DE GUERRA «AMAZONAS.»

*Bajo de Abtao, enero 26 de 1866.*

Señor Capitan de navío, Comandante Jeneral de la estacion naval chilena.

S. C. J.

En contestacion al oficio de US., por el que desea saber si el oficial que se sirvió enviarme para sèrvirme de práctico en el Canal de Abtao tenia alguna participacion en la varada del buque de mi mando; puedo decir, que no encuentro cargo alguno que hacer al mencionado oficial, porque en mi concepto el mucho calado del buque, como el efecto del viento i la corriente, respecto de su poco andar, que ha sido menor de dia en dia, pudo dar lugar a tan fatal acontecimiento: ademas, creo con fundamento que la indicacion que me hizo, cuando le pregunté «la situacion del bajo, era exácta; pues el punto de nuestro contacto en tierra, es casi el estremo de él, probando así haber sido aconchado. Con esto creo dejar satisfecho el objeto a que se refiere su oficio de la foja anterior, como, tambien dejar salvada la responsabilidad del teniente 1.º señor Errázuriz.

Aprovecho esta oportunidad para asegurarle mis sentimientos de alta consideracion i respeto con que me suscribo su S. S.

Dios guarde a US.

J. SÁNCHEZ LAGOMARCINO.

---

NÚM. 14.

Instrucciones dadas al Comandante del *Maipú* por el comandante de la estacion naval, en su comision en busca del vapor español *Marques de la Victoria*.

*Ancud, diciembre 8 de 1865.*

El *Marques de la Victoria* salió para el Callao el 21 del próximo pasado i el *Matias Cousiño* para Caldera. Estos dos buques deben regresar, el primero a Valparaiso i es mas que probable haga

escala en Caldera i Coquimbo para dejarles víveres a la escuadra; el segundo al último de estos puntos; en consecuencia, inmediatamente que reciba la presente comunicacion se dirigirá Ud. al norte i se quedará de crucero en el punto que estime Ud. mas conveniente a fin de apresar a cualquiera de los dos. El andar del *Maipú* i la cantidad de combustible que tiene abordo lo pone a cubierto de todo peligro para con las fragatas; de consiguiente debe Ud. obrar con toda actividad i no perder oportunidad alguna conservando la mayor vijilancia a fin de alcanzar un éxito favorable en la comision que le confio.

Le recomiendo a Ud. el puerto de Pichidangui i los Vilos como los puntos mas apropósitos para vijilar al *Marques de la Victoria*.

En su viaje no descuidará Ud. de reconocer con toda prolijidad a todos los buques que encuentre en el mar, ciñéndose en todo a las instrucciones impresas que tiene.

Si durante su ausencia le ocurriese alguna cosa notable queda Ud. autorizado para comunicárselo al Gobierno inmediatamente.

Su comision debe durar de 15 a 20 dias. salvo casos fortuitos.

Terminaré las presentes instrucciones recomendándole el honor de nuestra bandera i que ésta se conserve en su lugar hasta que se sepulte el último en el Pacífico.

Dios guarde a Ud.

J. WILLIAMS REBOLLEDO.

Parte del Comandante del vapor *Maipú* sobre los resultados de su comision.

*Canales de Chiloé, diciembre. 23 de 1865.*

Señor:

El Comandante del Vapor *Maipú* con esta fecha me dice lo que copio:

En conformidad con las instrucciones que US. me impartió con fecha 8 del presente, zarpé de Ancud para el norte el 9 a las 4 h. A. M. en busca de los vapores trasportes españoles *Marques de la Victoria* i *Matias Cousiño*. que, segun noticias recibidas por US., habian salido, el primero para el Callao i el segundo para Caldera, debiendo ámbos regresar segun se suponía con víveres para la escuadra española que bloquea nuestros puertos desde Valparaiso al norte. Deseando tener datos positivos de la posicion de las fuerzas navales del enemigo con el fin de dirigir mis movimientos con acierto i de acuerdo con las instrucciones verbales que recibí tambien de US., toqué en Lebu el 10 a las 6 h. P. M. En este lugar supe por carta dirigida desde Lota al señor Mackay que era un hecho se abandonaria el bloqueo de Valparaiso; i siéndome indispensable la confirmacion de esta noticia para mejor proceder pasé a Lota el mismo dia, en donde no se me confirmó. Aproveché esta ocasion para reemplazar el carbon consumido i prevenir a la autoridad que volveria por los víveres i demas pertrechos que US. habia

dejado pedidos a su pasada para el sur i que me encargó traer a mi regreso.

Sali de Lota para el norte en la mañana del 11; a la vista de Talcahuano visité a la goleta inglesa *Victoria* que iba de Lota para Constitución con carbon para el servicio del país.

Viento frescó i mar gruesa del sur, tuve hasta Pichidangui que US. me recomendó en sus citadas instrucciones como aparente para vijilar la pasada de los trasportes; se colocaron vijias i se tomaron toda clase de precauciones a fin de no ser sorprendidos i conseguir el mejor éxito. Por el subdelegado del puerto supe que la fragata *Villa de Madrid* habia pasado al norte pocos dias ántes recorriendo escrupulosamente todas las caletas de este litoral i que a la fecha debia estar en Coquimbo en union con la *Blanca* i *Matias Cousiño*. Por los periódicos i correspondencia párticular recibida en el mismo punto supe que una de las fragatas cruzaba en frente de aquel puerto; esto me indujo a creerme en falsa posicion i escusado seguir al norte porque se me interceptaria el paso. Debiendo pasar para el sur un vapor de la carrera del norte en la mañana del 14 creí conveniente dirijirme a San Antonio en busca de noticias, i al efecto zarpé de Pichidangui en la noche del 13, anduve con poca fuerza de máquina, tanto por no permitirme mas el fuerte viento del sur, cuanto por encontrar buques que reconocer i hacer tiempo. En la mañana del 15 llegué a San Antonio, no habiéndose recibido las noticias que buscaba por atraso del vapor resolví salir de crucero afuera, previniendo al señor Comandante de Armas del lugar, que al dia siguiente volveria por los cuatro cañones i sus útiles que existen ahí. En la mañana del 16 encontré afuera como a 20 millas de la costa la barca inglesa *Elvira Graic* cargada de pertrechos de guerra para los buques de guerra ingleses en el Pacifico i con una partida considerable de pólvora a la orden, le indiqué desembarcar en San Antonio para avitar que pasase al enemigo, su capitán accedió gustoso, manifestándose agradecido por haberle notificado el bloqueo de Valparaiso que ignoraba. Al medio dia del 16 llegué de nuevo a San Antonio esperé hasta las 10 h. P. M. no habiéndome sido posible el embarque de los cañones i si algunos de sus accesorios cuya relacion adjunto.

Por el vapor del norte que llegó a Valparaiso el 15 supe que la *Numancia* estaba en Caldera, que la *Villa de Madrid* i *Bérenquela* habia salido de este puerto sin rumbo conocido despues de cruzar su paralelo por algunos dias i que la *Blanca* no estaba en Coquimbo. No creí prudente quedar mas tiempo en San Antonio i zarpé en la noche del 16 para el sur.

El 18 a las 5 h. 30 m. P. M. llegué a Lota, reemplazé el carbon consumido i embarqué los víveres i algunos pertrechos de guerra para Chilcú i Valdivia, zarpando el 19 a las 6 h. A. M. para el sur. El 21 llegué a Ancud desembarqué los pertrechos que traia para esta plaza i de Valdivia i hoy a las 9 h. 30 m. hora de la mañana zarpé para este lugar en donde he anclado a la 1 h. 30 m. P. M.

El andar máximo que he conseguido del buque con mar i viento favorable no ha pasado de nueve millas por hora.

Los machos del timon están gastados, necesitan compostura.  
Es necesario desarmar el eje del hélice para arreglar el aparato de desconectar.

Se necesita tambien componer el trancanil en la parte de proa i reemplazar un escoben que está roto.

Lo que trascribo a US. para su conocimiento i fines consiguientes.

Dios guarde a US.

J. WILLIAMS REBOLLEDO.

Señor Ministro de Estado en el Departamento de Guerra i Marina.

Instrucciones al Comandante del vapor *Maipú* en su viaje al Estrecho en busca del vapor *Covadonga* i de los trasportes españoles "Vascongada" i "Odessa".

COMANDANCIA EN JEFE DE LA ESTACION NAVAL,

*Apostadero de Chayahué, Enero 28 de 1866.*

El señor Ministro de Marina, en oficio datado del 18 del corriente, me comunica lo que sigue:

*Valparaiso, Enero 18 de 1866.*

Segun avisos que se tienen de Montevideo cargaban allí dos buques con carbon i provisiones para la escuadra española i se encuentra en los diarios de aquel puerto el aviso de la Aduana que acompaño por el que se vé que el 20 de diciembre salió para el Pacifico de Montevideo. la fragata Norte-Americana «Odesa» con un cargamento que es de presumir fuertemente no tenga otro destino que nuestros enemigos.

Sábese ademas que el 5 del actual fué despachada de Caldera por los bloqueadores la barca ántes chilena «Vascongada» con cargamento de ejes i minerales para Cadiz; i que el Bergantin R. M. D. (ántes chileno) habia salido del mismo punto despachado por los bloqueadores para California, junto con el «Paquete de la Serena» para Cobija. Los tres buques llevan capitanes españoles i es de presumir que bandera o pasavante español. De todos modos esos buques están indudablemente empleados por enemigos i con cargamento enemigo.

Interesa pues que US. ponga cuanto ántes en conocimiento del Comandante de la *Covadonga* la noticia relativa a los buques «Odessa» que se espera del Atlántico i de la «Vascongada» que se va a Cadiz.

Dios guarde a U. S.

J. MANUEL PINTO.

Al Jeje de Division, don Juan Williams Rebolledo,



En consecuencia de lo que precede, no bien reciba Ud. la presente comunicacion, se dirigirá Ud. a las aguas del Sud. en busca del *Covadonga*. Si lo encuentra Ud. entregará a su Comandante el pliego de instrucciones adjunto, proporcionándole al mismo tiempo todos los auxilios que dicho Jefe le pida, a fin que pueda continuar su campaña, dirigiéndose, en seguida, a este archipiélago, teniendo cuidado de observar las prescripciones que más adelante comunicaré a Ud.

En el caso de no encontrarlo seguirá Ud. de crucero hasta el cabo de Hornos, buscando siempre el meridiano mas conveniente con el fin de apresar el cargamento de la «Odessa» que se espera del Atlántico, o de capturar a la «Vascongada» que se dirige a Cádiz, o, en fin, de perseguir a cualquiera otro buque que trafique con cargamentos, pertrecho o artículos de cualquier jénero con destino a los enemigos, por esos mares; ciniéndose en todo a las instrucciones (impresas) que tiene Ud. sobre el corso. Dejo a su prudencia las medidas que Ud. debe adoptar en el caso de que encuentre alguna presa; i confio en su celo i actividad para la direccion i resultado de su viaje. El tiempo que este debe durar es el de un mes poco mas o menos.

A su regreso le encomiendo la boca del sud como la mas conveniente para que efectúe su entrada a este archipiélago; sin embargo, queda Ud. autorizado para elegir la que, segun la situacion i las circunstancias en que se halle, le convenga mas.

Dios guarde a Ud.

J. WILLIAMS REBOLLEDO.

---

---

NÚM. 15.

Parte del Comandante del Vapor *Covadonga* en su viaje al Estrecho en busca del Vapor «*San Quintín*»

COMANDANTE DEL VAPOR COVADONGA,

*Abtao, febrero 3 de 1866.*

Señor:

En cumplimiento de las órdenes de US. dejé el fondeadero de Abtao a las 2 horas P. M. del día 24 de diciembre último i me dirijí a Ancud en donde fondeé a las 8 horas P. M. del mismo. Allí solicité del señor Intendente 70 toneladas de carbon, tres dias de viveres frescos i la compostura del pescante quebrado; todo lo cual se me concedió oportunamente. En la madrugada del 26 dejé el puerto i habiéndome impuesto de las instrucciones reservadas en la orna que US. me habia prevenido proseguí al desempeño de la comision que se me habia confiado, poniéndome desde luego en busca del derrotero mas frecuentado por los buques que pasan el

Estrecho. Todo este día navegué a vapor porque todavía el aparejo no estaba corrienté. Desde medio día del 27 comencé a navegar a la vela, i tambien en la instruccion asidua de la tripulacion en los ejercicios de cañon i fusil. El día 29 reconocí en la forma mandada por el Supremo Gobierno a la barca a vapor británica «Zetta» despues de haberla perseguido a vapor i vela por mas de 50 millas al-norte. Este buque venia de Liverpool consignado a la casa de Gibbs de Valparaiso, es uno de los que debe hacer la carrera por el Estrecho, su cargamento era surtido, i traia muchos pasajeros. Solo a su pasada por la colonia de Magallanes supo la declaracion de guerra entre Chile i España; pues a su salida de Europa todavía no se sabia. Se le previno que se dirijiese a San Antonio, a Pichidangui o al Papudo porque Valparaiso estaba bloqueado. El 30 se declaró la viruela a bordo en la persona del marinero 1.º Cárlos Anderson; gracias a las oportunas medidas que tomé se logró cortar el mal en su principio. El 1.º de enero reconocí otra barca británica tambien a vapor llamada «Omeo» venia de Melbourne, se dirijia a Valparaiso, consignada a la órden i su cargamento era carbon; tampoco sabia la declaracion de guerra. Como a la Zetta se la notificó que no debía ir a Valparaiso i que podia elejir San-Antonio o Papudo.

Hasta mi entrada al Estrecho verificada el 5 a medio día ningun otro buque volví a encontrar. En la tarde de ese día fondeé en Tamar; desde este puerto para adelante i hasta mi salida del Estrecho siempre hice uso de la máquina tanto para poder examinar mejor todo los fondeaderos que frecuentan los buques que lo pasan, cuanto para prevenir cualquier accidente imprevisto. El 7 fondeé en la Colonia; allí encontré fondeados una barca transporte de los Estados Unidos i una cañonera Rusa. Por el Gobernador de la Colonia supe que ningun buque español habia pasado el Estrecho despues del Marques de la Victoria; por el Comandante de la Rusa que a su paso por Montevideo no existia en aquel puerto ningun buque español ni que hubiesen noticias de que llegarían, i por el Comandante del transporte de los Estados Unidos, que el se encontraba allí esperando la venida de tres vapores de guerra de su nacion para surtirlos de combustible. Esos buques los esperaba de un momento a otro.

Como todavía me faltaban tres días para enterar la mitad del término fijado por US. i como alimentase la esperanza de poder obtener noticias mas frescas por uno de los vapores que se esperaban, resolví quedarme hasta el 10 con el objeto de ver si realizaba mis presunciones. A indicacion del sangrador desenbarqué al apestado i como a mi regreso todavía no estaba retablido hube de dejarlo, con la recomendacion espresa de remitirlo al departamento en la primera oportunidad. Del gobernador solicité dos animales vacunos para racionar la tripulacion i algunas tablas para componer las batáyolas etc. El 9 por la tarde se avistó un vapor que venia del Atlántico, como mui bien podia ser el que yo buscaba me puse sobre la máquina i sali del puerto a reconocerlo; era otra cañonera Rusa que venia destinada al rio «Amour». A su paso por Montevideo habia dejado fondeados

un pequeño vapor español i un bergantin no recordaban sus nombres; pero sin duda alguna debian ser el *Vad-Ras* i el *Galiano* se corria tambien elli que debian llegar uno o mas trasportes conduciendo tropas para Chile. Viendo la imposibilidad de obtener noticias mas frescas resolví emprender la vuelta como lo verifiqué al dia siguiente. Antes de dejar el puerto recibí a bordo a solicitud del Gobernador a los reos José Manuel Seda i Pascual Roman para ser puestos a disposicion del Intendente de Chiloé. Estos dos individuos tenian con gran inquietud al Gobernador i son pertenecientes a la brigada de marina por cuya razon me resolví admitirlos a bordo. El 11 en la noche fondeé en Playa-Parda; en este puerto encontré bardo sobre un cayo a la cañonera Sobol, que me habia adelantado algunas horas. Con el objeto de prestarle los auxilios que estaban a mi alcance a fin de ponerlo a flote, me ví en la necesidad de quedarme en ese puerto hasta el 13. Este dia emprendí mi viaje de regreso, habiendo logrado sacar la *Rusa* sin novedad alguna. Quedó acompañada de la otra, llamada *Alcout*. El 14 por la mañana tuve que retroceder a puerto «Tamar» porque no podia hacer ir adelante al buque por lo rúcio que soplabá el NO. En este puerto permanecí hasta el 19 por la mañana, que aprovechando una bonanza en el tiempo conseguí salir del Estrecho a las 3 h. p. m. Durante los dias que estuve en «Tamar» dos veces intenté salir, pero en vano, porque ya el NO. o el ONO. me lo impidieron. En este puerto, de fatal recuerdo, perdí la uña de una ancla, se rompió el escoben de estribor i hasta la cabeza del timon se destrizó por haberse asumagado la madera con el contacto del fierro de la caña.

Fuera del Estrecho tuve buen tiempo hasta el dia siguiente por la tarde; pero desde entónces hasta la fecha ha sido tan malo i contrario que he tenido que venirme a la vista de la costa casi todo el viaje; pues me ha sido imposible el tomar altura. El dia 21 estando a la copa allá por los 54° lat. S. bajó un temporal deshecho del NO. tuve la fatalidad de perder abogado al Capitan de altos Miguel Zera. Este desgraciado habia sido mandado por el Capitan López a la verga de trinquete a reforzar el escotin de velacho i de allí cayó al agua. No pude mandar un bote en su socorro porque habria sido mandar a perecer la jente que lo tripulase, tal era la inmensa marejada que habia! Durante la série de malos tiempos que he esperimentado en este viaje, el buque ha roto el pico mayor, cortado un obenque del mismo palo i rifado varias velas que ya están compuestas en su mayor parte. El timon volvió a fallar en la compostura que se le hizo i tiene mucho juego. El caldero que se compuso ántes de salir a viaje no está ahora en mejor estado que ántes de que se hiciese aquel trabajo i aun puedo asegurar a US. que está peor. Ayer solo conseguí entrar al golfo del *Corcobado* i me ví en la necesidad de fondear en la tarde por haberme faltado la máquina. Durante el presente viaje he consumido 110 toneladas de carbon i me restan a bordo como 20. Merece que recomiende a US. el empeño i entusiasmo con que los oficiales han cooperado a la instruccion de la tripulacion.

Antes de terminar debo manifestar a US. el sentimiento que esperimento por no haber efectuado el viaje en el término que US. me

habia fijado; pero esto, más que otra cosa ha sido obra de las circunstancias i confio que US. en vista de la relacion que de mi viaje, deo hecha sabrá apreciar debidamente las causas que han motivado mi retardo.

Dios guarde a US.

MANUEL J. THOMSON.

---

---

NÚM. 16.

*Santiago, julio 24 de 1866.*

El señor Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario de Bolivia, con fecha de ayer, me dice lo siguiente:

“Me es altamente satisfactorio poner en las respetables manos de US. copia certificada del decreto espedido en 3 del corriente por el Gobierno de Bolivia, ampliando el de 23 del próximo pasado, i haciendo estensiva a los bravos oficiales de la corbeta *Esmeralda* que capturaron al vapor español *Covadonga*, la medalla de honor asignada a los vencedores de *Abtao i el Callao*.

“Al hacerlo, me permito suplicar a US. se digne remitir a esta Legacion una relacion nominal certificada de los señores jefes i oficiales que concurrieron a la heroica jornada del *Papudo*, con el fin de que les sean remitidas oportunamente las medallas que les corresponden.”

Lo trascibo a US. para su intelijencia i a fin de que se sirva remitirme la relacion nominal de que arriba se hace mencion.

Dios guarde a US.

ALVARO COVARRUBIAS.

Al señor Ministro de Marina.

---

---

NÚM. 17.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES,

*Santiago, mayo 11 de 1866.*

En oficio n.º 141 de fecha 26 de abril próximo pasado, el Encargado de Negocios de Chile en el Perú me da cuenta de haberse visto obligado a deferir a las instancias del Gobierno peruano, cediendo al Ecuador, en calidad de préstamo i para proveer a la defensa de Guayaquil, los cinco cañones rayados que por conducto de dicho ajente, compró la República en Panamá, i cuya factura tuve

el honor de transmitir a US. con oficio de fecha 19 de febrero último. Habiendo aprobado el Gobierno esta cesion temporal, he dado al ajente diplomático de Chile en el Ecuador las instrucciones convenientes para que podamos recobrar la posesion de la artillería mencionada tan luego como sea oportuno.

Dios guarde a US.

(Firmado).—ALVARO COVARRUBIAS.

Al señor Ministro de Marina.

---

Parte del Comandante del vapor *Lautaro* sobre la catástrofe que causó la pérdida de ese buque.

COMANDANCIA DEL "LAUTARO."

*Apostadero de Chayalme, febrero 6 de 1866.*

Señor Comandante en jefe de la Division Naval.

Tengo el sentimiento de poner en conocimiento de US. la catástrofe ocurrida en el buque de mi mando el día 4 del actual en el momento que salia del apostadero mandado por US. con correspondencia para el Supremo Gobierno.

Como previne a US. desde Ancud i en este mismo punto, los calderos i maquina del *Lautaro* se hallaban en bastante mal estado i necesitaban urjentemente reparaciones, por lo cual pedí a US. un formal reconocimiento de los ingenieros de la *Esmeralda* que según tuve noticia pasaron a US. el informe correspondiente.

Habiendo recibido orden de US. para salir el día 4 en la tarde no pude efectuarlo a causa de que uno de los calderos abierto en varios lugares estaba reparándose por los ingenieros del buque, mientras que al mismo tiempo se cambiaban algunos pernos de conexon que se hallaban rotos en la máquina i que esponian a esta a algun accidente cuando en movimiento; pero, trabajé toda esa noche en alistar el buque no sin obtener ántes de los ingenieros seguridades de que el *Lautaro* podia hacer todavía un viaje más.

A las 2 horas A. M. del día 5 me recojí a mi cámara dejando la orden de que luego de concluidos los parches que se ponian a los calderos se me avisase i se encendiesen los fuegos, i a esa hora el teniente Olavarría que se hallaba de guardia vino a prevenirme que el primer ingeniero le habia dado cuenta de que al echarle agua fria a los calderos se habia salido por varias partes. Yo mandé suspender la orden de encender los fuegos i me preparaba a poner en conocimiento de US. esta circunstancia, cuando el teniente Viel vino a decirme de parte de los ingenieros que no habia inconveniente en encenderse los fuegos i que podriamos ir sin peligro a Ancud para concluir la reparacion de los calderos mientras tomabamos allí el carbon necesario para continuar nuestro viaje. Fiado hasta cierto punto en esta opinion de los ingenieros tanto mas que entre ellos se ha-

llaban-abordo i en servicio dos de los que el Supremo Gobierno remitió para el *Lautaro* desde San-Antonio, haciendo en todo seis ingenieros a bordo; de los cuales debia desembarcar tres en este puerto conforme a órdenes del señor Ministro i autorizacion posterior a US. dada a solicitud mia en que advertia la desconfianza que siempre me habian inspirado por diferentes causas, mandé encender en último resultado los fuegos, descoso de cumplir la órden de US., de prestar servicios i sobre todo de no poner dificultades que en épocas como la actual se interpretan casi siempre de un modo severo para la reputacion de los oficiales. Antes de salir, i segun mi costumbre bajé a la máquina i pregunté si todo estaba en órden i listo, i ordené que se me previniese 15 minutos antes de hallarse en estado de movimiento a fin de anticiparme en la maniobra de levar anclas i otras, al escape de vapor en las válvulas cuyo ruido no dejó oír las voces de mando i durante todo este tiempo ni ántes los ingenieros me hicieron ninguna seria observacion al viaje que yo hubiera podido estimarla suficiente para haber dado cuenta a US. pidiendo que se suspendiese.

Despues de levar el ancla i salido hasta el medio del canal hice parar la máquina para esperar un bote de la *Esmeralda* que traia a última hora otros pliegos de US. cuando pocos momentos despues sentí un estraño ruido de escapes de vapor abajo que inundaban el entrepuente.

Me acerqué a la escotilla i grité abajo preguntando lo que era i hallando a mi paso al ingeniero 2.º E. Clausen, le mandé espresamente abajo para averiguar la causa que era segun me espresó este individuo volviendo luego, una rotura de un nivel de agna agregándome "No es nada pronto va a repararse." Tranquilo sobre este punto aunque inquiriendo enseguida con mas detencion lo que realmente habia pues el escape seguia, me hallaba sobre la batayola en el portalon, donde me habia colocado desde el principio de la salida para ser pronto obedecido por la máquina i timon que necesitaban andar lijero en los cambios, teniendo que salir del rincon a que me hallaba encerrado entre los buques i la tierra, El ingeniero Clausen entónces a mi lado me dijo que era imposible salir con el buque ya, que el vapor se escapaba por todas partes. Previendo yo lo que sucederia i observando en el manómetro una alta presion en ese momento i apercibiéndome tambien que los ingenieros turbados abajo con los escapes i la rotura del nivel que les impedia trabajar por la columna de agua hirviendo que lanzaba, decidí volverme inmediatamente al ancladero i preguntando ántes a Clausen si podia mandar atras sin inconveniente a fin de lograr ese objeto i consumir rápidamente vapor con los cilindros, estuve 4 o 5 minutos en ese movimiento hasta el momento en que sobrevino la esplosion de la caldera de estribor. Aunque lanzado sobre la batayola contra la jarcia de mesana donde se estrelló una reja de fierro que voló desde la escotilla de la chimenea, corrí al timon i goberné para tierra, pues observé que los cilindros seguian en movimiento i de proa gritaban que el buque estaba abierto. Haciéndose necesario cambiar el movimiento de la máquina corrí abajo a la manilla i dirigido allí por el ingeniero 2.º

don Juan 2.º Mackeller bastante herido que se hallaba logré el objeto subiéndome en seguida a la cubierta i ocupándome con todos los oficiales i guardias marinas que conservaron sin escepcion su sangre fria, de socorrer a los heridos i embarcarlos en los botes que llegaron del "Covadonga," "Esmeralda" i "Apurimac" hasta el instante en que llegando US. se siguió barando el buque bajo su direccion.

La esplosion causó la muerte instantanea de cuatro individuos. i 17 heridos o quemados, siendo de los primeros el ingeniero 3.º don Santiago Hall; dos fogoneros i un carbonero. Entre los segundos se hallan el ingeniero 1.º don Guillermo Hobson, el 2.º Mackellar el 2.º Clausen i el 3.º Bake. Adjunto a US. en este oficio la lista de todos ellos espresando a la vez mi temor de que sucumban a sus heridas, cuatro de ellos que quedaron bastante quemados. Como la esplosion se operó en sentido de popa i proa, el buque no ha sufrido mucho en sus costados, pero rompiéndose todos los tubos de alimentacion i los de las bombas que comunican con el exterior el agua ganó rápidamente la bodega. Los estragos hechos abajo en los departamentos de máquina han sido grandes i la compresion del aire destapando la escotilla del piso de la cámara del comandante destrozó o trastornó todo en ella, mientras que a la vez el agua caliente bañó hasta la cofa de trinquete i botalon de foque quemando algunos hombres en cubierta.

La causa de la esplosion a mi juicio prescindiendo del motivo permanente que existia del mal estado de la máquina, es que los ingenieros no habian calculado bien la resistencia de esos calderos, i segun opinan algunos ingenieros que los visitaron despues, algunos de ellos cerró una válvula de comunicacion de una caldera con otra de manera que aunque se movieron los cilindros mucho rato despues de empezados los escapes de que hablé mas arriba solo consumieron el vapor de aquellas subiendo la presion en el otro hasta el punto de causar la esplosion.

Con este oficio acompañaria la relacion en inventarios de los objetos pertenecientes a los muertos, pero la premura del tiempo i la necesidad de dedicarse a todo aquello que conduzca a salvar el casco i pertrechos del *Lautaro* nos ha impedido al teniente Viel, i a mí atender a esto que sin embargo será llenado pronto por los efectos de la sucesion de estos individuos con arreglo a las leyes.

Al concluir señor comandante espresando de nuevo mi sentimiento, solo me resta recomendar a US. la digna i humana conducta de los oficiales que se hallaban a mis órdenes i dar las gracias a los que acudieron con tanta presteza i oportunidad a prestar auxilios al *Lautaro*, distinguiéndose todos por su actividad en el trabajo. Tambien debo indicar a US. la conveniencia de que se indague la verdadera causa de este accidente a fin de descubrirse si hai culpa de parte de alguien, pues por la mia creo hallarme a cubierto de toda responsabilidad.

Dios guarde a US.

LUIS A. LYNCH.

Al Comandante en Jefe de la Escuadra aliada.

NÚM. 18.

Partes de los jefes de las divisiones chilena i peruana sobre el combate de Abtao. X

COMANDANCIA DE LA DIVISION NAVAL ALIADA.

*Punta-Arena, febrero 15 de 1866.*

Encontrándome en el apostadero de Chayahúe supe por los comandantes de las corbetas *Union* i *América* que en el puerto de Ancud existía un buque cargado de carbon para el consumo de la division, i hallándose estos buques faltos de este artículo prometí a sus comandantes mandar por él a fin de que se proveyesen de la cantidad que necesitaban. Como el estado en que tenia sus calderas el *Covadonga* no le permitia hacer el viaje, creí oportuno emprenderlo con el buque de mi mando, con el objeto tambien de aprovechar esta oportunidad para contratar víveres frescos para la escuadra i trasportar al apostadero todos los pertrechós, víveres secos i los trescientos hombres del batallon de artillería naval que existía en Ancud.

Emprendí mi viaje el 5 del corriente a las 6 h. p. m. despues de haber prevenido al Comandante del *Covadonga* de conservar sus fuegos encendidos, prevención que ántes tambien habia hecho al Jefe del *Apurimac*, a fin de evitar una sorpresa de parte de los españoles los que suponía en las aguas del Sud. La mucha cantidad de pertrechós i diferentes arreglos necesarios al órden i economía de la contabilidad de la division no me permitian zarpar el dia siguiente, viéndome obligado a postergar mi salida hasta el amanecer del 7 que debia emprender mi regreso llevando a remolque a la *Virginia Ward* cargada con todo lo perteneciente a la escuadra. Me encontraba listo i solo esperaba la hora de la marea, cuando a las 3 i media recibí un parte del señor Intendente en que me comunica que la *Villa de Madrid* i la *Blanca* se encontraban en Huite, esto es a una distancia mui corta de la embocadura del canal de Chacao. No bien recibí esta noticia despaché un bote al cargo del ayudante Walker, con la órden de que a la mayor brevedad se dirijiése al apostadero i pudiese en manos del jefe peruano el parte orijinal i le previniese al mismo tiempo que yo quedaba en la boca del puerto de Ancud esperando una oportunidad para poderme reunir a la division. Ese dia no pude efectuarlo porque las dos fragatas se llevaron cruzando ántes i despues del combate en las inmediaciones de la isla de Abtao. Tampoco pude hacerlo en la noche porque se colocaron en la embocadura del canal de Chacao, una al norte i la otra al sud; con el objeto de sorprenderme, creyendo talvez que yo aprovechando la oscuridad trataria de reunirme a la division. Al amanecer, emprendí mi regreso; pero al llegar cerca de Remolinos salió al encuentro el ayudante Walker anunciándome que las fragatas no se habian movido de sus posiciones, lo que me obligó a regresar a Ancud, i permanecer allí



hasta las 2 h. a. m. que volvía a emprender mi regreso pude efectuarlo sin contratiempo alguno.

A mi arribo al apostadero recibí los partes que tengo el honor de adjuntar a US., los que me han llenado de satisfacción, puesto que todos los jefes i oficiales peruanos han cumplido con su deber, como igualmente el comandante i oficiales del *Covadonga*, *Lautaro* i demas que defendían el apostadero.

Como verá US. por los partes adjuntos las dos fragatas españolas han sido rechazadas; i esta retirada tan violenta despues de una agresion tan repentiná, no prueba otra cosa que una derrota de parte del enemigo, a no ser así habrían vuelto al ataque.

Si el enemigo no se hubiese conservado a una distancia tan grande durante el combate, debido talvez al temor de la batería que defiende la entrada, con el vivo fuego que por ambas partes se hacia i el cual duró una hora i tres cuartos, habríamos tenido que lamentar muchas desgracias; mas me cabe la satisfacción de anunciar a US. que no ha habido otras que la muerte de dos marineros de la corbeta *Union* i otras pequeñas averías que anuncian los partes que acompaño.

A consecuencia del ataque de los españoles he levantado el apostadero de Chayahue por considerarlo poco seguro en el caso de un ataque con mayor fuerza por parte del enemigo.

Me encuentro actualmente en este puerto, esperando que zarpe el vapor de la carrera, para en seguida dirigirme al Archipiélago i tomar posesion de otro paraje mas a propósito, que ponga a cubierto nuestra pequeña division de una intentona de la *Namancia*, con el fin de evitar así la destruccion de nuestras fuerzas i poder con tranquilidad reparar las máquinas, dar seguridad a nuestros aliados haciéndoles desaparecer todo temor e instruir las tripulaciones en el ejercicio de artillería i maniobra. Del punto que elija haré levantar un plano i lo remitiré a US., para que el Supremo Gobierno quede al corriente de las ventajas i pueda juzgar de ellas.

Dios guarde a US.

J. WILLIAMS REBOLLEDO.

Señor Ministro de Marina.

---

NÚM. 19.

S. C. J.

Hallándose fondeada en este apostadero el 7 del corriente la escuadra aliada, que se hallaba a mis órdenes, compuesta de la fragata *Apurimac*, corbetas *América* i *Union* por parte del Perú i vapor *Covadonga* por la de Chile tuve conocimiento a las 10 h. (a. m.), que se encontraban en los canales vecinos dos buques a vapor, que segun toda probabilidad pertenecian a la escuadra española. Inmediatamente dicté las órdenes convenientes a fin de que se formase una línea de

combate cerrada, sobre anclas i espías, de modo que dominase las dos bocas formadas por la punta norte de la isla de Abtao con el continente, únicos lugares por donde se puede penetrar a este apostadero; tambien mandé alistar a la vez las máquinas de todos los buques, inclusive la de la fragata, no obstante de no poder funcionar con ella; segun informes de los maquinistas, a causa de la averia de que ya debe US. estar impuesto. Nos mantuvimos a son de combate, estableciendo vijias en los lugares mas apropósito a fin de que dieran aviso si se apróximaba el enemigo. En efecto a las 2 h. 30 m. (p. m.) se pudo ver claramente las dos columnas de humo por encima de la isla de Abtao que indicaban la entrada de los buques por el canal del E. de dicha isla, que es el mas ancho.

A 3 h. 30 m. desembocó por el indicado canal la fragata española *Blanca*, seguida de cerca por la *Villa de Madrid* i estando a distancia de mil quinientos metros próximamente de nuestra línea rompió la fragata de mi mando sus fuegos sobre ellas acompañándola los demas buques; fuegos que fueron contestados de un modo vivísimo por el enemigo, no pudiendo este forzar nuestra resistencia i obligado quizás por las averias que les causamos, fué a ocultarse en una ensenada situada al N. de nuestra línea, desde donde continuó el fuego por elevacion. En esta posesion, si se hubiese podido mover la *Apurimac*, habiendo salido en línea de batalla a cortarles la retirada i probablemente el éxito hubiera sido completo.

Poco tiempo despues salieron de la ensenada las dos fragatas, retirándose lentamente del lugar del combate, sin dejar de presentar sus costados, que durante el trayecto visible no cesaron sus fuegos sobre nuestra línea, los que rigorosamente contestados los hicieron alejarse hasta ponerse a cubierto de nuestros tiros detras de la punta N. de la isla de Abtao, que es la mas elevada. El enemigo continuó su retirada hasta perderse de vista; entonces cesó el combate, que habia durado sin interrumpirse dos horas, en las que se hicieron de uno i otro lado mil quinientos tiros mas o ménos.

Las averias sufridas por nuestra parte son las siguientes:

La *Apurimac* recibió tres balas en su casco sobre la línea de flotacion, una bomba que destrozó su primer bote que estaba amarrado a popa i otro que rompió un viento en la chimenea.

La *América* recibió cuatro balas en su casco, i dos mas que fueron por alto cortando el obenque popel del palo mayor i algunos cables de maniobra.

La *Union* tres; una que entró por una porta matando dos sirvientes del tercer cañon, averiando ademas la caja de aire de la chimenea i otras dos que cayeron en ambas aletas.

El *Covadonga* recibió igualmente daños de los cuales no tengo conocimiento oficial; però sí he podido ver un balazo en el centro de su costado de babor i tambien puedo asegurar que no ha tenido pérdida en su dotacion.

Nuestras averias hubieran sido mucho mayores a ser mas diestros los artilleros españoles.

Demas seria hacer a US. particular mencion de los jefes, oficiales, tripulaciones i guarniciones que estuvieron presentes en este he-

cho de armas. Ampliamente satisfecho estoi del honor, entusiasmo i órden que todos desplegaron, inclusive los jefes i oficiales que estaban destinados a la fragata *Amazonas* i los que sin pertenecer a las dotaciones, tomaron parte en tan fausto acontecimiento, como tambien unos cuarenta hombres de la brigada naval de Valparaiso i treinta de infantería de marina, que fueron embarcados a última hora para cubrir las plazas vacantes.

Como no se supiese despues del combate el rumbo que siguieron las fuerzas enemigas i próxima ya la noche, careciendo de prácticos nuestros buques, no era posible que las corbetas saliesen en persecucion de ellas, por lo que ordené, que embarcaciones de ronda fueran a estudiar la posicion que tenian; pero estas no encontraron sino despojos de las fragatas *Villa de Madrid* i *Blanca*, tales como el figuron de una de ellas hecho pedazos, fragmentos de costado, atacadores, lanadas, gorras de marineros. etc.

Apesar de hallarnos convencidos de las sérias averias que sufriera la flotilla española i del poco temor que pudiera inspirarnos un nuevo asalto despues de haberlas rechazado tan gloriosamente, mantuve las fuerzas de mi mando en permanente son de combate hasta el dia 9 que entró la corbeta chilena *Esmeralda*, cuyo comandante es el actual jefe de las fuerzas combinadas i a quien impuse de lo acaécido.

Todo lo que me es grato participar a US. en cumplimiento de mi deber.—Dios guarde a US.—S. S.—(Firmado).—MANUEL VILLAR.

Es copia.

Ayudante encargado de la Secretaría.

(Firmado).—JUAN G. MORE.

Está conforme con el orijinal que obra en la Secretaría de mi cargo, i a la cual me remito en caso necesario. Abordo de la corbeta *Esmeralda*. Punta Arenas, febrero 14 de 1866.

R. OPORTUS.

Señor Secretario de Estado en el departamento de Guerra i Marina.

---

## NÚM. 20.

Parte del jefe de la division peruana sobre el resultado del viaje de las corbetas al Estrecho en busca de la *Almanza* i blindados del Perú.

COMANDANCIA DE LA DIVISION NAVAL DEL PERÚ.

*Huito, abril 25 de 1866.*

En cumplimiento de las órdenes recibidas del señor Ministro de Guerra, que se sirvió US. trasmitirme marcharon las corbetas *América* i *Union* con rumbo al Estrecho de Magallanes; i despues de una feliz navegacion, llegaron a la colonia chilena; permaneciendo en todo el Estrecho, quince dias, sin que durante el tiempo que estuvie-

ron de cruceo, ni en su derrota de ida i vuelta hubiesen encontrado buque alguno.

Segun el parte del comandante de la *Union*, este buque tocó lijamente en un bajo del Estrecho, que no se halla marcado en el plano, siendo de ninguna consecuencia este rozamiento, por su poca duracion i por lo leve de él. Tambien se ha inutilizado uno de sus cañones en las pruebas para encontrar los defectos de las bombas de percusion habiendo estallado una de estas en el interior del ánima.

Lo que tengo el honor de participar a US. para su intelijencia i para que, si lo cree conveniente, lo eleve al conocimiento de su Gobierno.

Dios guarde a US.—(Firmado).—MANUEL VILLAR.

Señor capitan de navío Comandante en Jefe de la escuadra aliada.

---

### NÚM. 21.

Suministro de víveres i dinero a la escuadra peruana.

*Santiago, mayo 5 de 1866.*

Haga US. suministrar a los buques peruanos el aguardiente i todos los víveres que pidan para su consumo.

Lo digo a US. en contestacion a su nota de 29 del próximo pasado núm. 327.

Dios guarde a US.

J. MANUEL PINTO.

Al comandante en jefe de la escuadra aliada

---

### NÚM. 22.

*Santiago, mayo 8 de 1866.*

El dinero que necesiten los contadores de los buques peruanos, para suministrar a buena cuenta a los individuos de los buques a que pertenecen, ordene US. al Comisario Jeneral se los entregue en la cantidad que requieran.

Dios guarde a US.

J. MANUEL PINTO.

Al comandante en jefe de la escuadra aliada.

---

NUM. 25.

**Memorias anuales de las autoridades Marítimas de la República.**

NUMERO I.

**Memoria del Gobernador i Subdelegado marítimo de la provincia de Atacama.**

GOBERNACION MARÍTIMA DE

*Caldera, Mayo 21 de 1866.*

Adjunto a US. los estados del movimiento marítimo de este puerto, el de Huasco i Carrizal Bajo, habido desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril del presente año, que US. se digna pedirme en cumplimiento de lo que dispone el Señor Ministro de Marina en su circular fecha 11 del próximo pasado. Debo prevenir a US. que no remito los estados de los puertos de Chañaral i Taltal, uno por no haberse remitido a esta Gobernacion i el otro por no estar arreglado en debida forma; con esta misma fecha requiero de estos empleados su exacto cumplimiento.

Circunscribiéndome a los detalles que en dicha circular se piden, diré a US. que, excepto el telégrafo para este puerto, cuya necesidad imperiosa se llenó de orden de la Intendencia en octubre del año próximo pasado, construyéndose uno en el punto mas conveniente, subsisten las mismas necesidades que en 26 de abril del año próximo pasado, se hicieron presente a esa Comandancia Jeneral por esta Gobernacion, i que son de urgente necesidad para regularizar el servicio como conviene a unas localidades que cada dia aumentan en poblacion i se hacen mas importantes para el comercio por su conocida riqueza, el impulso que han tomado en estas épocas.

Lo que mas llama la atencion o lo de mas necesidad, es el establecimiento de un Faro, de cualquier orden en este puerto cuya importancia, seria por demas hacerselo presente a US. que tantos datos tiene sobre ello.

Asimismo es de urgentísima necesidad, la estraccion de los escombros de la fragata nacional «Virginia», varada en el principal lugar de este puerto el dia 23 de junio de 1861, sobre cuyo objeto he dado ya infinitos pasos, mas dia a dia se deja conocer el perjuicio. Sobre ello, tiene datos esa Comandancia Jeneral a consecuencia de la demanda entablada por la casa de Inche i Ca.

Es tambien absolutamente necesario se compela a la empresa del Ferrocarril de Copiapó, a que a la brevedad posible se ponga a limpiar el puerto hácia la parte S. E. de la ensenada, pues con la construccion del muelle para su uso con materiales demasiados sutils i la falta de precaucion que se tomó para ello, el batir de las olas

ha ido gradualmente estrayendo la tierra i embancando esta parte del fondeadero.

El puerto del Huasco ha sufrido en el mes de noviembre pasado una gran bravesa de mar que le destruyó el muelle casi en su totalidad, i se hace necesario e indispensable su reparacion, pues de otro modo no se puede hacer como debe el embarque i desembarque de lo que allí se lleve o salga de él porque es un puerto enteramente descubierto i espuesto a los embates del mar.

Reitero a US. en esta ocacion la absoluta necesidad que hai de que el Supremo Gobierno se digne nombrar subdelegados marítimos rentados i especiales en el ramo en los puertos de Carrizal Bajo i Chañaral; pues éstos puertos cada dia toman mas importancia i los que los sirven que son ajentes de la renta, no tienen suficiente tiempo para contraerse a lo que el servicio demanda o no son competentes en la materia, de lo que resultan muchos conflictos que perjudican altamente al comercio i al servicio en jeneral.

Con motivo del bloqueo, las caletas de Puerto Viejo de Copiapó, Flamenco i Pan de Azúcar han sido concurridas por algunos buques, pero esto no puede hacer formar un juicio exácto de su importancia; US. mejor que el que suscribe puede apreciar esto por los estados que tengo el honor de adjuntarle sacados de la relacion nominal que los empleados de la renta me han remitido sin mas detalles. Desde la suspension del bloqueo esta concurrencia ha cesado i han quedado en el mismo caso i circunstancias que se hallaban ántes de la guerra, pero que sin embargo todos llevan una marcha progresiva i deben en todo caso llamar la atencion del Supremo Gobierno, excepto el de Puerto Viejo que ningun porvenir tiene.

Es cuanto tengo que decir a US. en cumplimiento de lo que dispone la circular del Señor Ministro de Marina.

Dios guarde a US.

MARTIN AGUAYO,  
Gobernador Marítimo de Atacama.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

*ESTADO del movimiento marítimo habido en el puerto de Caldera de la provincia de Atacama, desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril de 1866.*

**ENTRADAS.**

BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabot.	Del est.	Del cabot.	Del est.
Fragatas.....	17	10534	2	.....	9	6
Barcas.....	103	41237	30	4	57	22
Bergantines.....	27	4543	15	1	10	1
B. Goletas.....	14	1709	6	.....	7	1
Goletas.....	15	1172	10	.....	5	.....
Pailebotes.....	9	484	6	.....	3	.....
Vapores.....	89	108210	13	.....	43	33
Totales.....	294	167889	82	5	134	63

274 **SALIDAS.**

BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabot.	Al estranj.	Al cabot.	Al estranj.
Fragatas.....	16	10434	2	3	6	5
Barcas.....	103	41000	30	4	50	16
Bergantines.....	26	4423	16	1	10	1
B. Goletas.....	14	1709	1	6	7	.....
Goletas.....	15	1172	2	8	5	.....
Pailebotes.....	9	484	3	3	3	.....
Vapores.....	89	108210	13	.....	43	33
Totales.....	272	167432	67	25	124	55

*Buques de guerra que han entrado i salido del puerto.*

BUQUES.	NUMERO.	NACIONALES.	ESTRANJEROS.	CAÑONES.
Fragatas .....	5	.....	5	180
Vapores .....	3	1	2	15
Goletas .....	2	.....	2	7
Corbetas .....	3	.....	3	31
<b>Totales.....</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>233</b>

En la matrícula de esta Gobernacion, hai 13 embarcaciones menores de 25 toneladas que trafican en todo el litoral de la provincia ocupándose del cabotaje, i emplean de 49 a 50 hombres de mar.

En el puerto hai 43 lanchas que se ocupan en la carga descarga i lastre de los buques.

Hai 23 embarcaciones menores entre chalupas i botes de comerciantes i fleteros que son servidos por 24 hombres matriculados como fleteros.

Se ocupan en la pesca 9 hombres que tienen 7 embarcaciones.

Hai 7 carpinteros i calafates, que la mayor parte del tiempo están ocupados en la reparacion de las embarcaciones.

Caldera, mayo 21 de 1866.

MARTIN AGUAYO.

Gobernador Maritimo de Atacama.

*Movimiento marítimo hobido por el Puerto Viejo de Copiapó desde el 14 de noviembre del año próximo pasado al 20 de enero del presente año de 1866.*

**ENTRADAS.**

BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabot.	Del est.	Del cabot.	Del est.
Barcas .....	23	8266	.....	.....	20	3
Bergantines .....	4	867	.....	.....	3	1
Goletas .....	4	437	.....	.....	4	.....
Vapores .....	8	11642	.....	.....	4	4
	<b>39</b>	<b>21202</b>			<b>31</b>	<b>8</b>



<b>BUQUES DE GUERRA.</b>	
Fragata de S. M. C. <i>Numancia</i> .....	40 cañones.

Caldera, enero 31 de 1866.

SILVESTRE TORO.

*Movimiento marítimo que ha habido por el Puerto Viejo de Copiapó desde el 14 de noviembre último al 31 de enero del presente año.*

**SALIDAS.**

BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabot.	Al estranj.	Al cabot.	Al estranj.
Barcas.....	23	8266	.....	.....	15	8
Bergantines.....	4	867	.....	.....	4	.....
Goletas.....	4	497	.....	.....	4	.....
Vapores.....	8	11642	.....	.....	5	3
	<b>39</b>	<b>21202</b>			<b>28</b>	<b>11</b>

<b>BUQUES DE GUERRA.</b>	
Fragata de S. M. C. <i>Numancia</i> .	40 cañones.

Caldera, enero 31 de 1866.

SILVESTRE TORO.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Taltal, junio 3 de 1866.

Acompaño a Ud. un cuadro jeneral que manifiesta la entrada i salida de buques, habida en este puerto desde el 1.º de mayo del 65 al 31 del mismo de 1866.

Sobre los demas datos que indica la órden del señor Ministro de marina no tienen, en mi concepto, aplicacion a esta localidad. Este puerto es, por ahora, tan secundario que para una sola casa, puede decirse, está abierto al comercio.

Con efecto, sobre el primer punto, no existen embarcaciones menores que hagan el tráfico i la pesca, dentro de los limites de mi jurisdiccion; a no ser aquellas, que con el nombre de balsas, usan para su pesca los criollos del lugar.

Medidas que sean convenientes tomar para la policia marítima, ninguna puedo indicar, puesto que la categoría del puerto no las hace necesarias.

Sobre la importancia del puerto, manifestaré que él, juzgando por mí i por el dicho jeneral, sino es el primero, por lo ménos, será el segundo de la República. Es una rada que puede contener una cantidad respetable de buques; i a demás preschta seguridades, puesto que su bahía es mui mansa i cuando suele haber alguna braveza ésta tiene lugar a la orilla de ella sin poner en peligro a los buques que se hallan fondeados. Por lo que hace al comercio de este puerto ya he dicho cual es, i solo agregaré que existen algunos negocitos en pequeño que viven de la existencia de la sola casa que he indicado; la cual tiene su importancia en los minerales que explota, que ciertamente son de un gran porvenir para la industria de esta localidad; i por lo que respeta a las necesidades del puerto, en valisas, faros i prácticos, etc., no es posible pedir imposiciones ni necesita de los últimos.

Jente de mar, marineros, pescadores, etc., no existen, salvo los lancheros de la casa principal que he mencionado i los criollos o changos del lugar que se ocupan en hacer una pesca insignificanté.

Creo que con lo espuesto he llenado en parte la órden que Ud. ha tenido a bien transcribirme.

Dios guarde a Ud.

JOSÉ PATRIGIO MONTIEL.

Señor Gobernador Marítimo de Caldera.

*CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en el puerto de Taltal desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 31 del mismo de 1866.*

**ENTRADA.**

BUQUES.	NUMERO.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
		Del cabot.	Del est.	Del cabot.	Del est.
Fragatas.....	3	1	.....	2	.....
Barcas.....	19	7	.....	12	.....
Bergantines.....	24	11	.....	13	.....
Goletas.....	3	.....	.....	3	.....
Vapores.....	39	10	.....	19	10
Lanchas.....	40	38	.....	2	.....
	128	67	.....	51	10

**BUQUES DE GUERRA.**

Vapor de la República *Maipú*, del extranjero.

**SALIDAS.**

BUQUES.	NUMERO.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
		Al cabot.	Al estranj.	Al cabot.	Al estranj.
Fragatas.....	2	.....	.....	1	1
Barcas.....	17	5	.....	8	4
Bergantines.....	22	14	.....	8	.....
Goletas.....	3	1	.....	2	.....
Vapores.....	39	11	.....	22	6
Lanchas.....	40	38	.....	2	.....
	123	69	.....	43	11

**BUQUES DE GUERRA.**

Vapor de la República *Maipú*, a Caldera.

Subdelegacion Maritima de Taltal, 31 de mayo de 1866.

JOSE PATRICIO MONTIEL.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

*Chañaral, junio 4 de 1866.*

Incluyo a Ud. el cuadro estadístico del movimiento de buques en este puerto desde 1.º de mayo de 1865 a 30 de abril de 1866.

Como espuse a Ud. en mi nota anterior no existían datos en esta subdelegación i he tenido que pedirlos a la aduana.

Desde 1.º de mayo del corriente año he abierto un libro o rejistro con el objeto de coleccionar esos datos para lo sucesivo.

Instaré nuevamente porque se dote esta subdelegación de una chalupa i dos marineros.

Hai diez buques en el puerto i tanto a éstos, como a varios otros anteriores he pasado visita teniendo que fletar botes; i que por otra parte hai ocasiones (a la llegada de los vapores) que no se encuentran listos con perjuicio del servicio público.

Dios guarde a Ud.

M. DE LA RIVERA.

Al señor Gobernador Marítimo de Caldera.

*ESTADO del movimiento marítimo habido en el puerto de Chañaral de las Animas de la provincia de Atacama desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril de 1866.*

**ENTRADAS.**

BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabot.	Del est.	Del cabot.	Del est.
Fragatas.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Barcas.....	39	10326	14	.....	19	6
Bergantines.....	11	2083	4	.....	7	.....
B. Goletas.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Goletas.....	46	1632	36	.....	10	.....
Pailebotes.....	4	60	4	.....	.....	.....
Vapores.....	32	42619	.....	.....	17	15
	132	56720	58		53	21

SALIDAS.						
BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabot.	Al estranj.	Al cabot.	Al estranj.
Fragatas .....						
Barcas .....	38	8231	9	3	12	14
Bergantines .....	11	2083	4		7	
B. Goletas .....						
Goletas .....	46	1632	38	1	7	
Pailebotes .....	4	60	4			
Vapores .....	32	42619			17	15
	131	54625	55	4	43	29

Chañaral, junio 4 de 1866.

M. DE LA RIVERA.

NOTA.—Han tocado además los vapores de guerra *Rapel*, Peruano i el *Maipú*.

*MOVIMIENTO* marítimo habido por el puerto de Carrizal Bajo, desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril del presente año.

ENTRADAS.

BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabot.	Del est.	Del cabot.	Del est.
Vapores .....	66	63176	18		47	1
Fragatas .....	12	5018			12	
Barcas .....	91	30008	29		57	5
Bergantines .....	17	2826	13		3	1
B. Goletas .....	3	350	3			
Goletas .....	53	2870	28		24	1
Totales .....	242	104248	91		143	8

SALIDAS.						
BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabot.	Al estranj	Al cabot.	Al estranj
Vapores.....	66	63176	18	.....	47	1
Fragatas.....	10	3486	.....	.....	7	3
Barcas.....	94	30970	23	4	36	31
Bergantines.....	17	2826	12	1	4	.....
B. Goletas.....	3	350	3	.....	.....	.....
Goletas.....	52	2806	24	4	23	1
Totales.....	242	103614	80	9	117	36

*Embarcaciones menores.*

Se emplean en el tráfico entre este puerto i el Huasco i sus caletas, 2 lanchas i dos botes; en la pesca 3 botes i dentro de la bahía 30 lanchas, 10 botes i 3 cachuchos.

*Jente de mar*

Se emplean 68 hombres.

*Importancia del puerto.*

La importancia de este puerto bastante considerable ya por el número de buques que a él arriban, apesar de los embarazos que ocasiona la actual guerra, aumentará mucho mas cuando se encuentre concluida i puesta al servicio público la via férrea que comunicará a este puerto con el rico i abundante mineral de Cerro Blanco.

Carrizal Bajo, mayo 1. ° de 1866.

VALENTIN OSANDON.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

*Flamenco, mayo 13 de 1866.*

En contestacion a su nota fecha 27 del mes próximo pasado en la cual me pide trasmita a Ud., para la Memoria de Marina que debe presentarse en junio venidero al Congreso Nacional, los datos estadísticos consignados en la nota del señor Ministro de Marina fecha 17 de abril del año de 1865 i de la cual se sirve incluirme copia, diré a Ud. que, con motivo de haber sido esta caleta por su ninguna importancia cerrada al comercio, no ha habido un em-

pleado marítimo ni de Aduana establecido para que se pudiese recoger los datos estadísticos en el tiempo a que Ud. se refiere en la nota que tengo el honor de contestar, puesto que, cada vez que algun buque ha tenido que arribar a este puerto, ha sido necesario para verificarlo traer un guarda a su bordo i correr toda sus tramitaciones en la Aduana de Caldera i en esa Gobernacion Marítima, segun lo dispone la ordenanza de Aduana hoy vijente; así es que me hallo en la imposibilidad de dar cumplimiento estrictamente a lo ordenado i siendo que por lo que dejo espresado, los datos pedidos concèrniendo a esta caleta desde el 1.º de mayo del año próximo pasado hasta el dia en que se me mandó en comision a este puerto, deben existir todós ellos en la Aduana de Caldera i en esa Gobernacion Marítima.

Con motivo de la guerra actual i en cumplimiento del decreto supremo fecha 7 de octubre del año pasado, esta caleta se abrió al comercio como puerto mayor, i el dia 7 de noviembre del mismo año el infrascrito se trasladó a el nombrado en comision con el administrador de Aduana de este puerto por disposicion del señor administrador de la Aduana de Caldera; por esta circunstancia puedo adjuntarle a esta nota un estado del movimiento marítimo de toda clase de embarcaciones habido en los seis meses que hacen a que estoy a cargo de esta administracion, contados del dia de mi traslacion a esta caleta hasta el 30 del presente año. Por ese estado verá Ud. la insignificancia de este puerto en que, en el semestre a que me refiero, han fondeado solamente cinco buques mayores, en el mismo tiempo que la liberacion de derechos de Aduana ha hecho ocurrir un crecido número de naves a todos los puertos de la República i en este a sucedido que en los dos últimos meses del pasado año no ha habido entrada ninguna que anotar.

Las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de este puerto, como Ud. lo notará en el movimiento marítimo que le acompaño, son las mismas que hacen el cabotaje de Caldera a Chañaral i Taltal i que solamente arriban a este puerto cada vez que se las contrata para que a su paso hagan escala en él.

Hai cuatro hombres que se ocupan de la pesca i éstos tienen un bote.

Por lo espuesto verá Ud. que seria de ningun provecho patentisar al Supremo Gobierno se estableciese en este puerto algunas de las mejoras contenidas en la nota del señor Ministro de Marina fecha 17 de abril de 1866, puesto que la poca concurrencia de buques i el corto número de pobladores no lo hace necesario.

Dios guarde a Ud.

JORJE WORNALD

Al señor Gobernador Marítimo de Atacama.

*ESTADO del movimiento marítimo habido en el puerto de Flamenco desde que se declaró puerto mayor hasta el 30 de abril del presente año.*

**ENTRADAS.**

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabot.	Del est.	Del cabot.	Del est.
Fragatas .....	1	475	.....	.....	1	.....
Barcas .....	3	1235	.....	.....	3	.....
Bergantines .....	1	159	.....	.....	1	.....
Pailebotes .....	1	51	.....	.....	1	.....
Totales .....	6	1920	.....	.....	6	.....

**SALIDAS.**

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabot.	Al estranj	Al cabot.	Al estranj
Fragatas .....	1	475	.....	.....	1	.....
Barcas .....	3	1235	.....	.....	3	.....
Bergantines .....	1	159	.....	.....	1	.....
Pailebotes .....	1	51	.....	.....	1	.....
Totales .....	6	1920	.....	.....	6	.....

Este resúmen es sacado de la lista nominal que pasó el empleado de Aduana de ese puerto.

Caldera, abril 30 de 1866.

MARTIN AGUAYO.



*ESTADO del movimiento marítimo habido en el puerto de Pan de Azúcar desde que se declaró puerto mayor hasta el 30 de abril del presente año.*

**ENTRADAS.**

BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabot.	Del est.	Del cabot.	Del est.
Barcas.....	5	2161	.....	.....	5	.....
Bergantines.....	2	400	.....	.....	2	.....
Goletas.....	2	103	.....	.....	2	.....
Totales.....	9	2664	.....	.....	9	.....

**SALIDAS.**

BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabot.	Al estranj	Al cabot.	Al estranj
Barcas.....	5	2161	.....	.....	2	3
Bergantines.....	2	400	.....	.....	2	.....
Goletas.....	2	103	.....	.....	1	1
Totales.....	9	2664	.....	.....	5	4

Este resumen es sacado de la lista nominal que pasó el empleado de Aduana de ese puerto.

Caldera, abril 30 de 1866.

MARTIN AGUAYO.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Huasco, mayo 11 de 1866.

Cumpliendo con la nota de Ud. de fecha 19 de abril último, acompañó en esta un cuadro detallado del movimiento marítimo que ha habido por este puerto i demas de su dependencia.

Contrayéndome a los demas datos que se ordenan por su espresada nota, hago a Ud. las demostraciones siguientes:

*Embarcaciones menores.*

Hai una lancha de 16 toneladas que se ocupa en el tráfico de este puerto al de Carrizal Bajo, Sarco i Peña Blanca; está embarcacion navega tripulada por dos hombres i uno de éstos hace las veces de patron. Hai tambien 6 lanchas, 4 de 7 toneladas i 2 de 12 que sirven para la carga i descarga de los buques, i 6 botes fleteros; todos estos no salen del recinto del puerto. Hai a mas dos botes i 3 balsas que sirven a los pescadores para la pesca que estos hacen en las caletas dependientes de éste.

*Necesidades.*

Es de todo punto necesario la compostura del muelle porque a consecuencia de la gran braveza que hubo en este puerto el 13 de noviembre próximo pasado la que duró cuatro dias i destruyó mas de la mitad quedando solo una parte del extremo oriental pero inservible; la menor braveza que haya lo destruirá del todo i seria mas costosa su reparacion.

*Importancia del comercio de este puerto.*

Carrizal Bajo i caletas dependientes, desde el 1.º de mayo de 1865 al 30 de abril del presente año.

Importacion de mercaderias nacionales i nacionalizadas. . . . .	ps. 3462460
Esportacion para el extranjero. . . . .	» 2160655
Esportacion al cabotaje. . . . .	» 852551
Suma total del movimiento comercial. . . . .	ps. 6475666

Para poder proporcionarme estos datos los he obtenido de la Aduana de este puerto.

*Marineros i pescadores.*

Hai 9 marineros que tripulan los botes de esta capitania i resguardo, incluyéndose en éstos los que hacen las veces de patron; hai a mas 10 personas entre hombres i niños que se ocupan en la pesca, i 12 hombres que tripulan las embarcaciones fleteras.

Con lo espuesto creo dejar contestada la nota de Ud. de fecha 19 de abril próximo pasado.

Dios guarde a Ud.

JULIAN DUBLÉ.

Al señor Gobernador Marítimo de Caldera.

*CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en el puerto del Huasco desde el 1.º de mayo de 1865 al 30 de abril de 1866.*

**ENTRADAS.**

BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabot.	Delest.	Del cabot.	Del est.
Fragatas .....	3	1260	1	.....	.....	2
Barcas .....	17	6130	3	.....	14	.....
Bergantines.....	13	2204	7	.....	6	.....
Goletas.....	6	426	4	.....	2	.....
B. Goletás.....	6	632	2	.....	4	.....
Pailebotes.....	3	120	1	.....	2	.....
Balandras.....	8	160	8	.....	.....	.....
Lanchas.....	63	657	63	.....	.....	.....
Vapores.....	45	45365	7	.....	.....	38
<b>Totales .....</b>	<b>164</b>	<b>56954</b>	<b>96</b>	<b>.....</b>	<b>28</b>	<b>40</b>

**BUQUES DE GUERRA.**

Vapor Nacional *Maipú*, 3 veces.

**SALIDAS.**

BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabot.	Al estranj	Al cabot.	Al estranj
Fragátas .....	3	1260	1	.....	.....	2
Barcas .....	17	6130	3	.....	9	5
Bergantines.....	13	2204	7	.....	6	.....
Goletas.....	6	426	4	.....	2	.....
B. Goletas.....	6	632	2	.....	4	.....
Pailebotes.....	3	120	1	.....	2	.....
Balandras.....	8	160	8	.....	.....	.....
Lanchas.....	63	657	63	.....	.....	.....
Vapores.....	45	45365	7	.....	.....	38
<b>Totales.....</b>	<b>164</b>	<b>56954</b>	<b>96</b>	<b>.....</b>	<b>23</b>	<b>45</b>

**BUQUES DE GUERRA.**

Vapor nacional *Maipú*, 3 veces.

## NÚMERO II.

Memoria de la Gobernacion Marítima de Coquimbo.

Coquimbo, mayo 1.º de 1866.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

En cumplimiento de la suprema orden de fecha 11 de abril del presente año que US. se sirvió trascribirme el 14 del mismo mes, tengo el honor de adjuntar a US. los datos estadísticos que en ella se me solicitan, para que formen parte de la Memoria de Marina que el señor Ministro debe presentar al Congreso.

### *Movimiento marítimo.*

El bloqueo establecido por los buques de S. M. C. desde el 29 de setiembre del año próximo pasado hasta el 19 de diciembre del mismo, a los puertos de Coquimbo i Guayacan, ha motivado una decadencia en su movimiento marítimo. Con tal motivo solo han entrado a Coquimbo 248 buques i salido 250, i a Guayacan 175 entrados i 174 salidos; cifras que, comparadas con las del año anterior, dan al primero un déficit de 83 buques entrados i 85 salidos, i al segundo 186 entrados i 178 salidos. Como el establecimiento de Guayacan se desprendiese de uno de los vapores que tenia en ejercicio conduciéndole metales i naufragase el otro que continuamente hacia viajes a Tongoi burlando el bloqueo, se resintió en su movimiento haciendo que el déficit fuese considerable.

A los puertos de Tongoi i Totoralillo les ha cabido la misma suerte a pesar de haber sido declarados puertos mayores i de no haber estado bloqueados; al primero han entrado 116 buques ménos i salido 116, i al segundo uno entrado i uno salido.

### *Oficina de la Gobernacion.*

Esta oficina no ha sufrido alteracion en su personal, se halla desempeñada por un Capitan de Fragata, un Patrón de bote i cuatro marineros primeros.

Las Subdelegaciones son desempeñadas por los Tenientes de Ministros de Aduana.

Multiplicándose cada año las atenciones de Gobernador Marítimo i no teniendo éste ayudantes se hace necesario i urgente que el Supremo Gobierno nombre un Oficial de pluma para que se encargue del archivo.

El bote en que se hace el servicio ordinario aunque de dos tercios de vida ha recibido una regular refaccion.

Se necesita construir un cuartel de marineros para que vivan en él i sirva, a la vez de lugar de retencion a los individuos que contravengan los reglamentos.

### *Muelles.*

En la Memoria que pasé a US. el año anterior manifesté el mal estado del muelle fiscal, i espuse que para precaverlo de un desplome, habia elevado con fecha 31 de mayo a la Intendencia dos presupuestos del costo que tendria su reparacion, los cuales solicité de los constructores Goforth Parker i Dunlof Towel, que instruido el señor Intendente de ellos i ántes de darles el curso conveniente dispuso que el Injeniero de la provincia don Ricardo E. Goldsborough formase uno nuevo que sometió a la aprobacion suprema. Mas no habiéndose obtenido resultado favorable, reitero ahora nuevamente mi pedido, agregando que los postes, pies de gallos i trasversales que sostienen su cubierta se hallan enteramente debilitados i comidos por la broma.

Los muelles particulares se encuentran en buen estado i prestan al comercio importantes servicios.

### *Importancia de cada puerto.*

Coquimbo i Guayacan son los puertos mas privilegiados de esta provincia; ofrecen al navegante un asilo cómodo i amparado de todos los vientos del compas; su benigna temperatura, su excelente agua potable i delicadas legumbres lo hacen mas recomendables a los concurrentes. A Coquimbo afluye un número considerable de buques nacionales i extranjeros que internan valiosos cargamentos de toda clase de mercaderias i esportan en cambio cobre en barra, ejes, minerales de cobre en crudo, lanas i varios otros productos del pais.

### *Oficinas de enganche.*

Existe una desempeñada por don Jorje Tasker; su movimiento ha sido de 60 marineros embarcados i 65 desembarcados.

### *Casas de aposentaduría.*

Hai tres i contienen nueve marineros extranjeros.

### *Necesidades del puerto en balizas, faros i prácticos.*

Balizas no existen i hai necesidad de colocar dos, una al norte de la punta de este puerto denominada Pájaro-Niño, i otra hácia el rincon de la bahía en un banco o placer formado por las arenas que arrastran las corrientes del rio Coquimbo.

Se han colocado cuatro boyas en la cabeza del muelle de la estacion del ferrocarril en las que amarran sus espías los buques que se atracan a él.

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

Prácticos no hai necesidad que los demande, pero convendria esta-

blecer un vapor remolcador que sacara i entrara los buques que por efecto de las calmas permanecen cuatro i seis dias fuera del puerto.

En los de Guayacan i Totoralillo se hace cada dia mas necesaria la colocacion de boyas en sus bocas para que demarquen el peligro que hai en ellas i lo solicitan con urgencia sus autoridades.

### Telegrafos.

Existe uno en la parte mas elevada del cerro de este puerto que necesita repararse, como asi mismo ponerle techo a una casa de piedras que se ha construido con los soldados del S.<sup>o</sup> de linea, a fin de que el vijia se abrigue de la intemperie.

Al concluir esta Memoria me es satisfactorio manifestar a US. que durante el bloqueo los jefes de los buques solo han molestado los puertos de Coquimbo i Guayacan con descubiertas para cerciorarse de las operaciones i trabajos que se preparaban contra ellos. El apresamiento del vapor ingles *Matias Cousiño*, el del pailebot nacional *Engañadora* i el casual naufragio del vapor ingles *Guayacan* que tocó en una piedra cargado de metales en viaje de Tongoi a Guayacan lo que motivó su total pérdida, son los únicos daños causados en el mencionado tiempo, pudiéndose decir ahora que la única pérdida que ha sufrido esta provincia ha sido la del *Guayacan*, puesto que el *Matias Cousiño* i pailebot *Engañadora* fueron entregados a sus dueños.

A la circular del señor Ministro de Marina de fecha 12 de setiembre del año próximo pasado; a las prescripciones de la Ordenanza Jeneral de la Armada, i a las oportunas órdenes que me impartió la Comandancia Jeneral de Armas de esta provincia, para que varase los buques, los barrenase i descalase sus timones por consecuencia del aviso que dió el Capitan del vapor ingles *Chile* don C. H. Sivell el dia 28 de setiembre del mismo año sobre la aproximacion de las fuerzas de S. M. C. que venian a establecer el bloqueo de este puerto, es debido que éstas no se hayan apoderado el dia 29 del mismo mes, de todos los buques nacionales surtos en la bahía, los que obtuvieron dias despues patentes neutrales que se les remitieron de Valparaiso i dieron la vela sin inconveniente alguno.

No se ha presentado al enemigo, señor Comandante Jeneral, ocasion de emplear su artilleria como ha acontecido en Caldera ni se ha derramado una gota de sangre. Se temió sí el 2 de diciembre último que fuése bombardeada la Aduana por la fragata de S. M. C. *Blanca* que se situó a cuatro cables de ésta i en actitud de combate: en despique de haber en su presencia abordado fuerzas de tierra i estraido la jente a la barca italiana *Domitila*, la cual debió ser incendiada si el tiempo no hubiera sido tan angustiado.

Dios guarde a US.

BUENAVENTURA MARTÍNEZ.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

*RAZON de los buques que han entrado i salido en el puerto de Coquimbo desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 10 de abril de 1866.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	CANTIDAD DE BUQUES.	TONELADAS.	PROCEDENCIA.	
			Del cabot.	Del est.
Vapores .....	90	84416	50	43
Fragatas.....	18	14993	9	9
Barcas.....	81	31127	50	31
Bergantines.....	20	3176	19	1
Bergantines goletas.....	12	2103	9	3
Goletas .....	12	832	12	.....
Pallebotes.....	9	527	8	1
Balandras .....	5	300	5	.....
<b>Suma.....</b>	<b>248</b>	<b>137474</b>	<b>162</b>	<b>86</b>
<b>BUQUES DE GUERRA.</b>				
			Núm.	Cañones.
Fragatas .....			7	170
Corbetas .....			1	16
Vapores .....			9	46
<b>Suma.....</b>			<b>17</b>	<b>232</b>

**SALIDAS.**

CLASES.	CANTIDAD DE BUQUES.	TONEELADAS.	PROCEDENCIA.	
			Del cabot.	Del est.
Vapores .....	93	84416	54	39
Fragatas.....	16	13003	9	7
Barcas .....	82	30600	66	16
Bergantines.....	22	3546	20	2
Bergantin goletas.....	13	2237	13	.....
Goletas .....	11	762	11	.....
Pailebotes .....	9	527	8	1
Balandras .....	4	240	4	.....
Suma.....	250	135331	185	65

  

BUQUES DE GUERRA.		
	Núm.	Cañones.
Fragatas .....	7	170
Corbetas .....	1	16
Vapores .....	9	46
Suma.....	17	232

Gobernacion marítima de Coquimbo, Mayo 1.º de 1866.

BUENAVENTURA MARTINEZ.



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

NUMERO.	CLASES.	NACIONES.	NOMBRES.	TONELAJE O CAPACIDAD.	TRIPULACIONES.		PUERTOS DE TRAFFICO.	OCCUPACION.
					Nacionales.	Estranjeros.		
32	Lanchas.....	Nacionales.	.....	740	60	4	Coguinbo...	Carga i descarga
19	Chalupas.....	.....	.....	.....	38	.....	.....	Picando i pescando.
13	Botes.....	.....	.....	.....	24	2	.....	Id.
3	Canoas.....	.....	.....	.....	6	.....	.....	En la pesca.
2	Balsas.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	Id.
					130	6		

NOTAS.—De los ciento treinta i seis bombres que espresa este estado, cuarenta pertenecen al gremio de jornaleros i se ocupan en toda clase de trabajo de mar.

Marineros en las casas de trato solo hai nueve i son estranjeros.

Gobernacion marítima de Coquimbo, Mayo 1.º de 1886.

BUENAVENTURA MARTINEZ.

*Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera del puerto de Coquimbo.*

Hai 3 varaderos que se ocupan en carenar lanchas.—2 astilleros para la construccion de embarcaciones menores; i 18 carpinteros de ribera.

BUENAVENTURA MARTINEZ.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

*Guayacan, mayo 1.º de 1866.*

En cumplimiento a la circular del señor Comandante Jeneral de Marina de fecha 14 del mes próximo pasado trascrita por US. con fecha 19 del mismo, tengo el honor de adjuntar a US. cinco estados condensados bajo los números de 1 a 5.

El estado núm. 1 manifiesta los buques nacionales i extranjeros que han entrado i salido en este puerto, durante el año transcurrido entre el 1.º de mayo de 1865 i 30 de abril de 1866.

El estado núm. 2 comprende el número de embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico de esta bahía, con especificacion de su clase, calidad, estado en que se encuentran, nacionalidad, nombre del dueño, tonelaje o capacidad, tripulacion, nacionales i extranjeros, punto de tráfico, ocupacion i jente de mar.

Los estados números 3 i 4 manifiestan la importancia principal que tiene esta rada en su comercio, entre los puertos nacionales i países extranjeros, principalmente en su esportacion a estos últimos que han sido en grande escala i sumamente valiosos los cargamentos esportados durante el año de mi referencia.

El estado núm. 5 demuestra los empleados fiscales que actualmente sirven en este puerto, con especificacion del nombre de cada uno, el punto donde han funcionado, la fecha de su primer i último nombramiento, los destinos que han desempeñado i el sueldo anual que han gozado. Al pié de dicho estado se encuentra el movimiento marítimo de los buques de guerra que han entrado i salido en este puerto durante el año que arriba queda espresado.

*Necesidades en los puertos de balizas, faros, etc.*

No existen en este puerto balizas ni faros de ninguna clase; pero sería conveniente la instalacion de un faro que proporcione alguna comodidad a la navegacion de los buques que se dirijen a este puerto.

El conocimiento adquirido en el corto tiempo que sirvo en este puerto, me hace llamar la atencion del Supremo Gobierno sobre una medida de imperiosa necesidad que reclama el tráfico importante de esta rada a fin de evitar los peligros en que con frecuencia se ven los buques que arriban a este puerto sin un conocimiento práctico de él como paso a esponderlo.

Existe a la entrada de esta bahía en la parte norte, un bajo submarino que no es conocido en las cartas de navegacion; i que un marino sin práctica está espuesto a sufrir un completo naufragio. En febrero último la barca *Knowsley* estuvo a punto de naufragar si la casualidad de haberle calmado el viento a su entrada no la hubiese dejado encallada en dicho bajo por mas de media hora. No obstante esto, dicha barca a pesar de ser de fierro, se abrió en la proa i se temió su pérdida por la mucha agua que hacia, siéndole necesario apresurar su descarga para irse a reparar a Valparaiso. En este peligroso bajo es pues, de urgente necesidad la colocacion de una gran boya que indique ese lugar peligroso i sea conocido por los navegantes, evitándoles con esto un total naufragio o daños de suma consideracion. Tambien seria mui conveniente la colocacion de dos boyas mas en la parte sur de esta bahía, para que los buques en franquía tengan donde amarrarse a esperar el viento favorable para su dificultosa salida.

*Telegrafos Marítimos.*

No hai en este puerto ni siquiera un palo vijía que indique a los navegantes la entrada de esta rada.

*Astilleros, varaderos i maestranza.*

No hai en este puerto astilleros ni maestranza, solo hai un pequeño varadero que sirve para las reparaciones de las embarcaciones menores, que pertenece a particulares. La bahía proporciona por su mansedumbre, locales a propósito para el establecimiento de estas faenas tan útiles i necesarias en puertos de tanto tráfico como éste. Esta mejora importante no demandaria gastos de consideracion; i acaso llegaria a prestar utilísimos servicios a los buques de nuestra armada.

*Muelles i botes fiscales.*

No hai ni una ni otra cosa, i es de mucha necesidad la construccion de un muelle para el servicio de la capitanía i tráfico público. Esta subdelegacion marítima se sirve de un bote perteneciente a la tenencia de Aduana, el cual se halla en pésimo estado.

Dios guarde a US.

PASCUAL MALUENDA.

*CUADRO que manifiesta los buques que han entrado i salido en este puerto de Guayacan de la provincia de Coquimbo, durante el año trascurrido entre el 1.º de mayo de 1865 i 30 de abril de 1866.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	NUMERO.	TONELAJE.	BUQUES.		PROCEDENCIA.	
			NAC.	ESTRANJ.	DEL CAB.	DEL EST.
Vapores . . . .	78	3340	68	10	78	.....
Fragatas . . . .	20	13317	6	14	20	.....
Barcas . . . . .	61	19050	21	40	58	3
Bergantines..	3	449	3	.....	3	.....
Goletas . . . . .	13	1100	6	7	13	.....
<b>Totales . . .</b>	<b>175</b>	<b>37256</b>	<b>104</b>	<b>71</b>	<b>172</b>	<b>3</b>

**SALIDAS.**

CLASES.	NUMERO.	TONELAJE.	DESTINO.			
			AL CABOTAJE.	TONELAJE.	AL ESTRANJ.	TONELAJE.
Vapores . . . .	77	3220	75	3180	2	160
Fragatas . . . .	14	9551	10	9091	4	4226
Barcas . . . . .	66	10322	51	12066	15	6984
Bergantines..	3	449	3	449	.....	.....
Goletas . . . . .	14	1167	13	1100	1	67
<b>Totales . . .</b>	<b>174</b>	<b>24709</b>	<b>152</b>	<b>25886</b>	<b>22</b>	<b>11437</b>

En este mismo tiempo han entrado 9 vapores de guerra con 108 cañones, de los cuales 8 han sido españoles i 1 ingles. Todos ellos han vuelto a salir.

Subdelegacion Marítima de Guayacan, Mayo 1.º de 1866.

PASCUAL MALUENDA.

*ESTADO que manifiesta las embarcaciones menores en este puerto de Guayacan de la provincia de Coquimbo, con expresion de su número, clase, calidad, estado en que se encuentra, tonelaje i capacidad, tripulacion, punto de tráfico i ocupacion.*

NUMERO.	CLASES.	CALIDAD.	ESTADO ACTUAL.	TONELAJE.	TRIPULACION.	PUNTO DE TRAFICO.	OCCUPACION.
12	Lancha .....	Madera ..	En serv..	230	24	En la bahía..	En c. i desc.
1	Lancha .....	De fierro.	En serv..	18	2	.....	.....
3	Botes .....	Madera ..	.....	.....	8	.....	Rem. de l..
1	Chalupa .....	.....	En serv..	.....	3	En la id. i f.	En la pesca.
9	Balsas .....	De cuero.	.....	.....	9	En la bahía..	En la pesca.
26	Embarcae. .	.....	.....	248	46	.....	.....

Subdelegacion Marítima de Guayacan, Mayo 1.º de 1866.

PASCUAL MALUENDA.

*RAZON de los buques que han entrado i salido del puerto de Tongoi desde el 1.º de mayo de 1865 al 30 de abril de 1866.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	NUMERO.	TONELAJE.	DEL CABOTAJE.	DEL ESTRANJERO
Fragatas .....	12	6639	10	2
Barcas .....	45	14079	40	5
Bergantines .....	12	2046	10	2
Goletas .....	33	2675	33	.....
Vapores .....	97	24715	80	11
Balandras .....	1	60	1	.....
Totales .....	200	50214	174	26

SALIDAS.				
CLASES.	NUMERO.	TONELAJE.	AL CABOTAJE.	AL ESTRANJERO.
Fragatas .....	13	7028	12	1
Barcas .....	44	13916	33	11
Bergantines.....	11	1826	10	1
Goletas .....	34	2749	33	1
Vapores .....	97	24715	80	17
Balandras.....	1	60	1	.....
Totales.....	200	50294	169	31

Subdelegacion Marítima de Tongoi, Mayo 9 de 1866.

JOSE MANUEL VARELA.

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

NUMERO.	CLASES.	TONELAJE.	TRIPULACION.	PUNTOS DE TRAFICO.	OCUPACION.
12	Lanchas .....	190	24	Bahía de Tong.	Carga i desc.
7	Botes.....	.....	14	id. id.	id. id.
7	Chalupas.....	.....	2	id. id.	id. id.
7	Canoas .....	.....	1	id. id.	Pesca.
11	Balsas .....	.....	11	id. id.	Id.
32	Total.....	190	52	.....	.....

NOTA.—Existe un varadero para lanchas de la propiedad de los señores Umeneta i Errázuriz.

Subdelegacion Marítima de Tongoi, Mayo 9 de 1866.

JOSE MANUEL VARELA.

*ESTADO general que manifiesta el movimiento marítimo habido en el puerto de Totoralillo desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril del presente año de 1866.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	NACIONALES.				ESTRANJEROS.		
	NUMERO.	TONELAJE.	TRIPULACIONES.		TOTALES.	TONELAJE.	TRIPUL.
			Nac.	Est.			
Vapores.....	34	120	8	16	1	80	7
Fragatas.....	2	1014	21	17	2	1243	51
Barcas.....	5	1318	17	34	17	7204	208
Bergantines.....	4	521	13	20	2	385	17
Goletas.....	11	947	25	47	11	702	47
Lanchas.....	6	114	7	11	1	60	3
<b>Total.....</b>	<b>31</b>	<b>4034</b>	<b>91</b>	<b>145</b>	<b>34</b>	<b>9684</b>	<b>333</b>

**SALIDAS.**

CLASES.	NACIONALES.				ESTRANJEROS.		
	NUMERO.	TONELAJE.	TRIPULACIONES.		TOTALES.	TONELAJE.	TRIPUL.
			Nac.	Est.			
Vapores.....	1	80	3	5	2	90	11
Fragatas.....	2	1021	16	14	2	1243	35
Barcas.....	5	1318	16	34	18	7224	235
Bergantines.....	5	861	21	21	1	195	9
Goletas.....	12	1100	24	54	11	635	50
Lanchas.....	5	82	8	10	.....	.....	.....
<b>Total.....</b>	<b>30</b>	<b>4462</b>	<b>88</b>	<b>138</b>	<b>34</b>	<b>9387</b>	<b>340</b>

NÚMERO III.

Memoria del Gobernador Marítimo de la provincia de Aconcagua.

GOBERNACION MARÍTIMA DE ACONCAGUA.

*Papudo, mayo 14 de 1866.*

En cumplimiento a la órden espedida por el Ministerio de Marina, que US. me trascribe con fecha 14 del próximo pasado, bajo los núms. 1, 2, 3 i 4. El primero i segundo manifiestan el movimiento marítimo que ha habido en este puerto desde el 1.º de mayo de 1865 al 30 de abril de 1866; el tercero demuestra las embarcaciones que en diferentes destinos se ocupan dentro del mismo puerto; i el cuarto espone el personal de los empleados de esta Gobernacion Maritima.

Igualmente adjunto a US. los datos estadísticos pertenecientes a las subdelegaciones dependientes de esta Gobernacion, Pichidanguí i Zapallar, con sus oficios remisorios; i no habiendo aun recibido los correspondientes a la de los Vilos, sin embargo de haberle transcrito con fecha 19 del pasado la citada nota de US. a aquel Subdelegado Marítimo, le repito hoy la misma comunicacion.

Como medida de necesidad, debo enumerar de una formal reparacion de la parte del destruido muelle que existe; ya que no se ha construido uno nuevo proyectado por el propietario de la hacienda donde se sitúa este puerto.

Aun es mas necesaria i urgente la colocacion de pescantes para el bote de esta Gobernacion Maritima; porque como he manifestado pidiéndolos poco há al Supremo Gobierno, son muchos los inconvenientes que se siguen de mantenerlo fondeado, o sea en seco como se halla al presente.

Tambien es de necesidad dotar dicha embarcacion de otro marinero mas, por razon de que tres remos que pueden ponersele aumentan mui poco el poder de dos, dificulta mucho arribar a esta orilla con recios sudés, como por lo ajitado de la mar con los nortes, o por otras causas, necesita la impulsion de cuatro remos. Esto se remediaría señalando doce pesos anuales para pagar un corto estipendio a un cuarto bogador cuando la ocasion lo exija.

La importancia de este puerto es reconocida, por él se hace la esportacion de los productos de las haciendas circunvecinas, i del cobre en barra de varios establecimientos de fundicion de los departamentos de la Ligua i Petorca. Esta esportacion declinará con motivo de la via férrea que ofrece mas ventajas i garantía en el transporte de la Calera a Valparaiso.

Balizas i faros son objetos que por ahora no las demanda este puerto; digo lo mismo respecto a telégrafos marítimos; pero seria mui útil el establecimiento de un práctico.

Astilleros i maestranzas no existen en este puerto; ni tampoco creo las necesite.

Varaderos, no hai un punto especial de que como tal se haga uso



en la playa, pues indistintamente en toda la estension de ella, principalmente a la parte del sud, se hace la varada de las embarcaciones menores.

Dios guarde a US.

MANUEL AZAGRA.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

*CUADRO que manifiesta el número de empleados que tiene la Gobernacion Marítima del puerto del Papudo, de la provincia de Aconcagua, con especificacion del nombre de cada uno, el destino que desempeñan, el sueldo anual que gozan i el tiempo que sirven.*

Número.	NOMBRE del empleado.	DESTINO que desempeña.	Sueldo anual i racion de armadura de los marineros.	Tiempo que sirven		
				Años.	Meses.	Dias.
	Manuel Azagra..	Gob. Marítimo..	540	“	11	8
	Luis Palacios.....	P. del bot de la G.	216	19	“	“
	Antonio Perez...	Marinero 1.º ..	192	“	2	“
	Juan C. Silva....	Id. 2.º .....	192	“	2	“

Gobernacion Marítima, Papudo mayo 1º de 1866.

MANUEL AZAGRA.

*CUADRO que manifiesta los buques que han entrado i salido al puerto menor del Papudo de la provincia de Aconcagua, desde el 1.º de mayo de 1865 hasta octubre del espresado año que fué declarado mayor, i desde que dejó de serlo, a mediado de abril hasta el 30 del mismo mes.*

**ENTRADAS.**

CLASE.	Número.	Toneladas.	TRIPULACION.		BUQUES.		PROCEDENCIA.	
			Nacional.	Estranj.	Nacionales.	Estranj.	Cabot.	Estranj.
Vapores .....	2	322	15	14	2		2	
Barcas .....	4	1634	13	33	2	2	4	
Bergantines ...	3	400	5	20	1	2	3	
Goletas.....	2	128	6	2	2		2	
Totales.....	11	2484	39	69	7	4	11	

**SALIDAS.**

CLASE.	Número.	Toneladas.	TRIPULACION.		TRIPULACION.		BUQUES.	
			Nacional.	Estranj.	Nacionales.	Estranj.	Cabot.	Estranj.
Vapores .....	2	322	16	14	2		2	
Barcas .....	3	605	14	13	2	1	3	
Bergantines ...	2	261	3	8	1	1	1	1
Goletas.....	1	64	3	1	1		1	
Totales.....	8	1252	36	36	6	2	7	1

Gobernacion Marítima.—Papudo, mayo 1.º de 1866.

MANUEL AZAGRA.

*ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo, que ha tenido el puerto del Papudo, de la provincia de Aconcagua, durante el tiempo que este puerto fué mayor, desde octubre del año próximo pasado hasta mediado de abril último que dejó de serlo.*

**ENTRADAS.**

CLASE.	Número.	Toneladas.	TRIPULACIONES.		BUQUES.		PROCEDENCIA.	
			Nacional.	Estranjera.	Nacionales	Estranj	Cabot.	Estranj
Vapores .....	25	22620	55	941	.....	25	24	1
Fragatas .....	9	5023	.....	170	.....	9	4	5
Barcas .....	36	12858	17	424	.....	36	18	18
Bergantines...	14	2645	16	86	.....	14	8	6
Goletas.....	5	348	10	20	.....	5	5	.....
Totales.....	84	43494	108	1641	.....	89	59	30

**SALIDAS.**

CLASE.	Número.	Toneladas.	TRIPULACIONES.		BUQUES.		DESTINO.	
			Nacional.	Estranjera.	Nacionales	Estranj	Cabot.	Estranj
Vapores .....	25	22620	65	941	.....	25	24	1
Fragatas .....	9	5023	.....	170	.....	9	1	8
Barcas .....	35	12553	12	419	.....	35	23	12
Bergantines...	14	2645	16	86	.....	14	12	2
Goletas.....	5	348	10	20	.....	5	5	.....
Totales.....	88	43189	103	1636	.....	.....	65	23

Nota.—En el mismo tiempo arriba espresado, fondearon en el puerto tres buques de guerra.—Gobernacion Maritima.—Papudo, mayo 1.º de 1866.

MANUEL AZAGRA.

*CUADRO que manifiesta las embarcaciones menores, existentes en el puerto del Papudo, provincia de Aconcagua, con expresion de su clase, estado en que se encuentran, tonnage, tripulaciones, punto de tráfico, ocupacion i jente de mar.*

CLASES.	NUMERO.	ESTADO DE LA EMBARCACION.	TONELADAS.	TRIPULACION.		PUERTOS DEL TRAFICO.	OCUPACION.	JENTE DE MAR.						
				NACIONAL.	ESTRANJERA.			Lancheros.	Marin. fiso.	Pesc. de can.	Pesc. de fija.	Busos.	Total.	
Lanchas,....	5	Util....	60	15	.....	En la bahia.....	En la carga i descarga.	15						
Botes.....	2	Id.....	"	3	.....	Id. id.....	En servicio de la G. M.	3						
Canas.....	4	Id.....	"	12	.....	Id. id.....	En la pesca.....	12						
Sumas.....	11	.....	60	30	.....	.....	.....	15	3	12	1	1	32	

Nova.—Las tres primeras lanchas existentes en la bahia, son de las que aun quedan de las que vinieron de Valparaiso a la carga i descarga, con motivo de la concurrencia de buques a este puerto.

Ademas existen en la playa entre este puerto i la embocadura del rio Pullai al norte, otras tres canoas para la pesca, tambien tripuladas por tres hombres cada una.

Gobernacion marítima. Papudo, mayo 1.º de 1866.

MANUEL AZAGRA.

NÚMERO II.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

*Pichidanguí, abril 30 de 1866.*

Tengo el honor de remitir a US. los estados que se sirvió pedirme en su nota fecha 17 del presente, trascribiéndome la del señor Ministro de Marina, fecha 11 del actual i para el debido cumplimiento remito los estados del movimiento marítimo, desde el 1.º de mayo de 1865, hasta el 30 de abril de 1866. El estado núm. 1 manifiesta el de empleados que hai en este puerto, el núm. 2 manifiesta el movimiento de los buques que han entrado i salido, el núm. 3 es de las embarcaciones que hacen el tráfico. Con respecto a las necesidades de este puerto; diré a US. que aquí no hai faro ni prácticos, telégrafos, astilleros, varaderos i maestranzas, de ninguna clase.

Dios guarde a US.

JOSÉ PAZ.

Señor Gobernador marítimo del puerto del Papudo.

NÚM. I.

*ESTADO que manifiesta los empleados que hai en este puerto de Pichidanguí, de la provincia de Aconcagua, con especificacion del nombre de cada uno, el destino que desempeña, el sueldo anual que gozan i la fecha de su nombramiento.*

NOM. I APELLID.	DESTINO QUE DESEMPEÑAN.	SUELDO ANUAL.	FECHA del nombramiento
José Paz....	Guarda interventor.....	ps. 600....	D. 17 de 1847.
Id. id. ....	Subdelegado Marítimo....	Sin sueldo.	N. 5. de 1865.
Juan Bravo.	Marin. del bote de Adna.	ps. 120....	A. 17 de 1858.
J. A. Lavin.	Id. id. id. id. ....	ps. 120....	O. 1.º de 1861.

Puerto de Pichidanguí, abril 30 de 1866.

JOSE PAZ,  
Subdelegado Marítimo.

NÚM. 2.

*ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo habido en el puerto de Pichidangui desde el 1.º de mayo de 1855 hasta el 30 de abril de 1866.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	Número.	Toneladas.
Barcas.....	1	.....
Bergantines.....	2	.....
Goletas.....	6	.....
Vapores.....	7	.....
<b>Total.....</b>	<b>16</b>	<b>1295</b>
<b>SALIDAS.</b>		
CLASES.	Número.	Tonelada.
Barcas.....	1	.....
Bergantines.....	2	.....
Goletas.....	6	.....
Vapores.....	7	.....
<b>Total.....</b>	<b>16</b>	<b>1295</b>

Puerto de Pichidangui, abril 30 de 1866.

JOSE PAZ,  
Subdelegado Marítimo.

NÚM. 3.

*ESTADO que demuestra las embarcaciones menores existentes en este puerto de Pichidangui, de la provincia de Aconcagua, con especificacion del destino en que cada una se ocupa, el estado en que actualmente se hallan i la jente que las tripulan.*

Lanchas de particulares en buen estado.....	1
Id. en mal estado.....	1
Botes del Fisco en buen estado.....	1
Canoas pescadoras, en servicio.....	2
Balsas pescadoras en servicio.....	2
Total.....	7

**JENTE DE MAR.**

Marineros fiscales de Aduana.....	2
Pescadores de canoas.....	6
Id. de Balsas.....	2
Lancheros i jernaleros.....	12
Total.....	22

Puerto de Pichidangui, abril 30 de 1866.

JOSE PAZ.  
Subdelegado Marítimo.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

*Los Vilos, mayo 17 de 1866.*

Son en mi poder sus estimadas notas núms. 103 i 106 fecha 19 de abril i 13 de mayo del presente año, por las que se sirve ordenarme remita a la brevedad posible los datos estadísticos, correspondientes a esta subdelegacion marítima; la falta de cumplimiento a lo ordenado por US. no ha sido debida a descuido, sino a una advertencia equívoca que habiendo recibido con la misma fecha orden de la Comandancia de Armas de Petorca para remitir iguales datos i conociendo que irian a un mismo Ministerio i que satisfarian un solo objeto, me determine remitir estos a la espresada Comandancia con fecha 2 del presente.

Cumpliendo con lo ordenado en sus espresadas notas, remito a US. el estado que demuestra el movimiento marítimo habido en este puerto desde el 1.º de mayo de 1865, hasta el 30 de abril de 1866.

Dios guarde a US.

MIGUEL CHACON.

Señor Gobernador marítimo de la provincia.

*ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo habido en el puerto de los Vilos desde el 1.º de mayo de 1865, hasta el 30 de abril de 1866.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	NUMERO.	TONELADAS.	DEL ESTRANJERO.		DEL CABOTAJE.	
			Nacional.	Estranj.	Nacional.	Estranj.
Fragatas....	1	485	.....	.....	.....	1
Barcas.....	10	2579	.....	1	5	4
Bergantines	2	312	.....	.....	2	.....
Goletas.....	3	186	.....	.....	3	.....
Vapores.....	9	1194	.....	.....	7	2
Totales....	25	4756	.....	1	17	7

**SALIDAS.**

CLASES.	NUMERO.	TONELADAS.	AL ESTRANJERO.		AL CABOTAJE.	
			Nacional.	Estranj.	Nacional.	Estranj.
Fragatas....	1	485	.....	1	.....	.....
Barcas.....	10	2579	.....	2	5	3
Bergantines	2	312	.....	.....	3	.....
Goletas.....	3	186	.....	.....	3	1
Vapores.....	9	1194	.....	2	7	.....
Totales....	25	4756	.....	5	16	4

*Embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de este puerto.*

5 Lanchas tripuladas por tres marineros cada una.

8 Canoas tripuladas por dos individuos cada una.

Emb. ms. 13 tripuladas todas, con treinta i un individuos.

Subdelegacion Marítima de los Vilos, mayo 13 de 1866.

MIGUEL CHACON.



NÚMERO IV.

Memoria del Gobernador Marítimo de la provincia de Valparaíso.

GOBERNACION MARÍTIMA DE

*Valparaíso, junio 5 de 1866.*

En cumplimiento del supremo decreto que US. se sirvió transcribirme con fecha 17 de abril último, tengo el honor de acompañar a US. los datos estadísticos que han de servir para la Memoria de Marina que debe presentar al próximo Congreso Lejislativo.

MOVIMIENTO MARÍTIMO.

El movimiento marítimo comprendido entre el 1.º de mayo de 1865 i 30 de abril del presente año ha sido de 1004 buques con 433,475 toneladas. Nótase a primera vista que el año anterior la afluencia de los buques a este puerto fué superior por cuanto así lo permitia la paz de que disfrutaba la República, turbada desde el 24 de setiembre de 1865, por las fuerzas españolas que trataron de impedir la navegacion en las costas de Chile con el bloqueo que al efecto establecieron en varios puntos de la República, i que terminó el 14 de abril del presente año.

CUERPO DE PRÁCTICOS.

Llamados al servicio de la armada de la República por espontáneo ofrecimiento, el cuerpo de prácticos cesó en las operaciones de su incumbencia para llenar otros mas difíciles i de mayor utilidad para el país. Luego de determinar la causa que motivaron la incorporacion de los miembros de este cuerpo en la armada nacional, dispuso el Supremo Gobierno volviesen a ocuparse del pilotaje de los buques que llegan al puerto.

TELEGRAFOS.

Sus útiles i casuchas necesitan una refaccion formal para que preste mejores servicios.

FARO.

Se halla servido con regularidad. Durante algunos meses i por orden de mi antecesor ha permanecido sin alumbrarse a fin de que no sirviera para la mejor espedicion de las operaciones del enemigo.

OFICINAS DE ENGANCHE DE MARINEROS.

Existen siete establecidas, que llenan con regularidad sus deberes; sin embargo, convendria darles otra forma.

BALIZAS I BOYAS.

La bahía de Valparaíso, no necesita por ahora de balizas. Con el objeto de que no sirvieran al enemigo las boyas que servían de amarradero a los buques de guerra nacionales i mercantes, mi antecesor las hizo retirar dejando solamente dos que se hallaban ocupadas por los buques de la escuadra norte-americana.

MUELLE.

Existe uno de propiedad fiscal el cual despues del bombardeo necesita repararse.

Bajo los números 1, 2 i 3 adjunto a US. los estados que demuestran el movimiento marítimo i diques flotantes.

SUBDELEGACIONES MARÍTIMAS.

Abiertos al comercio los puertos de San Antonio nuevo i viejo, del Algarrobo i Quinteros, sus subdelegados remitieron en un principio un estado del movimiento marítimo durante un mes, el cual fué entregado a la Comandancia Jeneral de Marina. Oportunamente pedí a aquellos funcionarios los datos estadísticos que en union de éstos debia acompañar i solo ha llegado a mi poder el de San Antonio que orijinal adjunto. Esta omision de parte de esas autoridades ha sido sin duda a consecuencia del cambio de subdelegados que se ha efectuado tan luego como el puerto de Valparaíso quedó libre del bloqueo establecido por el enemigo.

Dios guarde a US.

MANUEL 2.º ESCALA.

Al señor comandante Jeneral de Marina.

*CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en el puerto de San Antonio de las Bodegas desde el 15 de octubre de 1865 hasta el 4 de mayo de 1866*

**ENTRADAS.**

BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cab.	Del est.	Del cab.	Del est.
Fragatas.....	2	1734	.....	.....	.....	2
Barcas.....	42	13000	.....	.....	24	18
Bergantines.....	11	1948	.....	.....	5	6
Goletas.....	5	556	.....	.....	2	3
Vapores.....	33	18870	.....	.....	33	.....
Vap. de grra. con 7 cnes..	2	.....	2	.....	.....	.....
	95	36108	2	.....	64	29

**SALIDAS.**

BUQUES.	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cab.	Al estr.	Al cab.	Al estr.
Fragatas.....	2	1734	.....	.....	.....	2
Barcas.....	42	13000	.....	.....	29	13
Bergantines.....	11	1948	.....	.....	9	2
Goletas.....	5	556	.....	.....	4	1
Vapores.....	33	18870	.....	.....	32	1
Vap. de grra. con 7 cnes..	2	.....	2	.....	.....	.....
	95	36108	2	.....	74	19

Subdelegacion Marítima de San Antonio de las Bodegas, mayo 4 de 1866.

CIRILO PADILLA.

# NÚM. 1.

ESTADO QUE DEMUESTRA EL MOVIMIENTO MARÍTIMO QUE HA HABIDO EN EL PUERTO DE VALPARAISO, DESDE EL PRIMERO DE MAYO DE 1865 HASTA EL 30 DE ABRIL DE 1866.

## ENTRADAS.

FECHAS. 1865	Vapores.	Fragatas.	Barcos.	Bergantines.	Bergantin Gta.	Goletas.	Pailebotes.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.		TONELAJE.	TRIPULACION.		BUQUES DE GUERRA.								
								Del cabot.	Del est.	Del cabot.	Del est.		Nacles.	Estjs.	Vap.	Ftas.	Corb.	Trasp.	Nacls.	Estj.	Cañones		
Mayo .....	17	5	36	17	3	3	.....	27	8	8	38	24859	205	1077	1	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	
Junio .....	13	12	67	14	10	2	1	34	9	6	70	46430	185	1839	2	1	.....	1	.....	4	.....	54	
Julio .....	16	16	30	13	6	2	1	42	4	9	29	30032	236	1243	2	2	.....	2	.....	5	.....	113	
Agosto .....	18	20	54	21	11	4	1	47	7	9	66	49291	239	1780	1	.....	3	1	.....	.....	.....	49	
Setiembre .....	12	10	28	12	4	4	.....	35	3	7	25	23660	120	690	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	46	
1866.																							
Abril .....	7	5	29	6	.....	3	1	.....	.....	42	9	17670	.....	765	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totales .....	83	62	244	83	34	18	4	185	31	81	837	191942	985	7394	6	4	6	1	2	10	.....	263	

## SALIDAS.

FECHAS. 1865	Vapores.	Fragatas.	Barcos.	Bergantines.	Bergantin Gta.	Goletas.	Pailebot.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.		TONELAJE.	TRIPULACION.		BUQUES DE GUERRA.									
								Al cabot.	Al estraj.	Al cabot.	Al estraj.		Nacles.	Estjs.	Vap.	Fats.	Corb.	Trasp.	Nacls.	Estrj.	Cañones.			
Mayo .....	16	14	41	9	5	1	2	32	6	16	34	30383	177	1271	1	.....	1	1	1	.....	3	.....	6	
Junio .....	14	7	48	9	6	3	2	34	6	20	39	33201	196	1326	1	.....	1	.....	.....	.....	2	.....	13	
Julio .....	17	10	57	20	9	1	1	40	7	20	48	39571	247	1550	3	2	.....	1	2	.....	4	.....	102	
Agosto .....	18	12	43	15	7	4	.....	44	6	14	35	99406	258	532	2	2	.....	1	.....	.....	4	.....	78	
Setiembre .....	12	13	39	12	8	1	1	34	6	15	33	33816	193	1215	1	.....	1	.....	2	.....	.....	.....	24	
1866.																								
Abril .....	7	1	3	.....	.....	2	.....	.....	.....	6	7	5156	.....	218	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58
Totales .....	84	57	231	45	35	12	6	184	31	91	186	241533	1071	6112	13	4	3	3	5	13	.....	.....	281	

NOTA.—Durante los meses que estuvo fondeada la escuadra española en la bahía de este puerto se avistaban, entraban i salían los buques sin que fuesen recibidos por esta Gobernacion Maritima, de manera que se ignora el nombre de dichos buques, tonelaje, procedencia i demas particularidades, que se han dejado de anotar en el presente estado. Tampoco se enumeran los buques de guerra españoles entrados i salidos.

### EMBARCACIONES MENORES.

Lanchas ocupadas en el tráfico de bahía.....	125	tripuladas por	375	hombres.
Lanchones id. id.....	41	id.	82	id.
Chalupas id. id.....	95	id.	180	id.
Canoas i bongos destinados a la pesca, aproximativamente...	50	id.	100	id.

TOTAL..... 311 737 hombres.

Valparaiso, mayo 15 de 1866.

MANUEL 2.º ESCALA.

# NUM. 2.

LISTA DE LOS BUQUES CARENADOS EN EL DIQUE FLOTANTE DE VALPARAISO DESDE EL 1.º DE MAYO DE 1865 HASTA EL 15 DE MAYO DE 1866 INCLUSIVE.

NÚMERO.	CLASE.	NACION.	TONELADAS. DE REGISTRO	NOMBRE.	Cantidad a que ascendió la reparación i cargos del dique.	Importe de artículos navales i jornales empleados.	Número de calafates i carpinteros empleados.	TRABAJOS HECHOS.
1	Barca	Nacional	188	Suerte	320 ...	170 ...	40	Clavado algunas planchas de metal.
2	Vapor	Id.	80	Fósforo	188 ...	8 ...		Limpiado i pintado el fondo (por peones).
3	Fragata	N. Americana.	510	S. L. Fitzgerald	333 13	78 13	18	Clavado algunas planchas de metal.
4	Id.	Peruana	661	Victoria Rivera i Hnas.	2616 60	1445 60	288	Calafateado i forrado en metal nuevo i algunos trabajos de carpintería.
5	Bergantin	Nacional	256	Paulina i Catalina	1277 32	827 32	181	Id., id., id., id.
6	Barca	Id.	235	María	1028 13	578 13	126	Id., id., id., id.
7	Id.	Francesa	432	Glaneur	900 ...	225 ...	79	Id., id., id., id.
8	Bergantin Gta.	Nacional	126	Carmelita	782 7	82 7	15	Algunos trabajos en el fondo.
9	Chata	Id.	300	Emilia	911 22	821 22	195	Calafateado i forrado en zinc i algunos trabajos de carpintería.
10	Barca	Id.	153	J. G. Portales	1625 30	1306 55	146	Id., id., en metal id., id.
11	Bergantin	Id.	259	Emma	1772 ...	1322 ...	162	Id., id., id., id., id.
12	Vapor	Ingles	509	Bolivia	731 50	356 50		Limpiado i pintado el fondo, por peones.
13	Bergantin	Nacional	225	Conde de Cavour	1300 ...	602 ...	156	Calafateado i forrado en metal i carpintería.
14	Id.	Danes	205	Hermine	1021 14	621 14	118	Id., id., id., id.
15	Barca	Nacional	299	Daniel	1138 49	638 49	135	Id., id., id., id.
16	Vapor	Id.	49	Adela	150 ...			Limpiado i pintado el fondo (cargos del dique).
17	Goleta	Id.	84	Anita	1023 50	873 50	113	Calafateado i forrado en metal i carpintería.
18	Barca	Hamburguesa	330	August	458 95	158 95	20	Clavado algunas planchas de zinc.
19	Vapor	Ingles	524	Peruano	2203 67	966 17	239	Calafateado i forrado en metal i carpintería.
20	Id.	Nacional	80	Fósforo	68 ...	8 ...		Trabajos de fundicion.
21	Barca	Peruana	273	Dorotea i Eleonora	581 ...	281 ...	51	Trabajos de carpintería en el fondo.
22	Vapor	Nacional	210	Paquete de los Vilos	495 6	127 56	31	Trabajos en el fondo.
23	Id.	Ingles	423	San Carlos	534 ...	159 ...		Limpiado i pintado el fondo (por peones).
24	Id.	Id.	822	Callao	1033 50	233 50		Id., id., id., id.
25	Bergantin Gta.	Nacional	161	Tongoi	182 30	82 30	21	Clavado algunas planchas de metal.
26	Fragata	Ingles	567	Frigate Bird	6605 9	5255 9	501	Calafateado i forrado en metal i carpintería.
27	Id.	Nacional	849	Heroína	2781 62	1281 62	376	Id., id., id., id.
28	Vapor	Id.	786	Antonio Varas	1717 50	717 50		Limpiado i pintado el fondo por peones.
29	Fragata	Hamburguesa	1139	Otto etc. Antonie	3729 25	1779 25	307	Calafateado i forrado en metal.
30	Barca	Nacional	617	Providencia	1896 22	1146 22	262	Calafateado i forrado en metal i carpintería.
31	Id.	Id.	435	Felicidad	1195 ...	542 50	60	Trabajos de carpintería en el fondo.
32	Bergantin	Danes	300	Margaret Kinch	1492 10	1042 10	131	Calafateado i forrado en metal i carpintería.
33	Vapor	Ingles	229	Inca	324 ...	124 ...		Limpiado i pintado el fondo, por peones.
34	Barca	Argentina	265	Ana Catharina	2239 12	1914 12	125	Calafateado i forrado en metal.
35	Id.	N. Americana.	144	María de Puchoco	893 27	593 27	112	Id., id., id., id.
36 39 41	Id.	Inglesa	422	Mary	1132 32	632 32	275	Trabajos de carpintería en el fondo calafateado i forrado en metal.
37	Id.	Hamburguesa	314	Elisabeth	1557 60	957 60	131	Calafateado i forrado en metal.
38	Corbeta	E. U.	1000	Saint Mary	8570 ...	6945 ...	341	Id., id., en cobre colorado i carpintería.
39 40	Vapor	E. U.	650	Mohongo	1800 ...			Limpiado i pintado el fondo, por la jente del buque.
42	Barca	Argentina	273	Presidente Mitre	2000 ...	1500 ...	212	Calafateado i forrado en metal i carpintería.
43	Id.	Italiana	207	Manuelita	160 ...	60 ...	20	Clavado algunas planchas de metal.
44	Fragata	Hamburguesa	664	Albrecht O. Swald	11852 93	10358 93	594	Calafateado i forrado en metal i carpintería.
45	Chata	Nacional	433	Lopez etc. Sartori	570 ...	490 ...	119	Algunos trabajos en el fondo i calafatear.
46	Vapor	Ruso	200	Alcouth	350 ...			Limpiado i pintado el fondo, por la jente del buque.
47	Barca	N. Americana.	391	Jertrudiz	1936 20	1336 20	203	Calafateado i forrado en metal i carpintería.
48	Id.	Argentina	265	Ana Catharina	1396 71	1021 71	116	Trabajos de carpintería en el fondo i clavado algunas planchas.
49	Id.	Inglesa	437	Chile	1765 52	865 52	197	Calafateado i forrado en metal i carpintería.
50	Bergantin Gta.	Hamburguesa	173	Voladora	200 ...			Limpiado i pintado el fondo, por la jente del buque i peones.
51	Bergantin	Ingles	196	Puelche	368 52	218 52	32	Clavado algunas planchas de metal i carpintería.
52	Barca	Italiana	150	Rosa	650 ...	425 ...	63	Trabajo de carpintería i clavado algunas planchas metal.
53	Id.	Inglesa	312	Coronella	286 70	136 70	25	Id., id., id., id.
54	Id.	N. Americana.	243	Matador	357 87	207 87	15	Id., id., id., id.
55	Id.	Inglesa	241	Farandó	450 ...	269 25	61	Clavado algunas planchas de metal i calafateados los costados
55	Buques	„	19296		80352 42	51792 42	6412	

Valparaiso, mayo 15 de 1866,

MANUEL 2.º ESCALA.

NUMERO V.

Memoria del Gobernador i Subdelegado Marítimo de las provincias de Colchagua i Maule.

*Constitucion, mayo 10 de 1866.*

En cumplimiento de la circular de US. de 14 de abril próximo pasado, tengo el honor de acompañar a US. adjuntos los estados condensados del movimiento marítimo que ha habido en los puertos de la dependencia de esta gobernacion desde el 1.º de mayo de 1865 al 30 de abril último, i paso a suministrar los demas datos que se me piden.

PUERTO CONSTITUCION.

*Movimiento marítimo.*—Segun lo demuestra el estado han entrado ciento setenta i seis buques con veintiocho mil ochocientas treinta i ocho toneladas i han salido doscientos treinta i seis con veintinueve mil quinientas setenta i una toneladas.

De estas setenta i dos han sido extranjeros i ciento cuatro nacionales.

*Siniestros.*—Sin embargo que con la falta de avenidas en el invierno de 1865, la barra ha estado todo el año con poca agua, ninguna nave se ha perdido a su paso.

La pérdida de la barca *Centro América*, acaecida en junio del año pasado, fué ocasionada por una ancla que, agarrada en su cadena, la hizo chocar contra la orilla del fondeadero, en momentos que se empezaba a remolcar, yéndose inmediatamente a pique.

*Embarcaciones del tráfico.*—Veintisiete lanchas i diez i siete botes montados por ciento treinta i seis individuos, se ocupan en la carga i descarga de mercaderías i pasajeros.

*Pescadores.*—Diez i nueve botes de cuatro bancadas, se emplean con setenta i cinco hombres en la pesca, tanto en el rio como en el mar.

*Embarcaciones del tráfico del rio.*—Hai matriculadas ciento ochenta i ocho lanchas i novecientos cuarenta i siete pilotos i marineros que se ocupan en el acarreo de mercaderías en los rios Maule i Loncomilla.

*Oficina de la gobernacion.*—Sus muebles i enseres se hallan en regular estado.

*Embarcaciones de la Capitanía del puerto.*—La lancha que servia para el servicio del práctico en la barra, zozobró con dicho práctico en diciembre del año pasado i fué a estrellarse en las rocas del Sur, donde se perdió completamente. Esta desgracia, que causó al mismo tiempo la muerte de un marinero, privó al puerto de la mejor de sus embarcaciones, reducidas al presente a un bote nuevo i a una chalupa escluida.

*Telégrafo.*—Se ha pedido el reemplazo de algunas banderas i otros objetos que están en estado de esclusion.—Su casa i palo en regular estado.

*Servicio de remolque.*—Ocupado el vapor *Independencia*, destinado a este objeto, en comisiones del Gobierno a consecuencia de la guerra, este servicio no ha sido tan atendido como es debido. Su omisión ha causado perjuicios de consideración al comercio i a los navieros.

Seria de desear que se hubiese compuesto el vapor *Maule* i se hubiera dedicado esclusivamente al remolque en este puerto. Al tomar la resolución de venderlo, no se ha considerado que, importando su compostura unos nueve o diez mil pesos, esta suma era demasiado módica comparada al costo que tendría cualquiera otro remolcador que al cabo ha de tener este puerto. Respecto a lo gravoso que ha sido para el Gobierno el sosten de un remolcador, este gravámen ha disminuido mucho con la nueva tarifa que ha triplicado el derecho que ántes se pagaba i produce en el día una regular entrada para el fisco.

*Policia.*—Su reglamento llena todas las exigencias.

*Balizas.*—No las hai de firme porque la corriente no las permitiría; pero se suple su falta con boyas pequeñas que indican el canal.

*Faro.*—No lo hai; pero sería mui útil.

*Astilleros i varaderos.*—Hai un varadero i seis astilleros que ocupan seis maestros mayores, cuarenta i dos carpinteros, doce aprendices i diez i nueve calafates.

*Carena i construccion.*—En el varadero se han varado, i carenado cinco buques. En los seis astilleros se han construido sesenta i una lanchas para esportacion, doce para el rio i catorce botes. Se hallan actualmente en construccion tres goletas i diez i siete lanchas.

*Oficina de enganche.*—Llena perfectamente su cometido i sus libros están en buen orden.

*Jente de mar.*—Fuera de la jente ocupada en la pesca i la Ria, hai jeneralmente pocos marinos desembarcados i su número no pasa de quince o veinte.

*Importancia del puerto.*—Tiene la que corresponde al único puerto que posee la rica provincia de Talca i los departamentos de la del Maule i al Loncomilla.

*Mejoras del puerto.*—El año pasado tuve el honor de hacer presente a US. los trabajos que creia susceptibles de mejorar este puerto i facilitar la navegacion de los rios que vienen a desembarcar en él, i no podría mas que repetirme.

#### PUERTO DE LLICO.

El estado de su movimiento marítimo i la memoria del subdelegado que acompañó adjuntos, impondrán a US. de los datos que se piden respecto a ese puerto.

#### CURANIPE.

El subdelegado actual de aquel puerto acaba de hacerse cargo de su destino, en circunstancias de estar ausente su antecesor, i me participa que, no habiendo quien le entregue el archivo, no le es posible cumplir con la remision de los datos que se le han pedido.

#### BUCHUPUREO.

Esta subdelegación marítima es desempeñada por el subdelegado

civil, i no he tenido contestacion a la nota que le tengo pasada respecto al movimiento i demas datos que se han de remitir a US.

Dios guarde a US.

L. SEÑORET.

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 1865 hasta el 30 de abril de 1866.*

**ENTRADAS.**

BUQUES.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.		Total de buques.	Total de toneladas
	Del cabot.	Del estrj.	Del cab.	Del est.		
Vapores .....	25	.....	11	.....	36	9053
Fragatas .....	.....	.....	.....	1	1	159
Barcas .....	14	4	9	3	30	5639
Bergantines .....	18	1	10	5	34	5320
Bergantines goletas .....	29	1	17	4	51	5827
Goletas .....	10	.....	8	1	19	2566
Pailebotes .....	2	.....	3	.....	5	274
<b>Totales .....</b>	<b>98</b>	<b>6</b>	<b>58</b>	<b>14</b>	<b>176</b>	<b>29571</b>

**SALIDAS.**

BUQUES.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.		Total de buques.	Total de toneladas
	Al cabot.	Al estraj.	Al cab.	Al est.		
Vapores .....	26	.....	10	.....	36	9053
Fragatas .....	1	.....	.....	.....	.....	159
Barcas .....	10	3	8	8	29	5748
Bergantines .....	13	2	15	5	35	5750
Bergantines goletas .....	22	1	25	3	51	5827
Goletas .....	10	.....	7	2	19	2005
Pailebotes .....	4	.....	1	.....	5	278
Lanchas .....	32	22	7	.....	61	698
<b>Totales .....</b>	<b>136</b>	<b>28</b>	<b>73</b>	<b>18</b>	<b>236</b>	<b>29571</b>

NOTA.—El vapor "Independencia", ha salido i regresado a este puerto ocho veces en comision del Gobierno.



SUBDELEGACION MARÍTIMA.

Llico, mayo 1.º de 1866.

En cumplimiento del art. 20 del «Reglamento de atribuciones i deberes de las autoridades marítimas» le acompaño un cuadro del movimiento marítimo de este puerto, en el año comprendido desde el 1.º de mayo del 65 hasta el 30 de abril último, i los demas datos que se espresan en seguida.

Las embarcaciones menores que hacen la carga i descarga en este puerto, son nueve tripuladas cada una con un patron i diez remadores, i a mas hai una lancha plana, cuyo solo objeto es conducir carga de una a otra parte de la laguna.

Hai dos botes particulares para pasco.

Ochenta canoas se emplean en la pesca, en cuya industria se ocupan doscientos hombres.

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

Es fuera de duda que Llico por su magnífica laguná, ofrece un porvenir mui lisonjero a la rica provincia de Colchagua, único puerto por donde entran sus productos. Rodeado de fecundos campos, con grandes producciones de cereales i cesinas, apartado por grandes distancias de todas las plazás de comercio i con un buen camino carril hasta la cabecera del departamento i vias fáciles de comunicacion, con todos los puntos del interior.

*Policia.*—Se carece de un reglamento de policia para el puerto, que estimo mui conveniente formar.

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

Una boya para que se amarren los buques, seria de suma conveniencia i cuyo costo total seria solo de cuatrocientos pesos: los capitanes pagarian gustosos dos pesos diarios. Seria suficiente una ancla de veinticinco quintales para los buques que vienen jeneralmente i una cadena de cuarenta brazas i de pulgada i media.

Los vientos reinantes son de sur i norte, i en el verano con frecuencia soplan con mucha fuerza, e impiden el embarque, por la distancia a que fondean los buques, debido a la falta indicada.

Me es satisfactorio consignar aquí, que hacen bastantes años a que ningun buque se ha encontrado ni en peligro siquiera de perderse.—La urjencia de un muelle se hace tanto mayor a medida que el tiempo corre.

*Astilleros, varaderos i maestranza.*

Las necesidades del comercio no los hacen todavía necesarios astilleros i maestranza. En toda la laguna se encuentran puntos mui adecuados para varaderos.

*Jente de mar, marineros i pescadores.*

En las embarcaciones de que se hace referencia, se han nombrado los que hai.

*Personal de la Subdelegacion.*

El personal se compone de un Subdelegado marítimo i un marinero 2.º que sirve de ordenanza.—Sírvese US. darles el curso respectivo a los datos que debo suministrar i que creo haber satisfecho.

Dios guarde a US.

SAMUEL MELO M.

Al señor Gobernador Marítimo del Maule.—Constitucion.

*ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo que ha tenido el puerto de Llico desde el 1.º de mayo de 1865, al 30 de abril de 1866.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	Número.	Toneladas.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabot.	Del estrj.	Del cabot.	Del estrj.
			Barcas .....	9	2347	4
Bergantines.....	2	323	2	.....	.....	.....
Bergantines goletas.	2	326	2	.....	.....	.....
Goletas .....	2	128	1	.....	1	.....
Lanchas.....	2	16	2	.....	.....	.....
Totales.....	17	3140	11	.....	6	.....

**SALIDAS.**

CLASES.	Número.	Toneladas.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabot.	Al estraj.	Al cabotj.	Al estraj.
			Barcas .....	9	2347	2
Bergantines.....	2	323	2	.....	.....	.....
Bergantines Goletas.	2	326	2	.....	1	.....
Goletas .....	2	128	1	.....	.....	.....
Totales .....	15	3124	7	2	3	3

Subdelegacion Marítima. Llico, mayo 1.º de 1866.

SAMUEL MELO M.

*Constitucion, mayo 19 de 1866.*

S. C. J.

Tengo el honor de acompañar a US. adjunto el estado del movimiento marítimo del puerto de Curanipe que acaba de remitirme el subdelegado. No ha podido suministrar los demas datos que se le han pedido porque se ha hecho cargo recientemente de aquel destino.

Deseo que llegue oportunamente.

L. SEÑORET.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

**ENTRADAS.**

BUQUES.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.		Total de buques.	Total de toneladas
	Del cabot.	Del estrj.	Del cabot.	Del estrj.		
Barcas.....	3	.....	6	.....	9	2286
Fragatas.....	.....	.....	1	1	2	563
Bergantines.....	.....	.....	1	.....	1	150
Goletas.....	.....	.....	1	.....	1	139
Totales.....	3	.....	9	1	13	3138

**SALIDAS.**

BUQUES.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.		Total de buques.	Total de toneladas
	Al cabot.	Al estraj.	Al cabot.	Al estraj.		
Barcas.....	3	.....	4	2	9	2286
Fragatas.....	.....	.....	1	1	2	563
Bergantines.....	.....	.....	0	1	1	150
Goletas.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Totales.....	3	.....	13	4	13	3138

Subdelegacion Marítima de Curanipe, mayo 14 de 1866.

JAVIER GANA—Subdelegado marítimo.

*Constitucion, mayo 19 de 1866.*

S. C. J.

Recibí ayer la nota siguiente:

«Tenencia Administracion de Aduana.—Buchupureo, mayo 10 de 1866.—Con esta fecha se ha recibido en esta oficina la nota de US. núm. 210 fecha 10 del mes próximo pasado, en la que encarga pase a esa Comandancia los datos que se necesitan referentes a este puerto, para remitir a la Comandancia Jeneral para la Memoria que se ha de presentar en junio al Congreso Nacional.—No habiendo habido en este puerto ningun empleado marítimo desde que se habilitó, solo se ha considerado como tal al que suscribe desde el supremo decreto de fecha 23 del año próximo pasado, por las circunstancias de la actual guerra con España, me veo en la precision de hacerle presente a US. que solo podré darle datos como empleado de Aduana en cosas que tengo conocimiento de ellas i esten en mis atribuciones.—Lo pongo en conocimiento de US. para los fines convenientes.»

Y yo en el de US. para manifestarle los motivos que me impiden remitir los datos referentes a ese puerto.

Dios guarde a US.

L. SEÑORET.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

## NÚMERO VI.

Memoria del Gobernador Marítimo de Concepcion.

PUERTO DE TALCAHUANO.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

Tengo el honor de remitir a US. los datos que el señor Intendente de la provincia se sirvió pedirme en su nota de fecha 14 del actual.

### MOVIMIENTO MARÍTIMO.

El estado núm. 1 demuestra el movimiento marítimo durante el espacio de tiempo comprendido en la época indicada, demostrando que entraron 138 buques midiendo un total de 63,110 toneladas, de ellos han salido 132, con 61,148 toneladas; 95 de los cuales al cabotaje i 37 al extranjero. Sus nacionalidades son las siguientes:

Buques nacionales 12, id. ingleses 16, id. italianos 4, id. franceses 2, id. norte-americanos 25, de ellos 12 balleneros, id. prusianos 5, id. bolivianos 2, id. hamburgueses 2, id. colombianos 2. Fondéados el día 30 del actual abril, 3 buques ingleses i 3 norte-americanos.

M. DE M.

19

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 las tripulan; dichas embarcaciones son numeradas i matriculadas formando un cómputo de 165 personas que en ellas se emplean, (*sin contar las tripulaciones de las balandras extranjeras ántes nacionales*) los demas son repartidos del modo siguiente: 35 se emplean en las 7 lanchas para la carga i descarga de los buques, 30 individuos tripulan las 7 lanchas de cargas i descargas de los buques que fondean en esta bahía, 54 individuos se dedican a la pesca de la ballena desde esta bahía de Talcahuano hasta la de Arauco, isla de Santa María i Lebu, i 30 a 40 individuos entre mujeres i niños que se dedican diariamente a la pesca del marisco i pescado.

NECESIDAD DE FÁRO, BALIZAS, PRÁCTICOS, ETC.

La necesidad de un faro en la isla Quiriquina siempre existe i debido a las circunstancias que US. conoce, la obra aun no se ha emprendido; me abstengo de repetir las mismas observaciones que anualmente tengo hechas a este respecto por tener US. pleno conocimiento.

Respecto a prácticos no los exige la naturaleza del puerto.

Respecto a balizas se halla su número completo. Actualmente todas ellas se han levantado i quitado de sobre los bajos por el actual estado de guerra, observando sí; una estricta vijilancia con los buques de alto bordo que entran en esta bahía, a los cuales se manda inmediatamente el bote de esta Gobernacion marítima para señalar-selos.

TELÉGRAFO MARÍTIMO.

Conociendo la mui urgente necesidad, se ha colocado uno sobre el cerro Centinela, costado por el que suscribe, que por medio de señales convencionales se anuncian los buques que se dirijen a la bahía de Arauco. Dicho telégrafo está servido por los marineros de esta Gobernacion.

MEDIDAS CONVENIENTES A LA POLICÍA MARÍTIMA.

Ninguna medida considero necesaria por ahora. El reglamento de policía marítima que actualmente rije, ha llenado cumplidamente las necesidades que se hacian sentir.

ASTILLERO, VARADERO I MAESTRANZA.

El estado núm. 3 demuestra la existencia de un astillero que actualmente está paralizado por la muerte del constructor naval, sin embargo la carena para la limpieza de los fondos de las naves se

puede ejecutar con facilidad en cualquier punto de la bahía, principalmente desde el muelle fiscal hasta el antiguo Resguardo, siendo el fondo del mar en esta parte el mas aparente para esa clase de faena.

MOVIMIENTO DE MARINEROS.

El estado núm. 4 demuestra el movimiento i nacionalidad de marineros por la oficina de enganche.

Existen actualmente desembarcados en este puerto como 15 marineros todos extranjeros.

ESTADO ACTUAL DEL PUERTO.

Satisfactorio, me es esponer que la sonda del surjidero en nada ha variado durante la época especificada.

IMPORTANCIA DEL PUERTO EN EL COMERCIO.

La carencia de datos aduaneros no me permiten espedir con la precision debida en cuanto a la importacion i esportacion verificada en el término trascurrido que indica esta memoria. Reconocida es la importancia de este puerto en el comercio marítimo; pero su incremento ó atraso dependen enteramente del mayor o menor número de buques tanto mercantes como balleneros que lo frecuentan; mas como su número ha disminuido considerablemente en el presente año el comercio industrial ha sufrido atraso en todos sus ramos.

Acompaño la memoria de los subdelegados marítimos de esta jurisdiccion marítima.

CARLOS POZZI.

NÚM. 1.

*CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo de entradas i salidas de buques en este puerto de Talcahuano, provincia de Concepcion, desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el dia 30 de abril del present año de 1866.*

ENTRADAS.						
CLASES.	Núm. de buques.	Buques nacionales.	Toneladas.	Buques extranjeros.	Toneladas.	Total de toneladas.
Fragatas...	13	.....	.....	13	6886	6886
Barcas....	40	6	1450	34	10244	11644
Bergantines.	7	1	252	6	1225	1477
Goletas....	10	5	254	5	332	586
Vapores....	68	11	531	57	41936	42467
TOTAL....	138	23	2487	115	60623	63110

SALIDAS.						
CLASES.	Núm. de buques.	Buques al cobotaje.	Toneladas.	Buques al extranjero.	Toneladas.	Total de toneladas.
Fragatas...	12	2	600	10	5792	6392
Barcas.....	38	17	4793	21	5509	10302
Bergantines.	7	3	782	4	726	1508
Goletas....	7	6	306	1	73	379
Vapores....	68	67	40845	1	1622	42467
<b>TOTAL...</b>	<b>132</b>	<b>95</b>	<b>47326</b>	<b>37</b>	<b>13722</b>	<b>61148</b>

NOTAS.—De los 138 buques que han entrado i 132 que han salido sus nacionalidades son las siguientes: (sin contar con los vapores de guerra de la República que han entrado i salido en asuntos del servicio i de los vapores de guerra de los Estados-Unidos «Sawaree» i «Moyongo.»)

12 buques nacionales, 16 id. ingleses, 4 italianos, 2 franceses, 25 norte-americanos 12 de ellos balleneros, 5 prusianos, 2 bolivianos, 2 hamburgueses, 2 colombianos; los restantes 68 son vapores ingleses, uno de los Estados-Unidos, i once nacionales.

Gobernación marítima de la provincia, Talcahuano, abril 30 de 1866.

CARLOS POZZI.

NÚM 2.

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

NÚM.	CLASES.	NACIONES.	NOMBRES.	TONELAJE O CAPACIDAD.	TRIPULACIONES.		PUNTOS DE TRÁFICO.	OCUPACION.	TIEMPO MEDIO DE NAVEGACION.
					Nacionales.	Estranjeros.			
1	Balandra.	Inglesa.	Ninia.	14 ton. mé.	3	1	Bah. de Arauco i Lebt.	Cond. furos del país.	Conforme los vientos reinantes.
1	Id.	Id.	Rosario.	12 id. id.	2	2	Id.	Id.	Id.
1	Goleta.	Americ.	Flora.	21 id.	4	1	Id.	Id.	Id.
7	Lanchas.	Nacion.	Sin nom. 1 a 7	De 300 qts.	5 c. n.	"	Id.	Pes. de ball.	
8	Chalupas.	Id.	Id.	"	6 id. id.	"	Id.	Flets. cond.	
10	Id.	Id.	Id.	"	3 id. id.	"	En esta bah.	equip. i pasj.	
60	Canoas, esquifes.	Id.	Id.	"	2 a 3 id.	"	Id.	Pescadoras de marisco.	

NOTAS:—En las 8. chalupas que se dedican en la pesca de las ballenas entre Tumbes i Lebt. se emplean 54 individuos, i de 40 a 50 entre mu-  
jeres, hombres i niños, diariamente en la pesca del pescado i marisco.

Gobernacion maritima de Talcahuano, abril 30 de 1866.

CÁRLOS PORZI.



VARADEROS.	ASTILLEROS.	CARPINTEROS DE RIEIRA.			
		Construc- tores.	Oficiales.	Aprendices.	Calafates.
Ninguno; toda la pla- ya sirve para esta cla- se de faena, principal- mente desde los Alma- cenes Fiscales hasta la casa del señor Cónsul de S. M. B.	Actualmente nin- guno por la muer- te del construc- tor naval dueño del astillero. “ “	Nin- guno.	8	3	Debo prevenir que los cala- fates son capinteros o vice-v.

Gobernación marítima, Talcahuano 30 de abril de 1866.

CÁRLOS POZZI.

ESTADO que manifiesta el movimiento habido en la oficina de enganche de marineros del que suscribe, en este puerto de Talcahuano desde el 1.º de mayo de 1865 al 30 de abril del presente año de 1866.

**R E S U M E N**

NUM. 4.

MESES.	MARINEROS EMBARCADOS.		MARINEROS DESEMBARCADOS.		TOTAL.
	CHILENOS.	ESTRANJEROS.	CHILENOS.	ESTRANJEROS.	
Mayo 1865 .....	2	8	6	14	30
Junio .....	"	2	1	"	3
Julio .....	"	1	"	"	1
Agosto .....	"	"	"	"	"
Septiembre .....	6	8	1	3	14
Octubre .....	"	4	"	"	8
Noviembre .....	"	"	"	"	"
Diciembre .....	"	"	"	"	"
Enero 1866 .....	"	7	"	"	7
Febrero .....	"	"	"	"	"
Marzo .....	"	"	"	"	"
Abril .....	"	"	"	"	"
<b>Total .....</b>	<b>8</b>	<b>30</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>63</b>

Talcahuano, abril 30 de 1866.

Costa I. Aguiar.

CAPITANÍA DE PUERTO DEL

Tomé, mayo 1.º de 1866.

En cumplimiento a lo que dispone la circular que con fecha 18 de abril del presente año me trascribió US. en su nota núm. 15, tengo el honor de acompañar a US. los datos estadísticos que en la expresada circular se piden por el Ministerio de Marina.

#### *Movimiento marítimo.*

Por los estados que mensualmente remite esta subdelegación a esa gobernación marítima, habrá visto US. el considerable movimiento marítimo que ha habido por este puerto, el cual fué interrumpido durante los dos meses que estuvo bloqueada esta bahía por las fuerzas españolas; pero tan luego como estas levantaron el bloqueo el comercio marítimo siguió su interrumpida marcha haciéndose cada día mas activo. Por el estado del mes de abril que adjunto a US., verá que la entrada de buques a este puerto solo en el citado mes ha sido de veinticinco i la salida de treinta i siete, habiendo cargado la mayor parte trigo i harina para el extranjero.

#### *Importancia del puerto en el comercio.*

Este puerto es el centro de esportacion que tienen las tres provincias mas agrícolas del sur. Las cantidades de trigo, harina, lanas i licorés es bien considerable. La Aduana suministra al Ministerio de Hacienda datos minuciosos sobre la importacion que se hace por este puerto de toda clase de productos para el comercio; i puedo asegurar a US. con harto fundamento que no hai en todo el litoral de nuestra costa, un puerto cuya esportacion de producciones agrícolas sea mas considerable; a esto se agrega la facilidad que proporciona el fondeadero para amarrar debidamente las naves, la limpieza de su fondo i la mansedumbre del mar que con raras escepciones se ve alterado.

#### *Muelle.*

Solo hai uno particular i por consiguiente siempre en muy mal estado, por el cual cargan i descargan variedad de productos. Muy necesario se hace que el Supremo Gobierno provea necesidad tan urgente haciendo trabajar un muelle frente a la Aduana de este puerto, situación inmejorable por ser lugar central, facilitando el depósito de mercaderías en los almacenes de Aduana que por este inconveniente se ha eleji do una bodega particular para el depósito i despacho de las mercaderías que vienen en los vapores de la carrera, por ser sumamente trabajoso su transporte a almacenes fiscales por la distancia en que estan del muelle ya mencionado.

*Embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de la bahía.*

En el estado núm. 1 que adjunto a US., se espresan con minuciosidad el número de embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico de este puerto i la bahía, los cuales ascienden a:

8 Chalupas con cuatro hombres cada una  
26 Lanchas id. id. id. id. id.  
18 Canoas en las que se ocupan cincuenta i cuatro hombres en pescar i sacar marisco, en la costa dentro de los límites de esta subdelegacion marítima.

*Necesidad de faro, balizas, prácticos etc.*

Se hace cada vez mas imperiosa la necesidad de establecer un faro sea en la isla de Quiriquina o en la punta O. de los potreros de Coliumo (tierra firme); ambas situaciones son aparentes para una obra de esta naturaleza por la altura de los cerros i por estar a la entrada o boca de la bahía. Vuelvo a indicar a US. que la instalacion de un faro en los puntos mencionados es de la mas importante necesidad, salvando de este modo a los marinos i considerables intereses que con frecuencia se esponen en la equivocacion de la entrada de las bahías de San Vicente i Coliumo que ofrecen graves peligros, por la excelente de Concepcion.

La mansedumbre del mar, la profundidad de su fondeadero i su limpieza hacen innecesaria la instalacion de Balizas; no así, la creacion de un práctico, pues cuando hai muchas naves fondeadas en el puerto se hace dificil la eleccion de un lugar conveniente sobre todo a aquel marino que jamas ha venido a este puerto, siendo esto causa de frecuentes averias.

*Astilleros, varaderos i maestranza.*

El estado núm. 2 que acompaño a US. le demuestra que existen en este puerto dos astilleros en los cuales se trabaja constantemente, lanchas de 18 toneladas i aun Balandras. El de don José del Carmen Escalona es el mas laborioso; todo el año se trabaja en él i es el que hace las reparaciones de los buques que fondean con averia. Durante el año transcurrido desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril de 1866 ha concluido con el mejor éxito las reparaciones de:

8 Barcas  
5 Bergantines  
2 Bergantines goletas  
1 Goleta  
14 Lanchas de carga  
6 Chalupas incluso las de la renta.

La situacion de este astillero es mui ventajosa, pues está situado

en la márgen izquierda de la Ria Colleu, que aunque trae mui poca agua con la marea se hace navegable hasta para embarcaciones de treinta toneladas, facilitando de este modo poder varar o botar al agua las embarcaciones, como se quiera.

Se destina como varadero la estension de playa comprendida entre el muelle i la boca de la Ria Colleu, dividido en tres partes. La primera comprende desde el muelle hasta la Aduana inclusive, i se dedica para varar las chalupas i botes flecteros; la segunda desde la Aduana hasta la boca de la Ria, se destina para que varen las canoas que traen pescado i marisco para esta plaza; i la tercera, la boca de la Ria comprendiendo ambas riberas hasta el astillero de Escalona.

La maestranza se compone de diez i nueve individuos, los cuales efectúan trabajos de todas clases bajo las órdenes de su maestro i director don José del Cármen Escalona.

### *Necesidad de defensa militar en el puerto*

La ventajosa e importante situacion de la bahía en cuyo seno se encuentran dos puertos mayores i dos habilitados i cuya entrada principal apenas tiene tres millas de estension, se presta con gran facilidad para impedir la entrada al enemigo; sin duda alguna llamará al fin su atencion para impedir un comercio tan activo como el de estos puertos i tanto mas perjudicial para nosotros quanto que las provincias que reciben este mal, son tres i no tienen otra riqueza ni otro porvenir que la esportacion de sus productos, la que una vez interrumpida caerian en el marasmo mas completo. Felizmente el enemigo bloqueó esta bahía en los meses que menos perjuicios pudo ocasionar, i los males hubieran sido incalculables si el bloqueo se hubiera prolongado por cuatro o seis meses mas. Por estas razones considero de la mas alta importancia llamar la atencion del Supremo Gobierno particularmente sobre este puerto que por estar mas inmediato a la entrada o boca de la bahía i por su exelente posicion, se presta con mas ventajas para fortificarse i guardar la entrada.

El puerto (Tomé) se encuentra situado al fin de un cordón de cerros escarpados que tienen su orijen en la caleta de Dichato, distante, siguiendo la costa, unas seis millas al norte. Estos cerros en su mayor estension estan cortados a pico en su frente al mar, i son mui altos, de manera que presentándose de lleno al Océano, dominan una inmensa porcion i siendo estos los que forman tambien la ribera del Norte de la entrada de la bahía, la dominan tambien de tal manera, que una vez fortificados estos cerros, harian imposible toda entrada.

La exelente posicion del Morro llamado Cuevas, que está al frente de esta poblacion, el cual por ser alto i avanzarse al mar una vez fortificado no solo completaria las fortificaciones de los cerros ya indicados, sino que defenderia admirablemente este puerto. Este lugar es una especie de bateria que parece esperar al enemigo a su entrada en esta bahía para atacarlo de frente.

Los conocimientos prácticos que US. tiene de esta localidad espero que lo convencerán mas que todo de la necesidad que hai de proveer a lo que dejo indicado en la presente nota.

# EMBARCACIONES MENORES

Que se ocupan dentro del puerto en el tráfico de él mismo i otras industrias de mar.

NÚMERO.	CLASES.	NACIONES.	NOMBRES.	TONELAJE O CAPACIDAD.	TRIPULACIONES.		PUNTOS DE TRAFICO.	OCCUPACION.	TIEMPO MEDIO DE NAVEGACION.
					NACIONALES.	ESTRANEROS.			
1	Balandra ..	N. América.	Emilia .....	14 toneladas.	3 hombres.	.....	Penco i Lirquen..	Frutos del país..	3 horas.
1 a 8	Chalupas ..	Nacionales.	Sin nombre..	.....	Con 4 hom- bres c. u.	.....	La bahía.....	Pasajeros i des- carga de equip.	.....
1 a 22	Lanchas....	Id.....	Sin nombre..	15 toneladas.	Con 4 hom- bres c. u.	.....	El puerto i la ba- hía.....	Carga i descarga	.....
1 a 18	Canoas....	Id.....	Sin nombre..	.....	Con 54 hom- bres todas.	.....	La bahía.....	Pesca i saca de m.	.....

Capitanía de Puerto, mayo 1.º de 1866.

JOSÉ R. NOGUERA.

VARADEROS.			ASTILLEROS.			RPINTEROS DE RIBERA.				
NÚMERO.	DEENOS.	TRABAJO DE QUE SE OCUPA.	NÚMERO.	DEENOS.	TRABAJO DE QUE SE OCUPA.	CONSTRUCTORES.	OFICIALES.	APRENDICES.	CALAFATES.	
<p>No hai varaderos por empresas particulares. Los buques se pueden carenar en cualquier punto de la playa, la cual se presta admirablemente por su limpieza i mansuelumbre, no obstante para las embarcaciones menores se usa de una i otra ribera del rio Collen por proporcionar la mayor facilidad para varar las embarcaciones con la marca i poderlas poner a flote con la misma.</p>			1		Fué del Escalona...		3	8	6	14
			1		A. Ferrer...		1	43	2	5

Los oficiales i aprendices arriba mencionados son tambien los calafates:

Capitanía de Puerto, mayo 1.º de 1866.

JOSÉ R. NOGUERA:

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido por este puerto durante el año transcurrido desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril de 1866.

### ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	ESTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Vapores.....	80	13	674	67	46739	47413
Fragatas.....	13	1	159	12	10389	10548
Barcas.....	110	15	3924	95	32538	36862
Bergantines.....	46	13	2315	33	6650	8995
Bergantines goletas.....	11	6	941	5	808	1749
Goletas.....	2	2	80	.....	.....	80
TOTALES.....	262	50	8023	212	97123	105147

### SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	AL CABOTAJE.	TONELADAS.	AL ESTRANJERO.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Vapores.....	80	79	46681	1	732	47413
Fragatas.....	15	4	683	11	8255	8939
Barcas.....	113	31	9103	82	30140	39243
Bergantines.....	43	26	4662	17	3836	8708
Bergantines goletas.....	11	10	1400	1	158	11558
Goletas.....	2	2	80	.....	.....	80
TOTALES.....	264	152	62909	112	43182	105941

JOSÉ R. NOGUERA.

Capitania de Puerto, mayo 1.º de 1866.



Con lo espuesto creo dejar contestada la nota de US fecha 18 de abril núm. 15.

Dios guarde a Us.

JOSÉ R. NOGUEIRA.

Al señor Gobernador Marítimo de la Provincia.

Memoria que pasa el Subdelegado Marítimo de Coronel.

Mayo 1.º de 1866.

En cumplimiento de la circular núm. 15 fecha abril 19 del pasado, remito a U.S. los estados i datos pedidos por el señor Ministro de Marina i Guerra, para la memoria de marina del presente año.

#### IMPORTANCIA DEL PUERTO RELATIVA AL COMERCIO.

Por el estado de entradas i salidas, se deja conocer la importancia de este puerto; sobre todo, si se toman en consideracion los muchos cargamentos de carbon de piedra que anualmente se esportan de los varios establecimientos en que se hace la explotacion del combustible arriba mencionado, sin embargo, que a causa de la guerra con España, ha habido una pequeña decadencia en este ramo.

#### MOVIMIENTO MARÍTIMO.

El estado que acompaño bajo el núm. 1 demuestra que entraron desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril del presente año, 291 buques de todas clases, con un total de 114, 569 toneladas; de estos, 173 son extranjeros; i durante la misma época, salieron 297 buques con 117,780 toneladas, sin incluir los buques de guerra que han entrado en este puerto por asuntos del servicio.

#### EMBÁRCACIONES MENORES DEL TRÁFICO.

El estado núm. 2 demuestra las embárcaciones menores que se emplean en el tráfico de la bahía de Arauco, Lebu, Tomé i Lirquen, etc. son: 1 balandra cisterna, tripulada con 2 hombres; 31 lanchas tripuladas con 158 hombres, que se emplean en la descarga i carga de los buques surtos en la bahía; 9 chatas para el uso de las lanchas i pesca; 12 chálupas fieteras tripuladas con 24 hombres; 5 botes tripulados con 11 hombres; todos con un total de 551 toneladas i tripulados con un total de 191 hombres, 3 de ellos extranjeros.

#### ASTILLEROS, VARADEROS I MAESTRANZA.

El estado núm. 3 demuestra que existen 5 yaraderos cada uno con

su cabrestante correspondiente i pertenecientes a los diferentes establecimientos mineros, para el uso de limpiar i componer las lanchas; 1 astillero perteneciente a la compañía de Puchoco, que se ocupa en construir lanchas i otras embarcaciones menores; hai 1 constructor, 5 oficiales, 4 calafates, i 2 aprendices.

JENTE DE MAR, MARINEROS, ETC.

El estado bajo el núm. 4 demuestra que desde el 1.º de mayo 1865 hasta el 30 de abril 1866, se han embarcado en varios buques 428 marineros nacionales i 319 extranjeros, habiéndose desembarcado durante la misma época 276 marineros nacionales y 240 extranjeros, quedando actualmente en tierra 13 nacionales i 13 extranjeros.

NECESIDADES DEL PUERTO.

Existen las mismas necesidades que espuse en la memoria del año pasado.

POLICIA DEL PUERTO.

El supremo decreto de junio 11 de 1861 llena todas las necesidades de este puerto con respecto a la policía.

TELÉGRAFOS.

Existen 4, puestos por orden de la comandancia de armas de Lautaro i Arauco, los mismos que siguen hasta la ribera del rio Bio-bio.

FAROS.

No existe ninguno, aunque uno seria de mucho provecho, bien en la isla de Santa Maria o en la punta de Puchoco, para facilitar la entrada de los buques en las noches oscuras.

GREMIO DE JORNALEROS I LANCHEROS.

No existe ninguno por no haberlo decretado el Supremo Gobierno i seria de mucho provecho e importancia para este puerto si lo hubiera.

OFICINAS DE ENGANCHE DE MARINEROS.

Existen 3, i con motivo de haber cambiado de bandera todos los buques i habiendo varios cónsules nombrados para este puerto, los cuales contratan la jente de las naves pertenecientes a su nación, tienen aquellas poco que intervenir, en las contratas de embarque.

ESTADO ACTUAL DEL PUERTO.

En la sonda del surjidero durante 4 años no se ha conocido cam-

bio alguno; i solo encuentro, que la mar se retira de la playa con mucha rapidez.

PRÁCTICOS:

No hai ninguno; i tampoco hai necesidad de ellos.

BALIZAS.

Existia una en la piedra submarina, entre Playa negra i Playa blanca; dicha baliza desapareció con un fuerte temporal del NO. i la encontré en Playa blanca, habiéndose roto el grillete i la barra de fierro que la sostenia sobre el ancla; i siendo imposible de rastrear la ancla i cadena, por las muchas piedras puntiagudas que en dicho bajo existen ha quedado sin baliza; i no la he pedido hasta la fecha por no creerlo conveniente, durante la permanencia de la escuadra española en la costa.

Al remitir a US. lo datos que anteceden creo haber llenado el objeto propuesto; y espero que los estados adjuntos, comprendan los necesarios para formarse una exacta idea de lo importante del puerto de Coronel.

Dios guarde a US.

JUAN BARTHOLIN.

Al señor Gobernador Marítimo de la provincia de Concepcion.

NÚN. 1.

**CUADRO ESTADÍSTICO** que manifiesta el movimiento marítimo de entradas i salidas del puerto de Coronel, provincia de Concepcion desde el 1.º de mayo de 1865 hasta, el 30 de abril de 1866.

ENTRADAS.						
CLASES.	Número de buques.	Buques nacionales.	Toneladas.	Buques al extranjero.	Toneladas.	Total de toneladas.
Fragatas...	53	21	10562	32	18052	28614
Barcas.....	134	53	15750	81	29084	44834
Bergantines.	20	11	2121	9	1888	4009
Bergs. golts.	1	1	158	....	....	158
Goletas....	24	23	1629	1	46	1675
Valandras..	2	....	....	2	61	61
Vapores....	57	9	351	48	34867	35218
Total.....	291	118	30571	173	83998	114569

SALIDAS.

CLASES.	Número de buques.	Buques al cabotaje.	Toneladas.	Buques extranjeros.	Toneladas.	Total de toneladas.
Fragatas . . .	64	45	23091	19	10378	33469
Barcas . . . .	130	108	35698	22	7637	43335
Bergantines .	19	19	3910	.....	.....	3910
Bérgs. góls.	1	1	158	.....	.....	158
Goleías . . . .	24	24	1629	.....	.....	1629
Valandras . . .	2	2	61	.....	.....	61
Vapores . . . .	57	57	35218	.....	.....	35218
Total . . . . .	297	256	99765	41	18015	117780

OBSERVACIONES.

Quedan actualmente fondeados en este puerto 2 fragatas 11 barcas i 1 bergantin, durante el año han pasado en asuntos del servicio los buques de guerra de la República; corbeta *Esmeralda*, vapor *Maipú*, vapor *Independencia*, i el vapor de guerra de la República de los Estados-Unidos de Norte-América, *Survance* de 10 cañones su comandante P. Shirley.

Subdelegacion marítima de Coronel, abril 30 de 1866.

JUAN BARTHOLIN.

NÚM. 2

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

NÚM.	CLASES.	NACIONES.	NOMBRES.	TONELAJE O CAPACIDAD.	TRIPULACIONES.		PUNTO DE TRÁFICO.	OCUPACION.
					Abordados.	Estampados.		
1	Balandra.	Prusiana.	Numerada.	20 toneladas.	"	2	En el puerto.	Aguada para los buques.
1 a 31	Lanchas.	Nacionales.	Id.	475 id.	158	"	Id.	Carga i descarga de buqs.
1 a 12	Chalupas.	Id.	Id.	36 id.	24	"	Bah. de Arauco.	Fleteros.
1 a 5	Botes.	Id.	Id.	15 id.	10	1	Id.	Id.
1 a 9	Chalupas.	Id.	Id.	5 id.	4	"	En el puerto.	Para uso de lanc. i pesca.
58				561 id.	196	3		

Subdelegacion marítima de Coronel, abril 30 de 1866.

JUAN BARTHOLAN.

VARADEROS.			ASTILLEROS.			CARPINTEROS DE RIBERA.			
NÚM.	DUENOS.	TRABAJO DE QUE SE OCUPA.	NÚM.	DUENOS.	TRABAJO DE QUE SE OCUPA.	CONSTRUCCIONES.	OFICIALES.	APRENDICES.	CALAFATES.
1	C. <sup>a</sup> de Puchoco.	Varar lanchas.	1	Ca. de Puchoco.	Construir lanchas i botes i reparaciones de lanchas.	1	5	2	4
1	Jorge Rojas.	Id.							
1	Gustavo Leuz.	Id.							
1	Ramon Rojas.	Id.							
1	Luis Cosasño.	Id.							
TOTAL	1		1			1	6	2	4

OBSERVACIONES.—En dicho asillero se halla actualmente una lancha en construccion i durante el año trascurrido se ha construido i botado al agua una lancha de 16 a 18 toneladas métricas.  
 Subdelegacion marítima de Coronel, abril 30 de 1866.

JUAN BARTHOLOM.

ESTADO que manifiesta el número de marineros embarcados i desembarcados por las oficinas de enganche en este puerto desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril de 1866.

JEFES DE OFICINAS DE ENGANCHE.	EMBARCADOS.	NACIONALES.	ESTRANJEROS.
Don Fernando Weber.....	.....	161	103
“ Francisco Sanhuesa.....	.....	184	138
“ Emilio Rauch.....	.....	83	78
Suma total.....	.....	428	319
JEFES DE OFICINAS DE ENGANCHE.	DESEMBARCADOS.	NACIONALES.	ESTRANJEROS.
Don Fernando Weber.....	.....	89	81
“ Francisco Sanhuesa.....	.....	115	98
“ Emilio Rauch.....	.....	72	61
Suma total.....	.....	276	240

OBSERVACIONES.—Quedan actualmentc desembarcados en tierra 13 chilenos i 13 estranjeros.  
Subdelegacion marítima de Coronel, abril 30 de 1866.

JUAN BARTHOLIN.

Memoria que pasa el Subdelegado Marítimo de Lota.

SUBDELEGACION MARITIMA DE LOTA Y COLCURA.

*Lota, abril de 1866.*

Cumpliendo con la disposición del señor Ministro de Guerra i Marina trascrita a US. por la intendencia de esa provincia con fecha 11 del actual i comunicada a esta el 18 del mismo, 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 contado desde el 1.º de mayo del 65 hasta el 30 de abril de 1866.

La subdelegacion maritima de mi mando comprende el mar i costa desde el paralelo de Playa Blanca por el norte hasta el paralelo del rio Laraquete por el sur, dividida en siete districtos bajo la gobernacion del departamento de Lautaro en lo civil, i en lo maritimo con la gobernacion de Talcahuano bajo el mando de la provincia de Concepcion.

El estado que acompaño bajo el num. 1.º demuestra que entraron desde el 1.º de mayo del 65 hasta el 30 de abril del 66 ciento setenta i cinco buques de todas clases con un total de 71180 toneladas, sin incluir los buques de guerra de la república que entraron i salieron en asunto de servicios; durante la misma época salieron los mismos ciento setenta i cinco buques de todas clases, ciento sesenta al cabotaje con 62393 toneladas i quince al extranjero con 7494 toneladas; dicho estado demuestra la importancia del puerto por su comercio en dicho mineral.

IMPORTANCIA DEL PUERTO RELATIVA A SU COMERCIO SONDA DE LA BAHIA,  
CAPACIDAD DEL FONDEADERO EN TODA SU COSTA.

Por los estados del movimiento que acompaño a esta, podrá US. comprender la importancia que cada dia mas va adquiriendo este puerto i se le espera un porvenir muy lisonjero por la abundancia i buena calidad de sus minerales de carbon como igualmente por la gran fundicion que hai para fundir cobre, i otra para hacer ladrillo. Desde el rio Laraquete hasta el morro de Lotilla la costa al N NO 5.º al N. alta i pelada libre de todo peligro adyacentes ofreciendo fondeaderos provisorios para los buques en invierno; su fondo varia, desde dos hasta diez i seis brazas de arena. Lota es una pequeña bahia con una playa arenosa, tiene buen fondeadero como media milla distante de tierra de 5 a 7 brazas, el fondo es en algunas parte blando de barro i arena, en otra es duro; con los vientos del 3.º o 4.º cuadrante recalca su poco de mar tiene un excelente muelle de fierro para carga i descarga de buques. Al N. de esta bahia, está la de Lotilla i al S. la de Colcura; ambas se hallan espuestas a los vientos del 4.º cuadrante. Las mareas en esta bahia suben cuatro pies en las marcas ordinarias, 5 a 6



en aguas vivas, las corrientes son muy suaves en verano i en invierno su velocidad es de tres i media millas por hora con dos direcciones una para Arauco i otra a la isla Santa Maria.

Hai dos entradas para la bahia de Lota, una al sur i la otra al N. por la isla Santa Maria. La isla Santa Maria es comparativamente baja i peligrosa a causa de las numerosas rocas que le rodean teniendo una costa muy barrancosa, i las corrientes que se dejan sentir son muy irregulares entre ellas, i la punta Lavapié hai dos rocas, bajo del agua que son muy pantilarmente peligrosas i en las cuales no siempre rompe el mar i una está media milla al N. del lado oriental de esta punta; al rededor de esta hai otras varias rocas pero siempre rompe el mar sobre ellas; requieren especialmente cuidado por hallarse casi al 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.º cuadrante con tres i media a cuatro brazas buen fondo; el comercio que tiene esta isla es de hacienda para crianza de animales trayendo de ellos a Lota i Coronel como tambien charqui, grasa, quesos i mantequilla; a mas hai dos embarcaciones dedicadas a la pesca de ballena; dicha isla la tiene arrendada don Cornelio Saavedra.

Tocante al puerto de Colcura no tiene mas comercio que maderas de la hacienda de don Luis Cousiño su esportacion es para Lota; acien-de cada año como el valor de diez i seis mil pesos. La esportacion que ha tenido el establecimiento de Lota de la propiedad de don Luis Cousiño durante este período para los puertos de la República i extranjero, de carbon, cobre en barras i ladrillo i arcilla asciende a mas de ocho cientos mil pesos.

Por lo que respecta al servicio de esta capitania del puerto diré a US. que se encuentran en muy buen arreglo, con todos los libros necesario 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 bahia, guarda de seguridad en tierra se ha hecho por ellos en todo el año trascurrido; los demas empleados de esta capitania han cumplido debidamente con sus deberes, llenado con exactitud sus obligaciones.

Tambien diré a US. que hai la imperiosa necesidad de un marinero mas que seria muy conveniente agregar a los cuatro de la dotacion de esta capitania que con motivo de tener estos que hacer el servicio del resguardo se ven mas recargados, i cuando alguno o dos se enferman no hai como desempeñar el servicio. Recomendando mucho lo espuesto a la consideracion de US.

EMBARCACIONES MENORES QUE SE OCUPAN DENTRO DE ÉL EN EL TRÁFICO,  
I OTRAS INDUSTRIA DE MAR.

Diez i seis lanchas con 220 toneladas, con 86 hombres que se emplean en la carga i descarga de este establecimiento.

Una goleta de 22 toneladas tripulada con 5 marineros que se ocupa en hacer viajes a la isla de Santa Maria trasportando animales i otros artículos.

Dos botes para el servicio de este establecimiento tripulados con 4 marineros.

Una cachucha para el servicio de las lanchas con un hombre.

Dos canoas pescadoras con 4 individuos.

De los 100 individuos que espresa este estado 96 son chilenos i 4 extranjeros.

#### VARADEROS ASTILLEROS I CARPINTEROS DE RIBERA.

Hai dos astilleros, i un varadero, ocupado en varar i componer lanchas i en uno de ellos se construyeron tres lanchas como de 14 toneladas cada una.

#### FARO.

No hai ninguno, es de necesidad un faro, que segun mi parecer, debia colocarse sobre la punta N. de la isla Santa Maria.

#### TELÉGRAFO.

Hai uno: que se está construyendo por órden del Supremo Gobierno i el lugar que ocupa es el mas a propósito.

#### OFICINAS DE ENGANCHE DE MARINEROS.

Hai dos oficinas de enganche por decreto del señor intendente de las provincia.

#### CASAS DE TRATO DE MARINEROS.

Existen dos casas que son matriculadas i en la actualidad hai desembarcados 14 marineros, nueve chilenos i cinco extranjeros.

#### BALIZA.

No hai en este puerto, ni hai necesidad.

#### PRÁCTICO

Hai uno que desempeña i cumple bien con sus deberes.

#### PROPORCION PARA AGUADA DE LOS BUQUES.

Dos puntos diferentes tienen los buques para hacer aguada i ámbos dan agua de buena calidad i a mas hai una lancha cisterna.

#### PARAJE DESTINADO PARA BOTAR EL LASTRE.

Para depósito de lastre existe un espacio que es al N. de Colcura

arimado a la piedra de los Lobos mui a propósito para que los buques boten su lastre segun decreto supremo fecha 23 de noviembre de 1842.

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 amarillizada en el tope del palo trinquete.

Al remitir á US. los mencionados datos, 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.

[ JOSÉ AGUSTIN PONCE DE LEON.  
Subdelegado Marítimo.

Al señor Gobernador Marítimo de la provincia de Concepcion.

NÚM. I.

*CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo de entradas i salidas de los puertos de Lota i Colcura desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril de 1866.*

ENTRADAS.						
CLASES.	Número de buques.	Buques nacionales.	Toneladas.	Buques extranjeros.	Toneladas.	Total de toneladas.
Fragatas...	15	1	434	14	8699	9133
Barcas.....	65	27	8485	38	13835	22320
Bergantines.	8	4	797	4	639	1436
Goletas....	12	6	613	6	614	1227
Vapores....	75	15	1532	60	35532	37064
Total.....	175	53	11861	122	59319	71180

SALIDAS.

CLASES.	Número de buques.	Al cabotaje.	Toneladas.	Al extranjero.	Toneladas.
Fragatas...	16	15	9465	1	447
Barcas.....	64	54	17465	10	3371
Bergantines.	8	8	1436	"	"
Goletas....	12	12	1139	"	"
Vapores....	75	71	33388	4	3676
Total.....	175	160	62893	15	7494

OBSERVACIONES.—Durante todo este tiempo han entrado en este puerto 86 embarcaciones menores como de 15 a 20 toneladas cada una con aparejo de goleta i balandra, i han vuelto a salir en los mismos meses que navegan con licencia a los puertos i caletas que están dentro de la dependencia de la Aduana de Coronel i Gobernacion marítima de Talcahuano, tripulados con 344 marineros, 329 chilenos i 15 extranjeros.

Lota, abril 30. de 1866.

JOSÉ AGUSTIN PONCE LEON.

NÚM. 2.

*Buques de guerra nacionales i extranjeros entrados i salidos en el puerto de Lota, desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril de 1866.*

ENTRADAS.					
CLASES.	NOMBRE DE LOS BUQUES.	COMANDANTES	CAÑONES.	TRIPULAC.	PROCEDEC.
Corbeta a hélice.	Esmeralda....	D. J. Williams	20	200	Isla Chinch
Vapor id...	Maipú.....	" O. Costa...	4	200	Chiloé.
Id. de ruedas....	Independencia.	" R. Cabieses	1	61	De los puertos del
Id. a hélice. amer.	Nyack.....	" N. Niemen	8	300	Maral de la R.
Id. de rued. ing...	Devastation..	" N. Jolliffs.	6	170	Id.
Total.....	"	"	39	761	"

SALIDAS.

CLASES.	NOMBRES DE LOS BUQUES.	COMANDANTES	CAÑONES.	DESTINOS.
Corbeta a hélice..	Esmeralda....	D. J. Williams.	20	Valdivia.
Vapor id.	Maipú.....	" O. Costa...	4	A los puertos del
Id. de ruedas....	Independencia.	" R. Cabieses.	1	litoral de la Rep.
Id. a hélice amer.	Nyack.....	" N. Niemen.	8	"
Id. de rueda ing.	Devastation..	" N. Jolliffs..	6	"
Total.....	"	"	39	"

Lota, abril 30 de 1866.

JOSÉ AGUSTIN PONCE DE LEON.

NÚM. 3.

*ESTADO que representa el movimiento que ha habido de marineros en esta oficina desde el 1.º de abril de 1865 hasta el 30 del mismo mes de 1866, con espresion de la clase que desempeñan i de sus nacionalidades.*

CLASES.	EMBARCADOS.							TOTALES.	
	PILOTOS.	CONTRAMAESTRES.	GUARDIANES.	MAYORDOMOS.	COCINEROS.	MARINEROS.	PLAZAS.		MOZOS.
Chilenos.....	3	"	"	17	12	2	84	53	171
Peruanos.....	"	"	"	1	1	"	"	1	3
Mejicanos.....	"	1	"	1	1	1	4	3	11
Centro-americanos..	"	"	"	"	3	"	2	4	9
Norte-americanos..	"	3	1	"	1	1	2	1	9
Ingleses.....	6	2	1	"	4	2	8	1	24
Alemanes.....	3	4	"	4	1	"	8	1	21
Dinamaqueses.....	3	2	"	"	"	1	"	"	6
Italianos.....	2	"	1	"	"	"	2	1	6
Franceses.....	2	1	1	"	2	3	4	"	13
Griegos.....	"	"	"	"	"	"	1	"	1
Portugueses.....	"	"	"	"	"	"	8	1	9
Noruegos.....	"	"	"	"	"	2	"	"	2
Manileses.....	"	1	"	"	1	3	14	2	21
Chinos.....	"	"	"	"	1	"	1	"	2
Espanoles.....	4	2	"	"	"	"	4	"	10
Total.....	33	16	04	23	27	15	42	68	318

DESEMBARCADOS.

CLASES.	PILOFOS.	CONTRAMAESTRES.	GUARDIANES.	MAYORDOMOS.	COCINEROS.	MARINEROS.	PLAZAS.	MOZOS.	TOTALES.
Chilenos . . . . .	"	5	1	6	12	16	54	37	131
Peruanos . . . . .	"	"	"	3	"	"	3	"	6
Mejicanos . . . . .	"	"	"	"	"	2	7	1	10
Centro-americanos . .	"	"	"	"	1	"	2	2	5
Norte-americanos . .	1	1	"	"	2	5	1	"	10
Ingleses . . . . .	3	1	"	"	2	16	8	3	33
Alemanes . . . . .	"	1	"	"	1	5	3	1	11
Dinamarqueses . . . .	"	2	"	"	"	5	"	"	7
Italianos . . . . .	"	"	"	"	1	4	3	2	10
Franceses . . . . .	1	2	"	1	3	1	3	1	12
Portugueses . . . . .	1	2	"	"	1	1	4	1	10
Chinos . . . . .	"	"	"	"	1	"	"	"	1
Holandeses . . . . .	"	"	"	"	"	"	1	2	3
Manileses . . . . .	1	3	"	"	"	3	6	2	15
Españoles . . . . .	"	2	"	"	"	2	2	"	6
Total . . . . .	"	7	19	10	24	60	97	52	270

Oficina de enganche de marineros Lota, abril 30 de 1866.

V.º B.º—PONCE DE LEON.

PERFECTO GAMBOA.

Oficina de enganche de marineros de Luis Rauch desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril de 1866.

DESEMBARCADOS.							
CLASES.	PILOTOS.	CONTRAMAESTRES.	CARPINTEROS.	COCINEROS.	MARINEROS.	PLAZAS.	MOZOS.
Chilenos.....	"	"	"	4	4	6	6
Ingleses.....	1	"	"	1	"	2	"
Alemanes.....	3	3	"	"	4	"	"
Manilas.....	"	1	"	"	"	1	"
Espanoles.....	"	"	"	"	1	"	"
Griegos.....	"	"	"	"	2	"	"
Colombianos.....	"	"	"	"	1	1	1
Bolivianos.....	"	"	"	"	1	"	"
Austriacos.....	"	"	1	"	"	"	"
Mejicanos.....	"	"	"	1	"	1	2
Estados- Unidos.....	"	"	"	1	"	"	"
Dinamarqueses.....	"	"	"	1	"	"	"
Total.....	4	4	1	8	13	11	9

  

EMBARCADOS.					
CLASES.	PILOTOS.	CONTRAMAESTRES.	COCINEROS.	PLAZAS.	MOZOS.
Chilenos.....	"	1	1	3	6
Ingleses.....	"	"	"	1	"
Alemanes.....	1	1	1	1	"
Espanoles.....	"	"	"	1	"
Belgas.....	1	"	"	"	"
Franceses.....	"	"	"	1	"
Total.....	2	2	2	7	6

Lota, abril 30 de 1866.

LUIS RAUCH.

V.º B.º—PONCE DE LEON.

M. DEM.

NÚMERO VII.

Memoria del Gobernador Marítimo de Valdivia.

GOBERNACION MARÍTIMA DE VALDIVIA,

Corral, abril 30 de 1866,

En cumplimiento de la órden que US. se ha servido impartirme en nota núm. 210, fecha 20 del presente, pasó a detallar los datos precisos i circunstanciados que en ella se me piden, relativos al movimiento que ha habido en los puertos de mi jurisdiccion en el año trascurrido desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril del año corriente.

Embarcaciones construidas i refaccionadas en el año de que se trata.

Construidas una goleta del porte de 80 toneladas i tres lanchas cuyo porte se comprende entre 6 i 30.

Refaccionadas: 5 lanchas i 20 botes.

Los astilleros que por ahora hai en uso en esta provincia son 2, i 3 los varaderos.

La jente que se ocupa dentro de los límites de esta Gobernacion asciende al número de 170 individuos de las profesiones siguientes:

Constructorés navales . . . . .	4
Carpinteros de ribera . . . . .	14
Lancheros . . . . .	47
Pescadores de lobos . . . . .	6
Ocupados en otras pescas . . . . .	72
TOTAL . . . . .	170

*Nota.*—De estos individuos hai como ciento que actualmente se ocupan en la milicia i están destacados en el puerto del Corral.

*Importancia del puerto del Corral.*

La importacion que ha habido en el año de que se trata asciende a la suma de 350,000 pesos i la esportacion a la de 400,000.

*Necesidades.*

Hacia suma falta un faro de 4.º órden; pero por el vapor de 28 de abril ha llegado a este puerto, i no hai duda de que pronto será colocado probablemente en el morro Gonzalo, i, como esta luz no podrá ser vista por los buques que hayan doblado la punta del fuerte San Carlos, se necesitan dos faroles: el uno colocado en la verga del telégrafo de Niebla i el otro en la peña del castillo de Amargos o en la



punta del Láurel. Estas luces evitarían que los buques que entren de noche vayan a vararse sobre el bajo Dos Hermanas; lo que ha sucedido varias veces por falta de ellas.

*A mas, con motivo de la guerra actual se necesitan cuatro telégrafos marítimos; de los cuales tenemos dos, el del castillo de Niebla i el de la fortaleza del Corral. Es mui creíble que dentro de poco tiempo tendremos los demas.*

### *Boyas i Balizas.*

De las primeras tenemos una que señala la cabeza del bajo citado, Dos-Hermanas; no se necesitan mas por ahora; pero sí dos balizas para señalar la direccion del mismo bajo, en donde se vararon dos buques en el mes de febrero último.

### *Prácticos*

No los hai en este puerto i, sin embargo, uno es necesario, pues prestaría servicios de consideracion al comercio marítimo, tomando los buques en la boca del puerto i dejando en el mismo punto los que salen.

\*La dificultad que se presenta para obtener uno, consiste en que de los ochenta i mas buques que arrihan a este puerto anualmente hai 48 vapores que no lo necesitan i en que el número restante no es suficiente para que el práctico tenga la renta indispensable para mantenerse i atender al gasto de una embarcacion i de la tripulacion que le seria preciso tener para atender a sus faenas. El único medio como se podía obtener es que el Supremo Gobierno tuviese a bien conceder para este marino un sueldo de treinta pesos mensuales, i dotar a esta capitania con una embarcacion tripulada por cinco hombres, la cual embarcacion se facilitaria al práctico para sus trabajos cada vez que la necesitase: este gasto acenderia a la suma de 1,128 pesos, i es de poca consideracion, atendiendo a los servicios que el práctico prestaría al comercio i a veces a la marina de guerra. De todo lo cual estoy plenamente convencido i, por lo tanto, me permito, llamar la atencion de US. sobre el particular.

LUIS HULIÉ.

Teniente 1.º graduado Gobernador marítimo.

*MOVIMIENTO marítimo que ha habido en el puerto del Corral desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril del año 1866.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	NUM. DE BUQUES.			PORTE.	TRIPULA.		PROCEDEN.		PASAJEROS.	
	Nacionales.	Estranjeros.	TOTAL.		Nacional.	Estranjera.	Del cabotaje.	Del estranj.	Nacionales.	Estranjeros.
Vapores.....	48	48	34446	2736	48	195	144			
Fragatas.....	1	5	3426	51	47	5	1			
Barcas.....	3	5	2255	30	67	5	3			
Bergantines.....	1	1	200	10	1					
Goletas.....	2	5	592	27	18	6	1			
Balandras.....	2	4	228	24	2	6				
<b>TOTAL.....</b>	<b>8</b>	<b>68</b>	<b>41147</b>	<b>1322880</b>	<b>71</b>	<b>5</b>	<b>195</b>	<b>144</b>		

**SALIDAS.**

CLASES.	NUM. DE BUQUES.			PORTE.	TRIPULA.		DESTINO.		PASAJEROS.	
	Nacionales.	Estranjeros.	TOTAL.		Nacional.	Estranjera.	Del cabotaje.	Del estranj.	Nacionales.	Estranjeros.
Vapores.....	48	48	34446	2736	48	193	139			
Fragatas.....	1	5	3426	51	47	5	1			
Barcas.....	3	5	2255	30	67	5				
Bergantines.....	1	1	200	10	1					
Goletas.....	2	5	592	27	18	7				
Balandras.....	2	4	228	24	2	6				
<b>TOTALES.</b>	<b>8</b>	<b>68</b>	<b>41147</b>	<b>1322880</b>	<b>74</b>	<b>2</b>	<b>193</b>	<b>139</b>		

NOTA.—A mas del movimiento que indica este estado han entrado al puerto i salido de él los vapores de guerra siguientes: la fragata peruana *Amazonas* i la corbeta sueca *Golfe* una vez cada una, i el vapor nacional *Independencia* cuatro veces.

*MOVIMIENTO que ha habido en Rio-Bueno durante el año  
trascorrido.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	NUM. DE BUQUES.			PORTE.	TRIPULA.		PROCEDEN.		PASAJEROS.	
	Nacionales.	Estranjeros.	TOTAL.		Nacional.	Estranjera.	Del cabotaje.	Del extranjero.	Nacionales.	Estranjeros.
Balandras.....	1	.....	1	38	5	.....	1	.....	.....	.....

**SALIDAS.**

CLASES.	NUM. DE BUQUES.			PORTE.	TRIPULA.		Destino.		PASAJEROS.	
	Nacionales.	Estranjeros.	TOTAL.		Nacional.	Estranjera.	Alcabotaje.	Al extranjero.	Nacionales.	Estranjeros.
Goletas.....	1	.....	1	100	4	2	1	.....	.....	.....
Balandras.....	1	.....	1	38	5	.....	1	.....	.....	.....
<b>TOTALES..</b>	<b>2</b>	<b>.....</b>	<b>.....</b>	<b>138</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>.....</b>	<b>.....</b>	<b>.....</b>

NOTA.—En las caletas de Lamehuape i Chalhuaco no ha habido entradas de buques en el año de que se da cuenta.

Las embarcaciones menores que se ocupan dentro de los límites de esta gobernación son 272, distribuidos en las clases siguientes:

CLASE.	NUM.
Goletas . . . . .	3
Balandras . . . . .	13
Lanchas . . . . .	17
Chalupas . . . . .	6
Botes . . . . .	138
Bongos . . . . .	9
Canoas . . . . .	86
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>272</b>

NUMERO VIII.

**Memoria del Gobernador Marítimo de Llanquihue.**

*Valparaiso, julio 6 de 1866.*

Señor Ministro:

El Gobernador marítimo de Llanquihue con fecha 28 de junio último, me dice lo que sigue:

Adjuntó a US. las actas estadísticas que manifiestan el movimiento de entradas i salidas de buques en este puerto durante el año trascurrido desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril último.

Omito entrar en los detalles que se indican en la nota de S. S. de 17 de abril del año anterior por cuanto no haria mas que repetir lo que espuse en la memoria del espresado año.

Lo transcribo a US. para su conocimiento con inclusion del estado que contiene los datos estadísticos de que se hace mérito.

Dios guarde a US.

J. RAMON LIRA

Señor Ministro de Marina.

*RAZON de los buques que han entrado i salido en el puerto Montt desde el 1.º de mayo de 1865, hasta el 30 de abril de 1866.*

**ENTRADAS.**

CLASES.	NUMERO.	CAÑONES.	TONELAJE.	PROCEDENCIA.	
				DEL CAB.	DEL EST.
Vapores .....	21	.....	16664	21	
Fragatas .....	4	.....	2236	4	
Barcas .....	12	.....	3763	12	
Bergantines.....	4	.....	912	3	1
Goletas.....	12	.....	516	12	
Suma.....	53	.....	24091	52	1
De guerra.....	9	71	.....	.....	.....
Suma total....	62	71	24091	52	1

**SALIDAS.**

CLASES.	NUMERO.	CAÑONES.	TONELAJE.	DESTINO.	
				AL CABOT.	AL EST.
Vapores.....	21	.....	16664	21	
Fragatas.....	4	.....	2236	3	1
Barcas.....	12	.....	3887	9	3
Bergantines.....	4	.....	912	3	1
Goletas.....	12	.....	516	12	
Suma.....	53	.....	24215	48	5
De guerra.....	9	71	.....	.....	.....
Suma total....	62	71	24215	48	5

  

<b>RESUMEN.</b>		BUQUES.	TONELS.
Entradas.....	.....	62	24091
Salidas.....	.....	62	24215
Total.....	.....	124	48306

Puerto Montt, mayo 20 de 1866.

V.º—B.º—CARRENO.

JOAQUIN DIAZ.

**NÚMERO IX.**

**Memoria del Gobernador Marítimo de Chiloé.**

*Ancud, mayo 1.º de 1866.*

Señor Comandante:

En cumplimiento a la nota de US. fecha 20 del próximo pasado, tengo el honor de dar los datos que se me piden,

MOVIMIENTO MARÍTIMO DEL PUERTO DE ANCUD.

Segun el estado N. 1 adjunto, han entrado al puerto de Ancud, en el periodo de un año, 146 buques, conteniendo 66214 toneladas; i han salido, 146 buques, conteniendo 65243 toneladas.

BUQUES I EMBARCAIONES QUE SE EMPLEAN EN EL TRÁFICO DE LA GOBERNACION MARÍTIMA I EN EL PUERTO DE ANCUD,

Segun el estado N. 2, se emplean en el tráfico de la gobernacion marítima, los buques i embarcaciones que siguen:

Goletas. . . . .	14
Balandras. . . . .	48
Lanchas. . . . .	528
Piraguas. . . . .	2
Botes. . . . .	458
Chalupa. . . . .	4
Bongos. . . . .	223
	<hr/>
Suma total. . . . .	1277

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

Balandras. . . . .	12
Botes. . . . .	23
Chalupas. . . . .	4
Bongos. . . . .	31
	<hr/>
Suma total. . . . .	70

MEDIDAS CONVENIENTES A LA POLICIA MARÍTIMA,

Convendria se nombrase subdelegado marítimo al teniente del resguardillo establecido en Balcacura, para que cuidase del buen orden de la jente de mar, i evitase que se cometiese algun abuso al sacar el lastre se a bordo.

En las actuales circunstancias, por las atenciones i vijilancia que orijina la guerra, el servicio es sumamente activo i pesado; i aunque se hace con sumo entusiasmo, no obstante, creo que con el tiempo las fuerzas faltarán; parece, pues que sería oportuno, se aumentase el personal con seis marineros segundos i se diesé otro bote; para tener en toda eventualidad, una embacacion i jente de repuesto.

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.

El excelente carbon de Parga i la abundancia de maderas del Archipiélago, harán el puerto de Ancud, a no dudarlo, sumamente concurrido.

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 telégrafo 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.

Los Prácticos, prestan servicios importantes.

TELEGRAFOS.

Hai tres telégrafos: uno, en la punta de la Corona; otro, en la punta de Agui; 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.

En el litoral de la Gobernacion Marítima, hai en uso 2 astilleros i 3 varaderos naturales, que emplean 3 constructores navales i 156 carpinteros.

En el puerto de Ancud, se encuentra en ejercicio, un astillero i un varadero, con un constructor, 8 carpinteros i 2 calafates.

JENTE DE MAR, MARINEROS, PESCADORES, QUE EXISTEN EN ESTA GOBERNACION.

La jente de mar, marineros i pescadores que existen en Ancud, aunque de residencia mui variable; se puede estimar aproximativamente, como sigue:

Jente de mar . . . . .	47
Marinerós . . . . .	8
Pescadores . . . . .	9
Suma . . . . .	64

Empero, en todo el Archipiélago, pasarán de 8,500 los individuos que se emplean en la pesca i navegacion.

Con lo espuesto, Señor Comandante, me parece haber dado los datos que se me piden.

Diós guarde a US.

MIGUEL HURTADO.

Al Señor Comadante de Marina.

RAZON de los buques que han entrado i salido del puerto de Ancud, desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril de 1866.

ENTRADAS.				
CLASES.	NUMERO.	TONELADAS.	PROCEDENCIA.	
			Del cabot.	Del est.
Fragatas.....	17	9774	12	5
Barcas.....	53	15750	42	11
Bergantines.....	9	1847	7	2
B. Goletas.....	10	618	10	.....
Goletas.....	57	38225	57	.....
Vapores.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	146	66214	128	18

  

SALIDAS.				
CLASES.	NUMERO.	TONELADAS.	DESTINOS.	
			Al cabot.	Al estranj.
Fragatas.....	17	8954	13	4
Barcas.....	52	16209	37	15
Bergantines.....	9	1855	7	2
B. Goletas.....	11	562	11	.....
Goletas.....	57	38225	57	.....
Vapores.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	146	65243	125	21

NOTA.—Durante este tiempo han entrado i salido los buques de guerra que siguen: La corbeta de guerra *Esmeralda*, 6 veces; el vapor *Maipú*, 11; el vapor *Covadonga*, 3; el vapor *Independencia*, 12; la fragata peruana *Apurimac*, 2; la fragata *Amazonas*, 1; las corbetas *Union* i *América*, 3; el vapor de los E. U. *Nyack*, 1; el vapor ruso *Alent*, 1.



NÚM. 2.

*ESTADO que manifiesta el número de buques i embarcaciones menores que se han construido en 1865 i en lo que va corrido de 1866; de los constructores i carpinteros de ribera que existen; de los astilleros i varaderos que han en uso; de los buques i embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico dentro de los límites de la gobernacion marítima de Chile.*

BUQUES I EMBARCACIONES MENORES QUE SE HAN CONSTRUIDO EN 1866 I EN LO QUE VA CORRIDO DE 1866.		CONSTRUCTORES I CARPINTEROS DE RIBERA QUE EXISTEN.		ASTILLEROS I VARADEROS QUE HAN EN USO.		BUQUES I EMBARCACIONES MENORES QUE SE OCUPAN EN EL TRÁFICO DENTRO DE LOS LÍMITES DE LA GOBERNACION EN USO.					
Buques.		Embarcaciones.		Construct.	Carpinteros.	Astilleros.	Varaderos.	B. goleta.	Goletas.	Balandras.	Lanchas.
AÑO 1865.	AÑO 1866.	AÑO 1865.	AÑO 1866.					.....	14	48	528
1	1	4	.....	3	156	2	3	Piraguas.	Botes.	Chalupas.	Bongos.
								2	458	4	223

Ancud, mayo 1.º de 1866.

Micrer. HERRADO.

**LISTA de los Jenerales, Jefes i Oficiales i  
empleados del ramo de Marina.**

# LISTA DE LOS OFICIALES DE GUERRA I MAYORES DE

el 1.º de junio de 1866; con espresion del destino en que se hallan,

CLASES.		NOMBRES.	FECHA	
EMPLIDOS EFECTIVOS.	GRADOS.		DE EFECTIVO.	DEL GRADO.
Contra-Almirante....		D. Roberto Simpson.	Dic. 13 de 1854.	.....
Capitan de Navio....		" Santiago J. Bynon.	Junio 30 de 1860.	.....
Id. de id....		" Juan Williams-R.	Nov. 29 de 1865.	.....
Id. de Fragata....	Cap. de N.	" Leoncio Señoret.	Set. 5 de 1851.	Junio 27 de 1859.
Id. de id....	Id. id.	" José A. Goñi.	Dic. 22 de 1853.	.....
Id. de id....		" B. Martinez.	Set. 5 de 1851.	.....
Id. de id....		" Ramon Cabiases.	Dic. 22 de 1853.	.....
Id. de id....		" Manuel 2.º Escala.	Julio 19 de 1860.	.....
Id. de Corbeta....	Cap. de F.	" Miguel Hurtado.	Set. 5 de 1851.	Enero 3 de 1859.
Id. de id....	Id. id.	" Martin Aguayo.	Ag. 22 de 1854.	Set. 9 de 1863.
Id. de id....	Id. id.	" Nicolas Saavedra.	Set. 7 de 1856.	.....
Id. de id....	Id. id.	" Galvarino Riveros.	Set. 13 de 1861.	11 de 1865.
Id. de id....	Id. id.	" Patricio Lynch.	Dic. 6 de 1865.	Dic. 6 de 1865.
Id. de id....		" Luis A. Lynch.	Octub. 3 de 1862.	.....
Id. de id....		" Carlos Pozzi.	Set. 11 de 1865.	.....
Id. de id....		" Onofre Costar.	.....	.....
Id. de id....		" Marcial Gundian.	Nov. 29 de 1865.	.....
Id. de id. q.		" M. T. Thompson.	.....	.....
Id. de id.		" Juan E. Lopez.	.....	.....
Teniente primero....	Cap. de C.	" E. H. Simpson.	Enero 3 de 1859.	Set. 11 de 1865.
Id. id....		" Baltazar Campillo.	.....	.....
Id. id....		" D. Salamanea.	.....	.....
Id. id....		" Santiago Hudson.	Set. 11 de 1865.	.....
Id. id....		" F. Rondizzoni.	.....	.....
Id. id....		" Oscar Viet.	.....	.....
Id. id....		" F. Vidal Gormaz.	.....	.....
Id. id....		" Emilio Errázuriz.	Nov. 29	.....
Id. id....		" A. F. Sanchez.	.....	.....
Id. id....		" Estévan Versin.	.....	.....
Id. id....		" R. Vidal Gormaz.	.....	.....
Id. id....		" Ignacio L. Gana.	.....	.....
Id. segundo....		" Adolfo Blanco.	Junio 11 de 1852.	.....
Id. id....		" Julio Lynch.	Oct. 20 de 1859.	.....
Id. id....		" F. de la Fuente.	Set. 9 de 1863.	.....
Id. id....		" Javier Baraona.	.....	.....
Id. id....		" Luis Pomar.	.....	.....
Id. id....		" Benjamin Carrasco.	.....	11 de 1865.
Id. id....		" Rodolfo Valdivieso.	.....	.....
Id. id....		" Santiago Rugg.	Set. 30	.....
Id. id....		" Agustín del Canto.	Nov. 29	.....
Id. id....		" R. Baeza Larrain.	.....	.....
Id. id....		" Arturo Prat.	.....	.....
Id. id....		" Juan José Latorre.	.....	.....
Id. id....		" Jorge Montt.	.....	.....
Id. id....		" Carlos Condell.	.....	.....
Id. id....		" Ramon Godomar.	Dic. 15	.....
Id. id....		" Dionisio Olavarría.	.....	17
Id. id....		" Santiago Norris.	Marzo 7 de 1866.	.....
Guardia Mar. ex.		" Andronico Iniguez.	Julio 23 de 1858.	.....
Id. id. id.		" Vicente Carvallo.	Junio 13 de 1860.	.....
Id. id. id.		" Francisco E. Salas.	Marz. 11 de 1862.	.....
Id. id. id.		" Francisco J. Molinas.	Junio 17 de 1863.	.....
Id. id. id.		" Luis A. Castillo.	.....	.....

# QUE CONSTA LA MARINA MILITAR DE LA REPÚBLICA,

la fecha i clase en que entraron al servicio, i la de su último despacho.

PREMIOS OBTENIDOS.	DESTINOS.	FECHA I CLASE	
	QUE ACTUALMENTE OCUPAN.	EN QUE ENTRARON AL SERV.	
M. E. L.—M. C.	En el Departamento.	Enero 6 de 1821.	Teniente de M.
M. V.—M. E. L.	May. Jen. del Departamento.	Enero 20 de 1818.	Guardia Marina.
	Com. en Jefe de la division nav.	Feb. 8 de 1844.	—
	Gobern. Marítimo de Maule.	Enero 23 de 1837.	Teniente de M.
	Com. del bat. de artilleria nav.	Feb. 23 de 1832.	Al.º de la E. M.
M. C.	Gobern. Marítimo de Coquimbo.	Marzo 3 de 1830.	Guardia Marina.
M. C.	Com. del vapor <i>Independencia</i> .	Feb. 24 de 1838.	Teniente de M.
	Gobern. Marítimo de Valparaíso.	Mayo 4 de 1836.	Dist. del R. de A.
	Id. id. Chiloe.	Ag. 17 de 1837.	Guardia Marina.
	Id. id. Atacama.	Set. 23 de 1810.	Pilotin.
	Ay. de la id. Valparaíso.	Ag. 17 de 1811.	—
	Comandante de arsenales.	Dic. 21 de 1813.	C. ef. de la E. M.
	En Santiago en comision.	— 6 de 1865.	C. de frag. grad.
	Prisionero.	Set. 4 de 1815.	C. ef. de la E. N.
M. Ba.	Gobern. Marítimo de Concepcion.	Nov. 23 de 1833.	Piloto 2.º
	Comandante del vapor <i>Maipú</i> .	Marzo 3 de 1818.	Guardia Marina.
	Id. de la corbeta <i>Esmeralda</i> .	Feb. 11 de 1817.	C. ef. de la E. M.
	Id. vapor <i>Covadonga</i> .	Marzo 2 de 1851.	—
	En el apostadero de Huite.	Ag. 13 de 1752.	Guardia Marina.
	En Europa en comision del serv.	Feb. 21 de 1865.	—
	Sec. de la Com. Jen. de Marina.	Junio 1.º de 1841.	—
	Emb. en la corbeta <i>Esmeralda</i> .	Dic. 4 de 1850.	C. ef. de la E. M.
	Id. id. id.	Ag. 3 de 1853.	Guardia Marina.
	Oficial del detall del v. <i>Covadonga</i> .	Abril 8 de 1848.	—
	Id. id. id. <i>Maipú</i> .	Julio 28 de 1855.	—
	Embarcado en el id.	Mayo 4 de 1851.	C. s. de la E. M.
	Id. en la corbeta <i>Esmeralda</i> .	Marzo 23 de 1818.	— ef. de la —
	Id. en el vapor <i>Covadonga</i> .	Julio 2 de 2862.	—
	Id. id. <i>Maipú</i> .	Enero 18 de 1858.	Guardia Marina.
	Direct. int. de la Escuela Naval.	Oct. 4 de 1851.	C. s. de la E. M.
	Ofic. May. int. del Minist. de M.	Mayo 8 1819.	C. ef. de la E. M.
	Ay. del Com. Jen. de la Escuad.	Abril 3 de 1848.	Guardia Marina.
	En Europa en comision del serv.	Junio 1.º de 1849.	C. s. de la E. M.
	En Europa en comision del serv.	Ag. 19 de 1857.	Guardia Marina.
	Emb. en el vapor <i>Independencia</i> .	Junio 28 de 1851.	C. s. de la E. M.
	Id. en la corbeta <i>Esmeralda</i> .	Abril 1.º de 1852.	—
	Id. en el vapor <i>Maipú</i> .	Id. id. id.	—
	Inst. de art. del bat. de inf de M.	Julio 19 de 1857.	Guardia Marina.
	Ay. de la Gob. Marit. del Maule.	Oct. 5 de 1852.	Piloto 1.º
	Emb. en la corbeta <i>Esmeralda</i> .	Mayo 29 de "	C. ef. de la E. M.
	Id. id. id.	Abril 15 de 1858.	— de la E. N.
	Id. en el vapor <i>Covadonga</i> .	Ag. 12 de —	—
	Id. en la corbeta <i>Esmeralda</i> .	Abril 30 de 1858.	—
	Id. en el vapor <i>Maipú</i> .	Julio 10 de —	—
	Id. id. <i>Covadonga</i> .	— 29 de —	—
	Id. id. <i>Maipú</i> .	Dic. 15 de 1865.	Teniente 2.º
	Id. en la fragata <i>Apurimac</i> .	— 17 —	—
	Id. en el vapor <i>Covadonga</i> .	Marzo 7 —	—
	Id. id. <i>Independencia</i> .	— 21 de 1852.	C. s. de la E. M.
	Id. id. id.	Oct. 16 de 1856.	Guardia Marina.
	Id. id. id.	Dic. 28 de 1855.	C. de la E. M.
	En comis. en el Minist. de Marina	Abril 15 de 1858.	— de la E. N.
	Id. en Europa.	Oct. 5 —	—

CLASES.		NOMBRES.	FECHA DE SU ULTIMO DESPACHO.	
EMPLIDOS EFECTIVOS.	GRADOS.		DE EFECTIVO.	DEL GRADO.
Guardia Mar. ex.		D. Guillermo Peña...	Enero 25 de 1864.	
Id. id. id.		" Carlos E. Moraga.	— 26 —	
Id. id. id.		" Neftali Noguiera.	Junio 25 —	
Id. id. id.		" Carlos Porter.	Julio 1.º —	
Id. id. id.		" Ramon 2.º Guerrero.	— 21 —	
Id. id. id.		" Ramon L. Urive.	— — —	
Id. id. id.		" Wenceslao Frias.	— 22 —	
Id. id. id.		" Agustin Garrao.	Mayo 19 de 1865.	
Id. id. id.		" Miguel Gaona.	Nov. 29 —	
Id. id. id.		" Manuel N. Garcia.	— — —	
Id. id. id.		" Emilio Valverde.	Julio 15 de 1861.	
Id. sin examen.		" Pablo H. Salvatici.	Nov. 15 —	
Id. id. id.		" C. Bannen.	Enero 9 de 1866.	
Id. id. id.		" Luis A. Lynch.	— — —	
Id. id. id.		" Bolivar Valdes.	— — —	
Id. id. id.		" Manuel A. Riefrio.	— — —	
Id. id. id.		" Braulio Rojas.	— — —	
Id. id. id.		" Estanislao Lynch.	— — —	
Id. id. id.		" Luis Errázuris.	— — —	
Id. id. id.		" Z. Arias Molina.	— — —	
Id. id. id.		" Marco A. Pradel.	— — —	
Id. id. id.		" Pablo S. De Ferrari.	— — —	
Id. id. id.		" Juan 2.º Saavedra.	— — —	
Id. id. id.		" F. Sanchez.	— — —	
Id. id. id.		" Manuel J. Orella.	— — —	

### RETIRADOS TEM

Capitan de Corbeta.	Cap. de frag.	D. M. Lopez Garcia.	Set. 12 de 1848	— — 1865.
Teniente 1.º	Id. de corb.	" Manuel Hurtado.	Ag. 26 de 1847	Set. 6 de 1851.
Id. 2.º		" Julian Dublé.	Ag. -10 de 1841.	
Gnardia Mar. ex.		" José M. Donoso.	Oct. 24 de 1854.	
Id. id.		" Jorge Poster.	Julio 29 de 1859.	
Cirujano 1.º		" Roberto Bleaktei.	Junio 11 de 1852.	
Contador 2.º		" Juan R. Alvano.	Dic. -8 de 1859.	

### BATALLON DE ARTILLE

Teniente Coronel.		D. Luis Arteaga.	Nov. 21 de 1865.	
Sarjento Mayor.		" Samuel Valdivieso.	Enero 23 de 1866.	
Ayudante Mayor.		" Antonio Borques.	Feb. 12 de 1859.	
Id. id.		" Maximo Benavides.	Abril 3 de 4866.	
Capitan.	Sarj. May.	" José Cortés.	Oct. 27 de 1851.	
Id. id.		" F. Labandero.	Feb. 7 de 1858.	
Id. id.		" Juan Leon Garcia.	Junio 14 de 1862.	
Id. id.		" Sebastian Solis.	Marzo 7 de 1866.	
Id. id.		" Juan Maruri.	— — —	
Id. id.		" José Aravena.	— — —	
Teniente.	Capitan.	" Lorenzo Zúñiga.	Oct. 14 de 1860.	
Id. id.		" José V. Dávila.	Enero 31 de 1866.	
Id. id.		" Fidel Vargas.	Feb. 3 de 1863.	
Id. id.		" José de la C. Artiga.	Nov. 27 de 1865.	
Id. id.		" Juan de D. Gallegos.	— 28 —	
Subteniente.		" A. M. Fernandez.	Feb. 3 de 1863.	
Id. id.		" José V. Quezada.	— — —	

PREMIOS OBTENIDOS.	DESTINOS	FECHA I CLASE	
	QUE ACTUALMENTE OCUPAN.	EN QUE ENTRARON AL SERV.	
.....	Prof. de la Escuela Naval.....	Marzo 26 de 1858.	Cad. de la E. N.
.....	Emb. en la corbeta <i>Esmeralda</i> ...	— 12 de 1859.	— —
.....	Id. id. id.....	— 26 de 1858.	— —
.....	Id. id. id.....	Abril 5 —	— —
.....	En comision en Europa.....	Agosto 12 —	— —
.....	Emb. en la Corbeta <i>Esmeralda</i> ...	— 12 —	— —
.....	Id. en el vapor <i>Maipú</i> .....	Marzo 6 —	— —
.....	Id. id. <i>Covadonga</i> .....	Julio 10 —	— —
.....	Id. id. <i>Maipú</i> .....	— 15 —	— —
.....	Id. en la corbeta <i>Esmeralda</i> ...	Abril 13 —	— —
.....	Id. id. id.....	Julio 23 —	— —
.....	Id. en el vapor <i>Independencia</i>	Nov. 4 —	— —
.....	Id. id. <i>Covadonga</i> .....	Mayo 6 —	— —
.....	Id. en la corbeta <i>Esmeralda</i> ...	Set. 5 1861.	— —
.....	Id. id. id.....	Enero 3 1863.	— —
.....	Id. id. id.....	— 12 —	— —
.....	Id. id. id.....	Octub. 21 1861.	— —
.....	Id. id. id.....	Feb. 23 1863.	— —
.....	Id. en el vapor <i>Covadonga</i> .....	Abril 17 1855.	— —
.....	Id. en la corbeta <i>Esmeralda</i>	Set. 5 1851.	— —
.....	Id. id. id.....	Octub. 30 —	— —
.....	Id. id. id.....	— 21 —	— —
.....	Id. en el vapor <i>Covadonga</i> .....	Agosto 22 —	— —
.....	Id. id. <i>Maipú</i> .....	Marzo — 1862.	— —
.....	Id. id. id.....	— 31 —	— —

### PORALMENTE.

.....	Valparaiso.....	Octub. 17 1836.	Pilotin.
.....	Santiago.....	Abril 1.º 1848.	Guard. Marina.
.....	Subdelegado Marit. de Huasco...	Octub. 17 1836	Pilotin.
.....	Talca.....	Feb. 20 1851.	Guard. Marina.
.....	Santiago.....	Mayo 14 1852.	Cad. ef. de la E.M.
.....	Ciruj. de la guarn. de Valdivia.	Marzo 30 1844.	Cirujano.
.....	Valparaiso.....	Octub. 22 1853.	Oficial de Comis.

### RÍA DE MARINA.

.....	Comandante.....	Agosto 29 de 1863.	Cad. de la E. M.
.....	En Valparaiso.....	Abril 6 1835.	— —
.....	En id.....	Marzo 1.º 1846	Sd. d. del c. de A.
.....	Destacado en Magallanes.....	Abril 27 1850.	Cabo de la E. M.
.....	En id.....	— 25 1837.	C. 2.º d. del B. S.
.....	En comision en Talca.....	Febrero 7 1859.	Cap. de Ejército.
.....	En id. en Chiloe.....	Junio 27 —	Ten. de Ejército.
.....	En Valparaiso.....	Enero 3 1849.	Sd. del B. Yung.
.....	En id.....	Nov. 28 1859.	St. del 3.º de lín.
.....	En id.....	Enero 21 —	Ten. del 5.º id.
.....	En id.....	Junio 17 1847.	St. del Caramp.
.....	Destacado en Magallanes.....	Marzo 28 1859.	Alf. del E.C. And.
.....	En Valparaiso.....	Nov. 26 1851.	Subt. de Ejército.
.....	Emb. en corbeta <i>Esmeralda</i> .....	Abril 13 1859.	Sd. del Valdivia.
.....	En Valparaiso.....	Enero 4 1857.	Sj. 2.º del 2.º de l.
.....	Id. id.....	Eebrero 3 1863.	Subt. de Ejército.
.....	Id. id.....	— —	— —

CLASES.		NOMBRES.	FECHA DE SU ULTIMO DESPACHO.	
EMPLEOS EFECTIVOS.	GRADOS.		DEL EFECTIVO.	DEL GRADO.
Subteniente.....		D. Belisario Villagran.	Set. 27 de 1865.	
Id.....		" Eujenio Espinoza...	— — —	
Id.....		" Gabriel Alamos.....	— — —	
Id.....		" Benjamin Ruis.....	— — —	
Id.....		" Santos Altamirano...	Oct. 4 de 1865.	
Id.....		" Abelardo Urcullu....	— 18 —	
Id.....		" Simon Moraga.....	— — —	
Id.....		" Eanuel A. Calvo....	— — —	
Id.....		" Juan C. Dávila.....	— 24 —	
Id.....		" Basilio Dávila.....	— 30 —	
Id.....		" Ricardo S. Zaldivar.	Enero 31 de 1866.	
Id.....		" Ricardo Salcedo....	Marzo 13 de 1866.	
Id.....		" Jacinto Sanchez....	— — —	
Id.....		" Emilio Lynch.....	Abril 28 —	
Id.....		" Jacinto 2.º Niño....	Mayo 5 —	

### SECRETARÍA

Secretario.....		D. Baltazar Campillo.	Marzo 9 de 1866.	
Oficial 1.º.....		" Estevan de Arza....	— 2 —	
Id. auxiliar.....		" Guillermo Orrego....	— — —	
Id. id.....		" Daniel H. Prieto....	Nov. 7 de 1865.	

### CONTADORES

Contador de 1.ª clase.....		D. José D. Rodriguez.	Nov. 27 de 1854.	
Id. id.....		" Nicolas Redoles....	Abril 25 de 1856.	
Id. id.....		" Benjamin S. Rojas....	Nov. 29 de 1862.	
Id. 2.ª id.....		" Félix González....	Abril 7 de 1857.	
Id. id.....		" Wenceslao Morel....	Junio 3 de 1864.	
Id. id.....		" Juan E. Lopez.....	Dic. 26 de 1865.	
Id. id.....		" Enrique G. Christie..	Feb. 9 de 1866.	
Id. id.....		" Adolfo Rondizzoni..	— 21 —	
Id. id.....		" José S. Arancibia....	Julio 31 de 1866.	
Id. id.....		" Pedro Santibañez....	— — —	
Id. id.....		" Julio Herrera.....	— — —	
Id. id.....		" Adolfo Gana.....	Set. 3 —	
Id. id.....		" Lucrecio Costa.....	— — —	

### ARSENAL

Com. de Arsenales..	Cap. de f...	D. Manuel 2.º Escala.	Set. 11 de 1865.	
Constructor Naval..		" Juan Duprat.....	Junio 18 de 1852.	
Gda. Alm. de Marina.		" Manuel A. Guzman....	Feb. 19 de 1856.	
Escribiente.....		" Valentin Suárez....	Abril 26 de 1865.	

### CUERPO MÉDICO

Cirujano Mayor.....		D. Javier Villanueva.	Mayo 21 de 1816.	
Id. Primero.....		" Francisco Kaskel....	Set. 2 de 1857.	
Id. id.....		" Tomas G. Bate.....	— 26 de 1863.	
Id. interino.....		" Rafael Barazarte....	Feb. 8 de 1866.	
Id. Segundo.....		" Tomas Clavijo.....	Abril 30 de 1864.	
Id. interino.....		" Ercenzo Quesada....	Feb. 8 de 1866.	

PREMIOS OBTENIDOS.	DESTINOS	FECEA I CLASE	
	QUE ACTUALMENTE OCUPAN.	EN QUE ENTRARÓN AL SERV.	
.....	En Valparaiso.....	Febrero 3	1864. Cad. de la E. M.
.....	En comision en Chiloé.....	Enero 17	1865. — —
.....	Id. id. id.....	— —	— —
.....	Id. id. id.....	— —	Subteniente.
.....	En Valparaiso.....	Octub. 2	1854. Sol. de la B. de M.
.....	Id. id.....	— 18	1865. Subteniente.
.....	Id. id.....	— —	— —
.....	Id. id.....	— —	— —
.....	Id. id.....	— 24	— —
.....	Id. id.....	— 30	— —
.....	Id. id.....	Enero 31	1855. — —
.....	Id. id.....	Octub. 2	1864. Cad. de la E. M.
.....	Id. id.....	— —	— —
.....	Id. id.....	Set. 1.º	1863. Sd. del R. de A.
.....	Id. id.....	Mayo. 5	1866. Soldado.

### DE MARINA.

.....	En Valparaiso.....	.....
.....	Id. id.....	.....
.....	Id. id.....	.....
.....	Id. id.....	.....

### DE MARINA.

.....	Con licencia en el Departamento.	Marzo 12 de 1851.	Ofi. 6.º de Comis.
.....	Comisario Jeneral de la Escuadra.	Mayo 18 1845.	— de la Intend.
.....	Emb. en el vapor <i>Independencia</i> .	Marzo 5 1851.	— 6.º de Comis.
.....	Id. id. <i>Maipú</i> .....	Dic. 20 —	— auxil. de id.
.....	Id. id. <i>Covadonga</i> .....	Abril 26 1850.	— — —
.....	Id. en la corbeta <i>Esmeralda</i> .....	Junio 1.º 1858.	Escrib. de arsen.
.....	Id. id. id.....	— 26 —	— de la S. de m.
.....	Id. en el vapor <i>Antonio Varas</i> .....	Feb. 21 1866.	Cont. de 2.º class.
.....	Id. id. <i>Concepcion</i> .....	.....	Guar. M. sin ex.
.....	Id. id. <i>Valdivia</i> .....	.....	Cont. de 2.º clase.
.....	Id. id. <i>Nuble</i> .....	.....	.....
.....	Id. id. <i>Arauco</i> .....	.....	.....
.....	En el Departamento.....	.....	.....

### DE MARINA.

.....	En Valparaiso.....	Dic. 21 de 1842.	Cad. cf. de la E. M.
.....	Id. id.....	Enero 18 1852.	De Const. naval.
.....	Id. id.....	Nov. 1.º 1851.	Ofi. 6.º de Comis.
.....	Id. id.....	Abril 26 1865.	Escrib. de arsen.

### DE MARINA.

.....	En Valparaiso.....	set. 11 de 1836.	Cirujano de Esc
.....	Emb. en el vapor <i>Independencia</i>	Octub. 6 1855.	Cirujano 2.º
.....	Id. en la corbeta <i>Esmeralda</i> .....	Dic. 28 1860.	— 2.º int.
.....	Id. en el vapor <i>Covadonga</i> .....	Febrero 8 1856.	— 1.º —
.....	Id. id. <i>Maipú</i> .....	Abril 30 1864.	— 2.º —
.....	.....	Febrero 8 1866.	— 2.º —



CLASES.		NOMBRES.	FECHA DE SU ÚLTIMO DESPACHO.	
EMPLIDOS EFECTIVOS.	GRADOS.		DEL EFECTIVO.	DEL GRADO.

### INJENIEROS

Ingeniero 1.º		D. Juan M. Pherson	Mayo 1.º de 1857	
Id. id.		" Juan S. Morey	Set. 5	
Id. id.		" Antonio Marazzi	Abril 26 de 1859	
Id. id.		" Alejandro Chapman	Julio 18 de 1864	
Id. id.		" C. A. Crossier	Feb. 19 de 1866	
Id. 2.º		" Eduardo Hyat	Junio 13 de 1859	
Id. id.		" Manuel Altamirano	Set. 13 de 1861	
Id. id.		" Ladislao Medina	Nov. 29 de 1864	
Id. id.		" Jorje Titus	Enero 4 de 1865	
Id. id.		" Juan Mary	Dic. 1.º de	
Id. id.		" Juan Tucher	— 23	
Id. id.		" Enrique Clausen	Enero 19 de 1866	
Id. id.		" Teófilo M. Faretli	Marzo 8 de	
Id. id. sup.		" Benjamin Bravo	Enero 22 de	
Id. 3.º		" Ricardo Owen	Set. 23 de 1863	
Id. id.		" Guillermo Moutot	— 7 de 1864	
Id. id.		" Dionisio Manterola	Dic. 1.º de 1865	
Id. id.		" Luis Moore	— 3	
Id. id.		" D. Chauqueman	Abril 23 de 1866	
Id. id.		" Juan Guzman		

### ESCUELA NAVAL

Director interino	Teniente 1.º	D. Ramon V. Gormas	Feb. 8 de 1866	
Profesor científico	Id. 1.º gr.	" Anatolio Desmadryl	Ag. 6 de 1853	
Oficial instructor	Id. de inf.	" Juan F. Ramirez	Feb. 4 de 1860	
Prof. de práct. i artill.	G. M. Ex.	" Juan G. Peña	Enero 25 de 1864	
Cap. i prof. de H. S.	Cap. de m.	fr. Marcelino Varela	Mayo 26 de 1858	
Ecónomo		D. Javier Angulo	— —	
Prof. de humanidades		" Miguel Manterola	Julio 31 de	
Id. de ingles		" G. Lackington	— —	
Id. de esgrima		" Eujenio Perez	Oct. 17 de 1863	
Cont. prof. de maniob.		" Juan Romero	Mayo 1.º de 1858	
Cadetes navales				

### CADETES

		INGRESO A LA ESCUELA.	
Cadete supernumer.		D. Alejandro Carvallo	Nov. 15 de 1861
Id. efectivo		" Juan M. Simpson	— 25
Id. id.		" Leoncio 2.º Señoret	Enero 2 de 1862
Id. id.		" Manuel Señoret	— 17
Id. id.		" Juan T. Rogers	Feb. 7
Id. id.		" A. B. Sotomayor	— 20 de 1864
Id. id.		" Carlos Prieto	— —
Id. id.		" Elias Valenzuela	Mayo 13
Id. id.		" Juan A. Barrientos	Abril 1.º
Id. id.		" Ignacio Serrano i M	Mzo. 14 de 1865
Id. id.		" Benjamin Hurtado	— 8 de 1864
Id. id.		" Federico Chaigneau	Abril 17 de 1865
Id. id.		" José M. Nuñez	— 24

PREMIOS OBTENIDOS.	DESTINOS	FECHA I CLASE.
	QUE ACTUALMENTE OCUPAN.	EN QUE ENTRARON AL SERV.

### MECÁNICOS.

.....	Con licencia en Europa.....	Mayo 1.º de 1857.	Ingeniero 1.º
.....	Emb. en la corbeta <i>Esmeralda</i> .....	Set. 5 —	1.º
.....	Id. en el vapor <i>Independencia</i> .....	Feb. 17 —	2.º
.....	Id. id. <i>Maipú</i> .....	Mayo 12 —	3.º
.....	Id. id. id. ....	Feb. 19 1866.	1.º
.....	Id. id. <i>Covadonga</i> .....	Junio 13 1857.	2.º
.....	Id. id. <i>Maipú</i> .....	Enero 15 —	Herrero mecánic.
.....	Id. id. <i>Independencia</i> .....	Marzo 24 1862.	Ingeniero 3.º
.....	Con licencia en el departamento.	Mayo 2 —	3.º
.....	Emb. en la corbeta <i>Esmeralda</i> .....	Dic. 1.º 1865.	2.º
.....	Id. id. id. ....	— 23 —	2.º
.....	Con licencia por enfermo.....	Enero 19 1866.	2.º
.....	.....	Marzo 8 —	2.º
.....	Emb. en el vapor <i>Maipú</i> .....	Enero 22 —	2.º sup.
.....	Id. id. <i>Covadonga</i> .....	Set. 28 1863.	3.º
.....	.....	— 7 1864.	3.º
.....	Id. id. <i>Covadonga</i> .....	Dic. 1.º 1865.	3.º
.....	Id. en la corbeta <i>Esmeralda</i> .....	— 3 —	3.º
.....	Id. en el vapor <i>Covadonga</i> .....	Abril 23 1866.	3.º
.....	Id. id. <i>Independencia</i> .....	— —	3.º

### DEL ESTADO.

.....	En Valparaiso en la Esc. Naval..	Mayo 4 de 1851.	Cad. de la E. M.
.....	Id. id. id. ....	Agosto 6 1853.	Tenien. 1.º Grad.
.....	Id. id. id. ....	Feb. 21 1855.	Cad. de la E. M.
.....	Id. id. id. ....	Abril 26 1858.	— E. N.
.....	.....	Oct. 23 1852.	Cap. de marina.
.....	.....	Enero 1.º 1854.	Escrib. del arsen.
.....	.....	Julio 31 1858.	Prof. de gr. cast.
.....	.....	— — —	— de ingles.
.....	.....	Oct. 17 1863.	— de esgrim.
.....	.....	Mayo 4 1856.	Contramaestre.

### NAVALES.

.....	En Valparaiso en la Esc. Naval...	Nov. 16 de 1861.	Cadete supern.
.....	Id. id. id. ....	Nov. 15 1861.	Cadete efectivo.
.....	Id. id. id. ....	— 25 —	—
.....	Id. id. id. ....	Enero 2 de 1862.	—
.....	Id. id. id. ....	— 17 —	—
.....	Id. id. id. ....	Feb. 7 —	—
.....	Id. id. id. ....	— 20 de 1864.	— supernum.
.....	Id. id. id. ....	— — —	efectivo.
.....	Id. id. id. ....	Mayo 13 —	—
.....	Id. id. id. ....	Abril 1.º —	— supernum.
.....	Id. id. id. ....	Marzo 11 de 1865.	—
.....	Id. id. id. ....	— 8 de 1864.	—
.....	Id. id. id. ....	Abril 17 de 1865.	— efectivo.

CLASES.		NOMBRES.	FECHA DE SU ÚLTIMO DESPACHO.	
EMPLEOS EFECTIVOS.	GRADOS.		DE EFECTIVO.	DEL GRADO.
Cadetete efectivo.		D. Moises Figueroa.	Abril 24	1865.
Id. id.		" Demetrio Eusquira.	Set. 9	1864.
Id. id.		" Alberto Goñi.	Enero 10	1866
Id. id.		" J. D. 2.º Rodriguez.	Marz. 7	1865.
Id. id.		" Alberto Silva.	— 9	—
Id. id.		" Ricardo Borcosque.	— 10	—
Id. id.		" Juan R. Serrano.	— —	—
Id. id.		" Emilio L. Gana.	— 12	—
Id. id.		" A. W. Navarrete.	— 15	—
Id. id.		" Custodio Lynch.	— 21	—
Id. id.		" G. A. Aguayo.	— —	—
Id. id.		" José E. Orrego.	Abril 14	—
Id. id.		" Zótero Rojas.	— —	—
Id. id.		" Roberto Cueto.	— 18	—
Id. id.		" Atilio Verdugo.	— 21	—
Id. id.		" J. D. Rodriguez R.	— —	—
Id. id.		" Alonso Toro.	— 27	—
Id. id.		" Luis Pradel.	Mayo 21	—
Id. id.		" Rodolfo Villagran.	— —	—
Id. id.		" Marco 2.º Lorea.	— 19	—
Id. id.		" Enrique Gutierrez.	Julio 31	1865.
Id. supernumer.		" José M. Lopez.	Mayo 11	1866.
Id. id.		" S. Rondizoni.	— —	—
Id. id.		" Alfredo Edwards.	Mayo 22	1865.
Id. pensionista.		" Antonio Edwards.	— —	—
Id. id.		" Alberto Ricfrio.	Nov 17	—
Id. id.		" A. Velazco Cotapos.	Marzo 8	1866.
Id. efectivo.		" Luis E. de Ferrari.	Mayo 23	—

### BATALLON DE ARTILLE

Com. Cap. Fragata.		D. José Anacleto Goñi.	— —	—
Sarjento Mayor		" Ramon Ekers.	Enero 8 de 1861.	—
Capitan.		" José Maria Boza.	Junio 25 de 1860.	—
Id.		" E. N. Willshon.	— 18.	—
Id.		" Manuel del Rio.	— —	—
Id.		" Pedro Santivañez.	Abril 21 de 1865.	—
Id.		" Jenaro T. Caces.	— —	—
Id.		" José 2.º Salamanca.	Mayo 8	—
Ayudante Mayor.		" José O. Délano.	Oct. 3	—
Teniente.		" Juvenal Saruco.	Junio 28 de 1864.	—
Id.		" O. Gouzales R.	— —	—
Id.		" Nicacio Greek.	— —	—
Id.		" Zoilo Aguayo.	— —	—
Id.		" Julio Saavedra.	— —	—
Id.		" Antonio Prieto.	Mayo 17 de 1865.	—
Id.		" Santiago Ross.	Abril 6.	—
Id.		" Agustín M. Chaves.	Mayo 17.	—
Id.		" Federico Navarro.	— —	—
Id.		" H. 2.º Ivañes.	Oct. 4.	—
Id.		" Juan G. Searle.	— —	—
Id.		" Geraldo Fehrmann.	Dic. 17.	—
Subtenientes.		" Santiago Mundt.	Junio 28 de 1864.	—
Id.		" Luis T. Silva.	— —	—
Id.		" Eduardo S. Searle.	— —	—
Id.		" Samuel Nickels.	— —	—
Id.		" M. Perez Izquierdo.	— —	—
Id.		" Mateo Clark.	Feb. 22 de 1865.	—

PREMIOS OBTENIDOS:

DESTINOS.  
QUE ACTUALMENTE OCUPAN.

FECEA I CLASE

OCASO LE...  
O...

EN QUE ENTRARON AL SERV.

En Valparaiso en la E. Naval...	Abril 24 1865	Cadete efectivo.
Id. id. id.	Set. 5 1864	supern.
Id. id. id.	Enero 10 1866	efectivo.
Id. id. id.	Marzo 7	
Id. id. id.	9	
Id. id. id.	10	
Id. id. id.	12	
Id. id. id.	15	
Id. id. id.	21	
Id. id. id.		
Id. id. id.	Abril 14	
Id. id. id.		
Id. id. id.	18	
Id. id. id.	24	
Id. id. id.		
Id. id. id.	27	
Id. id. id.	Mayo 21	
Id. id. id.		
Id. id. id.	19	
Id. id. id.	Julio 31 1865	supern.
Id. id. id.	Mayo 11 1866	
Id. id. id.		
Id. id. id.	Mayo 22 1865	pensionis
Id. id. id.		
Id. id. id.	Nov. 17	
Id. id. id.	Marzo 8 1866	
Id. id. id.	Mayo 23	efectivo.

RÍA DE MARINA.

En el apostadero de Huite	Abril 27 de 1846	
Id. id. id.		
Con licencia en Valparaiso	Marzo 11 1842	
En Valparaiso	Junio 18 1864	
Id. id. id.		
En el apostadero de Huite	28	
En Valparaiso		
En el apostadero de Huite		
Id. id. id.	9 1865	
En Valparaiso	28 1864	
Id. id. id.		
Id. id. id.		
En el apostadero		
En Valparaiso		
Id. id. id.	Mayo 17 1865	
En el apostadero	Junio 23 1864	
Id. id. id.		
Id. id. id.		
Id. id. id.		
Id. id. id.		
En Valparaiso		
En el apostadero	Octub. 3 1865	
Id. id. id.	Junio 28 1864	
Id. id. id.		
En Valparaiso		
En el apostadero		
Id. id. id.		
En Valparaiso	Feb. 22 1865	

CLASES.		NOMBRES.	FECHA	
EMPLEROS EFECTIVOS.	GRADOS.		DE SU ULTIMO DESPACHO.	DEL GRADO.
EMPLEROS EFECTIVOS.	GRADOS.		DE EFECTIVO:	DEL GRADO.
Subtenientes.....		D. H. Nordenflycht...	Mayo 17 de 1865.	
Id.....		» Jerman Tapia.....	— 30 —	
Id.....		» Federico Caces.....	— — —	
Id.....		» Luis T. Mazote.....	Set. 29 —	
Id.....		» Juan E. Clark.....	Oct. 3 —	
Id.....		» Pedro N. Patiño.....	Dic. 27 —	
Id.....		» Javier Larrain A.....	Enero 17 de 1866.	

PREMIOS OBTENIDOS.	DESTINOS	FECHA I CLASE	
	QUE ACTUALMENTE OCUPAN.	EN QUE ENTRARON AL SERV.	
.....	En el apostadero .....	Mayo 17	—
.....	Id. id. ....	— 30	—
.....	Id. id. ....	— —	—
.....	Id. id. ....	set. 29	—
.....	Id. id. ....	Octub. 3	—
.....	Id. id. ....	Dic. 27	—
.....	Id. id. ....	Enero 17	1866.

Secretaria de la Comandancia Jeneral de Marina, Valparaiso Junio 1.º de 1866.

Y.º B.º

**BALTAZAR CAMPILLO.**  
Secretario.

# NÚM. 3.

RAZON de los buques compuestos o carenados en el dique Santiago desde el 1.º de mayo de 1865 hasta el 15 de mayo de 1866.

NOMBRE DE LOS BUQUES.	TONELADAS DE REGISTRO.	NACIONALIDAD.	Carpinteros i calafates ocupados en cada buque.		Importe del costo de la compostura.	Materiales empleados en la compostura de dichos buques		RAZON DE LOS TRABAJOS HECHOS EN CADA BUQUE.
			Carpros.	Calafates.	Valores.	Maderas.	arts. navales i otros.	
Dorada.....	500	Frances.....	78	111	2250	214 50	285 ...	Componer la roda i enmendar el cobre.
Jóven Amalia.....	220	Nacional.....	65	9	1770	53 70	126 82	Cobre nuevo por todo el fondo.
27 de Abril.....	616	Brasilero.....	25	26	1100	7 20	298 30	Enmendar el cobre i tomar una agua.
Cordeliere.....	1000	Frances.....	21	41	2090	110 ...	104 05	Tomar una agua en la proa.
Uruguay.....	330	Nacional.....	.....	16	272	.....	16 ...	Enmendar el cobre.
Sofia.....	180	Id.....	33	22	530	62 35	56 95	Una zapata nueva i enmendar el cobre.
Flora.....	500	Id.....	131	243	2469	188 01	202 64	Carena completa i cobre nuevo.
Jeneral Prim.....	400	Italiano.....	33	18	1392	22 88	272 43	Id., id., id.,
Cárlos Lorca.....	156	Nacional.....	74	44	902	99 23	160 55	Componer la roda i enmendar el cobre.
Luis Walsh.....	1180	N. Americana..	123	794	7139	94 70	985 55	Carena completa i cobre nuevo.
Matias Salvinius.....	350	Nacional.....	19	.....	1180	.....	1102 ...	Id., id., id.
Juanita Boggiano.....	350	Italiano.....	22	.....	1028	16 ...	924 ...	Id., id., id.
Francisco Casanueva..	280	Nacional.....	41	14	2295	84 90	2012 73	Id., id., id.
Esmeralda.....	1000	Id.....	.....	.....	260	.....	.....	Calafateadura del codaste.
Paita.....	996	Ingles.....	18	.....	1429	32 ...	78 ...	Limpiar i pintar los fondos.
J. A. M.....	840	Nacional.....	20	104	1318	7 93	360 39	Enmendar el cobre i tomar una agua a proa.
Patricio Lynch.....	900	Id.....	5	.....	1555	10 ...	1530 53	Carena completa i zinc nuevo.
Ann.....	200	Id.....	3	154	883	.....	.....	Id., i cobre nuevo.
Pescador.....	60	Id.....	3	.....	.....	1 89	431 70	Limpiar los fondos.
Marina.....	380	Ingles.....	.....	.....	714	714 ...	.....	Componer la roda quebrada.
Lachardt.....	621	Id.....	2	41	3168	100 75	245 32	Unos palos nuevos i enmendar el cobre.
Adela.....	100	N. Americana..	.....	.....	75	.....	.....	Limpiar i pintar los fondos.
Columbine.....	669	Ingles.....	.....	.....	525	.....	24 ...	Limpiar los fondos i componer el timon.
Bogotá.....	1028	Id.....	.....	.....	1750	.....	.....	Limpiar i pintar los fondos.
Chevert.....	500	Frances.....	21	37	1145	44 ...	137 71	Cambiar la roda i agarrar una agua a popa.
Manchester ..	480	Ingles.....	10	49	1601	29 48	1390 80	Carena completa i cobre nuevo.
Chile.....	1400	Frances.....	292	832	9012	1216 70	1240 30	Id. i empernadura del fondo.
Gravina.....	540	N. Americano..	130	5	2816	30 32	2379 95	Id., id.
Mohongo.....	1500	Id.....	.....	.....	1500	.....	.....	Limpiar i pintar los fondos.
Adriana Lucia.....	450	Id.....	.....	.....	4490	182 94	4307 17	Carena completa i dos palmajares.
			1162	2560	56058	3323 48	18674 29	

Valparaiso, mayo 15 de 1866,

MANUEL 2.º ESCALA.





ESTADO demostrativo i resumen de la ropa i otros artículos de equipo remitidos para la Escuadra Aliada.

3500	DE PAÑO.	3662	LANA.	2898	PARA MARINOS.	960	ROPA.	72	DE BARBA	620	SALON.	3000	FARES.	3230	GORRAS DE PAÑOS.	348	MEDIAS DE LANA.	3624	TABACO MASOS, QUILÓG.	7307	JABON PARA LAVAR, QUILÓG.										
	2500		BRIN.		2200		LONA.		2136		LANA.		1870		ZAPATOS.		1980		PARA MARINOS.		92	PARA VELAS, Q.	2708	FRASADAS DE LANA.	1144	ESPEJOS.	11000	AGUJAS.			
	1000		LONA.		2248		LIBREA.		166		PAÑO.		420		PEINES.		4871		LONAS.		24	REMPUJOS.	46	PIOLA.	120	MEOLLAR.	82	BOLINAS.	144	ESPEJOS.	200
1076	COLCHONES.	3004	JARROS.	3000	BETUN, CAJAS.	1462	COTON AZUL, METROS.	166	PAÑO.	1549	CINTAS, METROS.	4871	LONAS.	24	REMPUJOS.	12	PITOS.	46	PIOLA.	120	MEOLLAR.	82	BOLINAS.	144	ESPEJOS.	11000	AGUJAS.	200	PARA VELAS.		
180	BOTAS.	2160	CUCHARAS.	900	GAMELAS.	3000	BETUN, CAJAS.	1462	COTON AZUL, METROS.	166	PAÑO.	1549	CINTAS, METROS.	4871	LONAS.	24	REMPUJOS.	12	PITOS.	46	PIOLA.	120	MEOLLAR.	82	BOLINAS.	144	ESPEJOS.	11000	AGUJAS.	200	PARA VELAS.
3176	PLATOS.	3004	JARROS.	900	GAMELAS.	3000	BETUN, CAJAS.	1462	COTON AZUL, METROS.	166	PAÑO.	1549	CINTAS, METROS.	4871	LONAS.	24	REMPUJOS.	12	PITOS.	46	PIOLA.	120	MEOLLAR.	82	BOLINAS.	144	ESPEJOS.	11000	AGUJAS.	200	PARA VELAS.
1528	CHAQUETONES.	270	VESTIDOS ENCEL.	428	SONBREROS S. L.	72	BOTONES, D.	72	TIJERAS P.	70	CACHIMBAS S. L.																				

V. B. RIVEROS.

Arsenal de Abierta. Valparaiso, mayo 31 de 1866.

MANUEL A. GUZMAN.

# CUADRO GENERAL

NÚM. 1.

DE LOS DIVERSOS ARTICULOS DE GUERRA I NAVALES REMITIDOS AL SUR PARA EL SERVICIO DE LA ESCUADRA ALIADA HASTA EL DIA 31 DEL MES DE MAYO DE 1866.

	Cañones lisos de a 68 completos.	Id. id. de a 32.	Id. rayados de a 12.	Balas de a 68.	Id. de a 32.	Id. de a 12 para los rayados.	Granadas de a 68.	Espoletas para id. bronce.	Granadas de a 32.	Espoletas para id. bronce.	Metrallas de a 68 cargadas.
Remitido por via Constitucion.....	1	6	4	100	600	438	50	50	73	50	12
Id. por id. San Antonio i Valparaiso.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tomado por el Huanay en San Antonio.....	4	....	....	80	....	....	320	320	....	....	....
<b>TOTAL.....</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>180</b>	<b>600</b>	<b>438</b>	<b>370</b>	<b>370</b>	<b>73</b>	<b>50</b>	<b>12</b>

  

	Alquitran de Suecia litros.	Estopa, quilóg.	Papel de forrar, id.	Felpa fina, id.	Calderos para bren, grandes núm.	Fierro para pernos, quilóg.	Pintura surtida, id.	Clavos de fierro surtidos, id.	Piezas de cabo surtido, núm.	Piola surtido, quilóg.	Sacos de jenéro fuerte para carbon.
Remitido por via Constitucion.....	1605	1927	237	92	2	472	1012	460	18	92	1000
Id. por id. San Antonio i Valparaiso.....	400	272	....	....	....	....	2574	50	44	338	....
<b>TOTAL.....</b>	<b>2005</b>	<b>2199</b>	<b>237</b>	<b>92</b>	<b>2</b>	<b>472</b>	<b>3586</b>	<b>510</b>	<b>62</b>	<b>430</b>	<b>1000</b>

  

	Cartuchos a bala para rifles. Enfield.	Fulminantes.	Estopines de percusion.	Franela de lana para saquetes, metros.	Tres juegos banderas de señales, núm.	Papel secante, núm.	Lacre, quilóg.	Estados para el servicio núm.	Desecho de algodón quilóg.	Folástica de cabo blanco, id.	Aceite para máquina, litros.
Remitido por via Constitucion.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Id. por id. San Antonio i Valparaiso.....	10000	2000	5000	1370	189	110	13	300	1400	250	6625
<b>TOTAL.....</b>	<b>10000</b>	<b>2000</b>	<b>5000</b>	<b>1370</b>	<b>189</b>	<b>110</b>	<b>13</b>	<b>300</b>	<b>1400</b>	<b>250</b>	<b>6625</b>

  

	Meollar, quilóg.	Merlin, id.
Remitido por via San Antonio i Valparaiso.....	250	250
<b>TOTAL.....</b>	<b>250</b>	<b>250</b>

  

	Barber, piezas.	Remos surtidos, núm.	Candados de brance, núm.	Ladrillos de limpiar, núm.	Reempujos, núm.	Cal. Número de sacos.	Velas de sebo, quilóg.	Id. de composicion. Núm. de cajones.
Remitido por via San Antonio i Valparaiso.....	54	50	25	100	36	24	2300	12
<b>TOTAL.....</b>	<b>54</b>	<b>50</b>	<b>25</b>	<b>100</b>	<b>36</b>	<b>24</b>	<b>2300</b>	<b>12</b>

  

	Id. de a 32 id.	Saquetes de franela de 68.	Id. de a 68 llenos.	Id. de a 32 vacios.	Id. para los rayados.	Carabinas Enfield rayadas.	Chimeneas i llaves de id.	Sabres de aborlaje.	Chuzos de id.	Cajas de madera forradas en cobre para polvora.	Estopines de friccion.	Barrenos i arranca espoletas.	Embudos de cobre para cargar granadas.	Planchas de forrar de cobre.	Id. de cobre composicion.	Clavos de cobre de forrar quilóg.	Brea, barriles.	Alquitran de piedra -litros.
Remitido por via Constitucion.....	74	100	....	263	95	....	....	....	....	....	....	....	....	2200	4800	3291	22	600
Id. por id. San Antonio i Valparaiso.....	....	400	600	2000	....	50	....	....	....	50	....	....	....	....	....	....	8	400
Tomado por el Huanay en San Antonio.....	....	....	....	....	....	....	56	50	25	....	5100	20	5	....	....	....	....	....
<b>TOTAL.....</b>	<b>74</b>	<b>500</b>	<b>600</b>	<b>2263</b>	<b>95</b>	<b>50</b>	<b>56</b>	<b>50</b>	<b>25</b>	<b>60</b>	<b>5100</b>	<b>20</b>	<b>5</b>	<b>2200</b>	<b>4800</b>	<b>3291</b>	<b>30</b>	<b>1000</b>

  

	Pintura Peacock, quilóg.	Aceite para pintura, litros.	Brochas surtidas, núm.	Aguarras, litros.	Macilla, quilóg.	Negro humo, id.	Potaza, id.	Cera, id.	Cola, id.	Botellas espiritu de vino.	Kerosene, litros.	Cajas de plumas.	Frascos de tinta.	Lápices de madera.	Libros en blanco.	Mangus para plumas.	Obteus, cajas.	Papel de oficio, resmas.
Remitido por via Constitucion.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Id. por id. San Antonio i Valparaiso.....	308	1664	196	740	250	6	6	6	25	12	750	22	24	194	30	50	10	42
<b>TOTAL.....</b>	<b>308</b>	<b>1664</b>	<b>196</b>	<b>740</b>	<b>250</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>750</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>194</b>	<b>30</b>	<b>50</b>	<b>10</b>	<b>42</b>

  

	Sebo, quilóg.	Azarcon, quilóg.	Trapo esmeril, pliegos.	Papel de lija, id.	Planchas de fierro para calderos, núm.	Remaches i tornillos de fierro para id. núm.	Gundalezas de 120 b. para brag. núm.	Limas.	Lanilla surtida, metros.	Brin i jenéro, id. id.	Hilo de banderas, quilóg.	Agujas.	Piezas lona, núm.	Hilo de velas, quilóg.	Aceite de olivas, botellas.	Clavos de alambre, quilóg.	Tornillos de bronce i fierro id.	Tachuelas de cobre, id.
Remitido por via Constitucion.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Id. por id. San Antonio i Valparaiso.....	270	480	200	200	22	1750	2	36	1030	310	16	200	54	71	36	25	12	10
<b>TOTAL.....</b>	<b>270</b>	<b>480</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>22</b>	<b>1750</b>	<b>2</b>	<b>36</b>	<b>1030</b>	<b>310</b>	<b>16</b>	<b>200</b>	<b>54</b>	<b>71</b>	<b>36</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>10</b>

REMITIDO PARA LOS HOSPITALES DE LA ESCUADRA ALIADA.

250	COLCHONES.	250	ALMOHADAS.	896	SABANAS.	452	FUNDAS.	450	FRASADAS.	2	ESTUFAS.	120	VACINILLAS.	6	LAVATORIOS.	12	PALANGANAS.	6	OLLAS.	288	TASAS.		
200	JARROS.	20 lib.	TAPIOCA.	50 lib.	SAGU.	17 arr.	VINO.	227 lib.	ARROZ.	217 lib.	AZUCAR.	66 lib.	CHUÑO.	20	CHOCOLATE.	20	TÉ.	8	ALMIDON.	12	BALDES.		
288	CUCHARAS.	4	TETERAS.	8 piezas.	TOCCYO.	144 vs.	JÉNERO HILO.	2 piezas.	ENCERADO.	2 botellas.	TINTA.	2 resmas.	PAPEL.	4 gruesas.	PLUMAS.	6	TINTEROS.	6	TIJERAS.	4000	AGUJAS.	12	TOHALLAS.

V. B. - RIVEROS.

Arsenal de Marina - Valparaiso, mayo 31 de 1886.

MANUEL A. GUZMAN.

GASTOS aproximativos hechos por el Constructor naval que suscribe en el Archipiélago de Chiloe en los meses de diciembre de 1865, enero i febrero de 1866 para componer los buques de guerra "Esmeralda", "Covadonga" i "Maipo".

"COVADONGA".

Por reparadura de la "Covadonga", composura del cobre sea 200 planchitas de 7 libras cada una: 14 quintales a pesos 30 el quintal. . . . . Ps. 420

" Calafatear los trincantes, seis calafates durante tres dias cada uno sea 18 jornales a pesos 3. . . . . " 54

" Diez jornales de carpinteros para componer la obra muerta i el tajamar a 3 pesos el jornal. . . . . " 30

" Una pieza de madera para un timon nuevo. . . . . " 10

" Doce jornales de carpinteros para hacer el timon a 3 pesos. . . . . " 36

" Dos piezas de madera para tajamar i hacer dos portabomas a proa para un cañon. . . . . " 110

" Jornales para hacer los portabomas. . . . . " 50

" Clavos i cabillos. . . . . " 70

Ps. 780

"ESMERALDA".

Por reparadura de la corbeta "Esmeralda", i calafateadura de los costados i del puente a saber:

30 Picardatas a 2 pesos cada una. . . . . Ps. 60

20 Calafates i carpinteros dos jornales cada uno sea 40 jornales a 3 pesos cada jornal. . . . . " 120

6 Quintales estopa a 10 pesos quintal. . . . . " 60

4 Barriles brea 2 quintales cada uno—8 quintales a 10 pesos quintal. . . . . " 80

20 Hombres 8 dias 160 jornales de calafates i carpinteros a 3 pesos. . . . . " 480

Ps. 800

"MAIPO".

Por reparadura del "Maipo", composura del tajamar, madera. . . . . Ps. 20

" Ocho jornales de carpinteros a 3 pesos. . . . . " 24

" Clavos i cabillos. . . . . " 20

" 50 jornales de chintrear el entrepuente i los trincantes. . . . . " 60

" Un barril brea de 2 quintales a 10 pesos quintal. . . . . " 20

" Dos quintales estopa a 10 pesos quintal. . . . . " 20

Ps. 164

Para hacer el forro de la cubierta que era picada de broma i formar una segunda batería a saber:

BUQUES PERUANOS.

Seiscientos tablas de manilla a 2 pesos cada una 22×10×2. . . . . Ps. 1200

Docientas treinta baraguetas para formar la obra muerta cipres de 10×10×8=a pesos 2 cada uno. . . . . " 460

Cuatrocientas tablas de alerce para entablar la obra muerta a 2 pesos cada una. . . . . " 800

Seenta tablonos de muenmo para cinta a la punta de las baraguetas 21×8×3=a 3 pesos cada uno. . . . . " 190

Diez vigones de alerce por la tapa de regala a pesos 10 cada uno. . . . . " 100

Diez tablonos de vuelta por la popa a 3 pesos cada uno. . . . . " 30

Diez piezas de cipres por tapa de regala a 5 pesos cada uno. . . . . " 50

25 quintales estopa por calafatear cubierta, entrepuente i forro de cubierta a 10 pesos quintal. . . . . " 250

25 quintales clavos a 10 pesos quintal. . . . . " 250

28 id. brea. 10 pesos id. . . . . " 280

24 calafates trabajando 40 dias cada uno=960 jornales a 3 pesos cada uno. . . . . " 2880

Doce carpinteros trabajando 60 dias cada uno=720 jornales a 3 pesos cada uno. . . . . " 2160

Diez quintales hierro por cabillos a 4 pesos quintal. . . . . " 40

Trabajos de herreria. . . . . " 200

Ps. 8880

Direccion de los trabajos estipulados por los buques nacionales i peruanos 90 dias a 7 pesos cada uno. . . . . Ps. 630

Para construir diez casas se ha empleado tres carpinteros de madera del buque "Maipo", sea de hauerel, alerce, biguetas, etc, i empleado 25 carpinteros durante 20 jornadas cada uno a 3 pesos cada jornal sea 500 jornales=a pesos 1500. . . . . " 1500

Ps. 2190

Es cuanto puede informar el Constructor naval respecto a los trabajos ejecutados i gastos hechos en Chiloe, haciendo observar que desde el 8 de marzo que regresó a Valparaiso ha habido calafates i carpinteros que han seguido trabajando allí bajo la direccion de un calafate mayor. La suma a que ascenderian los trabajos ejecutados desde entonces dependerá poco mas o menos segun la cantidad que importan las cuentas que anteceden.

Valparaiso, junio 1.º de 1866.

J. Duprat.

NOTA.—En esta relacion no se incluye el costo de los materiales remitidos de varios puertos de la Republica para la carena de los buques de la Escuadra aliada.

# CUADRO GENERAL

NÚM. 4.

DE LOS DIVERSOS ARTÍCULOS DE GUERRA I NAVALES ENTREGADOS I REMITIDOS PARA EL USO DE LOS BUQUES DE LA ESCUADRA PERUANA QUE SE ESPRESAN AL MARGEN HASTA EL 31 DE MAYO DE 1866.

		Aguja.	Agua-raz, litros.	Aceto de linaza, id.	Alquitran dulce, barriles.	Acero redondo, barras.	Id. cuadrado, id.	Aceto de esperma, litros.	Algodon deshecho, kilóg.	Alambre de acero, id.	Id. de bronce, id.	Azufre, id.	Arcilla, id.	Acero flexible, id.	Alquitran de piedra, barriles.
Apurimac.	Abril 21 de 1866.....	.....	200	280	1	2	1	2000	92	25	12	.....	.....	.....	.....
Callao.	Marzo 17 de —.....	.....	68	113	.....	.....	.....	500	115	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Union.	" 21 de —.....	.....	168	120	1	.....	.....	600	23	.....	.....	5	138	14	.....
<b>TOTAL.....</b>		.....	<b>436</b>	<b>513</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3100</b>	<b>230</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>138</b>	<b>14</b>	<b>.....</b>
		Candados de fierro.	Chapas de bronce.	Cola, kilóg.	Cobre en planchas.	Id. en barras.	Clavos de composicion, kilóg.	Id. galvanizados, id.	Canastos para carbon.	Correteras de patente.	Cadenas de 32 milimetros metros.	Cueros curtidos.	Cedro, metros.	Cuchillos grandes.	Combos de 1/2 kilogramos.
Apurimac.	Abril 21 de 1866.....	.....	4	11	6	.....	9	5	36	.....	.....	.....	.....	.....	2
Callao.	Mayo 17 de —.....	.....	6	5	.....	1	.....	.....	.....	1	100	1	85	4	.....
Union.	" 21 de —.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<b>TOTAL.....</b>		<b>4</b>	<b>10</b>	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>1</b>	<b>85</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
		Fulminantes.	Fierro para calafates.	Canchos para cuandernales.	Guarda-cabos.	Guarda-cantochos para cañon de 68.	Cánculas de laton.	Canchos con guarda-cabos.	Hilo de coser velas, kilóg.	Id. para banderolas i cantochos, id.	Hachas.	Jabon, kilóg.	Kerosene, litros.	Lona americana, piezas.	Loneta para botes, id.
Apurimac.	Abril 21 de 1866.....	2500	12	16	21	12	.....	.....	46	3	.....	.....	.....	8	4
Callao.	Mayo 17 i 21 de 1866.....	.....	.....	.....	.....	30	.....	.....	.....	4	.....	.....	285	.....	.....
Union.	" 21 de —.....	.....	.....	.....	.....	24	.....	10	.....	.....	92	.....	11	.....	.....
<b>TOTAL.....</b>		<b>2500</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>24</b>	<b>12</b>	<b>30</b>	<b>24</b>	<b>56</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>92</b>	<b>285</b>	<b>22</b>	<b>4</b>
		Martillos de acero.	Metal en planchas.	Id. de patente quilóg.	Macilla, id.	Mechas.	Mangos para plumas.	Olla para brea.	Obleas, cajas.	Piela alquitranada, kilóg.	Fatescas.	Piela blanca, kilóg.	Pintura, id.	Pino americano, metros.	Papel surtido, resmas.
Apurimac.	Abril 21 de 1866.....	1	2	.....	46	72	24	1	.....	46	2	46	667	85	4
Callao.	Mayo 21 de 1866.....	.....	.....	.....	.....	144	12	.....	.....	.....	.....	130	184	.....	
Union.	" 21 de —.....	.....	.....	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	173	212	
<b>TOTAL.....</b>		<b>4</b>	<b>2</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>216</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>181</b>	<b>1024</b>	<b>297</b>	<b>6</b>
		Remaches, kilóg.	Razquetas.	Romapas de manos.	Revolvers con útiles.	Serruchos de fierro.	Sebo, kilóg.	Salinómetros de vidrios.	Sordaduras de estaño, kilóg.	Serruchos para carne.	Tornillos de bronce, gruesas.	Troneras de bronce.	Tiza, kilóg.	Tarrajas con útiles.	Tachuelas de cobre, kilóg.
Apurimac.	.....	.....	.....	50	1	460	6	.....	.....	.....	6	24	4	1	5
Callao.	.....	.....	.....	.....	.....	152	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....
Union.	.....	23	24	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<b>TOTAL.....</b>		<b>23</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>1</b>	<b>612</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>24</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>13</b>
		Id. de fierro, id.	Tubos para lámparas.	Tinta surtida, tarros.	Termómetros.	Tubos de vidrios para calderas.	Tiros de rifle a bola.	Tornillos de fierro, gruesas.	Tubos de plomo, metros.	Vaiven, piezas.	Vertellos.	Vigotas con gaza de fierro.	Visagras de bronce.	Chaquetas de paño.	Zuecas de Guayaquil.
Apurimac.	.....	2	108	4	6	.....	2500	.....	.....	8	24	28	60	.....	
Callao.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Union.	.....	.....	.....	.....	.....	36	1000	3	23	6	.....	.....	84	37	
<b>TOTAL.....</b>		<b>2</b>	<b>108</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>36</b>	<b>3500</b>	<b>3</b>	<b>22</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>28</b>	<b>144</b>	<b>37</b>	
		Andotes de 222 kilóg.	Ampolletas.	Agujas para cañon de a 68 fuegos.	Bronce, kilóg.	Brin, piezas.	Bocinas.	Brochas.	Baldes de zuela.	Id. de fierro.	Brea, barriles.	Baldes de madera.	Picheros de bronce.	Botones con tornillos de bronce.	Barreus.
Apurimac.	.....	.....	.....	12	.....	4	.....	24	21	.....	2	.....	.....	.....	12
Callao.	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	6	.....	36	15	.....	.....
Union.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<b>TOTAL.....</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>36</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>24</b>
		Cohetes de señales.	Carbon de piedra ingles, toneladas.	Escobillas para ropa.	Esmeril, pliegos.	Espesques.	Estopa, kilóg.	Escobas para cámaras.	Id. para cubierta.	Escobillones de alambre.	Id. con mangos.	Estopines de friccion.	Id. de percusion.	Españijas.	Francía para cantochos, metros.
Apurimac.	.....	50	.....	400	1440	21	92	24	.....	12	24	.....	2000	.....	451
Callao.	.....	.....	195	.....	144	.....	.....	50	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Union.	.....	.....	.....	.....	480	.....	23	81	144	.....	.....	1000	.....	.....	.....
<b>TOTAL.....</b>		<b>50</b>	<b>195</b>	<b>400</b>	<b>2064</b>	<b>21</b>	<b>115</b>	<b>158</b>	<b>156</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>1000</b>	<b>2000</b>	<b>2</b>	<b>451</b>
		Lona de cáñamo, id.	Ladrillos Bristol.	Linternas sortas.	Lizas.	Lonilla para banderolas, piezas.	Luces de Bengala.	Libros en blan o.	Lápices de madera.	Lámparas de cobre.	Id. para calderas.	Limadura de fierro, kilóg.	Lija, pliegos.	Ladrillos para fuegos.	Llaves inglesas.
Apurimac.	.....	20	100	.....	.....	.....	.....	6	24	.....	.....	.....	480	.....	1
Callao.	.....	.....	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Union.	.....	.....	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	108	100	.....
<b>TOTAL.....</b>		<b>20</b>	<b>232</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>30</b>	<b>50</b>	<b>8</b>	<b>24</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>588</b>	<b>100</b>	<b>1</b>
		Plumas acero, cajas.	Papel marquilla, pliegos.	Id. de secante, id.	Palas de fierro.	Id. de acero.	Polvos lápiz, kilogramo.	Farrillos de fierro.	Fábulo, kilogramo.	Polvo negro, id.	Pienportes de bronce.	Pasadores.	Perchas de madera.	Pincetas finas.	Puñales de abordaje.
Apurimac.	.....	2	24	25	24	.....	11	.....	.....	.....	12	.....	.....	.....	50
Callao.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Union.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<b>TOTAL.....</b>		<b>3</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>100</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>50</b>
		Rempujos.	Remos.	Robie americano, metros.	Id. ingles, id.	Id. id. en trozos grandes.									
Apurimac.	.....	24	48	85	.....	.....									
Callao.	.....	.....	.....	.....	.....	.....									
Union.	.....	.....	.....	.....	.....	.....									
<b>TOTAL.....</b>		<b>24</b>	<b>48</b>	<b>85</b>	<b>43</b>	<b>1</b>									

Arsenal de Marina, Valparaiso Mayo 31 de 1866.

NOTA.—A los buques *Callao* i *Union* se les suministró el servicio que solicitaron para la mesa de oficiales de los espresados buques, im-  
partiendo lo entregado al primero, la cantidad de quinientos tres pesos doce centavos (ps. 503 12 cts.) i al segundo, valor ascendente  
a doscientos cuarenta i siete pesos—fecha *ut supra*.

V. B. — RIVERO.

MANUEL A. GUZMAN.

**RELACION de las remesas hechas a la escuadra aliada de víveres, ropas i artículos de uso de las tripulaciones, pertrechos, municiones i artículos navales, desde el 3 de noviembre de 1865 hasta la fecha.**

VÍVERES.		PERTRECHOS, MUNICIONES, ETC.		ARTÍCULOS NAVALES.		ARTÍCULOS NAVALES.	
Aceite, litros.....	667	Id. de 12 Blakely id., id., id.....	1	Id. id. para id., rollos.....	2	Mangos para pluma.....	86
Aji, quilógramos.....	540	Carabinas Enfield.....	50	Cal, sacos.....	24	Masilla, quilógramos.....	319
Arroz, id.....	17250	Cartuchos franeta para cañon de a 68.....	100	Id. cernida, quilógramos.....	276 05	Martillos de acero.....	2
Azúcar, id.....	6469	Id. id. para id. de 32 i cargas de 5 libras.....	1116	Cadena, id.....	127	Medicina, una caja completa.....	1
Cacao, id.....	4312	Id. id. para id. de id., id. de a 4 1/2.....	147	Calderos de fierro.....	4	Id., bultos.....	5
Carne salada, id.....	34500	Cartuchos para cañon Clay.....	95	Cajas de id. para dinero.....	1	Mechas de 2 a 1/2 pulgadas.....	72
Charqui, id.....	20366	Cacerinas de cobre.....	12	Canastos para carbon.....	36	Meollar, quilógramos.....	416
Frejoles, id.....	17250	Cuerda mecha, quilógramos.....	32 21	Candados de bronce surtidos.....	41	Merlin, id.....	307
Galleta, id.....	69000	Cureña i corredera para colisa de 12.....	1	Carbon, toneladas.....	6000	Minio, id.....	230
Grasa, id.....	4312	Espeques.....	24	Cera, quilógramos.....	13 60	Molejones.....	1
Harina, id.....	17250	Estopines fulminantes para cañones de varios calibres.....	7500	Chapas surtidas para camarote.....	12	Motones de 5 a 10 pulgadas surtidos.....	32
Manteca, id.....	690	Id. de fricción para cañones Clay.....	99	Id. pequeña para cajas.....	16	Negro de humo, kil.....	6
Ron litros.....	16500	Franeta para cartuchos, metros.....	2027 20	Chumaceras de bronce.....	12	Ollas de 4 galones para brea.....	1
Té, quilógramos.....	8	Fulminantes de fusil.....	6000	Id. de fierro.....	12	Obleas, cajas.....	6
Vinagre, litros.....	667	Fusiles Vincennes con bayoneta sable.....	57	Clavos cortados de 2 a 4 pulgadas, quilógramos.....	322 06	Pábilo, quilógramos.....	25 20
<b>ROPAS I ARTÍCULOS DE USO DE LAS TRIPULACIONES.</b>							
Agujas.....	21000	Id. id. sin id.....	13	Id. id. de 2 id., id.....	46 01	Palas.....	72
Betun para botas, cajas.....	3600	Granadas de 68, cargadas, con espoletas de bronce.....	34	Id. de remache de 3 a 5 id., id.....	138 03	Pastecas de 12 pulgadas.....	2
Bolinas para coyotes, pares.....	72	Id. id. sin cargar.....	16	Id. de id. de fierro de 4 id., id.....	92 02	Papel rayado, resmas.....	2
Botas de agua, id.....	500	Id. de 32 con espoletas de bronce.....	50	Id. de id. de id. para botes de id.....	4 60	Id. de oficio, id.....	18
Botones, gruesas.....	72	Id. id. sin id.....	23	Id. de id. de id. de 3 id., id.....	92 02	Id. secante, pliego.....	85
Camisas.....	250	Id. de mano.....	80	Id. de cobre de 2 1/2 id., id.....	25	Id. marquilla, id.....	24
Camisas de hilo.....	200	Guarda-cartuchos para cañon de a 68.....	12	Id. de alambre de 2 a 3 id., id.....	23	Id. de lija, id.....	724
Id. de lino.....	1200	Hachas de abordaje.....	44	Id. de id. 1 id., id.....	46	Id. esmeril, id.....	1900
Id. librea.....	2248	Metralia para cañon de 68, cargas.....	12	Id. de atorrar, id.....	4 60	Id. para colocar bajo el cobre, kil.....	333 22
Id. de lana.....	1200	Id. para id. de 32 id.....	74	Id. de composicion, id.....	2370 43	Peacock, id.....	666 2
Capotes o mantas.....	250	Municiones para 155 revolvers Lafuche, cajones.....	1	Id. galvanizados, id.....	929 38	Pintura blanca, id.....	480
Cachimbas, gruesas.....	70	Pólvora, quilógramos.....	5808	Id. surtidos, id.....	4 60	Id. id. de zinc, id.....	1196 23
Cinta para gorras, metros.....	1549	Puñales.....	400	Cola, id.....	13 80	Id. negra, id.....	1312 20
Colchones.....	678	Revolvers.....	179	Cuadernales de 4 ojos para aparejo real.....	36 50	Id. amarilla, id.....	391
Corbatas de lana.....	2000	Sables de abordaje con vainas de cuero.....	195	Id. de ojos i de 16 pulgadas.....	2	Id. colorada, id.....	230
Id. de seda.....	2348	<b>ARTÍCULOS NAVALES.</b>		Id. de id. i 8 id.....	6	Id. verde, id.....	57 5
Coton azul, metros.....	1462	Aceite de esperma, litros.....	2272	Id. de id. i 10 id.....	12	Pino en tablas de 0m.012 a 0m.046, metros cuadrados.....	15 53
Cotonas azules.....	200	Id. de linaza, id.....	1590 53	Id. de id. i 6 id.....	18	Id. americano en id. 0m.035 id.....	24 08
Id. de lana.....	2462	Id. de olivo, id.....	710	Id. de id. i 10 id. con gaza de fierro (4 jiratorios).....	8	Pirola blanca, quilógramos.....	231
Cucharas.....	2160	Id. para las máquinas id.....	8179 20	Damas de bronce.....	21	Id. alquitranada, id.....	166 70
Cucharones.....	2	Acero para cincel, barras.....	2	Deshecho de algodón, quilógramos.....	890 13	Id. surtida, id.....	92
Chaquetones finos.....	68	Id. fundido, id.....	2	Escobas.....	24	Id. para bolinas, id.....	46
Id. ordinarios.....	1460	Id. cuadrado 1/2 pulgada, id.....	1	Id. de alambre para limpiar tubos de calderas.....	12	Planchas de composicion, id.....	4802
Escobillas.....	670	Agujas de coser velas.....	520	Espíritu de vino, litros.....	9 90	Id. de cobre, id.....	2206
Id. para zapatos.....	1200	Id. de coser banderas.....	12	Estopa, quilógramos.....	391 08	Id. de fierro de 0m.56 ancho 1,67 ancho y de 0.00m6 a 0.00015 espesor.....	22
Id. para lavar ropa i cois.....	400	Id. núm. 6, paquetes.....	2	Id. alquitranada, id.....	14397	Id. de id. de 0.002, 0m.004, 0m.006 espesor, kil.....	414
Frazadas.....	997	Aguarras, litros.....	818	Estoperoles, id.....	0 92	Plomo, id.....	366 4
Gamelas de laton.....	200	Alambre de acero para espoletas, quilógramos.....	25 35	Faroles de talco.....	2	Id. negro, id.....	4 6
Id. de madera.....	45	Id. de bronce para id., id.....	11 50	Id. para señales.....	8	Plumas de acero, cajas.....	14 1/2
Gorras de paño.....	2130	Almanagues náuticos.....	7	Felpa fina sin alquitranar, quilógramos.....	92	Remaches de 2 1/2 pulgadas largo i 3/4 grueso.....	1000
Jabon, quilógramos.....	7050	Alquitran de madera, litros.....	1908 50	Fierro en planchas de 1/2 a 3 pulgadas, id.....	2537 85	Remos surtidos.....	98
Jarros de laton.....	2104	Id. de piedra, id.....	1131 50	Id. en barras, id.....	419 14	Roble de 0m.023, metros cuadrados.....	15 54
Medias de lana, pares.....	348	Id. de Suecia, id.....	422 70	Id. para cabilla de 1/2 a 1 pulgada de diámetro, barras.....	35	Sacos para carbon.....	1200
Navajas de barbo en estuche.....	72	Id. dulce, id.....	159 04	Filástica, quilógramos.....	69	Salinómetros de cristal.....	6
Id. de marinero.....	1980	Anteojos de larga vista.....	2	Id. blanca para empaquetar, id.....	250	Sebo, quilógramos.....	1886
Paño azul, metros.....	200	Id. gemelos.....	3	Ganchos para motones y cuadernales surtidos.....	16	Serrucho para fierro.....	1
Pantalones de paño.....	2500	Azarcon, quilógramos.....	250	Guardacabos surtidos.....	24	Suelas, metros.....	4 46
Id. de brin.....	2000	Banderas (formando dos juegos completos de señales de guerra).....	126	Gaundaleza de 9 a 10 p. brazas.....	120	Id. de Guayaquil.....	17
Peines.....	240	Id. (id. un id. id. para buques chicos).....	63	Id. acalabrotada de 11 id id., rollos.....	2	Tachuelas de cobre surtidas, quilógramos.....	17 36
Pitos de plata.....	12	Brea, quilógramos.....	48849 30	Goma elástica, quilógramos.....	44 16	Id. de fierro, id.....	6
Platos de laton.....	2648	Broclas surtidas.....	308	Hilo de colores, paquetes.....	506	Tarrajás con todos sus utiles.....	1
Rempujos.....	84	Id. de blamquear.....	24	Id. blanco, quilógramos.....	6	Termómetros para la máquina.....	2
Suestes.....	500	Brin, metros.....	153	Id. salon, id.....	0 92	Tinta, frascos.....	19
Tabaco de breva, quilógramos.....	4601	Cabo de manila de 1/2 a 4 pulgadas, piezas.....	16	Id. de velas, id.....	110 40	Tinteros.....	1
Id. id.....	1647	Id. de 5 1/2 pulgadas, id.....	1	Jarcia de 1/2 a 4 pulgadas, rollos.....	6	Tiza, quilógramos.....	3 7
Tenedores.....	2	Id. de 4 1/2 id., id.....	4	Id. alquitranada de 2 id., id.....	2	Tornillos de fierro surtidos.....	11 52
Tijeras, pares.....	72	Id. de id. de 3 1/2 id., id.....	1	Jénero blanco, metros.....	30	Id. id. id. de 46mm largo, cabeza cuadrada.....	750
Trajes completos de pantalon i blusa de lona.....	1000	Id. de id. de 1 id., rollos.....	1	Kerosene, litros.....	908 80	Id. de bronce surtidos kil.....	6
Vestuarios completos.....	500	Id. de id. alquitranado de 2 id., piezas.....	2	Lacre, quilógramos.....	6 92	Id. de id. de 0m.046 0m.035 0m.023, docenas.....	72
Zapatos, pares.....	3450	Id. blanco de 1/2 id., id.....	2	Id. fino, cajas.....	2	Tubos para lámpara.....	108
<b>PERTRECHOS, MUNICIONES, ETC.</b>							
Balas de 68.....	100	Id. id. de 1 id., id.....	4	Ladrillos de limpiar.....	118	Valdes de suela para incendio.....	24
Id. de 32.....	600	Id. id. de 2 id., id.....	4	Id. de Bristol.....	100	Vaiven de varias clases, piezas.....	20
Id. Clay.....	290	Id. id. de 3 id., id.....	3	Lanilla surtida, metros.....	16 80	Velas de sebo, quilógramos.....	2300
Id. Blakely.....	148	Id. id. de 4 id., id.....	3	Id., piezas.....	12	Id. de esperma, id.....	27 60
Un cañon de 68 con su cureña, corredera i todos sus accesorios completos.....	1	Id. id. de 1 1/2 id., a 5 id. surtido, id.....	20	Lápices de madera.....	94	Vermillon, id.....	18 40
Cañones de 32 con sus cureñas, esplanadas, etc., completos.....	6	Id. alquitranado de 5, 4 y 3 1/2 pulgadas, id.....	3	Libros en blanco.....	25	Vertellos de 2 ojos.....	24
Id. de 12 Clay, id., id., id.....	3	Id. id. de 3 id., id.....	2	Libreta para ropas.....	1	Visagras de bronce surtidas.....	70
		Id. id. de 2 1/2 id., id.....	6	Limas surtidas.....	24	Vigotas de 3 ojos y 10 pulgadas gaza de fierro.....	20
		Id. id. de 2 id., id.....	6	Linternas sordas.....	2	Id. de id. i 6 pulgadas id. id.....	2
		Id. id. de 1 1/2 id., id.....	2	Loneta para botes, piezas.....	4	Utiles completos de enfermería para 300 hombres.....	8
		Id. id. de 3 id. para palanquines, piezas.....	4	Lona de varias clases, piezas.....	270		
				Id. americana doble ancho, id.....	8		
				Id. de cáñamo núm 2 y 3, id.....	20		
				Llave inglesa para bombas.....	1		



RELACION de los buques apresados por las fuerzas españolas, de que tiene conocimiento la Comandancia Jeneral de Marina.

FECHAS.	CLASES.	NOMBRES.	LUGAR.	DESTINO.
Octubre de 1865.	Bergan goleta	Tongoi	Alta mar	Puesta en libertad.
—	Fragata	Agua	Id.	Id.
—	Barca	Venezia	Id.	Incendiada.
—	Bergantin	Maria Susana	Id.	Puesto en libertad.
—	Id.	Elicia	Id.	Id.
—	Pailebot	Estrella del Norte	Id.	Id.
—	Bergantin goleta	Enlaha	Id.	Id.
—	Barca	Grayva	Id.	Id.
Set. 29 de 1865.	Vapor Ingles	Matias Cousiño	Delante a Totoraillo.	Id.
27 de —	Barca	Vacongada	Caldera.	Incendiada.
—	Id.	Cornelia	Id.	Id.
—	Bergantin	Paque de la Serena.	Id.	Salió en comision.
—	Id.	Annet	Id.	Id.
—	Id.	R. M. D.	Id.	Vendido.
—	Id.	Jenny Lynd	Id.	Incendiada.
—	Bergantin goleta	Constancia	Id.	Id.
—	Id.	Clorinda	Id.	Id.
—	Pailebot	Magalena	Id.	Barrenado; pero se salvó.
29 de —	Barca	Eduardo Martinez	Id.	Incendiada.
—	Id.	Margarita Adelaida	Id.	Id.
—	Bergantin	Paque de Tongoi	En el Sur	Salió en comision.
—	Id.	Valenzuela Castillo	Id.	Incendiado.
—	Barca	Maria Susana	Id.	Id.
—	Id.	Clara Rosalva	Alta mar	Id.
—	Id.	Dolpbyn	Id.	Id.
Diciembre de 1865.	Bergantin Ingles	Paque de Maulé	Lota	Hechado a pique.
Enero de 1865.	Vapor	Los Hornos	Coronel	Puesta en libertad.
Marzo de —	Barca Italiana	Union	Id.	Id.
—	Id. prusiana	Engañadora	Entrada de Coquimbo	Id.
Octubre 2 de 1865.	Pailebot			

Secretaria de Marina. — Valparaiso, junio 1.º de 1866.

V.º-B.º—BALTAZAR CAMPILLO.



# COMANDANCIA DE ARMAS DE LAUTARO I ARAUCO.

ESTADO que manifiesta el número de toneladas de carbon de piedra, que para el uso de la Escuadra Aliada se ha mandado por esta Comandancia de Armas de orden del Supremo Gobierno a los puntos que se espresan.

MESES.	Días.	Años.	NOMBRE DE LOS BUQUES.	Para su uso.	Magallanes.	Chiloe.	Valdivia.	Lebu.	Yanez.	Tomé.	Constitucion.	San-Antonio.	Valparaiso.	Tongi.	TOTAL.
Octubre .....	29	1865	Vapor Huanay.....	.....	.....	225									225
Noviembre .....	5	—	Virginia Ward.....	.....	.....	400	430								830
—	14	—	Vapor Huanay.....	.....	.....						261				261
—	19	—	Vapor Independencia.....	22	.....										22
—	21	—	Vapor Esmeralda.....	125	.....										125
—	23	—	A. J. Ramos.....	.....	.....						183				183
Diciembre .....	5	—	C. Anguita.....	.....	.....	806									806
—	6	—	Vapor Paquete del Maule.....	.....	.....						273				273
—	6	—	Vapor Arturo.....	50	.....										50
—	6	—	Teresa.....	.....	.....						143				143
—	9	—	Victoria.....	.....	.....						170				170
—	15	—	Avelina.....	.....	.....			30							30
—	19	—	Vapor Maipú.....	76	.....										76
—	27	—	Vapor Paquete del Maule.....	.....	.....						256				256
—	29	—	Feliz Araucana.....	.....	.....										16
—	29	—	Voladora.....	.....	.....			16							17
—	29	—	Mariana.....	.....	.....			17			100				100
—	29	—	Juana Rosa.....	.....	.....									300	300
—	29	—	Ancan.....	.....	.....			30							30
—	30	—	Matilde.....	.....	.....						141				141
Enero .....	5	1866	Feliz Araucana.....	.....	.....			14							14
—	5	—	Vapor Independencia.....	125	.....										125
—	14	—	Vapor Huanay.....	50	.....										50
—	17	—	Vapor Paquete del Maule.....	.....	.....						240				240
—	17	—	Virginia Ward.....	.....	.....	850									850
—	22	—	Vapor Independencia.....	100	.....										100
—	22	—	Dolphin.....	.....	.....	448									448
—	25	—	Voladora.....	.....	.....			14							14
—	26	—	Vapor Lautaro.....	100	.....										100
Febrero .....	3	—	Vapor Paquete del Maule.....	.....	.....							182			182
—	9	—	C. Anguita.....	.....	.....		900								900
—	9	—	Artemisa.....	.....	.....	698									698
—	27	—	San José.....	.....	.....	556									556
—	27	—	Jóven Julia.....	.....	.....	507									507
Marzo .....	4	—	Vapor Independencia.....	48	.....										48
—	9	—	Vapor Paquete del Maule.....	177	.....										177
—	9	—	Matilde.....	.....	.....	530									530
—	13	—	Elisa.....	.....	.....	827									827
—	28	—	Veleidosa.....	.....	.....			197							197
Abril .....	1	—	C. Anguita.....	.....	.....		660								660
—	3	—	Avelina.....	.....	.....			18							18
—	5	—	Corsar.....	.....	.....						104				104
—	6	—	Cárols Roberto.....	.....	550										550
—	11	—	Ancan.....	.....	.....										26
—	15	—	Vapor Antonio Varas.....	.....	.....	919			26						919
—	16	—	Avelina.....	.....	.....						28				28
—	18	—	Veleidosa.....	.....	.....						150				150
—	24	—	Avelina.....	.....	.....						28				28
—	27	—	Pascualita.....	.....	.....						130				130
Mayo .....	7	—	Avelina.....	.....	.....						28				28
—	7	—	Ancan.....	.....	.....						28				28
—	7	—	Oliveira.....	.....	.....						28				28
—	21	—	Vapor Independencia.....	25	.....										25
—	24	—	Vapor Callao.....	52	.....										52
—	24	—	Amnistía.....	.....	.....								1001		1001
Totales.....				950	550	6766	1990	336	26	140	2151	182	1001	300	14392

V.º B.º—SAAVEDRA.

Lota, junio 1.º de 1866.

G. Urrutia.—Ayudante en comision.

NOTA.—Ademas de las cantidades mencionadas en el estado anterior, existen las siguientes partidas:  
En Valparaiso 1000 toneladas; en Coquimbo 777 toneladas; i en Carrizal Bajo 476 toneladas.



