

MEMORIA DE MARINA.

MEMORIA
QUE EL MINISTRO DE ESTADO
EN EL DEPARTAMENTO
DE MARINA

PRESENTA AL
CONGRESO NACIONAL
DE 1868.



Santiago de Chile.

IMPRENTA NACIONAL, CALLE DE LA MONEDA NÚM. 46.

— JULIO DE 1868. —

En cumplimiento del deber que me impone el precepto constitucional, voy a dar cuenta al Congreso de los diversos asuntos cuya administracion depende del Ministerio de Marina.

I.

Personal de la Marina.

El cuerpo de guerra activo de la armada se compone de los siguientes jefes i oficiales:

Un contra-almirante,
Tres capitanes de navío,
Dos id. de id. graduados,
Tres id. de fragata,
Cuatro id. de id. graduados,
Seis id. de corbeta,
Cuatro id. de id. graduados,
Once tenientes primeros,
Catorce id. segundos,
Diez i nueve guardia-marinas examinados,
Diez i siete id. id. sin exámen.

Entre los documentos se encuentra la lista nominal de los oficiales de guerra i mayores de que constaba la marina militar de la República el 30 de abril último, en la cual se mencionan las diversas comisiones que a esa fecha desempeñaban dichos oficiales. Este número de oficiales de guerra no es suficiente para atender a todas las necesidades del servicio,

sobre todo despues de la incorporacion de las corbetas *O'Higgins* i *Chacabuco* en la armada de la República. Sin embargo, su falta se ha hecho ménos considerable por el desarme de los vapores *Concepcion*, *Nuble*, *Valdivia* i *Maipú*, que han sido o deben ser enajenados, i tambien porque en los primeros meses del presente año se ha efectuado una prudente reduccion en las dotaciones de los diversos buques, para lo cual se ha tomado en consideracion, a mas de las condiciones especiales de cada buque, la clase de servicio a que debia destinarse. De esta manera, sin perjudicar el buen servicio a bordo, ha sido posible dotar de oficiales de guerra casi completamente a todos los buques de la armada.

Nace, como es sabido, esta falta de oficiales de guerra del aumento de buques que ha recibido la marina nacional despues de 1865; i ella irá desapareciendo paulatinamente con los guardias-marinas que en cada año salgan de la Escuela Naval.

Mucho mas notable es la escasez de jente de mar para la completa constitucion de las tripulaciones. Las diversas medidas adoptadas por el Gobierno con el fin de proporcionar marineros a los buques de la escuadra, de que os di cuenta el año último, no han producido los resultados que se deseaban, i se ha hecho necesario tomar otras aun mas eficaces i que sean bastantes a satisfacer una exigencia, que es de primera importancia en el servicio de la marina militar. Entre estas últimas debo señalar las que contiene el proyecto que el Gobierno elevó a la consideracion del Congreso i que ya es lei del Estado, sobre un nuevo plan de sueldos de los marineros primeros, segundos i grumetes. Persuadido el Gobierno de que una de las causas principales por las cuales es difícil hallar jente de mar en suficiente cantidad para la marina nacional de guerra, es la competencia que a ésta hacia la marina mercante, que ofrecia al marinerero un sueldo mayor sin las molestias que son consiguientes a la disciplina militar, se decidió a formular el referido

proyecto de lei, cuyo objeto es poner término a esa competencia.

No se logrará solo este fin con la realizacion del proyecto que el Congreso ha tenido a bien aprobar. Habiéndose establecido que el término del enganchamiento sea de cinco años en vez de tres que fijaban las disposiciones anteriores, i quedando suprimido el sueldo sin cargo que se daba al marinero i reemplazado por un adelanto que deben afianzar las oficinas de enganche, al paso que el Erario se pone a cubierto de las pérdidas que le acarreaban las deserciones de marineros, se consigue aumentar los sueldos de los marineros primeros, segundos i grumetes mediante un gravámen insignificante para el Fisco.

Por otra parte, la asignacion de dos pesos mensuales que la lei ofrece de gratificacion a los marineros primeros i segundos que se contraigan a los ejercicios de los cañones modernos i que se hagan competentes en su manejo, es un estímulo eficaz que promete proporcionar a los buques de la armada buenos artilleros navales.

Hai, pues, motivos para esperar favorables resultados de la observancia de la lei que me ocupa por lo que toca al número e instruccion de los marineros de nuestros buques de guerra. El Gobierno, por su parte, para asegurar mejor el éxito de esos resultados, dictará mui pronto las disposiciones reglamentarias para determinar la manera cómo debe efectuarse el descuento del sueldo adelantado que se da a los marineros enganchados, i para fijar los conocimientos que deben exigirse a los marineros que aspiren a gozar la gratificacion establecida i las formalidades con que ha de procederse en el exámen que se tomará a los que quieran acreditar que tienen las aptitudes requeridas.

Fuera de esto, se han tomado otras medidas en favor de la instruccion marinera, militar i primaria de la marinería. Respecto de esta última, un decreto supremo de 21 de noviembre de 1854 dispone que en cada buque cuyo equipaje esceda de

cincuenta hombres se encargue un oficial de mar de enseñar a leer, escribir i contar a los marineros i soldados del buque. Esta disposicion benéfica destinada a dar al marinero las primeras nociones de la instruccion, completamente en desuso, ha sido puesta en práctica en el presente año. Entre los documentos se encuentra el decreto espedido por la Comandancia Jeneral de Marina con el fin de hacer efectiva la referida disposicion suprema i de reglamentarla del modo mas conveniente. El Gobierno, con cuya aprobacion se dictó ese decreto, ha hecho remitir los libros i demas elementos necesarios para la enseñanza, lo que ha permitido que las escuelas establecidas a bordo funcionen con regularidad.

Con fecha 20 de noviembre último se dictó un decreto supremo estableciendo los ejercicios periódicos de los buques de la República. En cada mes debe salir al mar uno de ellos a ejecutar un viaje de instruccion, navegando a vela, por un término de quince dias, durante el cual se ocupan las tripulaciones en toda clase de ejercicios; i como en los viajes que nuestros buques hacen en desempeño de alguna comision del servicio es casi siempre necesario andar a vapor, para adiestrar las tripulaciones en los ejercicios de vela, ha sido forzoso aprovechar los viajes especiales de instruccion. Por este motivo siempre que sale al mar un buque de los que tienen aparejo mas aparente para ese jénero de ejercicios, se trasbordan a él los guardia-marinas sin exámen i la parte de las tripulaciones de los otros buques que consienten las exigencias del servicio.

En cumplimiento de aquel decreto, los diversos buques de nuestra Escuadra han salido a practicar ejercicios militares i marineros, obteniéndose desde luego en ellos los mas lisonjeros resultados. Aun cuando el término que se ha fijado para los viajes de instruccion es de quince dias, esta circunstancia no obsta para que se den por el Ministerio órdenes con el fin de que los buques permanezcan en el mar por mas largo tiempo. Así, la *Covadonga* ha efectuado un via-

je de cerca de dos meses, durante los cuales, a mas de los respectivos ejercicios, se ha ocupado en reconocer varios de los puertos del norte de la República. Sin embargo, es indudable la conveniencia de establecer como una regla permanente que los viajes de instruccion duren algunos meses, para conseguir de este modo que los oficiales i tripulaciones de nuestra Escuadra vivan la verdadera vida del mar, i para evitar las largas estadías en los puertos, tan perniciosas a la instruccion i a la disciplina. Luego que las circunstancias lo permitan, será necesario llevar a efecto esta medida con los buques de guerra, reservando los trasportes para llenar las necesidades del servicio ordinario. La realizacion de dicha medida, por otra parte, no impone al Erario un gravámen mayor que el que sufre cuando los buques están anclados en alguno de nuestros puertos.

La oficina jeneral de enganche de marineros de Valparaíso cuenta ya con mas de año i medio de existencia; i despues de las dificultades con que al principio tropezara i que el Gobierno allanó proporcionándole los fondos de que necesitaba para funcionar con regularidad, se ha notado en ella una marcha mas próspera i que debe mejorar todavía. Desde su instalacion, la oficina ha dado tres mil quinientas cuarenta libretas, mil veinticinco a marineros nacionales i el resto a extranjeros; i del número total de marineros inscritos en ella, 1,223 se han embarcado por su conducto, de los cuales 355 lo han sido en la marina de guerra de la República. Comparando estas cifras con las que denotan el movimiento jeneral de marineros en el mismo período (documento núm. 3), se ve que las casas de ajencias i los consulados extranjeros han embarcado una cantidad mucho mayor; pero esta diferencia es natural que disminuya considerablemente cuando el reglamento de la oficina tenga en la práctica su estricta observancia, mediante una severa vijilancia de los encargados de aplicarlo.

Sin embargo, los resultados dados hasta aquí por la ofici-

na manifiestan que ésta se sostiene con sus propios fondos, pues segun aparece del cuadro jeneral de entradas i gastos, se han atendido todas las necesidades de su administracion i devuéltose a la Tesorería fiscal de Valparaiso cerca de la mitad de la suma con que el Gobierno ausilió a la caja de la oficina.

Persuadido el Gobierno de la conveniencia que resultaría para la formacion de las tripulaciones de los buques nacionales de guerra i mercantes del establecimiento en los principales puertos de la República de oficinas de enganche análogas a la de Valparaiso, dictó el 19 de mayo del presente año un reglamento jeneral por el que se autoriza a la Comandancia Jeneral de Marina para fundar dichas oficinas en los puertos capitales de gobernaciones o subdelegaciones marítimas en que lo demanden las necesidades del servicio. Ese reglamento, escepto algunas modificaciones exjidas por las localidades en que las oficinas se establecerán, contiene dispociones enteramente semejantes al que rije la de Valparaiso, i tiende, por consiguiente, a proporcionar marineros sobre todo a nuestros buques de guerra. La existencia de tales oficinas es mas necesaria aun despues de la promulgacion de la lei de 3 del presente sobre enganche de marineros.

Con motivo de una solicitud elevada por un injeniero de la armada inutilizado en el servicio, el Congreso tuvo a bien declarar que, para los efectos del retiro a inválidos, los injenieros i empleados de máquina de la armada de la República se hallan comprendidos en el artículo 18, título IV, tratado VI de la *Ordenanza jeneral de marina*. Esta disposicion, que es lei del Estado desde el 29 de agosto último, viene a colocar a los injenieros i jente de máquina en condiciones análogas, en lo que respecta al retiro a inválidos, a los oficiales i jente de mar, lo que mejora considerablemente la suerte de aquellos empleados cuando llegan a inutilizarse en el servicio. Llenando este vacío de la *Ordenanza*, la referida

lei acuerda una merecida recompensa a individuos de la armada que prestan a bordo servicios mui importantes.

Por razones de conveniencia para el buen servicio fué preciso disolver el Batallon de Artillería de marina i reorganizarlo bajo una nueva planta. Segun el decreto de 2 de abril último que reorganizó dicho batallon, se compone éste de cuatro compañías dotadas de manera que el cuerpo tiene cuatrocientas plazas, cuyo número está casi completo. Con esta reorganizacion se ha disminuido considerablemente la fuerza del Batallon de Artillería de marina, que ascendia a la época de mi última Memoria a ochocientas cuarenta i cuatro plazas distribuidas en seis compañías. De éstas, dos habian sido disueltas por decreto de 29 de octubre del año próximo pasado.

Esta disminucion de fuerza, que trae consigo una economía correspondiente en los gastos, ha sido exigida en parte por la venta de algunos de los buques de la escuadra que ahorran otras tantas guarniciones, i ha sido posible traerla hasta la cifra mencionada, no distrayendo la tropa en servicios extraños al de la marina.

Con fecha 15 de mayo del presente año se dictó un decreto reglamentando la manera de hacer las guarniciones a bordo de los buques de la Escuadra. Entre las disposiciones de ese decreto debo mencionar la que establece que los piquetes del Batallon de Artillería de marina que cubran las referidas guarniciones estén siempre al mando de un oficial de la clase de teniente o subteniente del mismo cuerpo. Creo que esta medida ha de ser mui provechosa para la buena disciplina a bordo.

Entre los documentos, bajo el número 4, se encuentra un informe detallado sobre el batallon cívico de artillería naval, al cual acompaña un cuadro que demuestra el estado de fuerza de dicho cuerpo. Estas piezas manifiestan que el estado en que se halla el referido batallon es satisfactorio.

II.

Escuela de marineros.

Ademas de las medidas tomadas para proveer nuestros buques de marineros idóneos i de que me he ocupado mas arriba, el Gobierno ha creído que debía aun tocarse otro importante arbitrio para la consecucion de ese propósito. Este arbitrio es el del establecimiento de una escuela de marineros en que debe darse instruccion marinera a cierto número de muchachos, que despues han de pasar a llenar las plazas de grumetes de la armada.

El 13 del presente, en efecto, se ha dictado el decreto que organiza i manda establecer a bordo de un ponton de la República una escuela destinada a la instruccion elemental i marinera de los aprendices de la armada. Segun dicho decreto, por ahora se admitirán hasta cincuenta muchachos de diez a catorce años de edad en clase de aprendices, i permanecerán a bordo del buque-escuela durante tres años, al cabo de los cuales se incorporarán en la Escuadra como grumetes. En estos tres años los muchachos recibirán cierta instruccion elemental que el reglamento señala i la instruccion marinera i militar que es indispensable para poder incorporarse en la Escuadra en estado de prestar servicios desde el primer momento.

Al ponton destinado para servir de escuela se ha asignado una dotacion de jefe i de oficiales de guerra i de mar suficiente para desempeñar las tareas que la escuela ofrecerá por ahora, es decir, miéntras no pase de cincuenta el número de aprendices. Si este número se aumentase, lo que será necesario hacer en algun tiempo mas, seria sobre todo preciso aumentar el número de oficiales de mar, que son los empleados a quienes se ha confiado la enseñanza elemental i profesional.

Por lo demas, el reglamento señala el sueldo de 4 pesos mensuales a cada aprendiz, fuera de la racion de armada, e impo-

ne así mismo a cada uno la obligación de servir por siete años en la armada, despues de haber permanecido los tres de que se ha hecho mencion a bordo del ponton en que hagan su aprendizaje; i contiene muchas otras disposiciones relativas al buen órden del establecimiento, tanto en lo que toca a la instruccion de los aprendices, como en lo que se refiere a la parte económica.

La escuela debe abrirse el 1.º de marzo del año venidero a bordo del ponton de la República *Thalaba*, en el que es necesario efectuar ciertas modificaciones que lo habiliten para el objeto a que se le destina. Las obras indispensables a este fin no serán mui costosas; pero ellas i los gastos que demandará el sostenimiento de la escuela exigen que se consulte en el presupuesto de marina para el año 1869 una suma suficiente con que atender estas necesidades. No dudo que el Congreso, en vista de la importancia del asunto, acordará la cantidad que fuere conveniente.

Una vez establecida la escuela, el Gobierno tiene el pensamiento de formar con los alumnos mas aventajados una seccion especial que se destinará a la instruccion de los condestables i contra-maestres de la armada. El reglamento necesario a este efecto se dictará oportunamente.

III.

Escuela Naval.

En mi Memoria del año próximo pasado hice notar al Congreso la necesidad de introducir en la organizacion de la Escuela Naval algunos cambios, sobre todo en la parte relativa a los estudios. Las modificaciones que en consecuencia he creido conveniente hacer se hallan consignadas en el decreto de 3 de octubre último.

Este decreto contiene como principal disposicion un nuevo plan de estudios que ha comenzado a rejir en el presente año; pero al mismo tiempo reglamenta diversos otros puntos li-

gados estrechamente al asunto capital del decreto o que era preciso establecer de una manera fija i mas provechosa a la Escuela. A esta última clase pertenecen las disposiciones que señalan el número de cadetes agraciados i pensionistas, las cantidades que el Estado debe entregar al establecimiento por cada cadete agraciado i las que los pensionistas tienen que abonar para ser admitidos en él, las condiciones jenerales de admision, i las obligaciones que contraen los cadetes agraciados por lo que toca al servicio militar a que se dedican.

De las condiciones exigidas a un jóven para ser admitido en la Escuela Naval, debo mencionar la que pide haber rendido en algun liceo provincial o en el Instituto Nacional los exámenes correspondientes a los dos primeros años del curso de matemáticas de estos establecimientos. Mediante esta disposicion, se conseguirá que los que aspiren a seguir la carrera de la marina militar lleguen a la Escuela con aquellos primeros conocimientos jenerales que hoy pueden adquirirse en cualquier liceo provincial de segundo órden, i que por otra parte no son propios de un establecimiento especial en que es necesario, en cuanto lo permitan las circunstancias, destinar el tiempo a estudios profesionales. Ademas, es natural suponer que los jóvenes que traen esta preparación, que les ha costado dos años de pruebas, se hallen en situacion de continuar estudios superiores con cierta facilidad, i que por consiguiente sucederá de ordinario que ellos sigan hasta el término de su carrera.

Como es de presumirlo, el número de aspirantes a incorporarse en la Escuela será menor en lo sucesivo; pero esta disminucion es ventajosa para el establecimiento, pues que ella nacerá de que no intentarán entrar en él jóvenes poco preparados o poco aptos que, despues de haber sido gravosos al Estado, no habrian llegado a ser oficiales de la armada.

El plan de estudios de la Escuela Naval abraza cinco años, durante los cuales deben estudiar los cadetes los variados ramos de matemáticas i los especiales de la profesion del marino, juntamente con otros que pertenecen a lo que se llama

instruccion secundaria. Hecho este curso, los cadetes se incorporarán en la armada en clase de guardia-marinas sin exámen.

Para la mas acertada ejecucion de dicho plan, se han consignado en el decreto de que se trata varias disposiciones tendentes a que los estudios se hagan de una manera sólida i a asegurarse de que los cadetes que concluyan su carrera en el establecimiento han adquirido realmente los conocimientos que comprende el plan. Así, se han establecido como reglas que es necesario rendir todos los exámenes de un año del curso para ingresar al año superior, i que el cadete agraciado que no cumple con esa condicion pierde el derecho a la gracia de que goza.

Pero las medidas principales que se han adoptado para hacer que el plan de estudios produzca los buenos resultados que se han tenido en mira al dictarlo, son las que se refieren al profesorado i a la manera de tomar los exámenes. La enseñanza de tantos i tan diversos ramos como abraza el plan de estudios, exige un número de profesores que permita la planteacion de todos los cursos de un modo serio. La distribucion de los ramos se ha hecho de manera que se necesitan quince profesores para que se abran los cinco años del curso. De estos profesores seis serán precisamente oficiales de marina, que desempeñarán al mismo tiempo en la Escuela las funciones de director, sub-director i ayudantes, otro será el capellan, i los demas, entre los que se cuentan dos de idiomas, no tienen otros cargos en el establecimiento. A favor de esta reparticion de trabajo, será fácil dotar la Escuela de profesores competentes i dar a la enseñanza de los diferentes ramos la estension i solidez indispensables.

En cuanto a la manera de tomar los exámenes que deben rendirse al fin de cada año escolar, se han fijado aquellas reglas probadas ya como buenas por la práctica que de ellas se ha hecho en nuestros mejores establecimientos de educacion; reservando, como es natural, a la Universidad su derecho de vijilancia que le corresponde en esas pruebas. Este Ministe-

rio, por su parte, ejercerá también esa vigilancia, que es tan conveniente en esta clase de establecimientos.

En el presente año se ha puesto en planta el orden de cosas creado por el decreto citado; i en virtud de las facilidades que este Ministerio estimó oportuno ofrecer a los cadetes que se creían capaces de rendir las pruebas necesarias para incorporarse al segundo año del nuevo plan de estudios, se han podido abrir los dos primeros años del curso con no pocos alumnos. Fuera de estos dos cursos, existe otro preparatorio i accidental, que funcionará solo este año, en el cual se hallan, conforme a lo que previene el decreto de 5 de octubre, todos los cadetes que no estaban suficientemente preparados para ingresar al primer año del nuevo plan, i que habrían tenido que salir del establecimiento si no se hubiese adoptado en obsequio de ellos semejante arbitrio. En la memoria del director de la Escuela, inserta entre los documentos, se da cuenta de las diversas medidas de detalle tomadas para la completa planteacion del nuevo plan de estudios.

Como la Escuela se encuentra hasta ahora establecida en tierra i tendrá que estarlo así mientras no sea dable organizarla de manera que pueda instalarse a bordo de un buque especial, se hizo necesario, para atender a los ejercicios prácticos de a bordo de los cadetes, disponer que éstos se embarquen cada año durante un tiempo determinado en un buque de guerra de la República con el fin de que se ocupen en un breve viaje de los ejercicios i trabajos que sean mas a propósito a su grado de instruccion. Las condiciones de este viaje i las operaciones que en él se ejecuten deben fijarse por el Ministerio de Marina en cada ocasion segun las circunstancias. Aun cuando la realizacion de estos cortos viajes no sea bastante de ningun modo a dar una instruccion marinera completa, con todo, los cadetes se iniciarán desde luego en ella i adquirirán conocimientos que no es posible adquirir en tierra.

IV.

Material de la armada.

Las corbetas *O'Higgins* i *Chacabuco*, largo tiempo detenidas en las aguas del Támesis en virtud de la declaracion de neutralidad del gobierno ingles en la guerra de la República con España, dejaron por fin aquellas aguas el 2 de abril último, merced a un convenio celebrado al efecto, i se encuentran ya incorporadas a nuestra Escuadra desde hace algunos dias.

Deseoso el Gobierno de sacar de Lóndres las referidas naves, que sin provecho de ningun jénero se deterioraban en aquel puerto, dió instrucciones al representante de la República en la Gran Bretaña para que tratase de celebrar un arreglo con el representante español en la misma corte que diese por resultado la liberacion de nuestras corbetas i la de las fragatas españolas *Victoria* i *Arapiles*, que tambien estaban detenidas en el Támesis por la misma causa que aquellas. Afortunadamente, el gobierno de España se habia anticipado a nuestro deseo dando los primeros pasos para concluir el enunciado arreglo, i cuando nuestro representante recibió las instrucciones mencionadas, la negociacion se hallaba iniciada. Ella se llevó a cabo entre los citados agentes diplomáticos, mediante la intervencion del Ministro de Negocios Etranjeros de la Gran Bretaña, despues de no pocas dificultades que fué necesario vencer para ponerse de acuerdo respecto de los términos exactos del convenio.

Como el Congreso tiene ya un conocimiento pleno de este asunto desde su principio hasta el término de su curso, creo inoficioso detenerme aquí a hacer de él una relacion detallada que consta de los documentos publicados, i me limitaré a recordar las condiciones definitivas del arreglo. Estas condiciones establecen que los gobiernos de Chile i España consienten respectivamente en que salgan de Lóndres las fraga-

tas españolas *Victoria* i *Arapiles* i las corbetas chilenas *O'Higgins* i *Chacabuco*, debiendo estas naves dirigirse directamente a puertos de sus respectivas naciones sin poder ofender ni ser ofendidas en el viaje, para lo cual se les darian las instrucciones i salvo-conductos que fuesen necesarios. Apreciándose las dos corbetas con su armamento en 137,000 libras esterlinas i las fragatas en 540,000, el gobierno español se comprometió solemnemente a no oponerse a que Chile o sus aliados adquirieran en la Gran Bretaña i saquen de ella otros buques o elementos de guerra hasta compensar la diferencia de los valores de aquellas naves. Estas son las bases esenciales del convenio; sus otras disposiciones se refieren a fijar los pormenores de su ejecucion.

El Ministro de Negocios Etranjeros de la Gran Bretaña aceptó esas bases en todas sus partes; pero hizo la declaración categórica de que, si no había inconveniente para otorgar desde luego las licencias para la salida de los buques chilenos i españoles detenidos, no contraía compromiso de ningún jénero respecto al otorgamiento de nuevas licencias para la salida de otros elementos de guerra que adquiriesen Chile o sus aliados para verificar la compensacion referida.

Esta declaración no fué un obstáculo para concluir el negocio, puesto que ella se hacia, mas para evitarse aquella potencia ulteriores complicaciones i deberes, que para negar las licencias de una manera positiva. Por otra parte, esta circunstancia en nada debilitaba el compromiso contraído por el gobierno español, que era el punto capital a este propósito, i quedaba siempre un ancho campo para proporcionarse nuevos buques u otros importantes elementos de guerra, sin correr los peligros consiguientes a las negociaciones clandestinas a que es forzoso entregarse para la adquisicion de elementos bélicos en el estado de guerra.

El Gobierno ha hecho uso de la autorizacion que se le confirió por la lei de 24 de julio del año último para vender aquellos buques del Estado que tuviese a bien, i en virtud

de ella fueron vendidos en remate público a fines de dicho año el vapor transporte *Antonio Varas* i el casco del pequeño vapor *Arturo*. Posteriormente, en 1.º de mayo próximo pasado, fueron también vendidos de la misma manera los vapores *Concepcion* i *Nuble*, que algur tiempo ántes de esa fecha habian sido desarmados para evitar los gastos que estaban ocasionando.

Así mismo se propone el Gobierno enajenar los vapores *Valdivia* i *Maipú* que están ya desarmados, el primero desde el 18 de mayo i el segundo desde el 30 de junio próximos.

Después de este movimiento en los buques de la armada, la Escuadra que está bajo las órdenes del Capitan de navío don Juan Williams Rebolledo, ha quedado formada de la manera siguiente.

En primer lugar de las corbetas *O'Higgins* i *Chacabuco*, recientemente incorporadas en ella. Estos buques, en cuya construcción se han tomado todas las precauciones posibles para obtener verdaderas naves de guerra por su solidez i disposiciones marineras, han correspondido de un modo satisfactorio a las esperanzas que en ellos se tenían. Reunen en efecto las mejores condiciones que pueden apetecerse en buques de guerra de su clase, i han demostrado poseer, en su viaje de Inglaterra, un andar i cualidades marineras excelentes.

Cada una de las corbetas debe llevar nueve cañones, tres de a 150, dos de a 70 i cuatro de a 40; pero este armamento, que es todo del sistema Armstrong, no ha sido traído completo por las mismas corbetas, como era de desearse. Con el fin de no demorar por mas tiempo la salida de los buques, nuestro Ministro Diplomático en Lóndes dispuso que ellos salieran sin todo su armamento, que a aquella época no podia ser embarcado. El resto de él debe llegar a Valparaiso en pocos dias mas, pues el buque que lo conduce trae como noventa de navegacion.

La corbeta *Esmeralda* tiene ya colocados sus nuevos cables.

ros. Mediante los diferentes trabajos que ha sido necesario ejecutar en este departamento del buque para sacar el mayor provecho del cambio de calderos, se ha logrado que el andar de la *Esmeralda* a vapor alcance a nueve millas por hora. Esta modificación i otras de menor importancia que se han operado en este buque lo han mejorado mucho, pudiendo en consecuencia prestar todavía por largo tiempo mui buenos servicios.

Tambien se ha efectuado en su armamento un cambio ventajoso: se han reemplazado ~~los~~ diez i seis cañones de a 32 de ánima lisa que montaba por ocho de a 40 rayados del sistema Armstrong. De esta manera se disminuye el número de cañones sin que el peso que carga sobre la cubierta se aumente en mucho. Este mismo cambio ha permitido reducir la dotación del buque, con una economía no insignificante para el erario.

Los vapores *Abtao* i *Covadonga*, que forman tambien parte de la Escuadra, no han sufrido, desde la fecha de mi Memoria del año pasado, ningun cambio en sus armamentos, ni se ha hecho en ellos otras reparaciones que las ordinarias de los buques en servicio, de las que se da cuenta en la Memoria del Comandante de la Escuadra. (Documento número 7).

En setiembre del año último, habiendo el Gobierno resuelto destinar el vapor *Arauco* a trasporte, dispuso que el armamento de artillería que montaba a la sazón, compuesto de cuatro cañones de a 100 del sistema Parrott, fuese reemplazado por cuatro bomberos de ocho pulgadas. En la misma fecha se redujo su dotación en conformidad al nuevo servicio a que en adelante se le dedicaba.

Este buque i el *Ancud* son los dos trasportes con que en la actualidad cuenta nuestra marina militar. Los demas buques de la armada, *Maule*, *Independencia*, *Fósforo* i *Thalaba*, sirven los tres primeros como remolcadores en diferentes puertos de la República i el último de ponton en Valparaíso.

(*) La ESMERALDA montaba 20 cañones de a 32; al retirarse 16 para reemplazar los por 8 de a 40, rayados, aún quedaron a bordo de la corbeta 4 cañones de a 32. Esto comprueba más adelante en esta misma memoria, por lo menos en dos ocasiones.

El *Maule* fué desarmado en julio del año pasado con el fin de destinarlo a aquel servicio, poniéndolo al mismo tiempo bajo las órdenes del Comandante en Jefe de la espedicion de la costa de Arauco para atender a las exigencias de su comision en la espresada costa. La dotacion del *Maule* fué tambien disminuida hasta dejarla como la que corresponde a un buque mercante.

El *Fósforo* presta sus servicios en el Tolten i el *Independencia* en Constitucion.

Todos estos buques se hallan a disposicion del Departamento de Marina; i los detalles relativos a los servicios que prestan, a sus tripulaciones i demas particularidades se encuentran en el estado jeneral pasado por la Comandancia Jeneral de Marina. (Documento número 8).

Los buques de la armada, tanto los que constituyen la *Escuadra* como los que se encuentran bajo las órdenes del Departamento de Marina, han estado prestando constantes servicios, durante el período que abraza esta Memoria, o se han ocupado de los ejercicios que son indispensables en la marina militar i de que he dado cuenta mas arriba; de manera que ellos no han podido permanecer por mucho tiempo al ancla en Valparaiso. Las atenciones que reclama la colonia de Magallanes, las operaciones en el territorio de la Araucanía, el movimiento de tropa habido en el norte i sur de la República con motivo de la reduccion del ejército, i el des-empeso de la estacion de Mejillones, han ofrecido suficientes ocasiones para emplear en el servicio público a los buques de la armada. Así, con diferentes comisiones, el *Ancud* ha hecho seis viajes al sur i norte de la República; el *Maipú* i el *Arauco*, fuera de sus viajes de instruccion, han hecho cada uno dos a Magallanes; i los demas buques han practicado viajes de la misma clase, habiendo servido la estacion de Mejillones el *Ñuble*, el *Valdivia*, la *Esmeralda* i la *Covadonga*.

La estacion de Mejillones, en donde tenemos intereses que proteger, ofrece a nuestros buques una ocupacion que es

provechosa para ellos, i en la que han podido prestar importantes ausilios de fuerza a las autoridades bolivianas en los casos en que éstas los han solicitado.

La goleta *Covadonga*, que hoy pertenece a la Escuadra de la República, fué vencida por la corbeta *Esmeralda* en el combate del Papudo. Los captores de aquel buque se presentaron al Gobierno solicitando que el valor de la presa se les distribuyera conforme a las leyes, pues según las condiciones en que se verificó el apresamiento, se juzgaban con derecho a ella. El Gobierno tomó en consideración esa solicitud, i halló que había sólidos fundamentos para acceder a ella, como en efecto lo hizo en el decreto de 29 de abril del año próximo pasado, en el cual se espresan las razones que lo motivaron. Ese decreto se encuentra entre los documentos, bajo el número 9.

En consecuencia, se practicó la tasación de la *Covadonga*, bajo las condiciones que tenía a la época de su apresamiento, i, conforme al reglamento sobre distribución de presas de 26 de enero de 1819, se mandó hacer entre los apresadores la repartición de la cantidad de 114,709 pesos 65 centavos a que ascendió la mencionada tasación.

La fragata *Thalaba*, que hoy sirve de ponton, fué apresada por la goleta de la República *Covadonga* a inmediaciones de Valparaíso el 20 de junio de 1866. Ese buque, que conducía provisiones para la Escuadra española, fué declarado buena presa por los Tribunales de Justicia; i los captores, creyéndose acreedores a la mitad del valor total de la presa, pidieron al Gobierno que ordenase la correspondiente distribución. El Gobierno, después de un detenido exámen del asunto, juzgó que el caso era completamente diverso del de la captura de la *Covadonga*, i no encontró en las leyes que rigen en la materia, disposición alguna que favoreciese la pretensión de los solicitantes. En esta persuasión espidió el decreto de 31 de agosto de 1867, en el cual niega todo derecho a la

présta a los apresadores i declara que la *Thalaba* i su cargamento pertenecen al Estado. Este decreto se encuentra bajo el número 9 entre los documentos.

Los interesados, no conformándose con esta resolucio*n*, han ocurrido a los Tribunales de Justicia, previa la licencia solicitada de este Ministerio, para hacer valer el derecho que puedan tener. El asunto pende aun de la consideracion de los Tribunales.

El Gobierno ha procurado con empeño, desde que estalló la guerra con España, dotar a la Escuadra de la República de buques de guerra fuertes i capaces de servir eficazmente en caso de un combate con las fuerzas navales de aquella nacio*n*. Para lograr este propósito, no ha omitido diligencias ni sacrificios; pero las circunstancias desfavorables a la adquisicio*n* de elementos bélicos inherentes al estado de guerra han opuesto obstáculos graves i casi siempre invencibles a su realizacio*n*. Una de las últimas negociaciones entabladas para la construccion de dos monitores, que parecía reunir condiciones de éxito seguro, ha tenido un fin desgraciado. El contrato para la adquisicio*n* de estos buques fué celebrado con un constructor frances, M. Arman, ventajosamente conocido a la época en que dicho contrato se celebró i respecto de quien se tenían antecedentes que le favorecian como empresario en la construccion de la fragata *Chile*. Por desgracia, las complicaciones que sobrevinieron en los negocios del contratista Arman impidieron a éste dar cumplimiento a lo convenido i privaron a nuestra armada de dos monitores que debian reforzarla, ocasionando a la vez una considerable pérdida de tiempo.

Despues de esta contrariedad, las ocasiones que se han presentado como mas favorables a la adquisicio*n* de buques, no ofrecian las seguridades apetecibles en este jénero de negocios.

El convenio celebrado en Lóndres para la salida de nuestras corbetas vino a ofrecer una oportunidad para intentar

la adquisicion deseada. A este efecto, nuestro Ministro Plenipotenciario en la Gran Bretaña, don Maximiano Errázuriz, antes de retirarse de aquella nacion, hizo pedir, por conducto del Capitan de navio de la Marina del Perú don José M. Salcedo, propuestas para la construccion de un monitor poderoso a varios de los principales constructores ingleses, señalándoles de antemano unas mismas condiciones. Con arreglo a éstas se presentaron ocho propuestas diversas, que el señor Errázuriz trajo consigo a su regreso a Chile.

Estas propuestas han sido consideradas por el Gobierno bajo sus diferentes aspectos i ha creido preferible la que hacen los señores Laird hermanos, tanto bajo el punto de vista de la buena ejecucion de los trabajos como bajo el del cumplimiento del contrato que se celebre, i no ha pensado que la circunstancia de exigir ella un precio mayor que las demás debiese ser inconveniente para su aceptacion. En esta virtud, con fecha 1.º de mayo último, se han dado instrucciones al Ministro Plenipotenciario de la Republica en Londres para que inicie i lleve a cabo con los señores Laird hermano una negociacion para contratar la construccion de un monitor que reúna las cualidades espresadas en la propuesta. Esta i los detalles del buque se hallan entre los documentos, bajo el número 10.

Segun estos detalles, el monitor tendrá su casco de fierro protegido por una coraza de planchas del mismo metal hasta la cubierta i provisto de una roda saliente i de gran fuerza que permitirá emplear el buque como ariete; llevará dos torres blindadas jiratorias i capaces para montar cada una dos cañones rayados de a 300, i dos pares de máquinas de accion separada i de una fuerza total i nominal de cuatrocientos caballos con que se moverán las dos hélices del buque. La capacidad del monitor será de 1,625 toneladas de registro, i su andar debe alcanzar de doce a trece millas. En jeneral, todos los materiales que deben emplearse en su construccion serán de la mejor calidad conocida; i el buque ha de entregarse doce o catorce meses despues de celebrado el contrato comple-

tamente provisto de los elementos que lo dejen listo para el servicio, con escepcion de los cañones, municiones i demas objetos que se mencionan en la cláusula jeneral del memorandum adjunto al documento citado. El precio del monitor será de 112,000 libras esterlinas.

Partiendo de semejantes bases, debe proceder nuestro Ministro en Lóndres a celebrar el referido contrato, procurando previamente obtener para el erario las ventajas que sea posible conseguir, para lo que le serán de utilidad las otras propuestas que exigen un precio menor. Si el contrato llega a celebrarse, se mandará construir la artillería i armamento menor que deben completar el monitor; los cañones serán del sistema Armstrong. Este Ministerio, ha creído conveniente indicar al mencionado ajente de la República que en todos aquellos asuntos profesionales que se relacionan con este negocio consulte la opinion del capitán de navío de la marina peruana don José María Salcedo, quien ha manifestado la mejor voluntad para concurrir con sus sólidos conocimientos en la materia a que este proyecto se lleve a cabo con buen éxito.

Se ha prevenido, sin embargo, a nuestro Ministro Plenipotenciario que, ántes de dar principio a este negociado, es indispensable dejar claramente establecido que el Gobierno inglés consiente en que el de Chile mande construir en Lóndres el monitor i su armamento para sacarlo en seguida de allí en virtud del convenio celebrado con España sobre la liberacion de las corbetas chilenas i de las fragatas españolas. En consecuencia, debe solicitarse previamente del Gobierno británico la declaracion explícita de que no se opondrá a que Chile lleve a cabo su proyecto, i solo en caso de obtener esta declaracion, se formalizará el contrato sobre la construccion del monitor. El propósito del Gobierno a este respecto es que dicha construccion se haga pública i libremente, a fin de que ella pueda ser vijilada en todos sus pormenores. Si, como es de esperarlo, se allanan todas las dificultades que embarazan la conclusion definitiva del negocio i se celebra el con-

trato, el Gobierno enviará a Lóndres uno o dos marinos competentes con el encargo de hacer efectiva la vijilancia sobre la ejecucion de los trabajos del monitor.

Y.

Arsenales.

Los trabajos relativos a los arsenales de marina de Valparaíso han continuado i continúan en el presente año con la actividad posible. Sin embargo, hasta ahora ellos han tenido que limitarse forzosamente a la formacion i preparacion del terreno sobre que debe levantarse el edificio; i esta obra previa indispensable ha progresado, desde la época de la presentacion de mi última Memoria, de una manera notable, puesto que la línea que se ha obligado a tomar a la orilla del mar en la estension comprendida entre la punta del astillero Duprat i los almacenes fiscales está ya en una situacion que puede mirarse como definitiva. Por otra parte, los trabajos de desmante de los cerros contiguos a la esplanada en que van a edificarse los arsenales se hallan tambien bastante adelantados, i solo habrá que proseguirlos por algun tiempo mas para disponer de la superficie de terreno que se estima necesaria para la construccion que se proyecta.

Se ve, pues, que ha sido preciso ensanchar la estrecha esplanada de los arsenales desmontando los cerros inmediatos i formando un terraplen a la orilla del mar que debe ser defendido de los embates de éste por una sólida muralla. Los cortes de cerros que se han ejecutado en la loma que está a la vuelta del camino de Playa-Ancha i en la puntilla próxima a la casa Duprat, ascendentes a mas de 9,000 metros cúbicos, han proporcionado una estension superficial de cerca de 500 metros cuadrados, i en parte buenos materiales para formar los terraplenes de la orilla del mar. En cuanto a estos terraplenes, desde la época en que se iniciaron los trabajos, se han

construido cerca de 55,000 metros cúbicos, cuya mayor parte se ha hecho en el presente año.

Sin contar con la parte de la esplanada que ocupan los desmontes de la batería *Bueras*, se ha ganado sobre el mar, mediante el trabajo de los terraplenes, 10,860 metros cuadrados de superficie. Este espacio i el que se obtendrá por el corte de una parte del cerro *Atalaya*, 3,548 metros, unidos al resto de la esplanada, darán en breve una superficie total disponible para los arsenales de 27,830 metros. Esta superficie debe aun ser aumentada con algunos centenares de metros, pero sin crecidos gastos.

La suma gastada en la formacion de los terraplenes ascendia el 18 de junio último a 52,651 pesos 73 centavos, lo que da un costo de 4 pesos 84 centavos por cada uno de los 10,860 metros cuadrados de terreno formados de este modo. Estos gastos deben mirarse como sobradamente compensados, si se les compara con los resultados obtenidos, porque la apreciación prudente del terreno ganado por esos trabajos da en término medio un valor de 15 pesos por cada metro cuadrado de superficie, esto es, mas de 160,000 pesos de valor total.

Fuera de los cortes de cerro que aun quedan por ejecutar para disponer de la superficie necesaria para los arsenales, es preciso construir la muralla que, corriendo a la orilla del mar, debe defender los terrenos formados por medio de terraplenes. Las obras de defensa que en la actualidad protejen dichos terrenos son provisorias, pero tienen solidez bastante para resistir al choque de las olas por un tiempo suficiente para efectuar los trabajos permanentes que deben reemplazarlas.

El jefe del cuerpo de ingenieros militares ha recibido la comision de formar el plano de los arsenales, para cuya distribucion debe ponerse de acuerdo con el contra-almirante don Roberto Simpson i con el comandante de la escuadra don Juan Williams Rebolledo. Al mismo tiempo se ha encargado a aquel jefe de formar el plano de un edificio para la Escuela Naval, previniéndole que consulte a este respecto

la opinion del director de dicho establecimiento. Como la Escuela Naval no posee un edificio adecuado a su objeto i se halla ahora establecida en un local por el que el fisco paga anualmente de arriendo una considerable cantidad, el Gobierno ha creido conveniente hacer construir el plano de un edificio destinado a este fin, aunque no esté autorizado para ejecutar las obras que demande la realizacion de ese plano. Tarde o temprano será preciso llevar a cabo estas obras, i por ahora convenia formar simultáneamente los planos de los arsenales i de la Escuela Naval, que deben ejecutarse sobre un terreno en que los edificios han de obedecer a ciertas condiciones de unidad.

VI.

Faros.

El reglamento jeneral de faros i los especiales para los faros establecidos en Valparaiso, Ancud i Corral, dictados en mayo del año último, han recibido su cumplimiento con ventajas para el buen servicio. Sin embargo, ha sido preciso introducir algunas modificaciones en el del Corral con el objeto de conseguir ciertas economías en los gastos de su mantenimiento. Con arreglo a la clasificacion fijada por el reglamento jeneral, el faro del Corral fué al principio comprendido en la tercera categoría, dotándolo por este motivo del personal correspondiente a ésta. Pero en atencion a la naturaleza del mencionado faro i a la facilidad de su manejo se vió que era posible, sin perjudicar su servicio, disminuir el número de empleados, como en efecto se hizo.

Una de las disposiciones del reglamento jeneral, a que no ha sido posible dar cumplimiento, es la relativa a las observaciones meteorológicas que deben practicarse en cada faro establecido. La falta de los aparatos necesarios ha sido la causa de esta inobservancia. Algunos de los que se esperaban han llegado ya i se encuentran en poder del director del

Observatorio astronómico con el fin de comprobarlos, ántes de enviarlos a sus respectivos destinos.

Los faros de Caldera i de Coquimbo, cuyo establecimiento anuncié al Congreso el año último, alumbran el primero desde el 1.º de marzo i el segundo desde el 1.º de junio del presente año. Los puntos en que estós faros se colocaron fueron elejidos cada uno por una comision de personas competentes i conocedoras de los puertos. Los planos de las torres que llevan las linternas i de los edificios adjuntos fueron levantados por el ingeniero de faros don Enrique Siemens, los cuales, despues de ser examinados i modificados para reducirlos a las condiciones mas convenientes de comodidad i economía, merecieron la aprobacion del Gobierno en los términos en que se han ejecutado. La ejecucion de todas las obras necesarias para la completa instalacion de los espresados faros corrió a cargo de contratistas cuyas propuestas, presentadas en virtud de los avisos en que se pidieron públicamente, fueron aceptadas como ventajosas por el Gobierno.

Falta todavía mucho para satisfacer por completo las necesidades del alumbrado marítimo de nuestra estensa costa. Entre los diversos puertos que por su importancia reclaman la colocacion de faros que guien a los buques que llegan a ellos, los del Corral i Talcahuano figuran en primer lugar, i el Gobierno se propone atender esta necesidad, tan pronto como sea posible destinar a ello la cantidad suficiente.

No debe estrañarse que indique aquí la conveniencia de establecer un faro en el puerto del Corral, apesar de que desde el año de 1866 existe allí uno establecido en el punto denominado Niebla. Este faro, que es un simple farol izado a un poste, sirve solo para indicar el ancladero i para guiar las embarcaciones en la navegacion interior del rio Valdivia. Bajo este respecto su existencia es de grande utilidad; pero él no puede ser visto, en atencion a la posicion que ocupa, por los buques que navegan en el océano sin aproximarse mucho a la costa, lo que envuelve peligras que el faro debe

evitar. En vista de estas observaciones se comprende que para facilitar la entrada de los buques en el puerto del Corral, durante la noche, es necesario instalar un nuevo faro en uno de los morros que forman la boca del puerto, en cuya situacion indicaria el camino que los buques debian seguir para hallar abrigo. Aun cuando este faro se colocase, seria siempre indispensable conservar el que existe en Niebla que señala el fondeadero; evitando así los peligros que ofrece el bajo que hai en el puerto a corta distancia del espresado fondeadero.

VII.

Territorio marítimo.

Bajo el número 12 se encuentran las memorias de los gobernadores i subdelegados marítimos, correspondientes al periodo trascurrido desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo del presente año. Estos documentos dan a conocer el movimiento marítimo de los puertos de la República en ese período, como así mismo los diversos recursos con que cada uno cuenta para servir a los buques que arriban a ellos i los elementos de que aún carecen para prestar mejor este servicio. La satisfaccion de las necesidades que se hacen sentir en nuestros diferentes puertos es obra que se llevará a cabo poco a poco, consultando la urjencia de esas necesidades i los fondos de que el erario puede disponer con tal objeto.

Con el fin de poner término a ciertos abusos que se cometian en el puerto de Valparaiso en la manera de fondear i amarrar los buques i de prevenir los perjuicios que de ahí pudieran resultar, el Gobierno espidió un decreto en 12 de diciembre último, por el cual se dispone que solo los individuos del cuerpo de prácticos creado en 1858 por un decreto supremo, puedan ocuparse de aquellas faenas, a no ser que la tripulacion

de un buque quiera ejecutarlas en su propia nave. Por este medio, sin imponer a ningun buque la obligacion de emplear a los prácticos en la operacion de pilotear, fondear i amarrar la nave, se consigue que no entren a efectuar estos trabajos individuos no mui ejercitados en ellos o poco conocedores del puerto. Los prácticos, por el contrario, son personas que tienen los conocimientos requeridos para desempeñar con acierto dichas faenas, sin los cuales no pueden formar parte del cuerpo, i que ofrecen por consiguiente garantias de que sus servicios no ocasionarán al comercio los daños que podrían causarle individuos incompetentes. Además, los prácticos tienen fondos con que responder por las averias que causaren en el desempeño de sus destinos.

Por un decreto supremo de 5 de agosto de 1859 se concede a las embarcaciones de ménos de cincuenta toneladas construidas en astilleros de la República i destinadas a ser vendidas en puertos nacionales o extranjeros, que puedan navegar del puerto de construccion a aquel en que debe verificarse la venta, sin otros papeles de navegacion que un pasavante especial otorgado por el intendente de la provincia i el permiso de dar la vela espedido por la autoridad marítima local. Los dueños de embarcaciones de la clase indicada se han aprovechado de las ventajas que presentan estas disposiciones, pero no han cumplido en muchas ocasiones con las obligaciones que les señala el citado decreto de 1859; burlando además el reglamento consular de 1860. El Gobierno, para poner atajo a los inconvenientes mencionados, ha dispuesto, por decreto de 13 de agosto del año próximo pasado, que los dueños de dichas embarcaciones, al solicitar el pasavante respectivo, rindan una fianza a satisfaccion de la autoridad marítima del puerto de construccion por el doble de los derechos que corresponden al Cónsul cuya jurisdiccion alcanza al puerto de la venta. Esta fianza se cancelará a la presentacion de los documentos que acrediten que la venta se ha efectuado conforme a las leyes, i se hará efectiva, si en un plazo que se fija, no se presentan esos documentos.

VIII.

Marina mercante.

Forman en la actualidad la marina mercante nacional veintiun buques pequeños con un total de 3,424 toneladas. De estos buques, doce se ocupan en la pesca de la ballena, ocho en el comercio de cabotaje i uno en el extranjero. En el cuadro inserto entre los documentos, bajo el núm. 13, se encuentran los pormenores referentes a estos buques.

Aunque desde el 1.º de mayo del año pasado hasta el mismo día del presente se ha duplicado el número de buques de nuestra marina mercante, este número es con todo mui pequeño, i falta mucho para que alcance al que tenia ántes de la guerra en que está empeñada la República. Es de esperar que, renaciendo la confianza en los armadores, la marina mercante tome mayor incremento i llegue a su anterior estado.

IX.

Esploraciones hidrográficas.

En octubre del año último determinó el Gobierno enviar una comision de oficiales de la marina a explorar el rio Valdivia i sus afluentes del norte. Por Supremo decreto de 24 de dicho mes se nombró a ese efecto una comision compuesta de tres oficiales, siendo jefe uno de ellos, el teniente 1.º don Francisco Vidal Gormaz. La comision partió a su destino el 13 de noviembre en el vapor de la carrera, llevando los instrumentos, las embarcaciones menores i los demas objetos necesarios al buen desempeño de su encargo.

Segun las instrucciones que este Ministerio dió al jefe de la comision exploradora, debía ésta ocuparse de la esploracion

del rio Valdivia i sus afluentes del norte, de examinar el puertó del Corral para comprobar el plano de Fitz-Roy, i de reconocer la costa inmediata a la desembocadura del Valdivia, desde Chanchan hasta la punta Galera. El resultado de sus trabajos debia consignarlo en varios planos de la estension esplorada, uno jeneral que la comprendiese toda i otros particulares, en una escala mayor, de los rios reconocidos, en que se espresasen los detalles del levantamiento; i ademas en una corta relacion de las operaciones ejecutadas. Todas estas piezas, escepto los planos particulares, que aun no están concluidos, se encuentran, bajo el núm. 14, entre los documentos.

La esploracion se comenzó por el Cruces i se estendió en este rio i sus afluentes a no ménos de ciento cuarenta i dos quilómetros, que han sido navegados por medio de embarcaciones menores sin dificultad alguna. Todos estos rios forman en aquella localidad una red de canales navegables en su mayor parte, ofreciendo así fáciles vias de comunicacion que la agricultura i el comercio de la provincia pueden aprovechar cuando esos campos dispongan de una poblacion laboriosa.

Las abundantes lluvias del último verano en la provincia de Valdivia no permitieron reconocer el rio que propiamente se conoce con este nombre, ni el Calle-Calle i los ramales del Futa. El Valdivia, que comunica la ciudad de este nombre con el puerto del Corral, i el Futa, que sirve para el comercio del departamento de la Union, merecen ser explorados por la importancia que tienen en aquella provincia. Si no hai obstáculos para ello, será preciso completar estos trabajos hidrográficos en el verano próximo.

Este Ministerio dispuso que el capitan de navío don Leoncio Sefforet, al mando del remolcador *Independencia*, pasara a reconocer el puerto de Tuman i la barra del Rapel con el fin de indagar las condiciones que el primero tuviese como abrigo para los buques i las facilidades e inconvenientes que

la segunda ofreciese a la navegacion. El resultado de este reconocimiento se halla en el documento número 15. Por las circunstancias en que él se hizo i por el corto tiempo que se le consagró, no ha sido posible arribar a conclusiones definitivas, i por la misma causa no se há levantado un plano que dé a conocer ese resultado. En mejor oportunidad será preciso tomar los datos que interesan sobre este asunto.

Bajo el número 16 se encuentra una comunicacion del jefe de la espedicion de la costa de la Arancania en que se dan algunas noticias sobre la barra del Tolten que tienen interes para la navegacion de ese rio.

Desde diciembre de 1866 se ocupa en la esploracion hidrográfica del estrecho de Magallanes i de la costa occidental de la Patagonia la goleta de S. M. B. *Nassau* al mando del capitán don Ricardo C. Mayne. El gobierno británico acordó enviar este buque en comision de reconocimiento a consecuencia de haber chocado varios buques ingleses en rocas desconocidas. El distinguido capitán Mayne ha explorado ya todo el estrecho desde su boca oriental i la costa occidental de la Patagonia por el canal Smyth hasta Ancud.

Los planos de la rejion explorada están enteramente concluidos en la estension comprendida entre el cabo Virjenes i Punta Arenas, i quedan aun por concluirse los que corresponden al resto del estrecho i a todo el canal de Smyth. La escala empleada en la construccion de estos planos es como cuatro o cinco veces mayor que la que ha servido en las cartas de Fitz-Roy.

El Gobierno ha mirado con el mayor interes la ejecucion de estos trabajos que están destinados a prestar importantes servicios a la navegacion de una porcion de nuestra costa todavía no mui conocida i que presenta por eso algunos peligros, i ha ausiliado i continuará ausiliando a la comision esploradora en sus operaciones. Ultimamente he tenido una entrevista con el capitán de la *Nassau* en la que hemos

tratado de las medidas que convendría tomar para facilitar la navegacion del estrecho de Magallanes, i de ciertas esploraciones que seria útil emprender con el fin de investigar si es posible abreviar la navegacion a Punta Arenas.

Respecto del primer punto, es incuestionable la conveniencia de adoptar las siguientes medidas: 1.ª colocar un faro en el cabo Virjenes para guiar los buques en la entrada al estrecho, la cual es de ordinario difícil de encontrar a causa de la mucha altura que las naves toman para evitar los peligros en que las comprometerian los vientos contrarios que reinan jeneralmente allí; 2.ª colocar una valiza en la punta baja de la playa de Dungeness; 3.ª marcar con una boya de campana el bajo Triton; i 4.ª construir un muelle en Punta Arenas para facilitar el desembarco, que tiene graves inconvenientes por lo fuerte de la marea. Por lo que toca a esta última medida, ella no demandaria mucho costo si se empleasen en la construccion pilares de fierro, los que serian traídos de Europa por los vapores de la carrera sin cobrar flete alguno.

Con el fin de hacer mas corta la navegacion a Punta Arenas, el capitan Mayne se propone reconocer algunos canales que pueden ser de fácil navegacion i conducir al objeto que se busca. El reconocimiento se contraerá a examinar el camino que principiaria en el canal Sarmiento, que se dejaria en la isla Newton, continuándolo en seguida por el estrecho de Collingwood i el seno de la Union hasta el cabo Earnest. De aquí se pasará al cabo Grey por Ancon sin Salida, i se continuará por las angosturas de Kirke o White, segun convenga mejor, hasta el fin de Obstruction Sound. Atravesando despues el istmo que media entre este punto i Skyring-Water se puede llegar, siguiendo el canal Fitz-Roy, al punto mas próximo a Punta Arenas de Otway-Water i por fin a Punta Arenas, salvando el istmo intermedio.

En los istmos mencionados habria que recorrer por tierra de dieziocho a veinte millas, ahorrando mas de ciento cincuenta de navegacion; i si se pasase por tierra de Ancon sin

Salida a Obstruction Sound, mediante una jornada de diez-ocho millas se ahorrarian ademas setenta de navegacion. Los terrenos que seria preciso atravesar son, segun el plano de Fitz-Roy, llanos i abundantes en pastos.

El Gobierno está dispuesto a asociar a la comision inglesa un buque de la República para concurrir a esta exploracion, accediendo así al deseo que ha manifestado el comandante de la *Nassau*. De esta manera, al paso que se proporciona un auxilio a reconocimientos hidrográficos que tanto nos interesan, se presenta a nuestros marinos una ocasion de trabajar en ellos en compañía de oficiales ingleses experimentados. A propósito de esto, he convenido con el capitán Mayne en hacer un cambio de oficiales, dando lugar en el buque chileno a uno o dos oficiales ingleses i en la *Nassau* a otros tantos de los nuestros. Este cambio no puede ménos que ser-ros ventajoso.

En junio de 1866 se dictó un decreto supremo disponiendo la publicacion de los planos de los diferentes puntos de nuestra costa que habian sido reconocidos por los oficiales de la armada, i la de las memorias pasadas al Ministerio de mi cargo sobre esos reconocimientos. El objeto de esta publicacion era reunir en un solo cuerpo los trabajos hidrográficos dados a luz en tiempos mui distintos i en su mayor parte agotados, para servir a la navegacion de la costa chilena i proporcionar una base a las exploraciones que se emprendiesen en adelante, para comprobar las ya hechas o para reconocer rejiones poco estudiadas. La publicacion está enteramente concluida; ella se compone de un volúmen que contiene las memorias espresadas i de veintiuna cartas litografiadas de muchos de nuestros puertos, rios i canales.

X.

Canje de los prisioneros chilenos.

Mediante una negociacion llevada a cabo en Paris entre el

Cónsul-jeneral de la República en Francia i el representante de España en aquella ciudad, en la que sirvió de intermediario el Ministro de Relaciones Exteriores frances, se convino en efectuar el canje de los prisioneros españoles tomados en la rendición de la *Covadonga* por los chilenos apresados a bordo del vapor mercante *Paquete de Maule*, siendo de cuenta de cada gobierno los gastos que ocasionaran en el viaje sus respectivos nacionales. En la Memoria que debe presentar al Congreso el Ministro de Relaciones Exteriores, se consignarán todos los detalles relativos a la indicada negociacion.

En virtud de ésta, los prisioneros españoles zarparon de Valparaiso con destino a su pais a bordo de la barca francesa *Casimir Le Quellec* el 27 de mayo del año próximo pasado, i los chilenos arribaron al mencionado puerto en el buque frances *Gaspard* el 12 de diciembre del mismo año. Por causa de enfermedad, dos de los prisioneros chilenos i uno de los españoles no pudieron marchar a sus respectivos paises en aquellos buques, pero lo hicieron mas tarde cuando desapareció dicho inconveniente i todos se encuentran en su pais.

XI.

Gastos de la escuadra aliada.

Suspendidas de hecho las hostilidades en la guerra que sostienen las Repúblicas aliadas contra España i separadas momentáneamente las divisiones navales del Perú i Chile que constituian la escuadra aliada, en virtud de un acuerdo celebrado al efecto, creyó el Gobierno conveniente proponer al de la República del Perú que se procediese a la liquidacion i arreglo de los gastos hechos por dicha escuadra, de conformidad a lo estipulado en el tratado de alianza de ámbas Repúblicas. Adhiriéndose a nuestro pensamiento, el gobierno peruano ha nombrado un comisionado, que se encuentra

en nuestra capital hace algun tiempo, para efectuar el exámen i arreglo de los enunciados gastos, i, para este mismo fin, se ha nombrado por nuestra parte al Diputado don Melchor Concha i Toro. Esta comision se ocupa en la actualidad de desempeñar su cometido.

El Gobierno ha puesto a disposicion de los dos comisionados todos los documentos i les ha proporcionado todos los datos que pueden concurrir a facilitar el desempeño de su importante encargo. Entre estos datos se cuenta la liquidacion de los gastos de la escuadra aliada formada por la Contaduría Mayor, de la cual resulta que el total de ellos asciende a 2.623,083 pesos 42 centavos; siendo de notar que en esta suma no están incluidos los gastos hechos por los agentes diplomáticos de la República para la salida del Perú de las fragatas *Apurimac* i *Amazonas* i para ausiliar en Rio Janeiro i Montevideo al monitor *Huascar* i a la fragata *Independencia*. La cuenta de estos últimos se pasará oportunamente a la comision que se ocupa de formar la liquidacion jeneral de los gastos de la escuadra aliada.

Por lo demas, el arreglo de estas cuentas no tiene por objeto exigir de la República del Perú el pago inmediato de la cantidad que le corresponda cubrir al erario de Chile, sino únicamente dejar desde luego zanjada toda dificultad que pudiera surgir en él i que acaso no seria igualmente fácil allanar mas tarde.

Santiago, julio 28 de 1868.

FEDERICO ERRAZURIZ.

DOCUMENTOS.

NÚM. I.

LISTA DE LOS JEFES

**I Oficiales de guerra i Mayores de que consta
la Marina Militar de la República.**

LISTA DE LOS OFICIALES DE GUERRA I MANUBRES DE QUE

el 30. de abril de 1868; con expresion del destino en que se hallan,

CLASES		NOMBRES.	FECHA		PREMIOS OBTENIDOS.
			DE SU ÚLTIMO DESPACHO.		
Empleos efectivos	Grados.		De efectivo.	Del grado.	
Contra Almirante	Don Roberto Simpson	Dbre. 13 de 51	.....	M. E. L.—M. E.
Capitan de Navio	— Santiago J. Bynen	Junio 6 de 57	.....	M. V.—M
.....	— José Anacleto Goñi	Junio 27 de 59	.....	.....
.....	— Juan W. Rebolledo	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covadonga
de fragata.	Cap. de N.	— Leoncio Señoret	Stbre. 5 de 51	Junio 27 de 59	.....
.....	— B. Ventura Martínez	Stbre. 5 de 51	.....	M. E.
.....	Cap. de N.	— Ramon Cabieses	Dbre. 22 de 63	Ocbre. 6 de 66	M. C.
.....	— Manuel 2.º Escala	Julio 19 de 60	.....	.....
.....	— Patricio Lynch	Dbre. 6 de 65	.....	.....
de corbeta.	Cap. de F.	— Miguel Hurtado	Stbre. 5 de 51	Enero 3 de 59	.....
.....	— Martin Aguayo	Agto. 22 de 54	Stbre. 9 de 63	.....
.....	— Galvarino Riveros	Stbre. 13 de 61	Stbre. 11 de 65	.....
.....	— Luis A. Pozzi	Enero 3 de 59	.....	M. Bn.
.....	— Luis A. Lynch	Ocbre. 3 de 62	.....	M. Abtao
.....	Cap. de F.	— Onofre M. Costa	Stbre. 9 de 63	Stbre. 14 de 67	.....
.....	— Enrique M. Simpson	Stbre. 11 de 65	.....	.....
.....	— Marcial Guandian	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covadonga
.....	— Manuel T. Thomson	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covad. i Abt.
.....	— Juan E. López	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covad. i Abt.
Teniente primero	Cap. de C	— Baltazar Campillo	Enero 7 de 56	Stbre. 10 de 67	.....
.....	— Manuel Hurtado	Agto. 26 de 57	Stbre. 11 de 65	M. Abtao
.....	— Domingo Salamanca	Enero 3 de 59	Stbre. 10 de 67	M. Abtao
.....	— Santiago Hudson	Stbre. 11 de 65	.....	M. Abtao
.....	— Francisco Rondizzoni	Stbre. 11 de 65	.....	M. Abtao
.....	Cap. de C	— Oscar Viel	Stbre. 11 de 65	Febr. 19 de 67	M. Abtao
.....	— F. Vidal Gormaz	Stbre. 11 de 65	.....	.....
.....	— Emilio Errázuriz	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covadonga
.....	— Aureliano Sanchez	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covadonga
.....	— Estevan Versin	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covadonga
.....	— R. Vidal Gormaz	Febr. 7 de 66	.....	.....
.....	— Ignacio L. Gana	Febr. 7 de 66	.....	.....
.....	— Julio Lynch	Ocbre. 4 de 66	.....	.....
.....	— Julian Dubié	Stbre. 10 de 67	.....	.....
.....	— Luis Pomar	Stbre. 10 de 67	.....	.....
segundo	— Benjamin Carrasco	Stbre. 11 de 65	.....	.....
.....	— Santiago Rugg	Sbre. 30 de 65	.....	.....
.....	— R. Baeza Larrain	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covadonga
.....	— Arturo Prats	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covad. i Abt.
.....	— Juan José Latorre	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covadonga
.....	— Juan Montt	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covad. i Abt.
.....	— Carlos Condell	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covad. i Abt.
.....	— Dionisio Olavarría	Dbre. 17 de 65	.....	M. Abtao
.....	— Colin C. Starr	Dbre. 25 de 65	.....	.....
.....	— Andrés Iñiguez	Stbre. 10 de 67	.....	.....
.....	— Francisco E. Salas	Stbre. 10 de 67	.....	.....
.....	— Francisco J. Molina	Stbre. 10 de 67	.....	.....
.....	— Luis A. Castillo	Stbre. 10 de 67	.....	.....
.....	— Guillermo Peña	Stbre. 10 de 67	.....	.....
Guardia-mar. ex.	— Carlos E. Moraga	Enero 25 de 61	.....	.....
.....	— Neftali Nogueira	Enero 26 de 64	.....	.....
.....	— Carlos Porter	Junio 25 de 64	.....	M. Abtao
.....	— Ramon 2.º Guerrero	Julio 1.º de 64	.....	.....
.....	— Luis Uribe	Julio 21 de 64	.....	.....
.....	— Wenceslao Frias	Julio 21 de 64	.....	.....
.....	— Agustin Garrao	Julio 22 de 64	.....	M. Abtao
.....	— Miguel Gaona	Mayo 19 de 65	.....	.....
.....	— Constantino Bannen	Junio 2 de 65	.....	M. Abtao
.....	— Manuel N. Garcia	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covadonga
.....	— Emilio Valverde	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covadonga
.....	— Manuel Garcia	Enero 7 de 67	.....	.....
.....	— Luis A. Lynch	Julio 8 de 67	.....	.....
.....	— Manuel A. Riofrio	Julio 8 de 67	.....	M. Abtao
.....	— Basilio Rojas	Julio 11 de 67	.....	M. Abtao

CONSTA LA MARINA MENTAL DE LA REPUBLICA, 10 1921

la fecha i clase en que entraron al servicio, i la de su último despacho.

DESTINOS QUE ACTUALMENTE OCUPAN.	FECHA I CLASE EN QUE ENTRARON AL SERVICIO.
Inspector Jeneral de Marina.....	Enero 6 de 21 Teniente de marina.
Con licencia en Inglaterra.....	Enero 20 de 18 Guardia marina.
Mayor Jeneral del Departamento.....	Febr. 23 de 33 Alumno de la Escuela Militar.
Comandante en Jefe de la Esc. de la República.....	Febr. 8 de 44 Guardia marina.
Gobernador marítimo de Maule.....	Enero 23 de 37 Teniente de marina.
Gobernador marítimo de Coquimbo.....	Marzo 3 de 30 Guardia marina.
Comandante de la corbeta Esmeralda.....	Febr. 24 de 38 Teniente de marina.
Comandante de Arsenales i del Thalaba.....	Mayo 4 de 36 Distinguido del Reg. de artillería.
Gobernador marítimo de Valparaiso.....	Dbre. 6 de 65 Capitan de fragata graduado.
Gobernador marítimo de Chile.....	Ebr. 1.º de 35 Cadete de la Escuela Militar.
Comandante de los vapores Concepcion i Nuble.....	Ebr. 23 de 40 Pilotin.
Comandante del vapor Maipú.....	Dbre. 21 de 43 Cadete de la Escuela Militar.
Gobernador marítimo de Concepcion.....	Nbre 23 de 33 Piloto segundo.
Director de la Escuela Naval.....	Ebr. 4 de 45 Cadete de la Escuela Naval.
Comandante del vapor Arauco.....	Julio 11 de 46 — — —
Comandante del vapor Abtao.....	Enero 21 de 51 Guardia marina.
Administ. de la oficina jen. de enganche de mar.....	Enero 11 de 47 Cadete de la Escuela Militar.
Comandante del vapor Covadonga.....	Abril 8 de 48 — — —
Comandante del vapor Ancud.....	Agto. 13 de 52 Guardia marina.
Secretario de la Comandancia Jeneral de Marina.....	Junio 1.º de 44 Guardia marina.
Ayudante de la Mayoría Jeneral del Departamento.....	Marzo 12 de 46 Cadete de la Escuela Naval.
Mayor de órdenes de la Escuadra de la República.....	Dbre. 4 de 50 Cadete de la Escuela Militar.
Oficial de detall del vapor Arauco.....	Agto. 3 de 53 Guardia marina.
Con licencia.....	Abril 8 de 48 Cadete de la Escuela Militar.
Gobernador de la colonia de Magallanes.....	Julio 28 de 55 Guardia marina.
En Santiago.....	Mayo 4 de 51 Cadete de la Escuela Militar.
Oficial de detall del vapor Abtao.....	Marzo 23 de 48 — — —
Con licencia.....	Julio 2 de 52 — — —
Con licencia.....	Enero 18 de 58 Guardia marina.
Sub-director de la Escuela Naval.....	Oebre. 4 de 51 Cadete de la Escuela Militar.
Ayudante de la gobernacion marít. de Valparaiso.....	Mayo 4 de 49 — — —
Comandante del vapor Valdivia.....	Junio 1.º de 49 Cadete sup. de la Escuela Militar.
Ayudante de la gobernacion marít. de Valparaiso.....	Oebre 17 de 36 Pilotin.
Oficial de detall de la corbeta Esmeralda.....	Abril 1.º de 52 Cadete sup. de la Escuela Militar.
Oficial de detall del vapor Maipú.....	Abril 1.º de 52 — — —
Ayudante de la gobernacion marít. de Maule.....	Oebre 5 de 52 Piloto primero.
Con licencia.....	Abril 15 de 58 Cadete de la Escuela Naval.
Oficial de detall del vapor Covadonga.....	Agto. 12 de 58 — — —
Embarcado en el vapor Covadonga.....	Abril 30 de 58 — — —
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Julio 10 de 58 — — —
Oficial de detall del vapor Ancud.....	Julio 10 de 58 — — —
Oficial de detall del vapor Valdivia.....	Dbre. 17 de 65 Teniente segundo.
Ayudante de la Escuela Naval.....	Dbre. 25 de 65 Teniente segundo.
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Marzo 7 de 52 Cadete sup. de la Escuela Militar.
Embarcado en el vapor Abtao.....	Dbre. 22 de 53 Cadete de la Escuela Militar.
Ayudante de la Escuela Naval.....	Abril 15 de 58 Cadete de la Escuela Naval.
En Santiago.....	Oebre. 5 de 58 — — —
Embarcado en el vapor Maipú.....	Marzo 26 de 58 — — —
Embarcado en el vapor Valdivia.....	Marzo 12 de 59 — — —
Embarcado en el vapor Valdivia.....	Marzo 26 de 59 — — —
Embarcado en el vapor Abtao.....	Abril 5 de 58 — — —
Embarcado en el vapor Abtao.....	Agto. 12 de 58 — — —
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Agto. 12 de 58 — — —
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Marzo 6 de 58 — — —
Embarcado en el vapor Maipú.....	Julio 10 de 58 — — —
Embarcado en el vapor Maipú.....	Julio 15 de 58 — — —
Embarcado en el vapor Covadonga.....	Mayo 6 de 58 — — —
Embarcado en el vapor Ancud.....	Abril 13 de 58 — — —
Embarcado en el vapor Arauco.....	Julio 23 de 58 — — —
Embarcado en el vapor Arauco.....	Enero 23 de 67 Guardia marina examinado.
Ayudante de la Escuela Naval.....	Ebr. 23 de 41 Cadete de la Escuela Naval.
Embarcado en el vapor Abtao.....	Enero 12 de 43 — — —
Embarcado en el vapor Abtao.....	Oebre 23 de 43 — — —

CLASES.		NOMBRES.	FECHA		PREMIOS OBTENIDOS.
Empleos efectivos	Grados.		DE SU ÚLTIMO DESPACHO.		
				De efectivo.	Del grado.
Guardia-mar. ex.	Don Manuel J. Orella...	Oebre 31 de 67	.....	.....
—	—	— Pablo S. de Ferrari...	Oebre 31 de 67	.....	.....
—	—	— Luis Errázuriz.....	Nbre. 2 de 67	.....	M. Abtao.....
—	—	— Estanislao Lynch.....	Nbre. 7 de 67	.....	.....
—	—	— Zenobio A. Molina.....	Nbre. 8 de 67	.....	.....
G. M. sin exám.	— Bolívar Valdez.....	Enero 9 de 66	.....	.....
—	—	— Márcos A. Pradel.....	Enero 9 de 66	.....	M. Abtao.....
—	—	— Juan 2.º Saavedra.....	Enero 9 de 66	.....	.....
—	—	— Francisco Sanchez.....	Enero 9 de 66	.....	M. Abtao.....
—	—	— I. Serrano Montaner.....	Enero 7 de 67	.....	.....
—	—	— Juan Tomas Rogers.....	Enero 7 de 67	.....	.....
—	—	— Juan M. Simpson.....	Enero 7 de 67	.....	.....
—	—	— José Matías Lopez.....	Enero 7 de 67	.....	.....
—	—	— Moises Figueras.....	Enero 7 de 67	.....	.....
—	—	— Demetrio Euzquiza.....	Enero 7 de 67	.....	.....
—	—	— José María Nuñez.....	Enero 7 de 67	.....	.....
—	—	— Federico Chaiñeau.....	Enero 7 de 67	.....	.....
—	—	— Manuel Señoret.....	Enero 7 de 67	.....	.....
—	—	— Leoncio 2.º Señoret.....	Enero 7 de 67	.....	.....
—	—	— Benjamin Hurtado.....	Enero 7 de 67	.....	.....
—	—	— Juan A. Barriento.....	Enero 7 de 67	.....	.....
—	—	— Enrique Gutiérrez.....	Enero 7 de 67	.....	.....
—	—	— Carlos Prieto.....	Enero 7 de 67	.....	.....

PILOTOS

Piloto segundo.. | | Don Félix Martínez i Cruz | Abri 24 de 67 | |

RETIRADOS

Teniente primero	.....	Don Javier Barahona.....	Stbre. 10 de 67	.....	.....
Teniente segundº	.....	— Adolfo Blanco.....	Junio 11 de 52	.....	.....
—	—	— Agustín del Canto.....	Nbre. 29 de 65	.....	M. Covadonga..
—	—	— Ramon Godomar.....	Dbre. 15 de 65	.....	.....
Guardia-mar. ex.	.....	— José M. Donoso.....	Oebre 24 de 54	.....	.....
—	—	— Jorje Porter.....	Julio 29 de 59	.....	.....
Cruj. de 1.ª clase	.....	— Roberto Bleakley.....	Junio 11 de 52	.....	.....
Cont. de 2.ª clase	.....	— Juan R. Albano.....	Dbre. 8 de 59	.....	.....

SECRETARÍA

Secretario.....	.....	Don Baltazar Campillo.....	Marzo 9 de 66	.....	.....
Oficial único.....	.....	— Estevan de Arza.....	Marzo 2 de 66	.....	.....
Oficial auxiliar.....	.....	— Daniel D. Prieto.....	Abril 1.º de 68	.....	.....

CONTADORES

Cont. de 1.ª clase	.....	Don J. David Rodriguez.....	Nbre. 27 de 54	.....	M. Covadonga..
—	—	— Nicolas Redoles.....	Abril 25 de 56	.....	.....
—	—	— Benjamin S. Rojas.....	Nbre. 29 de 62	.....	.....
—	—	— Felix Gonzalez.....	Junio 18 de 66	.....	.....
Cont. de 2.ª clase	.....	— Wenceslao Morel.....	Junio 3 de 64	.....	M. Abtao.....
—	—	— Juan E. Lopez.....	Dbre. 26 de 65	.....	.....
—	—	— Enrique G. Christie.....	Febr. 9 de 66	.....	.....
—	—	— Adolfo Rondizzoni.....	Febr. 21 de 66	.....	.....
—	—	— Pedro Santivañez.....	Julio 31 de 66	.....	.....
—	—	— Lucrecio E. Costa.....	Stbre. 3 de 66	.....	.....
—	—	— Santiago Guapo.....	Nbre. 20 de 66	.....	.....
—	—	— Leoncio Rojas.....	Nbre. 24 de 66	.....	.....
—	—	— David Honorato.....	Dbre. 29 de 67	.....	.....
—	—	— Javier Angulo.....	Abril 17 de 68	.....	.....

DESTINOS

FECHA I CLASE

QUE ACTUALMENTE OCUPAN.

EN QUE ENTRARON AL SERVICIO.

Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Marzo 31 de 62	Cadete de la Escuela Naval.
Embarcado en el vapor Arauco.....	Otbre. 21 de 61	—
Embarcado en el vapor Maipú.....	Abril 17 de 63	—
Embarcado en el vapor Arauco.....	Febr. 23 de 63	—
Embarcado en el vapor Valdivia.....	Stbre. 5 de 61	—
Embarcado en el vapor Covadonga.....	Enero 3 de 63	—
Embarcado en el vapor Valdivia.....	Otbre. 30 de 61	—
Embarcado en la Thalaba.....	Agto. 22 de 61	—
Embarcado en el vapor Maipú.....	Marzo 22 de 62	—
Con licencia.....	Marzo 14 de 63	—
Embarcado en el vapor Abtao.....	Febr. 7 de 62	—
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Nbre. 25 de 61	—
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Mayo 11 de 66	—
Embarcado en el vapor Abtao.....	Marzo 24 de 65	—
Embarcado en el vapor Covadonga.....	Stbre. 9 de 64	—
Embarcado en el vapor Maipú.....	Abril 24 de 65	—
Embarcado en el vapor Ancud.....	Abril 17 de 65	—
Embarcado en el vapor Valdivia.....	Abril 17 de 62	—
Embarcado en el vapor Abtao.....	Abril 17 de 62	—
Embarcado en el vapor Maipú.....	Marzo 3 de 62	—
Embarcado en el vapor Covadonga.....	Abril 1.º de 62	—
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Julio 21 de 65	—
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Febr. 20 de 64	—

DE MARINA.

Embarcado en el ponton Thalaba..... [Abril 24 de 67] Piloto segundo.

TEMPORALMENTE.

En San Fernando.....	Junio 28 de 51	Cadete de la Escuela Militar.
En Santiago.....	Abril 3 de 48	Guardia-marina.
En Valparaiso.....	Marzo 29 de 52	Cadete de la Escuela Naval.
En Valparaiso.....	Dbre. 15 de 65	Teniente segundo.
En Talca.....	Febr. 21 de 51	Guardia-marina.
En Santiago.....	Mayo 14 de 52	Cadete de la Escuela Militar.
En Limache.....	Marzo 30 de 44	Cirujano.
En Valparaiso.....	Otbre. 22 de 53	Oficial de la comisaría.

DE MARINA.

En Valparaiso.....		
En Valparaiso.....		
En Valparaiso.....		

DE MARINA.

Interventor de arsenal.....	Marzo 12 de 51	Oficial de la comisaría.
Comisario jeneral de la Escuadra de la República.	Mayo 18 de 45	Oficial de la intendencia.
Embarcado en el vapor Abtao.....	Marzo 5 de 51	Oficial de la comisaría.
Encargado de la cort. de la const. de los aim. fisc.	Dbre. 20 de 51	Oficial auxiliar.
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Abril 26 de 59	—
Agregado a la comisaría de la Escuadra.....	Junio 1.º de 58	Escribiente de arsenales.
Con licencia.....	Junio 26 de 58	Oficial de la secretaría de marina.
Embarcado en el vapor Ancud.....	Febr. 21 de 66	Contador de 2.ª clase.
Embarcado en el vapor Valdivia.....	Julip. 31 de 66	—
Embarcado en el vapor Maipú.....	Stbre. 3 de 66	—
Embarcado en el ponton Thalaba.....	Dbre. 24 de 45	Dispensero.
Embarcado en el vapor Covadonga.....	Nbre. 24 de 66	Contador de 2.ª clase.
Con licencia.....	Dbre. 23 de 67	—
En la Escuela Naval.....	Enero 1.º de 54	Escribiente de arsenales.

CLASES.		NOMBRES.	FECHA		PREMIOS OBTENIDOS.
Empleos efectivos.	Grados.		DE SU ÚLTIMO DESPACHO.		
			De efectivo	Del grado.	
Comand. de ars.		Don Manuel 2.º Escala...	Julio 19 de 60		
Construct. naval		— Juan Duprat hijo...	Agto. 13 de 67		
Guarda almacén.		— Manuel A. Guzman...	Fbro. 19 de 56		
Escribiente		— Valentin Suarez...	Abril 26 de 65		

CUERPO MÉDICO

Cirujano mayor		Don Javier Villanueva	Mayo 21 de 46		
Cirujano primero		— Francisco Kaskel	Stbre. 2 de 57		
—		— Tomas G. Bate	Stbre. 20 de 63		M. Covadonga
—		— Tomas Clavijo	Mayo 25 de 67		
Cirujano segundº		— Lorenzo Quezada	Fbro. 6 de 66		
—		— Eduardo Moya	Nbre. 22 de 66		
—		— Guillermo Bate	Enero 23 de 67		
Cirujano interino		— Eduardo Meyheu	Dbre. 28 de 66		
—		— José María Havens	Mayo 15 de 67		

INJENIEROS

Insp. jen de máq.		Don Antonio Marazzi	Nbre. 23 de 67		
Ingeniero primer.		— Juan S. Merey	Stbre. 5 de 57		M. Covadonga
—		— Eduardo Hyat	Julio 6 de 66		M. Covad. i Abt.
—		— Manuel Altamirano	Stbre. 3 de 66		
—		— Jorge Titus	Oebre 30 de 66		M. Covadonga
—		— Guillermo Brun	Nbre. 20 de 66		
—		— Santiago Sutherland	Dbre. 22 de 66		
Inje. segundo...		— Samuel Bingham	Marzo 7 de 66		
—		— Ladislao Medina	Nbre. 29 de 64		
—		— Juan Mary	Dbre. 1.º de 65		
—		— Benjamin Bravo	Enero 22 de 66		M. Abtao
—		— Ricardo Owen	Agto. 2 de 66		M. Covad. i Abt.
—		— Hamilton Dewoe	Agto. 28 de 66		
—		— Jorge W. Thomson	Agto. 28 de 66		
—		— Guillermo Mouat	Stbre. 1.º de 66		
—		— Juan 2.º Mc Pherson	Nbre. 17 de 66		
—		— Mateo Murphy	Enero 28 de 67		
—		— Alejandro Rogers	Enero 30 de 67		
—		— Santiago Sullivan	Mayo 23 de 67		
Ingeniero tercero		— Dionisio Manterola	Dbre. 1.º de 65		M. Abtao
—		— Luis Moore	Dbre. 3 de 65		
—		— Daniel Cheuqueman	Abril 23 de 66		
—		— Daniel Auckins	Agto. 28 de 66		
—		— Pedro Garcia	Stbre 1.º de 66		
—		— James Coulin	Stbre 7 de 66		
—		— Santiago Shaw	Nbre. 17 de 66		
—		— Alejandro Mc Kellen	Nbre. 17 de 66		
—		— Hamilton Beith	Nbre. 17 de 66		
—		— Alejandro Denham	Nbre. 17 de 66		
—		— Guillermo Stewart	Nbre. 17 de 66		
—		— Samuel Clackow	Nbre. 17 de 66		
—		— Vicente Mutilla	Julio 3 de 67		
—		— José A. Romero	Julio 3 de 67		
—		— Emilio Cueva	Julio 3 de 67		

ESCUELA NAVAL

Direct. cap. de C.		Don Luis A. Lynch	Oebre. 3 de 62		
Sub-direc. tes. 1.º		— Ramon Vidal Gormaz	Fbro. 7 de 66		
Ayudante 2.º		— Colin C. Starr	Dbre. 24 de 65		
—		— Francisco J. Mellon	Stbre. 10 de 67		
Ayud. G. M. ex.		— Luis Anjel Lynch	Julio 8 de 67		
Capellan de mar.		— Frai Marcelino Varela	Mayo 26 de 58		
Cent. de 2.º clase		Don Javier Angulo	Abril 17 de 68		
profesor mín.		— Anastasio Demarey	Marzo 24 de 68		
—		—	Marzo 26 de 68		

DE MARINA.

DESTINOS QUE ACTUALMENTE OCUPAN.	FECHA I CLASE EN QUE ENTRABON AL SERVICIO.
En Valparaiso.....	Mayo 4 de 36 Distinguido del Regimiento de Art.
En Valparaiso.....	Agto. 13 de 67 Constructor naval.
En Valparaiso.....	Nbre. 1.º de 51 Oficial de la comisaría.
En Valparaiso.....	Abril 26 de 65 Escribiente de arsenales.

DE MARINA.

En el departamento.....	Sbtre. 11 de 36 Cirujano de escuadra.
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Otbre. 6 de 55 Cirujano segundo.
En comision en el hospital de ejército de Arauco.....	Dbre. 28 de 60 —
Embarcado en el vapor Ancud.....	Mayo 25 de 67 Cirujano primero interino.
Embarcado en el vapor Valdivia.....	Febr. 6 de 66 Cirujano segundo.
Embarcado en el vapor Covadonga.....	Nbre. 22 de 66 —
En comision en el hospital de ejército de Arauco.....	Enero 23 de 67 —
Embarcado en el vapor Maipú.....	Dbre. 28 de 66 —
En comision en el hospital de ejército de Arauco.....	Mayo 15 de 67 — interino.

MECÁNICOS.

Inspector jeneral de máquinas en el departamento.....	Febr. 17 de 57 Injeniero segundo.
Embarcado en el vapor Independencia.....	Sbtre. 5 de 57 Injeniero primero.
Con licencia.....	Junio 13 de 59 Injeniero segundo.
Embarcado en el vapor Valdivia.....	Enero 15 de 57 Herrero mecánico.
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Dbre. 1.º de 57 Injeniero segundo.
Embarcado en el vapor Abtao.....	Nbre. 20 de 66 Injeniero primero.
Embarcado en el vapor Maipú.....	Dbre. 22 de 66 —
Embarcado en el vapor Arauco.....	Marzo 7 de 67 —
Embarcado en el vapor Arauco.....	Marzo 24 de 62 Injeniero tercero.
Embarcado en el vapor Abtao.....	Dbre. 1.º de 65 Injeniero segundo.
Embarcado en el vapor Covadonga.....	Enero 22 de 66 Injeniero segundo interino.
Embarcado en el vapor Covadonga.....	Sbtre. 28 de 63 Injeniero tercero.
Embarcado en el vapor Maipú.....	Agto. 28 de 66 Injeniero segundo.
Embarcado en el vapor Valdivia.....	Agto. 28 de 66 —
Embarcado en el vapor Ancud.....	Sbtre. 7 de 64 Injeniero tercero.
Embarcado en el vapor Maipú.....	Nbre. 17 de 66 Injeniero segundo.
Embarcado en el vapor Valdivia.....	Enero 28 de 67 —
Embarcado en el vapor Maule.....	Enero 30 de 67 —
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Mayo 23 de 67 —
Embarcado en el vapor Covadonga.....	Dbre. 1.º de 65 Injeniero tercero.
Embarcado en el vapor Valdivia.....	Dbre. 3 de 65 —
Con licencia.....	Abril 23 de 66 Aprendiz mecánico.
Embarcado en el vapor Arauco.....	Agto. 28 de 66 Injeniero tercero.
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Sbtre. 1.º de 68 —
Embarcado en el vapor Arauco.....	Sbtre. 7 de 66 —
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Nbre. 17 de 66 —
Embarcado en el vapor Fósforo.....	Nbre. 17 de 66 —
Embarcado en el vapor Ancud.....	Nbre. 17 de 66 —
Embarcado en el vapor Abtao.....	Nbre. 17 de 66 —
Embarcado en el vapor Abtao.....	Nbre. 17 de 66 —
Embarcado en el vapor Maule.....	Nbre. 17 de 66 —
Embarcado en la corbeta Esmeralda.....	Julio. 3 de 67 Aprendiz mecánico.
Embarcado en el vapor Valdivia.....	Julio 3 de 67 —
Embarcado en el vapor Arauco.....	Julio 3 de 67 —

DEL ESTADO.

Director.....	Febr. 4 de 46 Cadete de la Escuela Naval.
Sub-director archivero i bibliotecario.....	Mayo 4 de 51 Cadete de la Escuela Militar.
Ayudante i profesor núm.....	Dbre. 24 de 65 Teniente 2.º de marina.
Ayudante i profesor de dibujo lineal.....	Abril 16 de 68 Cadete de la Escuela Naval.
Ayudante i profesor de aritmética i jeografía.....	Sbtre. 5 de 61 —
Capellan i profesor de historia sagrada.....	Otbre 23 de 62 Capellan de marina.
Cantador de 2.º clase.....	Enero 1.º de 64 Escribiente de arsenales.
Profesor de geometria, trigonom. i jeografía amada.....	Agto. 28 de 66 Profesor de guardiamarina.
Profesor de contabilidad, ínter i de.....	Agto. 28 de 66 Escribiente núm. 2 de.....

ESCUELA NAVAL

CLASES.		NOMBRES.	FECHA		PREMIOS OBTENIDOS.
Empleos efectivos.	Grados.		DE SU ÚLTIMO DESPACHO.		
			De efectivo.	Del grado.	
Profesor núm. 5.	Don Carlos E. Casanueva	Marzo 24 de 68	.....	.....
Profesor núm. 6.	— Reinald Mercado....	Marzo 24 de 68	.....	.....
Profesor núm. 8.	— Guillermo Lackington	Marzo 24 de 68	.....	.....
Prof. de la prep.º	— Miguel Manterola....	Marzo 23 de 68	.....	.....
.....	— Eduardo Laval.....	Ago. 24 de 66	.....	.....
Cadete agraciado	— A. Goñi i Simpson....	Enero 9 de 66	.....	.....
.....	— Ricardo Borcosqui...	Febr. 20 de 66	.....	.....
.....	— Alberto Silva i P....	Febr. 20 de 66	.....	.....
.....	— Juan Ramon Serrano	Febr. 23 de 66	.....	.....

BATALLON DE ARTILLE

Teniente coronel	.....	Don Luis Felipe Campillo	Abril 2 de 68	.....	.....
Sarjento mayor	.....	— S. Urizar Garñas....	Abril 2 de 68	.....	.....
Capitan.....	.....	— J. Ramon Vidaurre...	Abril 15 de 68	.....	.....
Ayudante mayor	.....	— M. Benavides.....	Abril 15 de 68	.....	.....
.....	.....	— Guillermo Zilleruelo	Abril 15 de 68	.....	.....
Teniente.....	.....	— Nicanor Urizar.....	Abril 15 de 68	.....	.....
.....	.....	— F. Javier Fierro....	Abril 15 de 68	.....	.....
.....	.....	— José E. Vallejos....	Abril 15 de 68	.....	.....
Subteniente.....	.....	— Cesar Valenzuela...	Abril 15 de 68	.....	.....
.....	.....	— Daniel Silva.....	Abril 15 de 68	.....	.....
.....	.....	— Gabriel Alamos.....	Abril 15 de 68	.....	M. Abtao.....
.....	.....	— G. Guzman Ovalle...	Abril 15 de 68	.....	.....
.....	.....	— Ricardo S. Zaldivar...	Abril 15 de 68	.....	.....
.....	.....	— Guillermo S. Aguilar	Abril 15 de 68	.....	.....
.....	.....	— José A. Gallinato....	Abril 21 de 68	.....	.....
.....	.....	— Jacinto Sanchez....	Abril 21 de 68	.....	.....
.....	.....	— Luis Sanchez.....	Abril 15 de 68	.....	.....
.....	.....	— Emilio Lynch.....	Abril 23 de 68	.....	.....
.....	.....	— Jacinto 2.º Niños....	Abril 15 de 68	.....	.....
.....	.....	— Pablo A. Silva Prado.	Abril 23 de 68	.....	.....
.....	.....	— Abelardo Urcullu...	Abril 15 de 68	.....	.....

BATALLON CÍVICO DE AR

Capitan de frag.	.....	Don Patricio Lynch....	Dbre. 6 de 65	.....	.....
Sarj. M. de ejérc.	.....	— Ramon Ekers.....	Enero 8 de 61	.....	.....
Capitan graduado	.....	— Lorenzo Zuñiga....	Ago 27 de 52	.....	.....
Capitan.....	.....	— José Olof Délano....	Junio 7 de 66	.....	.....
.....	.....	— Zoilo Aguayo.....	Ago. 27 de 66	.....	.....
.....	.....	— Agustin M. Chaves...	Mayo 13 de 67	.....	.....
.....	.....	— Juan G. Searle....	Mayo 13 de 67	.....	.....
.....	.....	— Julio R. Saavedra...	Junio 14 de 67	.....	.....
.....	.....	— Cesar Arbulo.....	Dbre. 28 de 67	.....	.....
Ayudante mayor	.....	— Santiago Mundt....	Febr. 5 de 67	.....	.....
Teniente.....	.....	— Samuel Nickels....	Sbre. 6 de 66	.....	.....
.....	.....	— Jerman Tapia.....	Sbre. 6 de 66	.....	M. Abtao.....
.....	.....	— Federico Cáces....	Sbre. 6 de 66	.....	M. Abtao.....
.....	.....	— Luis N. Toro Mazote	Sbre. 29 de 66	.....	.....
.....	.....	— Eduardo S. Searle...	Mayo 13 de 67	.....	.....
.....	.....	— Ricardo Cuming...	Mayo 13 de 67	.....	.....
.....	.....	— Roberto Frederick...	Mayo 13 de 67	.....	.....
.....	.....	— Alfredo Lanza.....	Junio 13 de 67	.....	.....
.....	.....	— Zenon Urbistondo...	Ago. 23 de 67	.....	.....
.....	.....	— H. Nordenflycht....	Febr. 5 de 68	.....	M. Abtao.....
.....	.....	— Agustin Infante....	Febr. 5 de 68	.....	.....
.....	.....	— Guillermo Brown...	Sbre. 6 de 66	.....	.....
.....	.....	— Felipe Prieto.....	Mayo 13 de 67	.....	.....
.....	.....	— Luis María Cerveró.	Mayo 13 de 67	.....	.....
.....	.....	— Tomas Délano....	Junio 26 de 67	.....	.....
.....	.....	— Joaquin Hermida...	Julio 23 de 67	.....	.....
.....	.....	— Benigno Dueñas....	Ago. 28 de 67	.....	.....

DEL ESTADO.

DESTINOS QUE ACTUALMENTE OCUPAN.	FECHA I CLASE EN QUE ENTRARON AL SERVICIO.
Profesor de historia moderna, América i de Chile.	Marzo 24 de 68
Profesor de idioma frances.	Marzo 24 de 68
Profesor de idioma ingles.	Julio 24 de 58
Profesor de gramática, historia antig., grieg. i rom.	Agto. 3 de 58
Profesor de dibujo de paisaje.	Agto. 24 de 66
Alumno de segundo año	Agto. 24 de 66
Alumno de la preparatoria	Marzo 10 de 66
Alumno de primer año	Marzo 9 de 66
Alumno de segundo año	Marzo 10 de 66

RÍA DE MARINA.

En Quillota	Sbre. 12 de 43	Cadete de la Escuela Militar.
En Quillota	Febr. 11 de 47	—
En Quillota	Marzo 28 de 59	Subteniente.
En Quillota	Abril 27 de 50	Cabo de la Escuela Militar.
En Quillota	Otbre. 20 de 62	Soldado.
En Quillota	Julio 12 de 56	Cadeta de la Escuela Militar.
En Quillota	Marzo 12 de 57	—
En Quillota	Dbre. 12 de 51	Soldado.
Embarcado en la Corbeta Esmeralda.	Marzo 11 de 61	Cadeta de la Escuela Militar.
En Quillota	Julio 3 de 64	—
En Quillota	Enero 17 de 65	—
En Quillota	Nbre. 7 de 65	Subteniente.
En Quillota	Enero 31 de 66	—
En Quillota	Otbre. 11 de 60	Soldado distinguido.
En Quillota	Abril 16 de 65	—
En Quillota	Enero 5 de 66	Cadeta de la Escuela Militar.
En Quillota	Marzo 5 de 66	Sarjento primero.
En Quillota	Sbre. 1.º de 63	Soldado.
En Quillota	Mayo 5 de 66	Subteniente.
En Quillota	Julio 11 de 66	—
En Quillota	Otbre. 18 de 67	—

TILLERÍA DE MARINA.

En Valparaiso	Dbre. 6 de 65	Capitan de fragata graduado.
En Valparaiso	Abril 20 de 46	Cabo de la escuela Militar.
En Valparaiso	Junio 17 de 47	Subteniente
En Valparaiso	Julio 9 de 65	Teniente
En Valparaiso	Julio 28 de 64	—
En Valparaiso	Junio 28 de 64	Subteniente.
En Valparaiso	Junio 28 de 64	Teniente.
En Valparaiso	Otbre. 3 de 64	Subteniente.
En Valparaiso	Agto. 1.º de 60	—
En Valparaiso	Junio 28 de 64	—
En Valparaiso	Junio 28 de 64	—
En Valparaiso	Mayo 30 de 65	—
En Valparaiso	Mayo 30 de 65	—
En Valparaiso	Sbre. 29 de 65	—
En Valparaiso	Junio 28 de 64	—
En Valparaiso	Sbre. 6 de 66	—
En Valparaiso	Sbre. 6 de 66	—
En Valparaiso	Mayo 13 de 67	—
En Valparaiso	Mayo 13 de 67	—
En Valparaiso	Mayo 28 de 65	—
En Valparaiso	Sbre. 6 de 66	—
En Valparaiso	Sbre. 6 de 66	—
En Valparaiso	Mayo 13 de 67	—
En Valparaiso	Mayo 13 de 67	—
En Valparaiso	Junio 24 de 67	—
En Valparaiso	Julio 23 de 67	—
En Valparaiso	Agto. 28 de 67	—

BATALLON CÍVICO DE AR

CLASES.		NOMBRES.	FECHA		PREMIOS OBTENIDOS.
Empleos efectivos.	Grados.		DE SU ÚLTIMO DESPACHO.		
			De efectivo.	Del grado.	
Subteniente.....	Don Enrique Edwards..	Otbre. 16 de 67	.....	.....
—	— José Antonio Danto..	Otbre. 16 de 67	.....	.....
—	— Antonio Solo Zaldívar	Febr. 5 de 68	.....	.....
Subten. aband..	— Guillermo Férhmann	Abril 14 de 68	.....	.....

OFICIALES QUE SIRVEN EN LA MARINA CON

.....	Tente. 1.º	Don Nicolas C. Moller..	.....	.....	.....
.....	Tente. 2.º	— A: Walker Martinez.	.....	.....	.....
.....	Tente. 2.º	— Francisco Vasquez.	.....	.....	.....

Mayoría Jeneral del Departamento, Valparaiso, abril 30 de 1868.

V.º B.º

LIRA.

TILLERIA DE MARINA.

DESTINOS QUE ACTUALMENTE OCUPAN.	FECHA I CLASE EN QUE ENTRARON AL SERVICIO.
---	---

En Valparaiso.....	Otbre. 16 de 67	Subteniente.
En Valparaiso.....	Otbre. 16 de 67	—
En Valparaiso.....	Febr. 5 de 68	—
En Valparaiso.....	Abril 14 de 68	Subteniente Abanderado.

SOLO HONORES DE GRADO MILITARES.

Ayudante de la gobernacion marítima de Valparaiso	Julio 3 de 60	Teniente 1.º graduado.
Ayudante del comandante en jefe de la esc. de Rp.	Otbre. 26 de 66	Teniente 2.º graduado.
Subdelegado marítimo de Lota.....	Abril 26 de 59	Piloto.

JOSÉ A. GOÑI.

NÚM. 2.

Escuelas a bordo.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, abril 1.º de 1868.

Señor Ministro:

Con fecha 26 de marzo último espedí el decreto siguiente:

“En vista de lo espuesto en la presente nota de la Comandancia en Jefe de la Escuadra de la República, i con lo informado por el Visitador de Escuelas de la provincia,

Decreto:

1.º Instálense a bordo de los buques de la Escuadra, cuyo equipaje exceda de cincuenta hombres, i con arreglo a lo dispuesto en el decreto supremo de 21 de noviembre de 1854, las escuelas primarias mandadas establecer por dicho decreto, para la instruccion elemental de los equipajes de línea.

2.º La enseñanza estará a cargo del maestre de viveres o despensero respectivo, bajo la direccion del oficial que determine el Comandante; i comprenderá por ahora los siguientes ramos:

Lectura,

Caligrafía,

Nociones prácticas de aritmética i sistema métrico decimal.

La instruccion relijiosa se dará por el Capellan de la Escuadra.

3.º Para los efectos del abono de la gratificacion que asigna a los encargados de la enseñanza el artículo 2.º del citado decreto supremo, los Comandantes dispondrán que por los oficiales bajo cuya direccion se pongan las escuelas, se pase con la debida oportunidad a la Comandancia Jeneral, visada por los mismos jefes, una razon de las lecciones que se hubiesen dado durante el mes.

4.º El Comandante en Jefe de la Escuadra de la República, en los buques bajo sus órdenes, i el Mayor Jeneral en los dependientes

del Departamento, designarán las horas que se conceptúen mas oportunas para la enseñanza; i se recomienda a uno i otro jefe empenen el celo de los respectivos Comandantes para que vijilen de cerca estas escuelas i atiendan a ellas con todo el interes que requiere el importante objeto que se ha tenido en vista al crearlas.

5.º Cada trimestre se pasará por los mismos Comandantes a la Comandancia Jeneral, un informe sobre el estado de la instrccion i progreso de dichas escuelas.

6.º Los textos que deben servir para la enseñanza son los siguientes:

Cuadros de lectura gradual,
Silabario por Sarmiento,
Lectura gradual por Carrasco Albano,
Vida de Jesu-Cristo,
Aritmética por Renjifo,
Modelos de escritura.

7.º Tanto los textos como los útiles se depositarán en almacenes de Marina, distribuyéndose los primeros por una lista nominal que presentará el encargado de la escuela, visada por el oficial de detall del buque; i los segundos en la forma siguiente:

Una pizarra de madera para cada buque;
Papel, un cuadernillo por mes para cada alumno;
Plumas de acero, cinco por id. id;
Portaplumas, uno cada seis meses para id;
Tiza, cinco gramos para id;

Tinta, un paquete polvos de tinta para cada escuela, i dos, si tiene mas de cien alumnos.

Los modelos de escritura se distribuirán prudencialmente, segun la dotacion de cada buque.

8.º Los útiles que se deterioren o estravien por descuido o culpa debidamente comprobada, de los individuos a quienes se les suministran, se reemplazarán cargando su importe a los haberes de los culpables.

9.º Dese en la órden del dia i comuníquese por la Mayoria Jeneral a quienes corresponda."

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

Dios guarde a US.

J. RAMON LIRA.

Al señor Ministro de Marina.

NUM. 3.

Oficina de enganche de marineros de Valparaíso.

Valparaíso, mayo 1.º de 1868.

En cumplimiento de la órden de Ud., paso la Memoria siguiente sobre la oficina jeneral de enganche de marineros desde su creacion hasta el presente, con especificacion del número de marineros que han sido matriculados i el movimiento de ellos en embarques i desembarques, tanto en buques extranjeros como en nacionales, las ventajas que han resultado de la oficina, las mejoras que ha sido necesario introducir en ella para su mejor servicio, i por último, la competencia que hacen a la misma oficina las agencias de marineros i el número de casas de alojamiento establecidas.

La oficina jeneral de enganche de marineros fué creada por decreto supremo de 23 de octubre de 1866 e instalada en la Gobernacion Marítima el 24 de diciembre del mismo año. En esa época el movimiento de la oficina era bien insignificante; i la corta entrada con que contaba era producida por los pocos marineros embarcados en los buques de la Escuadra de la República, pues no existia en ese tiempo marina mercante nacional.

MOVIMIENTO DE MARINEROS.—Desde el 24 de diciembre de 1866 hasta la fecha, han tomado libretas en esta oficina tres mil quinientos ochenta (3,580) marinero, de los cuales mil veinticinco (1,025) son nacionales i los demas extranjeros.

Por los consulados i casas de agencia se han desembarcado	5,746 marineros.
Se han embarcado por la oficina jeneral en los buques de la armada de la República trescientos cincuenta i cinco (355), en la marina mercante nacional doscientos sesenta i cuatro (264) i en la extranjera seiscientos cuatro (604), lo que hace un total de marineros de.....	1,223
Por las casas de agencia i consulados extranjeros se han embarcado.....	3,768
Total de marineros embarcados.....	4,991
Total de marineros existentes.....	755

Existen, pues, en este puerto en treinta i ocho casas de alojamiento autorizadas, setecientos cincuenta i cinco (755) marineros disponibles entre nacionales i extranjeros.

MEJORAS.—Creo de suma importancia manifestar a Ud. las siguientes consideraciones, sobre las cuales me permitiré llamar su atencion.

Aunque la esperiencia diaria va demostrando los múltiples servicios que rinde i seguirá rindiendo esta oficina, seria necesario para hacer progresar esta institucion hasta llenar las elevadas miras que se propuso el Supremo Gobierno al crearla: 1.º, establecer bajo la misma forma i régimen una oficina sucursal i dependiente de esta central en cada uno de los puertos de la República en que, por su tráfico marítimo pueda sostenerse con sus entradas; 2.º, restaurar i favorecer la marina mercante nacional, tal como sucede en todas las naciones, concediendo esclusivamente el comercio del cabotaje a los buques con bandera chilena; 3.º, adoptar prudentes i eficaces medidas a fin de estirpar de una vez los abusos que han estado cometiendo los ajentes de enganche de marineros, los cuales infrinjen el Reglamento del ramo dictado por el Gobierno, no solo cobrando dos pesos en lugar de uno a cada marinero, sino tambien convirtiendo, algunos de ellos, sus establecimientos en verdaderas oficinas de enganche, siendo que semejante procedimiento les está expresamente prohibido. Dichos ajentes celebran en sus casas los contratos de enganche, llevan registros i cobran derechos, disculpándose, cuando se les ha reconvenido, con que son comisionados para ello por los cónsules extranjeros que les han delegado sus facultades i prestado su sello, como si semejante intervencion consular pudiera delegarse i como si fuese lícito a ningun funcionario de nación extraña eludir o anular directa o indirectamente lo que está preceptuado o prohibido por nuestro Gobierno Nacional.

Concluyo, señor, adjuntando el estado jeneral de la caja desde la instalacion de la oficina hasta el presente, en el cual verá Ud. la situacion de la deuda, los fondos que en ella se han administrado i el reducido sueldo que han gozado sus empleados.

Dios guarde a Ud.

MARCIAL GUNDIAN.

Al señor Gobernador Marítimo

ESTADO JENERAL

de ganancias, empréstito e inversiones que ha tenido la Oficina Jeneral de enganche de marineros desde su instalación, el 24 de diciembre de 1866, hasta fines de abril de 1868.

FECHAS.	TRIMESTRES.	MENSUALIDADES POR EMOLUMENTOS.	RESÚMEN DE TRIMESTRES.	ENTRADAS EVENTUALES.	MULTAS.	EMPRÉSTITO.	SOBRANTE REPARTIDO SEGUN ÓRDENES.	RESÚMEN.	GASTOS EN MUEBLES I MENUDENCIAS.	ENTREGADO A LOS EMPLEADOS SEGUN ÓRDENES.	SOBRANTES QUE HAN PASADO A REPARTIRSE.	GASTOS DEDUCIDOS DEL SOBRANTE SEGUN DECRETOS.	ENTREGADO -A CUENTA DE LOS \$ 2000 A LA TESORERÍA.	RESÚMEN.
Diciembre ... 1866		\$	30 00	.....	.....	.....	.....	.....	74 75	.....	25 25	.....	.....	.....
Enero..... 1867	1.º	195 50	.....	.....	.....	.....	\$ 25 25	.....	82 32	.....	38 43	.....	.....	.....
Febrero.....		154 00	.....	.....	25 00	.....	38 43	.....	4 15	46 62	166 66	.....	.....	.....
Marzo.....		105 50	355 00	51 00	.....	2,000 00	166 66	.....	396 47	1,665 13	261 56	.....	.....	.....
Abril.....	2.º	87 00	.....	8 95	.....	.....	261 56	.....	42 75	250 22	64 54	.....	.....	.....
Mayo.....		314 15	.....	9 95	25 00	.....	64 54	.....	50 00	240 30	123 34	.....	.....	.....
Junio.....		259 40	660 55	10 15	125 00	.....	123 34	.....	102 60	351 25	64 04	.....	.....	.....
Julio.....	3.º	308 10	.....	35 28	.....	.....	64 04	.....	86 83	281 66	.....	.....	38 93	.....
Agosto.....		391 10	.....	2 50	.....	.....	.....	.....	.....	272 96	.....	.....	120 64	.....
Setiembre.....		191 10	890 30	.....	.....	.....	.....	.....	2 96	105 26	.....	.....	82 88	.....
Octubre.....	4.º	239 70	.....	6 37	25 00	.....	.....	.....	9 54	155 77	.....	.....	105 76	.....
Noviembre.....		312 60	.....	29 40	.....	.....	.....	.....	2 70	192 51	.....	20 00	126 79	.....
Diciembre.....		315 60	867 90	2 25	.....	.....	.....	.....	1 70	182 79	.....	.....	133 36	.....
Enero..... 1868	1.º	367 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00	221 58	.....	42 00	98 62	.....
Febrero.....		218 21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 70	154 91	.....	.....	61 60	.....
Marzo.....		264 70	850 11	.....	.....	.....	.....	.....	1 10	183 16	.....	.....	80 44	.....
Abril.....		.....	309 90	.....	.....	.....	.....	.....	7 61	215 16	.....	27 00	60 13	.....
								\$3,963 76						802 18
								155 85						743 82
								200 00						4,519 28
								2,000 00						909 15
								743 82						89 00
				\$3,963 76	155 85	200 00	2,000 00	743 82	802 18	4,519 28	743 82	89 00	909 15	
														7,063 43

NOTA.—\$ 5 50 parte de \$ 10, que se concedieron por decreto, para hojas de balance, se entregaron junto con el sobrante a la Tesorería Fiscal el 30 de marzo último. Esta cantidad con la de \$ 909 15 del resumen de las cantidades entregadas a la Tesorería, hacen \$ 914 65, la cual rebajada de los \$ 2,000, se quedan debiendo \$ 1,085 35.

MARCIAL GUNDIAN, Capitan de Corbeta,
Administrador.

Valparaiso, abril 30 de 1868.

J. Acuña,
Oficial Cajero.

NUM. 4.

Batallon cívico de Artillería Naval

Este cuerpo se organizó por decreto supremo fecha 19 de junio de 1864 i tiene por objeto la defensa del puerto de Valparaiso, tripulando las lanchas que se armen en guerra i cubriendo las baterías que hubiere, ya sea en tierra firme, ya flotantes. Consta de seis compañías, mandadas por un capitán, dos tenientes i dos subtenientes cada una; i compuestas de un sarjento 1.º condestable, seis sarjentos 2.ºs patrones de lanchas, seis 1.ºs i seis 2.ºs cabos de cañon i como soldados i marineros bogadores todos los que forman el gremio de fleteros i lancheros de este puerto. El mando principal del cuerpo corresponde siempre al Gobernador marítimo.

Sin embargo de que este cuerpo, por su organizacion, pertenece a la artillería, usa ordinariamente el fusil de infantería; pero sus ejercicios son alternados de una i otra arma.

* En 1865, miéntras estuvo este puerto bloqueado por la escuadra española, prestó como infantería el servicio de campaña, en el que se ocupaban diariamente dos compañías, para resguardar durante la noche los puntos desamparados de la costa. A fines del mismo año se incorporó a la escuadra aliada, e hizo la campaña con dicha escuadra, en el archipiélago de Chiloé, por espacio de ocho meses. En esta campaña prestó el servicio de infantería en los puestos avanzados que se estimaba convenientes, segun la situacion del enemigo; i el de artillería, cubriendo las baterías que la misma tropa construía en los apostaderos i tambien las de los buques, habiendo prestado importantes servicios en el combate de Abtao.

Constantemente i por las circunstancias del país, prestaba otros servicios de importancia i siempre con la mejor voluntad, aunque eran ajenos de la profesion militar: estos consistian por lo jeneral en la carga i descarga de buques, tanto de los que llegaban a esas aguas con pertrechos, carbon, víveres, etc. como de los de la escuadra cada vez que se cambiaba de apostadero o era necesario algun trasbordo.

Ademas, siempre que algun buque salia en comision para el Estrecho de Magallanes u otro paraje, llevaba a su bordo, como guar-

nición i marinería una compañía con su correspondiente dotacion de oficiales.

En diciembre de 1867, por disposicion suprema se pasó a este cuerpo una prolija revista de inspeccion, por cuyo motivo los distintos ramos que figuran en el adjunto estado, solo comprenden las existencias que quedaron en el dia 31 de dicho mes i año i el movimiento habido desde ese dia hasta el 1.º de mayo de 1868.

LA OFICIALIDAD.—en jeneral, es compuesta de jóvenes entusiastas: están animados de espíritu militar i buena voluntad para el servicio; reina entre ellos la mas perfecta armonía, llenan cumplidamente sus deberes i en los actos del servicio se conserva la dignidad de cada empleo.

LA TROPA.—jeneralmente habiando, es subordinada i moral i le asiste ese mismo espíritu i buena voluntad que a los señores oficiales.

LA INSTRUCCION.—se halla en buen pié: los señores oficiales se reúnen en academias los dias viérnes de cada semana; las clases, en cierta época del año, se reúnen tambien en academia práctica, en los mismos dias, i la asistencia de la tropa es cada ocho o quince dias, segun lo dispone la Comandancia Jeneral respectiva.

LOS FONDOS DE CAJA.—ascienden en la actualidad a setecientos doce pesos, treinta centavos; cuya suma no resulta por supuesto del abono que la tesorería hace para los gastos del cuerpo; sino de las erogaciones; de las multas aplicadas a los músicos cuando faltan a las academias o formaciones, segun lo pactado en sus respectivas contrataciones; de la octava parte que, para reparacion de instrumentos, se descuenta a la banda, del pago que recibe cuando se le permite tocar en teatro, jardines u otro paraje como éstos; de las economías que resultan en la guardia de prevencion, cuando hace voluntariamente este servicio algun individuo penado, a quien solo se le gratifica con el diario que para este caso señala el reglamento de la Guardia Nacional; i finalmente, contribuye tambien a acrecentar los fondos, el sistema de no tener en caja sino una pequeña cantidad para atender a los pequeños gastos del cuartel; pues todos los fondos se colocan en un banco al mejor interes, por una comision compuesta del capitán depositario i el oficial habilitado, con intervencion del sarjento mayor del cuerpo. Esta medida “de conocida utilidad para el cuerpo” como lo dice el reglamento, es siempre acordada ántes en junta de capitanes.

EL ARMAMENTO.—es fusil fulminante, de ánima lisa: fué recibido en junio de 1864, despues de haber sido usado por el ejército, i se conserva hasta ahora en buen estado. El corraje fué recibido en la misma época i bajo las mismas circunstancias; pero el constante servicio durante el bloqueo de Valparaiso i la campaña a Chiloé, lo han dejado en un estado tal, que reclama imperiosamente su reposicion.

EL ESTANDARTE.—es de seda bordado con oro; fué obsequiado al batallon por el señor Comandante Jeneral de Marina don José Ramon Lira; se recibió en setiembre de 1864 i se conserva cuidadosamente.

EL INSTRUMENTAL.—fué comprado con fondos del cuerpo en

julio de 66 i se encuentra en buen estado. Hai dos juegos de libretas para copiar piezas de música, ambas costeadas tambien por el cuerpo: el uno completamente escrito i el otro, escrito en parte, comprado en agosto del mismo año.

EL VESTUARIO.—consta de un quepi i una chaqueta de paño, dado por el Supremo Gobierno en julio de 66, por haberse consumido en la campaña el que ántes tenia. El que actualmente usa se encuentra en regular estado. Durante la campaña recibió el batallon quinientas *mochilas* de lona, de las que dos fueron perdidas en alta mar; el resto está en buen estado. Segun aviso venido de Europa, a principio de julio del presente año tendrá el batallon un nuevo vestuario para quinientos hombres, el cual se encargó al señor Cónsul jeneral de Chile en Paris don Francisco Fernandez Rodella; para cuyo fin se le remitieron en diciembre de 67, seis mil pesos de los fondos del cuerpo. Este vestuario se compondrá de un morrion o quepi, un levita paño azul negro, con corbatin pegado convenientemente al cuello i caponas trensadas de cordon de lana; i un pantalon gris, con tiras lacres i tirantes pegados al mismo pantalon.

A mas de esto se encargó tambien un uniforme para la banda de música; pero se ignora las piezas de que conste i su forma, por que segun el *pedimento* acordado en la junta que autorizó el gasto, se dejó esto a la discrecion del señor Fernandez Rodella, quien graciosamente ha prestado estos servicios al cuerpo.

LOS MUEBLES I ÚTILES DE MAYORÍA.—han sido costeados por el cuerpo en distintas épocas i se hallan en buen estado. Posteriormente se ha habilitado una pieza con varias sillas i una gran mesa de seis cajones, la que sirve de escritorio a los señores oficiales en los dias de asistencia. Cada compañía tiene tambien en su respectiva cuadra un pequeño escritorio de un cajon para el uso de los sarjentos.

EL CUARTEL.—es de propiedad fiscal i tiene las comodidades absolutamente precisas para el batallon. Cada cuadra tiene un armerillo para el armamento i una corrida de perchas para colgar las mochilas. La cuadra de los individuos de plana mayor i la de los detenidos, tiene sus correspondientes perchas i sus tabladillos para dormir.

Valparaiso, mayo 1.º de 1868.

RAMON EKERS.

V.º B.º—LYNCH.

BATALLON CIVICO DE ARTILLERIA NAVAL.

ESTADO JENERAL de la fuerza, caudales, armamento, instrumentos, vestuario i equipo que dicho cuerpo tiene en el dia de la fecha, con demostracion del ingreso i egreso ocurrido en los ramos citados, desde el 31 de diciembre de 1867, fecha en que se le pasó revista de inspeccion, hasta el 1.º de mayo de 1868.

FUERZA.

PLANA MAYOR DE LINEA.	COMPANIAS.																																																																																																																										
Comandante, Capitan de Fragata don Patricio Linch. Presente.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Capitanes.</th> <th>Ayudantes.</th> <th>Tenientes.</th> <th>Subtenientes.</th> <th>Id. abanderados</th> <th>Sargentos 1.º</th> <th>Id. 2.º</th> <th>Cabos 1.º</th> <th>Id. 2.º</th> <th>Soldados.</th> <th>TOTAL.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>EXISTENCIA QUE QUEDÓ EN LA REVISTA DE INSPECCION</td> <td>6</td> <td>11</td> <td>9</td> <td>1</td> <td>6</td> <td>31</td> <td>39</td> <td>51</td> <td>843</td> <td>970</td> </tr> <tr> <td>Voluntarios i pasados de otros cuerpos</td> <td></td> <td></td> <td>4</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>138</td> <td>138</td> </tr> <tr> <td>Presentados</td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Ascendidos</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>TOTAL CON LAS ALTAS</td> <td>6</td> <td>1</td> <td>13</td> <td>2</td> <td>7</td> <td>31</td> <td>40</td> <td>51</td> <td>981</td> <td>1,110</td> </tr> <tr> <td>Promovidos</td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td></td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td>28</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Licenciados por inútiles</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td>11</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Desertores i muertos</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>39</td> <td>42</td> </tr> <tr> <td>TOTAL DE BAJAS</td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td></td> <td>39</td> <td>42</td> </tr> <tr> <td>FUERZA DISPONIBLE</td> <td>6</td> <td>1</td> <td>12</td> <td>11</td> <td>1</td> <td>6</td> <td>30</td> <td>39</td> <td>942</td> <td>1,068</td> </tr> </tbody> </table>		Capitanes.	Ayudantes.	Tenientes.	Subtenientes.	Id. abanderados	Sargentos 1.º	Id. 2.º	Cabos 1.º	Id. 2.º	Soldados.	TOTAL.	EXISTENCIA QUE QUEDÓ EN LA REVISTA DE INSPECCION	6	11	9	1	6	31	39	51	843	970	Voluntarios i pasados de otros cuerpos			4	1					138	138	Presentados		1	2					1		1	Ascendidos						1				1	TOTAL CON LAS ALTAS	6	1	13	2	7	31	40	51	981	1,110	Promovidos			1	2		1			28	30	Licenciados por inútiles					1	1			11	11	Desertores i muertos									39	42	TOTAL DE BAJAS			1	2	1	1	1		39	42	FUERZA DISPONIBLE	6	1	12	11	1	6	30	39	942	1,068
		Capitanes.	Ayudantes.	Tenientes.	Subtenientes.	Id. abanderados	Sargentos 1.º	Id. 2.º	Cabos 1.º	Id. 2.º	Soldados.	TOTAL.																																																																																																															
EXISTENCIA QUE QUEDÓ EN LA REVISTA DE INSPECCION		6	11	9	1	6	31	39	51	843	970																																																																																																																
Voluntarios i pasados de otros cuerpos				4	1					138	138																																																																																																																
Presentados			1	2					1		1																																																																																																																
Ascendidos							1				1																																																																																																																
TOTAL CON LAS ALTAS		6	1	13	2	7	31	40	51	981	1,110																																																																																																																
Promovidos				1	2		1			28	30																																																																																																																
Licenciados por inútiles						1	1			11	11																																																																																																																
Desertores i muertos										39	42																																																																																																																
TOTAL DE BAJAS			1	2	1	1	1		39	42																																																																																																																	
FUERZA DISPONIBLE	6	1	12	11	1	6	30	39	942	1,068																																																																																																																	
Sarjento Mayor, Teniente Coronel graduado don Ramon Ekers P.																																																																																																																											
Ayudante, Capitan graduado don Lorenzo Zúñiga P.																																																																																																																											
PLAZAS DE PRÉ.																																																																																																																											
Sarjentos 6 } P.																																																																																																																											
Tambores i cornetas 7 } 13 P.																																																																																																																											
Músicos de contrata 18 P.																																																																																																																											
TOTAL DE PLAZAS 31																																																																																																																											

CARGO.	CAUDALES.	DATA.
Remanente que quedó en caja en fin de diciembre de 1867, segun consta del laudo puesto en el Libro Mayor por el señor Inspector Delegado, Coronel graduado don José María Silva Chaves	352 71½	Invertido en los pagos correspondientes a enero de 1868 417 90 } 621 00½
Sacado de Tesorería para los gastos de enero de 1868 565 09 } 613 46	613 46	Invertido en extraordinarios acordados en junta de Capitanes 203 10½ }
Entrado a Caja por economías i otras procedencias en el mismo mes 48 37 }	1,100 40	Invertido en los pagos correspondientes al mes de febrero 426 45 } 426 45
Sacado de Tesorería para los gastos de febrero del mismo año 578	594 95	Invertido en los pagos correspondientes al mes de marzo 426 80 }
Entrado a Caja por economías i donacion de don Bortolomé Brown 522 40 }	434 97 } 434 97	Invertido en diez pares de pantalones para la guardia, acordado en junta 40
Sacado de Tesorería para los gastos de marzo del referido año 567 50 }	1,949 22½	Invertido en pago del Sarjento mayor i Ayudante en dichos tres meses 434 97 }
Entrado a Caja por economías i otras procedencias 27 45 }	712 30	DATA TOTAL 1,949 22½
CARGO TOTAL 2,661 52½	2,661 52½	Remanente para abril de 1868 712 30
		IGUAL 2,661 52½

	ARMAMENTO.												INSTRUMENTOS.							VESTUARIO.						MENAJE.												
	Fusiles.	Bayonetas.	Porta-fusiles.	Correajes.	Agujetas.	Saca-tacos.	Baja-muelles.	Desarmadores.	Varillas de fierro.	Fundas de fusiles.	Fulminantes.	Paquetes de fuego.	Fulminanteras.	Floretes.	Instrumentos de musica.	Abril.	Cajas de guerra.	Cornetas.	Estandarte.	Banderas.	Bandera Nacional.	Anteojos.	Caja de fierro.	Levitaa.	Chaquetas.	Capotes.	Pantalones de paño.	Quepies.	Mochilas.	Capotas.	Escritorio de mayoria.	Id. para companias.	Estante para libros.	Mesa grande.	Carpeta para id.	Sillas.	Cortinas, pares.	Alfombrado.
Existencia en la revista de inspeccion	581	581	581	563	200	12	12	12	12	300	1,200	300	525	24	32	1	7	7	1	3	1	1	1		532		522	498	498	1	6	1	1		20			
Recibido del Fisco																								30		30	30	27										
Construido o comprado por el cuerpo																										10	6						1			1	1	
EXISTENCIA EN LA FECHA	581	581	581	563	200	12	12	12	12	300	1,200	300	525	24	32	1	7	7	1	3	1	1	1	30	532	30	40	555	498	498	1	6	1	1	1	20	1	1

V.º B.º
LYNCH.

Valparaiso, mayo 1.º de 1868.
RAMON EKERS.

BATAILLON CÍVICO DE ARTILLERÍA NAVAL.

Lista por antigüedad de los Sres. Oficiales del espresado cuerpo, con demostracion de la fecha i clase en que entraron al servicio i la de su último despacho i compañías a que pertenecen.

COMPAÑÍAS.	CLASES.	NOMBRES.	FECHA DE SU PRIMER DESPACHO.			FECHA DE SU ÚLTIMO DESPACHO.		
			DIAS.	MESES.	AÑOS.	DIAS.	MESES.	AÑOS.
4. ^a	Capitan	Don José Oloff Délano	9	Julio	1865	7	Junio	1866
3. ^a	Id.	— Zoilo Aguayo	28	Id.	1864	27	Agosto	1866
6. ^a	Id.	— Agustin M. Chávés	28	Junio	1864	13	Mayo	1867
5. ^a	Id.	— Juan G. Searle	28	Id.	1864	13	Id.	1867
2. ^a	Id.	— Julio R. Saavedra	3	Octubre	1864	14	Junio	1867
1. ^a	Id.	— César Arbulo	1	Agosto	1860	28	Diciembre	1867
Plana Mayor	Ayudante mayor	— Santiago Mund	28	Junio	1864	5	Febrero	1868
4. ^a	Teniente	— Samuel Nickels	28	Id.	1864	6	Setiembre	1866
3. ^a	Id.	— Jerman Tapiá	30	Mayo	1865	6	Id.	1866
3. ^a	Id.	— Federico Cáces	30	Id.	1865	6	Id.	1866
2. ^a	Id.	— Luis N. Toro Mazote	29	Setiembre	1865	6	Id.	1866
6. ^a	Id.	— Eduardo S. Searle	28	Junio	1864	13	Mayo	1867
1. ^a	Id.	— Ricardo Cunning	6	Setiembre	1866	13	Id.	1857
4. ^a	Id.	— Roberto Frederick	6	Id.	1866	23	Id.	1867
1. ^a	Id.	— Alfredo Lanza	13	Mayo	1867	13	Junio	1867
5. ^a	Id.	— Zenon Urbistondo	13	Id.	1867	23	Agosto	1867
6. ^a	Id.	— Agustin Infante	6	Setiembre	1866	5	Febrero	1868
5. ^a	Id.	— Horacio Nordenflycht	28	Mayo	1865	5	Id.	1868
2. ^a	Id.	— Guillermo Brown	6	Setiembre	1866	5	Id.	1868
5. ^a	Subteniente	— Felipe Prieto	13	Mayo	1867	5	Id.	1868
3. ^a	Id.	— Luis M. Cerveró	13	Id.	1867			
4. ^a	Id.	— Tomas Délano	26	Junio	1867			
6. ^a	Id.	— Joaquin Hermida	13	Julio	1867			
4. ^a	Id.	— Benigno Duénas	28	Agosto	1867			
6. ^a	Id.	— Enrique Edwards	14	Octubre	1867			
2. ^a	Id.	— José Antonio Danto	14	Id.	1867			
3. ^a	Id.	— Antonio Solo Zaldívar	5	Febrero	1868			
1. ^a	Id.	— Jorge Wormald	28	Marzo	1868			
1. ^a	Id.	— Jacobo Contréras	27	Id.	1868			
5. ^a	Id.	— Alfredo Ward	27	Marzo	1868			
Plana Mayor	Abanderado	— Guillermo Ferhman	25	Abril	1868			

V. B. — LYNCH.

Valparaiso, Mayo 1.º de 1868.
RAMON EBERS.

NÚM. 5.

Escuela de aprendices de marineros.

Santiago, julio 3 de 1868.

He acordado i decreto el siguiente

REGLAMENTO

ARA EL ESTABLECIMIENTO DE UNA ESCUELA ELEMENTAL I PROFESIONAL DE LOS APRENDICES DE LA ARMADA.

Art. 1.º Se establece a bordo de un ponton de la República una escuela destinada a la instruccion elemental i profesional de los aprendices de la armada.

Art. 2.º Este establecimiento estará bajo la vijilancia e inspeccion del Comandante Jeneral de Marina, quien tendrá la alta direccion en todo aquello que concierne al órden, disciplina e instruccion.

Art. 3.º La direccion i administracion inmediata de la escuela estará confiada a los siguientes empleados nombrados por el Gobierno a propuesta de la Comandancia Jeneral.

1.º Un Director, de la clase de jefe de la armada;

2.º Un Sub-director, de la clase de Teniente 1.º;

3.º Un Ayudante, Teniente 2.º, con el cargo de la contabilidad.

Art. 4.º La enseñanza elemental i profesional será desempeñada por tres oficiales de mar de primera clase.

Art. 5.º El Director gozará a mas del sueldo de su clase la gratificacion con mando particular de buque que le corresponda.

El Sub-director i el Ayudante tendrán sobre sus respectivos sueldos la gratificacion de embarcados con cargo o comision a bordo.

Los oficiales de mar profesores, gozarán durante los tres primeros años el sueldo de su clase embarcados, i al cuarto de servicio se les asignará una gratificacion de cien pesos anuales de que disfrutarán mientras ejerzan el profesorado.

Art. 6.º Habrá un Consejo de administracion e instruccion, a quien se someterán para su acuerdo todos los asuntos relativos a estos ramos.

Art. 7.º El Consejo de administracion e instruccion lo compondrá el Director, el Sub-director i el Ayudante.

Art. 8.º Toda resolucion del Consejo se someterá a la Comandancia Jeneral de Marina para su aprobacion o la del Gobierno, segun corresponda.

Art. 9.º La enseñanza elemental será dirijida por un maestro de viveres, i comprenderá la lectura, escritura, catecismo de la religion, aritmética, gramática castellana, historia de Chile i jeografía.

Art. 10. La enseñanza profesional será confiada a un contra-maestre i a un condestable, i comprenderá las diversas maniobras de velas i aparejo, labores del marinero, jímástica, natacion, ejercicios de cañon, confeccion de artificios i todo lo que constituyete el arte práctico del marinero de guerra.

Art. 11. La parte marinera, propiamente dicha, estará al cargo del contra-maestre i la militar al del condestable, auxiliado éste de un sarjento para lo que concierne a la táctica de infanteria i manejo de fusil.

Art. 12. La enseñanza jeneral durará tres años, al cabo de los cuales saldrán de la escuela los alumnos i pasarán a los buques de la armada en clase de grumetes, donde serán obligados a servir por el término de siete años.

Art. 13. De entre los alumnos mas distinguidos se constituirá una seccion que vendrá a formar el plantel de los condestables i contra-maestres de la armada, cuyo plan de estudios i su duracion se determinará oportunamente.

Art. 14. Embarcados los aprendices en la escuadra, continuarán allí perfeccionando los estudios hechos en el buque-escuela, a cargo de un oficial de mar, i bajo la dirèccion de un oficial de guerra que al efecto se designará por la Comandancia Jeneral de Marina o por el Jefe de la escuadra, segun el caso.

Art. 15. Por ahora, el número de alumnos será de cincuenta, pudiendo aumentarse, segun las necesidades del servicio.

Art. 16. En igualdad de circunstancias, serán preferidos para su admision en la escuela:

1.º Los huérfanos de padre i madre, hijos de oficiales de mar o marineros de la República, muertos en accion de guerra o en servicio activo, o que estuvieren en posesion de premios de constancia o gozaren retiro a inválidos;

2.º Los hijos de oficiales de mar o marineros mencionados en el inciso anterior, cuyas madres vivan;

3.º Los niños que hayan perdido su madre, i cuyo padre, oficial de mar o marinero, se halle en servicio activo;

4.º Los huérfanos o hijos de marineros víctimas de naufragio a bordo de buques de la marina mercante nacional;

5.º Los huérfanos de obreros ocupados en el servicio de la marina, que hayan muerto de resultas de heridas recibidas en el servicio;

6.º Los hijos de los obreros ocupados en el servicio de la marina, huérfanos de padre i madre.

Art. 17. Para ser admitidos en la escuela, se requiere la edad de diez a catorce años.

Art. 18. Los que deseen incorporarse en la escuela, se presentarán al Mayor Jeneral del departamento, quien, previas las indagaciones necesarias para comprobar la situacion de las familias i para determinar a la vez el rango de preferencia que debe darse al aspirante, pasará estos antecedentes a la Comandancia Jeneral para que por ésta se espida la correspondiente órden de admision a bordo del buque-escuela.

Art. 19. A cada alumno se le abonarán, desde su incorporacion a la escuela, cuatro pesos mensuales i la racion de armada establecida en la marina, con supresion del aguardiente.

Art. 20. El vestuario, libros i demas útiles que necesite el alumno para su aprendizaje, será suministrado por la escuela, con cargo a sus haberes.

Art. 21. El Ayudante llevará a cada alumno su cuenta corriente, que balanceará semestralmente, sometiéndola para su exámen i aprobacion al Consejo de Administracion.

Art. 22. Si a la salida de la escuela, el alumno tuviere algun alcance a su favor, se le entregará íntegro.

Art. 23. Cada trimestre, el Director pasará a la Comandancia Jeneral un informe sobre el estado de la instruccion de la escuela, el cual se trasmitirá al Ministerio de Marina.

Art. 24. Los juéves i domingo de cada semana, a la hora que determine el Comandante Jeneral, se hará por el Capellan de la marina una clase de moral i relijion; debiendo concurrir los alumnos los dias festivos a la misa que se celebre en la escuadra.

Art. 25. El 15 de cada mes el Consejo de instruccion pasará una revista de inspeccion; haciendo que a su presencia cada uno de los profesores ejercite a sus alumnos en los ejercicios de velas, cañon, fusil, labores del marinero, etc., etc.

Art. 26. Una embarcacion menor aparente, aparejada i provista de artillería i de todos los útiles necesarios, será afecta al buque-escuela para la instruccion práctica de los aprendices.

Art. 27. El servicio de sanidad estará confiado al Cirujano Mayor del departamento, quien pasará frecuentes visitas a la escuela, proponiendo a la Comandancia Jeneral todas aquellas reglas hijiénicas que convenga adoptar para su mejor salubridad.

Art. 28. El Director de la escuela formulará un reglamento para el buen réjimen interior i distribucion diaria de las horas de enseñanza, el que se pasará al Consejo de instruccion para su aprobacion.

Art. 29. Los exámenes se verificarán en el mes de diciembre, en el dia que al efecto designare la Comandancia Jeneral de Marina.

Art. 30. Rendidos los exámenes, se procederá a la distribucion de los premios, en la forma i con las solemnidades que determine la misma Comandancia Jeneral.

ARTÍCULO TRANSITORIO.

La escuela se abrirá el dia 1.º de marzo de 1869, estableciéndose

por ahora en el ponton *Thalaba*, quedando la Comandancia Jeneral de Marina encargada de hacer las preparaciones necesarias en dicho buque i dictar oportunamente todas las providencias necesarias para la cumplida ejecucion de este Reglamento.

. Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PÉREZ.

Federico Errázuriz.

NUM. 6.

Escuela Naval Militar.

Valparaiso, mayo 31 de 1868.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

Organizado ya el curso de la Escuela Naval bajo el nuevo plan de estudios dictado en 5 de octubre de 1867, i concluidos los trabajos de reparaciones i ensanche del local emprendidos a principios de este año por órden del Supremo Gobierno, creo del caso imponer a U.S. del estado i marcha actual del establecimiento.

Planta actual de la Escuela.

JEFES, OFICIALES, PROFESORES I ALUMNOS.

El supremo decreto de 5 de octubre citado, organizando los estudios bajo un nuevo plan, aumentó el número de profesores sobre el que antiguamente habia a cargo de la enseñanza, confiando la de los ramos especiales a Oficiales de Marina, creados Ayudantes de la Escuela, dejando así a ésta dotada de un personal suficiente para que bien repartidas las obligaciones, ya fuese en el profesorado, ya fuese en el servicio i réjimen disciplinario, quedase asegurada la próspera marcha del establecimiento.

Quince son los profesores creados por el supremo decreto para la enseñanza de los diversos ramos correspondientes a los cinco años que dura el curso, cabiendo al Director, Sub-director, Capellan i los cuatro Ayudantes las clases señaladas bajo los números 13, 14, 15, 9, 10, 11 i 12, respectivamente.

El estado de instruccion en que se encontraban los alumnos al pasarse del antiguo al nuevo plan de estudios a principios de este año, no permitió, como se verá mas adelante, que quedasen organizados a la vez todos los años escolares, i esta circunstancia hizo innecesario el nombramiento de los profesores que desde luego no tenian que desempeñar sus clases, bien que no pasara del mismo modo respecto a los Ayudantes, cuyo servicio militar era indispensable desde luego.

Organizado el 1.º i 2.º año escolar i un curso preparatorio que las circunstancias hicieron necesario establecer por el presente año, el personal de Jefes, Oficiales i Profesores quedó como aparece del cuadro siguiente:

PERSONAL.	CLASES QUE DESEMPEÑAN.
1 Director.....	-----
1 Sub-director.....	-----
1 Ayudante.....	Arte de aparejar i maniobra de los buques.....
1 Id.....	Dibujo lineal.....
1 Id.....	Aritmética i Jeografía (de la preparatoria).....
Profesor núm. 1..	Trigonometría i Jeometría analítica de dos dimensiones.....
Id. " 2	Física, Cosmografía i Álgebra.....
Id. " 5	Historia Moderna, de América i Chile.....
Id. " 7	Frances, primero i segundo año.....
Id. " 8	Inglés, primero i segundo año.....
1 Profesor (preparat.)	Gramática (final), e Historia Antigua, Griega i Romana.....
1 Capellan.....	Catecismo e Historia Sagrada.....
1 Contador.....	-----

Este cuadro, comparado con el de la dotacion, demuestra que falta aun que nombrar en los años venideros hasta el complemento de la planta de la Escuela, funcionando todos los años escolares, os siguientes:

PERSONAL.	CLASES QUE DESEMPEÑARÁN.
Profesor núm. 3.	Cosmografía, Jeografía Física i Astronomía esférica.....
Id. " 4.	Topo-hidrografía, Dibujo lineal i Topográfico.....
Id. " 6.	Retórica i Métrica i Derecho internacional marítimo.....
1 Ayudante.	Servicio militar i clases que se le designen.....

En cuanto al número de alumnos que actualmente existe, es solo de 38 en vez de 50 que es el de la planta. La razon de esta deficiencia se explica por el licenciamiento, solicitados por las familias, de cierto número que incurrió en la pérdida de sus becas en los últimos exámenes de repeticion; el de otros, tambien pensionistas, a cuyas familias el pago obligatorio de las pensiones por semestres adelantados puso en la imposibilidad de conservarlos en el Establecimiento, i el de algunos, entre ellos dos efectivos o agraciados, cuya poca disposicion i aptitudes para la carrera, conocidas de sus

familias, determinaron a éstas a retirarlos. Estas bajas no han sido reemplazadas en proporcion, ya sea porque poco conocido el nuevo reglamento pasó desapercibido para algunos la época de la admision de las solicitudes, o ya sea porque a aquella misma causa se hayan agregado ciertas prevenciones de rutina que se despertaron desde el año anterior, a la promulgacion del nuevo plan de estudios en la parte relativa a las bases de admision.

LOCAL.

La nueva planta aumentada de la Escuela Naval, el funcionamiento simultáneo de las clases de los diversos años escolares que ha de tener lugar en lo sucesivo, i ademas ciertas razones jenerales relativas a la hijiene i buen réjimen interior del colejio, determinaban la necesidad de una séria reforma en la distribucion i calidad de los departamentos.

La cesion hecha por el dueño del local, señor don Domingo Espiñeira, de un conventillo adjunto al Establecimiento, vino a favorecer considerablemente la realizacion de las mejoras proyectadas que desde entónces arregladas a un plan determinado fueron aprobadas por el Supremo Gobierno, autorizándose a principios de este año el gasto respectivo. Para la distribucion actual se ha seguido el sistema de agrupar los diversos departamentos i oficinas, segun su destino. Así, se hallan reunidos i vecinos al salon de recibo, Mayoría i la Tesorería i sus dependencias: a su frente las clases i salon de estudio: a su costado derecho los dormitorios i sala de lavatorios: a su izquierda los departamentos de oficiales i los gabinetes de fisica i química cuyo cuidado de conservacion a ellos les está encomendado, i en el conventillo i comunicando al comedor las oficinas de servidumbre.

Esta distribucion, la construccion de cómodos corredores en el patio, el despejo total de éste, la enmaderacion i ensanche de los dormitorios i algunas clases, i la buena ventilacion jeneral que se ha procurado en todas partes, dejan al Establecimiento en las mejores condiciones que sea ya posible obtener del edificio i local actual, del cual, sin embargo, i por punto jeneral debe decirse que está léjos de satisfacer todas las que debe poseer el de una Escuela Naval de Chile.

El gasto ocasionado por los trabajos referidos consta de dos partidas documentadas: la 1.^a ya remitida a la Comandancia Jeneral de Marina ascendente a la suma de mil setecientos treinta i siete pesos cincuenta centavos valor del presupuesto respectivo previamente aprobado por el Supremo Gobierno, i la segunda obrando todavia en esta contabilidad sumando la cantidad de 393 pesos costeadas con fondos de la Escuela provenientes de saldos de alumnos licenciados, autorizada su inversion por la Comandancia Jeneral de Marina.

DISTRIBUCION DE LOS ALUMNOS EN LOS AÑOS ESCOLARES.

El nuevo plan de estudios, alterando considerablemente las an-

tiguas bases de admision a la Escuela Naval, principalmente en cuanto a los conocimientos con que deben ingresar los alumnos, i elevando los estudios de los primeros años del curso actual respectivamente a los mismos del antiguo plan, vino a colocar a la mayoría de los alumnos existentes a fin del año pasado en una posición relativamente desventajosa en cuanto al número de años que aun les era menester atravesar en las aulas ántes de terminar sus estudios i empezar su carrera en el servicio. Esta circunstancia conocida de los alumnos algunos meses ántes del fin del año anterior, i exajerada por los que se creian perjudicados por el nuevo órden de cosas que debia empezar a rejir desde el siguiente año escolar, introdujo, a no dudarlo, un desaliento sobre todo en los ménos adelantados de entre ellos, que a juicio de los profesores fué una de las causas del mal éxito de los exámenes del año anterior rendidos todavía bajo el imperio del antiguo reglamento.

Los cincuenta alumnos con que entónces contaba la Escuela Naval se hallaban distribuidos del modo siguiente:

ANOS ESCOLARES.	NÚM. DE ALUMNOS.	AGRACIADOS.	PENSIONISTAS.
1. ^o año.....	28	13	15
2. ^o año.....	22	16	6
Total.....	50	29	21

Los primeros debian rendir exámen de los ramos siguientes: *Aritmética, Gramática* (primer año,) *Jeografía, Catecismo* i *Dibujo* de paisaje.

Los segundos de: *Algebra, Gramática* (final,) *Historia Sagrada, Inglés* (primer año) i *Dibujo*.

Fijándose, ya sea en los ramos que forman el primer año del nuevo plan de estudios, ya sea en aquellos cuyos conocimientos se exige para ingresar i que son los de los dos primeros años del curso de Matemáticas del Instituto Nacional, es fácil comprender que aun cumpliendo aquellos alumnos con sus respectivos exámenes, los de primer año no iban a poder ingresar en el nuevo órden de cosas i que su posición exijia una medida especial en su favor. Esta quedó consignada en la parte final del artículo 29 del supremo decreto de 5 de octubre del año próximo pasado, disponiéndose para el presente año la organizacion de un curso preparatorio en que los citados alumnos pudiesen adquirir los conocimientos necesarios para ingresar en 1869 al primer año del nuevo plan.

Del resultado de los exámenes a que vengo refiriéndome de que esta Direccion dió cuenta a US. en nota de 28 de diciembre próximo pasado, acompañando los documentos del caso, apareció que de

los veintiocho alumnos de primer año solo tres fueron aprobados en todos sus ramos i de los veintidos de segundo año solo doce. El Supremo Gobierno tomando en consideracion las diversas circunstancias porque atravesaba la Escuela resolvió conceder quince dias de plazo para que a regreso de recreaciones, en clases organizadas exprofeso i a cargo de profesores competentes, se pusieran en aptitud de repetir sus exámenes los alumnos que habian sido desaprobadados, sujetándoseles a la pérdida de sus becas de efectivos a aquellos de primer año antiguo que salieran nuevamente mal en la prueba, bien que con derecho a continuar en el establecimiento en calidad desupernumerarios. A la vez que se adoptaba esta resolucio, permitió a los mas adelantados, esto es, a los de segundo año antiguo que hubiesen cumplido con todos sus exámenes i que aspirasen ahora a incorporarse al segundo año escolar del nuevo plan, que se preparasen al exámen de prueba correspondiente. A este efecto autorizó tambien la instalacion provisoria de las clases de primer año en que los alumnos citados pudieron completar los estudios hechos durante las recreaciones en la esperanza de adelantarse en un año. Tanto los exámenes de repeticion de los primeros como los de prueba de los segundos, dieron el resultado que comuniqué a US. en el cuadro respectivo adjunto a mi nota fecha 21 de marzo bajo el núm. 16. En vista de él quedaron distribuidos los alumnos del modo siguiente:

AÑOS DE ESTUDIOS.	NÚM. DE ALUMNOS.	AGRACIADOS.	PENSIONISTAS.	OBSERVACIONES.
Preparatoria.	25	6	19 (1)	(1) Entre estos 19 alumnos están comprendidos 7 efectivos que debian perder sus becas por malos exámenes.
1. ^{er} año.	6	6	-----	
2. ^a año.	11	9	2	
Total.	42	21	21	

Como se ve, solo aparecen cuarenta i dos alumnos de los cincuenta con que terminó el año anterior. Los ocho restantes de los cuales uno era agraciado, pidieron su separacion del Establecimiento o no se presentaron en la época oportuna i fueron dados de baja.

Posteriormente a la fecha del cuadro anterior, ha habido el movimiento siguiente:

DESTINOS.	NÚM. DE ALUMNOS.	AGRACIADOS.	PENSIONISTAS.	OBSERVACIONES.
Licenciados. . .	8	1	7 (2)	(2) De estos 7 alumnos, 6 fueron de los privados de sus becas de efectivos por malos exámenes.
Ingresados. . .	4	3	1	
Total.	12	4	8	

Existe actualmente un total de treinta i ocho distribuidos del modo siguiente:

Cursos.	NÚM. DE ALUMNOS.	AGRA- CIADOS.	PENSIO- NISTAS.	OBSERVACIONES.
Preparatoria..	19	10	9	(3) Entre estos 27 alumnos hai 4 que siendo pensionistas obtuvieron beca de gracia.
1.º año escolar	8	7	1	
2.º año escolar	11	10	1	
Total.....	38	27 (3)	11	

Elementos diversos.

MATERIAL.

La Escuela Naval cuenta actualmente con los elementos siguientes:

Una Biblioteca.

“ Gabinete de fisica con sus aparatos e instrumentos.

“ Laboratorio de química.

“ Grupo de instrumentos de reflexion.

“ Id. de relojes marinos.

“ Aparato naval con un palo, con su maniobra i sus velas.

Cinco piezas de artillería de diversos sistemas.

Dos modelos de aparejo i construccion naval.

La Biblioteca que consta todavía de pocos volúmenes (no pasan de trescientos incluidos en ellos cincuenta textos u obras repetidas), se aumenta paulatinamente de año en año por la adquisicion de las mejores obras científicas que se publican en Español, Inglés i Frances, i que tienen relacion con la profesion del marino. A este objeto se destina anualmente una suma que sin imponer un gravámen de consideracion al Erario, permitirá insensiblemente a la Biblioteca de la Escuela Naval llegar a un grado de importancia que la constituya una fuente de consulta i de instruccion; no solo para sus propios profesores, sino para todos los Oficiales de Marina.

El gabinete de fisica aunque posee un regular número de excelentes instrumentos i aparatos adquiridos a gran costo de los mejores fabricantes europeos, es todavía deficiente i su catálogo necesita ser aumentado con algunos cuya falta se hace sentir para el mejor estudio de ese ramo. A este respecto espero con fundamento que se adoptará el mismo sistema que para el fomento de la Biblioteca, destinándose anualmente una partida en el presupuesto de la Escuela, como tambien para el aumento, o mas propiamente hablando, creacion del laboratorio de química que es aun mucho mas deficiente que el anterior. En cuanto al estado de los

elementos que en ambos existen es inmejorable, i su conservaci6n es cuidadosamente atendida por dos de los oficiales ayudantes nombrados al efecto.

Los instrumentos de reflexi6n que posee la Escuela, son en su mayor parte de primera categori'a, i salvo raras escepciones que es f'acil remediar, bastan para la instrucci6n de las clases de Astronomi'a, Navegaci6n i Topohidrografi'a en que deben servir, asi como los r'el6jes marinos cuya marcha i arreglo al cargo de uno de los ayudantes, ocupan en las 6pocas oportunas el estudio i ejercicio de los alumnos.

El aparato naval levantado en el patio, con un simulacro de obra muerta con cuatro portas para artilleri'a de costado, i un palo tomado de la antigua corbeta *Constituci6n*, es tan defectuoso, que solo puede dar a los alumnos la idea del laboreo de la maniobra i de ciertos procedimientos en el arte de aparejar i en el manejo de las velas, pero de ningun modo lo que seria de desear sobre la maniobra misma en el movimiento de un buque i su mec'anic'a en jeneral. Sin embargo es indudable que ha prestado regulares servicios i que a su vista los alumnos se familiarizan en parte con lo que mas tarde han de hallar a bordo, adquiriendo tambien la costumbre de andar por alto. Es de esperarse que llevada a cabo la construcci6n definitiva de una Escuela Naval mas tarde, se subsane este defecto procurando a los alumnos el ventajoso i constante espect'aculo de un aparato naval completo.

La artilleri'a que existe en la Escuela, consiste en dos ca'none's lisos de a 32 cortos, dos piezas de bronce de camp'a'na con sus armones i cure'nas traidas por la *Esmeralda* de Inglaterra i un peque'no ca'non Clay rayado i de sistem'a de cargar por la culata. Los dos primeros colocados en las portas del aparato naval sirven al ejercicio de bateri'a. Los de camp'a'na seria de desear que fueran reemplazados por dos o cuatro peque'nas piezas rayadas f'acilmente manejables por los Cadetes, i que en los a'nos venideros durante el curso de artilleri'a sirvieran no solo al ejercicio de bateri'a en que deben instruirse, sino al estudio de los diversos fen6menos del tiro.

Los dos peque'nos modelos que existen para el estudio del arte de aparejar i construcci6n naval son tambien imperfectos, bi'en que hayan servido algo a su objeto. De aqu'i surge la idea de la importancia para la Escuela Naval de un museo en que fuesen adquiri'endose a medida de la ocasi6n los modelos de los mejores aparatos, m'aquinas de uso a bordo, sistemas de artilleri'a i otros inventos militares, marineros i de guerra que aparecen en las naciones mas adelantadas, abri'endose as'i ancho campo a la instrucci6n tan necesaria del arte naval moderno:

MARCHA ACTUAL DE LAS CLASES.

Las clases correspondientes al primero i segundo a'no escolar i las del curso preparatorio que comprenden las del primero i segundo a'no del curso de matem'aticas del Instituto Nacional, est'an funcionando con regularidad al cargo de profesores competentes. To-

mándose como dato para juzgar de su marcha jeneral i del progreso de los alumnos los resúmenes semanales de las censuras diarias de lecciones que dan opcion a las salidas del domingo para los que se exige la nota de *bueno* a los alumnos en cada una de sus clases, el resultado de la observacion seria muy satisfactorio. Efectivamente, de los treinta i ocho alumnos que existen salen con regularidad veintiocho, siendo los diez restantes los de mas corta edad pertenecientes al curso preparatorio alternándose entre sí con otras del mismo curso i rara vez con los de los demas años hasta el número de quince entre los cuales recaen las censuras medias insuficientes. Este dato relativamente a una parte de los alumnos de la preparatoria no debe sorprender si se atiende a que militan con ellos bien que ahora en menor escala las mismas causas que hicieron su mal éxito el año anterior. Su corta edad fué como es sabido una de las principales.

Sin embargo, aunque la conducta i aplicacion de los alumnos responde en la mayor parte de ellos al empeño de los profesores, i por perfecto que sea el sistema de estímulos que la esperiencia haya hecho adoptar en el Establecimiento, no puede sacarse desde luego todo el partido posible de estas circunstancias mientras no se relleve a los profesores de la especie de indecision con que marchan actualmente en sus clases por la falta de los programas que deben guiarlos en la estension que hayan de dar a la enseñanza i en su jiro en ciertos ramos especiales, a fin de conformarse al espíritu del plan de estudios i que aquella no llegué talvez deficiente a los exámenes ante la Comision Universitaria. En este último caso se encuentran principalmente los profesores de fisica, el de jeometria analítica de dos dimensiones i aun el de historia moderna. Sobre este particular, la Direccion está instruida oficialmente que la revision de los programas pende ante una Comision del Consejo Universitario. Subsanada esta dificultad, no dudo que la enseñanza marchará sin tropiezo alguno dando el resultado que es justo esperar. Solo entónces tambien la esperiencia de un poco mas tiempo permitirá señalar con acierto las deficiencias que se notaren en la instruccion.

Por lo demas, de la inspeccion continua de las clases he tenido lugar de quedar satisfecho del método seguido por los profesores i de la marcha de las lecciones. En las clases de la preparatoria, el estado de instruccion de los alumnos diverso entre sí al inaugurarse el año escolar, hizo imposible la instalacion inmediata de la clase de álgebra que solo empezará el 1.º de julio próximo venidero, sin perjuicio de la continuacion simultánea de los mismos alumnos en la de aritmética que debe estenderse hasta fines de setiembre, dando así a cada una de ellas seis meses. Las demas de ese curso funcionan con arreglo al número i distribucion respectiva ordenada por el Ministerio.

Las del primer año funcionan todas conforme al plan de estudios, debiéndose observar, sin embargo, que de los alumnos que han compuesto este año, i que segun el plan deben dar exámen de un idioma vivo final a fines del presente, ninguno habia cursado frances i solo la mitad de ellos inglés, primer año. Se ha elegido, pues,

éste, haciendo el profesor su clase diaria alternando las lecciones de primero i segundo año del idioma, concurriendo unos i otros, pero sin que se pueda esperar que la mitad de ellos den exámen sino de primer año.

Las clases de segundo año escolar marchan prósperamente. En trigonometría los alumnos han hecho aplicaciones, ejercitándose en el manejo de los instrumentos topográficos. La geometría analítica de dos dimensiones se inaugurará en estos días, sujetándose la enseñanza a un programa arreglado por el profesor sobre el texto de Francoeur que es el de que se ha podido disponer, no habiéndose encontrado aun el de L. de Fourcy, señalado por el Ministerio. En cosmografía, en física i en los demas ramos, los profesores cuentan con los elementos necesarios, los cuales podrán ser mejorados o aumentados paulatinamente en beneficio de la instruccion.

En cuanto a los textos de enseñanza, fuera de la escepcion señalada, se hace uso de los que han sido indicados por el Ministerio de Marina.

RÉJIMEN INTERIOR.

La nueva dotacion de oficiales de la Escuela Naval i las reformas introducidas en la distribucion de los departamentos, han venido a favorecer tambien el establecimiento de un buen réjimen disciplinario. Para asegurarlo de un modo eficaz la Direccion, en uso de las atribuciones que le confiere el art. 197 del Reglamento, ha dictado uno en que se detallan todas las obligaciones de los actos del servicio, i se consignan todas las prescripciones i reglas de conducta que deben observarse por los alumnos, tanto dentro como fuera del Establecimiento. Tambien están abrazadas en él, tanto las que se refieren a estímulos i premios como las relativas a las faltas i penas. Puesto ya en vigor i observado con estrictez, puedo asegurar a US. que en esta parte el estado de la Escuela no deja que desear. Oportunamente lo elevaré al conocimiento de US. para la sancion correspondiente.

CONTABILIDAD I RÉJIMEN ECONÓMICO.

Despues de la creacion de la nueva planta de la Escuela, su contabilidad necesitaba tambien modificaciones que la pusiesen mas en armonía con sus actuales necesidades. El supremo decreto de 3 de abril próximo pasado ha llenado este objeto confiándola a un Contador de marina de segunda clase i dándole como nueva base el suministro de los caudales a la caja por cuartas partes anticipadas del presupuesto anual de la Escuela.

Con esos caudales debe atenderse a todas las necesidades desde el pago de los sueldos de empleados hasta los menores gastos previstos i autorizados, sistema que ademas que reduce la rendicion de cuentas a una sola contabilidad facilitando el conocimiento inmediato de los gastos que causa el Establecimiento, favorece al réjimen económico en jeneral principalmente en cuanto a la provision i suministro de artículos de uso i consumo de los alumnos, muchos de los cuales será posible ya obtenerlos por encargos al extranjero con grandes ventajas en su precio i calidad.

El nuevo órden de cosas ha sido inaugurado desde el 1.º de abril, abriéndose los nuevos libros con la existencia con que se cerraron los antiguos, ascendente a la suma de 1,199 pesos 42 centavos, proveniente de ahorros de Cadetes, siguiéndose la contabilidad por el sistema de partida doble en conformidad con el régimen establecido en todas las tesorerías de la República i con sujeción a lo que determina el Reglamento de la Escuela sobre movimiento de caudales.

El carácter de simples abonos que el supremo decreto de 5 de octubre de 1867 da a las pensiones que el Estado pasa a la Escuela por cada Cadete agraciado, haciendo innecesarias para lo sucesivo las cuentas particulares que se llevaban en libretas, ha determinado un cambio radical en el régimen económico relativo a gastos de alumnos que hoy se computan en jeneral, llegándose en balance de fin de año al conocimiento del gasto i ahorro total de este ramo como al de los demas que constituyen la contabilidad. A este respecto i a fin de asegurar la mejor economía e igualdad en el consumo de los alumnos, se han dictado reglas eficaces i calculadas sobre el mismo recurso de las pensiones, procurándose un constante i completo equipo de los Cadetes en ropas, libros e instrumentos i una alimentacion sana i abundante. Así, se ha establecido un sistema de reemplazos de las primeras igual para todos en épocas fijas, limitándose el consumo a que cada cual tiene derecho i pagándose los excesos en que incurrieren con las asignaciones en dinero a que tienen derecho en los días de salida. Las reglas de detalle en este particular las hallará US. consignadas en la órden del día que remito a US. en copia para su mas cabal conocimiento.

En cuanto a los alumnos pensionistas, aunque sometidos al mismo régimen de distribución, sus gastos de vestuario son costeados por sus familias, con arreglo a una declaracion suprema.

Para la provision de viveres i gastos diarios de plaza, se observan estrictamente las prescripciones del Reglamento, determinándose los raciones en las épocas oportunas. El rancho jeneral del Establecimiento es costeado con parte de las pensiones de alumnos i con las raciones de armada de la oficialidad i servidumbre.

PRESUPUESTO ANUAL DE LA ESCUELA.

Por el presente año i de órden suprema, para atender a los gastos de la Escuela en sueldos, pensiones i demas, se ha mandado entregar a su caja todas las cantidades consultadas en la partida 11.º del Presupuesto de Marina. Pero estas cantidades, atendida la nueva planta del Establecimiento, aumentada con Oficiales de Marina i profesores cuyos sueldos no están consultados en ella, como no lo están tampoco otros gastos que segun la nueva contabilidad corren hoy a cargo de la caja de la Escuela, son insuficientes i habrá que pedir suplementos trimestrales hasta el completo de lo necesario.

Computados los gastos de la Escuela, en el año próximo incluyéndose el pago de arriendo de local una parte del cual está ocupado por el cuartel del batallon cívico "Valparaiso", su presupuesto

ascenderá con corta diferencia a la cantidad de 28,616 pesos, repartidos como sigue:

Por sueldo de Jefes, Oficiales i Profesores.....	13,582 00
— pensiones de Cadetes agraciados.....	5,400 00
— Sueldo de servidumbre.....	2,478 00
— raciones de armada de Oficiales i servidumbre.....	2,016 00
— arriendo del local.....	3,000 00
— otros gastos variables del Establecimiento.....	2,140 00
Total.....	28,616 00

ARCHIVO:

El archivo, al cargo del Sub-director, se encuentra en excelente pié de arreglo i distribucion, pudiéndose consultar con toda facilidad i prontitud cualquier antecedente relativo ya sea a la misma Escuela desde su creacion, ya sea a los alumnos que han existido en ella.

El sistema de anotaciones que se observa en las clases i demas, i sobre el cual seria largo entrar aqui en detalles, permite conocer minuciosamente los antecedentes de los alumnos a cada uno de los cuales se lleva una prolija cuenta corriente de conducta, aplicacion i aprovechamiento.

El trabajo de llevar los diversos libros del archivo i los demas de pluma que se orijinan de la correspondencia de la Direccion con la autoridad superior de Marina, se hacen hoy personalmente por el Sub-director. Mui de desear es que se releve al segundo Jefe del Establecimiento de una tarea que le quita un tiempo precioso para otras atenciones que requieren su idoneidad, dotándose a su vez a la Escuela de un escribiente de suficientes aptitudes para aquel trabajo material.

RESÚMEN.

La Escuela Naval se encuentra dotada con una planta de Jefes, Oficiales i profesores que es suficiente, que está en armonía con las necesidades de su plan de estudios i de las de su réjimen interior disciplinario. Funcionan actualmente un curso preparatorio i el 1.º i 2.º año escolar. Han sido nombrados solo los profesores necesarios para el presente año, asignándose a los nombrados que no desempeñan todas sus clases en este año, clases del mismo año de otros profesores no nombrados o de la preparatoria. Han sido nombrados tres ayudantes, uno de los cuales desempeña una de las clases previstas por el plan de estudios, mientras que a los otros les han sido asignadas clases de la preparatoria i de primer año. No urje el nombramiento de mas profesores; pero el buen servicio exige el del cuarto ayudante para evitar las deficiencias en casos de enfermedad. El número de alumnos no se halla completo por causas puramente accidentales, algunas de las cuales cesarán por la esperiencia de los resultados i por la fuerza de las cosas. La marcha actual de las clases, el buen espíritu que reina entre los alumnos, su empeño en los estudios, la altura a que se encuentra el orden i la disciplina

en el colejo, forman un conjunto satisfactorio. El local, mediante las últimas reformas ejecutadas, ha quedado sano, espacioso i de agradable aspecto. Algunos de los elementos de instruccion de la Escuela son deficientes o imperfectos: se busca el remedio i en la construccion definitiva de una Escuela Naval es de esperarse que se corriján muchos defectos. La nueva contabilidad se ha inaugurado bajo buenos auspicios i el réjimen económico últimamente establecido da lugar a esperar que la Escuela hará sobre su presupuesto ahorros que pasen a formarle poco a poco fondos propios respetables. El presupuesto calculado sobre el año venidero sobrepuja a las antiguas cantidades fijadas en una o varias partidas del presupuesto de Marina; pero, reune en un solo cuerpo todos los gastos que puede causar la Escuela. Se han consultado en él todos los aumentos que se han hecho últimamente necesarios, incluso hasta en la servidumbre del Establecimiento.

En la corta esposicion que antecede podrá US., segun lo espero, formarse una idea del estado i marcha de la Escuela que tengo el honor de dirigir. Ruego a US. a la vez se sirva trasmitirla al conocimiento del señor Ministro de Marina para los efectos convenientes.

Dios guarde a US.

LUIS A. LYNCH.

Al señor Ministro de Marina.

NUM. 7.

Memoria del Comandante de la Escuadra.

El material de la Escuadra, que a la época de mi última Memoria pasada a US. en 1.º de mayo del año próximo pasado, se componía de seis buques con un total de 43 cañones, consta hoy de los buques siguientes:

Corbeta <i>Esmeralda</i>	12 cañones.
Vapor <i>Abtao</i>	8 —
Goleta <i>Coradonga</i>	3 —
Vapor <i>Maipú</i>	4 —
Vapor <i>Valdivia</i>	4 —

cinco buques con 31 cañones.

Los vapores *Arauco* i *Nuble*, que tambien formaron parte de la Escuadra, se hallan hoy entregados al departamento, para el servicio de transporte el primero, i por desarme el segundo.

Paso a hacer a US. una relacion de los trabajos ejecutados i comisiones desempeñadas por cada uno de estos buques desde aquella fecha.

CORBETA "ESMERALDA".—Concluidos en este buque los trabajos i demas alteraciones necesarias para la colocacion de sus nuevos calderos, se procedió a la prueba; no siendo su resultado bastante satisfactorio, se hizo necesario proceder a la ejecucion de nuevas alteraciones en aquel departamento, con las que, a juicio de la Comision nombrada, desaparecerian los inconvenientes notados, haciendo que el buque quedara con una marcha regular de ocho a nueve millas por hora a vapor, lo que se consiguió favorablemente con la medida propuesta.

Así de esta última alteracion como de los trabajos practicados con anterioridad en las distintas secciones de este buque, hasta dejarlo como se halla completamente listo para salir a la mar, he informado a US. con la oportunidad debida.

Con el objeto de aumentar la eficacia del armamento de esta corbeta, empleando para ello los recursos de que se podia disponer, propuse al Supremo Gobierno, por el órgano de US., el cambio de

sus diez i seis cañones 32 de ánima lisa, por los ocho rayados de a 40 sistema Armstrong, únicos que existían en el departamento.

Obtenida la respectiva aprobacion suprema, se procedió a efectuar el cambio, sin que con él se haya alterado de un modo desventajoso el peso sobre cubierta; pues por el contrario, estos nuevos cañones solo pesan ocho quintales mas que los antiguos de a 32, i son ocho en lugar de diez i seis. (*)

Con este armamento la corbeta *Esmeralda* podrá llenar las actuales exigencias del servicio; pero si se la quiere aprovechar con todas sus ventajas, podria aumentarse este armamento con un cañon jiratorio de 150 Armstrong, colocado en el combés, sin gran perjuicio de la ventilacion del entrepuente; apesar de tener que cerrarse una parte de la escotilla que se estiende desde el palo mayor hasta la chimenea de la maquinaria. A mi juicio, este trabajo se puede llevar a cabo con un gasto que no excederá de mil a mil quinientos pesos aproximativamente, con el auxilio de la maestranza de los buques de la Escuadra, i reemplazar entónces los cuatro cañones de a 32 largos que hoi monta, por otros dos de a 40, limitando su armamento a diez cañones de a 40 i uno de 150, todos del mismo sistema, consiguiendo así solo tener abordo dos calibres.

En este último caso, la corbeta *Esmeralda* que con su antigua artilleria de veinte cañones arrojaba solo 320 libras por banda, podria arrojar 350 con mas eficacia, así en alcance como en fuerza de penetracion, por su calidad de artilleria rayada, aparte de su menor peso sobre cubierta, como se verá por la siguiente comparacion:

Peso de la artilleria antigua.....	736 quintales.
Idem de la actual.....	496 —
Id. de la propuesta.....	480 —

Las portas de este buque construidas para su antigua artilleria, no permitian a la nueva todo su jiro por causa de lo bajo de las cureñas, i a fin de remediar este inconveniente sin alterar la porteria, lo que a mas de ser demasiado costoso habria debilitado sus obras muertas, propuse la construccion de nuevas ruedas con tres pulgadas mas de diámetro, cuyo costo será de poco valor i con lo que se conseguirá hacer desaparecer el inconveniente que dejo indicado.

Concluidos en este buque algunos otros pequeños trabajos de remate en su entrepuente, ha quedado completamente listo i una vez llenas sus carboneras i con los víveres necesarios para dos meses, zarpó esta corbeta el 16 del actual con la mision de relevar al vapor *Valdivia* en la estacion de Mejillones.

VAPOR "ABTAO".—Despues del primer viaje de instruccion hecho por este buque hasta Juan Fernandez, hubo necesidad de que entrara al dique para recorrer sus fondos i asegurar su empernadura, que, a causa de su construccion especial, hai que recorrer a menudo.

Aprovechando su estadia en el dique se hizo una pequeña alteracion en su hélice a fin de darle menor paso (quedando éste reducido de 21 a 19 pes.) con lo que se ha conseguido, al mismo.

(*) La ESMERALDA montaba 20 cañones de a 32, por lo que al retirarse 16, aún quedaron a bordo, 4 cañones de a 32

tiempo que mayor andar, disminuir la vibracion producida por la rotacion del hélice. Esta ventaja ha sido observada por su comandante durante el segundo viaje de instruccion hecho por este buque hasta Arauco, quien ha tenido ocasion, una vez mas, de conocer las buenas cualidades marineras del buque navegando a la vela, como así mismo para aguantar con desahogo en la mar su gruesa artillería.

A este respecto, si bien este buque se halla perfectamente armado para el servicio de guerra con su actual armamento; convendría, sin embargo, cambiar los cuatro cañones de a 32, sistema Witworth, que hoy monta en batería, por igual número pero de distinto sistema; pues estos cañones, con motivo del poco viento de sus proyectiles i forma exagonal, los hace peligrosos.

Los vapores *Valdivia* i *Nuble* han servido la estacion de Mejillones donde han prestado grandes i buenos servicios a la localidad, proporcionando, con sus propios elementos, algunos auxilios a la autoridad i a la compañía explotadora del huano.

De regreso de Mejillones el vapor *Nuble* fué desarmado de órden supremo, quedando desde entónces dependiente del departamento.

A solicitud del Comandante del vapor *Valdivia*, i consultando para ello tanto la conservacion del buque como el servicio de transporte que está llamado a desempeñar, he pedido la autorizacion respectiva para disminuirle su armamento desembarcando el colisa de proa, dejando en su lugar los rieles i demas aparatos para su jiro a fin de que pueda montarse nuevamente en un caso dado, o cuando las necesidades del servicio lo exijan, como así mismo los dos cañones Parrott que monta en batería. Al mismo tiempo he hecho presente la necesidad de ensanchar el entrepuente de este buque, quitando un mamparo de madera que existió en la actualidad. Esta medida daría por resultado mas comodidad a la tripulacion i aumentar el espacio en bodega, ventajas de que hoy carece este buque.

El vapor *Arauco* ha desempeñado algunas comisiones haciendo dos viajes al establecimiento de Punta Arenas, Estrecho de Magallanes.

De regreso de su último viaje, ha tenido que sufrir algunas reparaciones en su maquinaria, casco i arboladura, por cuya razon ha sido entregado al departamento.

Los vapores *Covadonga* i *Maipú* han practicado los ejercicios de instruccion, ocupándose durante su estadía en el departamento en adiestrar sus tripulaciones en los distintos ejercicios doctrinales, militares i maríneros.

Estos ejercicios de instruccion fueron ordenados por el Supremo Gobierno en noviembre del año próximo pasado, teniendo en vista que las tripulaciones de nuestros buques adquieran la pronta práctica de toda clase de ejercicio, especialmente en la navegacion a la vela; como así mismo a fin de que los oficiales de guerra, i muy particularmente los guardias marinas sin exámen, se ocupen de estos ejercicios.

Al efecto se ordenaba que cada mes saliera a la mar en viaje de

instruccion uno de los buques por el término de quince a veinte dias, i me cabe la satisfaccion de manifestar a US. que, mediante el celo de los respectivos comandantes i oficiales, el resultado de estos viajes no ha sido estéril; pues tanto los guardias marinas a quienes se trasbordaba al buque que debia salir, como el equipaje de éstos, ha sacado el provecho que bucnamente se podia esperar en viajes de tan corta duracion, visto el plazo señalado.

Con el objeto de cerciorarme personalmente de la exactitud militar i económica de todo el servicio abordo de cada uno de los buques de la Escuadra, lo que no habia hecho ántes, pues reclamaba mi atencion la direccion de los trabajos de la bateria *Chacabuco*, que el Supremo Gobierno se sirvió encomendarme, i a la que ocurrió una parte de las dotaciones de los buques, en union del Comisario Jeneral de la Escuadra i Mayor de órdenes de la misma, pasé en octubre del año próximo pasado, una revista jeneral de inspeccion, dedicando un dia para cada buque, a fin de inspeccionar con prolijidad todos los diversos ramos.

Oportunamente comuniqué a US. el resultado de esta inspeccion; i aun que éste no fuera tan satisfactorio como hubiera sido de desear, me ha puesto, en cambio, en estado de conocer las irregularidades i vacios que en algunos de ellos se notaban, para emplear, como lo he hecho, las medidas necesarias para hacerlos desaparecer.

En efecto, las conferencias cuya importancia prevista por nuestra Ordenanza i aun por disposiciones supremas posteriores que habian caido en desuso, han vuelto a celebrarse en todos los buques de la Escuadra, i mediante el celo i empeño recomendado a los Comandantes, jefes de las brigadas, no dudo que se conseguirá el adelanto e ilustracion de los oficiales i guardias marinas, objeto principal de estas conferencias.

Sobre la instruccion profesional de los guardias marinas sin exámen, recomendadas por disposicion suprema, he empeñado el celo de los Comandantes de los buques, quienes han nombrado los oficiales mas competentes en cada ramo con tal objeto, siendo de notar que los viajes de instruccion de que he hecho referencia, han contribuido en gran parte al visible adelanto que he tenido la satisfaccion de notar en ellos.

Sobre la instruccion de la marinería, se ha puesto en vigor el decreto supremo de 21 de noviembre de 1854, que ordena el establecimiento de escuelas primarias abordo de los buques, i tan luego como sean entregados los útiles necesarios para su planteacion, que ya han sido solicitados, se dará principio a tan importante ramo, a cuyo adelanto me propongo prestar una atencion preferente, puesto que ella contribuirá en gran parte, a la morigeracion de las costumbres de nuestra jente de mar, haciendo de hombres rudos individuos ilustrados i morales, que apreciarán en lo que se debe la medida adoptada en su favor por el Supremo Gobierno; i en cuya prosecucion están ellos tan interesados.

La simple lectura que de las leyes penales de marina se hace semanalmente abordo de los buques de la República, no basta a nuestros equipajes para que comprendan debidamente el alcance

de aquellas, i teniendo en vista la importancia de que se familiaricen con las penas señaladas a las distintas faltas o delitos, he recurrido al arbitrio sugerido por Ordenanza de colocar en los lugares mas visibles del entrepuente tablillas impresas que contengan el extracto de las leyes penales. A este efecto he solicitado la impresion de cincuenta ejemplares de los espresados extractos.

Con motivo de los grandes inconvenientes que resultan de estar arranchados en una misma cámara los guardias marinas sin exámen i los injenieros de segunda i tercera clase, a causa de la diferencia de edad i costumbres de unos i otros, he creído conveniente, consultando para ello el mejor servicio i disciplina abordo, recabar del Supremo Gobierno la autorizacion respectiva para proceder a ejecutar en los buques las alteraciones necesarias para llevar a cabo la separacion aludida, i a que se refiere el reglamento para injenieros mecánicos de la Armada, en el último inciso del art. 56, tít. 5.

Obtenida la autorizacion suprema, he dispuesto que se efectúen las alteraciones necesarias al objeto, empleando para ello solo la maestranza de los respectivos buques.

Tales son, señor Comandante Jeneral, las necesidades que he tratado de remediar despues de efectuada la revista jeneral de inspeccion de que he hecho mérito.

En cuanto a algunas otras de no ménos importancia, i que no eran atendidas debidamente, relativas a los libros del detall i contabilidad, he ordenado que en todos los buques se observe a este respecto lo prevenido por la Ordenanza.

El personal en servicio de la Escuadra se compone hoi de los señores jéfes, oficiales i jente de mar que a continuacion se espresan:

- 1 Un Capitan de Navio, Comandante en Jefe.
- 1 Un idem de idem graduado.
- 1 Un Capitan de Fragata graduado.
- 2 Dos Capitanes de Corbeta.
- 1 Un idem graduado, Mayor de órdenes.
- 3 Tres Tenientes 1.^{os}
- 7 Siete id. 2.^{os}
- 11 Guardia-marinas examinados.
- 14 idem idem sin exámen.

- 1 Un Contador 1.^o, Comisario Jeneral.
- 1 Un Contador 1.^o
- 5 Cinco Contadores 2.^{os}
- 2 Dos Cirujanos 1.^{os}
- 3 Tres Cirujanos 2.^{os}
- 4 Cuatro Injenieros 1.^{os}
- 5 Cinco id. 2.^{os}
- 9 Nueve id. 3.^{os}
- 8 Ocho aprendices mecánicos.
- 3 Tres Condestables Instructores.
- 4 Cuatro Contramaestres.
- 8 Ocho Guardianes.
- 7 Siete Ayudantes i condestables.

- 12 Doce Carpinteros i Calafates.
- 5 Cinco Sangradores.
- 3 Tres Maestros de señales.
- 3 Tres Veleros.
- 10 Diez Patrones de bote i lanchas.
- 11 Once Bodegueros i cabos de luces.
- 14 Catorce Timoneles.
- 21 Veintiun Capitanes de altos.
- 12 Doce Cocineros.
- 12 Doce Mayordomos.
- 68 Sesenta i ocho Marineros 1.^o
- 73 Setenta i tres id. 2.^o
- 52 Cincuenta i dos Grumetes.
- 34 Treinta i cuatro Pajes.
- 5 Cinco Maestros de viveres.
- 5 Cinco Despenseros.
- 5 Cinco Sangradores.
- 5 Cinco Herreros.
- 17 Diez i siete Fogoneros 1.^o
- 35 Treinta i cinco id. 2.^o
- 19 Diez i nueve Carboneros.
- 13 Trece Sarjentos i Cabos.
- 108 Ciento ocho Soldados.

643 individuos de Comandante a paje.

Una simple ojeada a la presente lista bastará para que US. se imponga de la notable escasez de oficiales de guerra i guardias marinas, tan insuficiente para el buen servicio de los buques que hoy forman la Escuadra, i del aumento que ésta sufrirá muy luego con la incorporacion de las dos corbetas *O'Higgins* i *Chacabuco*.

Igual escasez se hace sentir en la jente de mar, sin que apesar de los medios empleados hasta ahora se haya podido obtener un cuadro de marinería nacional que llene las exigencias del servicio, i que sirva de base para formar las dotaciones de los buques.

Esta dificultad para obtener marineros nacionales que se enrolen en nuestra marina, nos obliga a aceptar extranjeros que no conocen bien el idioma, lo que hace hasta cierto punto imposible el buen orden i disciplina que constituyen la parte esencial de su arreglo en todo buque de guerra.

Para subsanar este inconveniente me permito llamar nuevamente la atencion de US. sobre la medida que tuve el honor de proponer en mi última Memoria.

Otro medio que podria adoptarse i que, aunque su resultado no fuera inmediato, seria mas tarde de grande utilidad, es el de hacer un enganche de cien a doscientos muchachos, por ahora, que en la clase de grumetes i pajes fueran incorporados abordo del Ponton *Thalaba* donde, a cargo de un oficial de guerra competente i de los oficiales de mar necesarios, fueran instruidos en los distintos ramos de la profesion por medio de ejercicios diarios.

De este modo, al fin de cada año habria por lo ménos cincuenta individuos de los mas adelantados que podrian enrolarse en los buques de la Escuadra con los conocimientos ya adquiridos, i con

la ventaja sobre los embarcados directamente, como se hace ahora, de haber recibido desde jóvenes una educacion militar que los haria sobrios, morales i disciplinados.

Con motivo del cambio de armamento efectuado en la corbeta *Esmeralda*, tuve el honor de proponer al Supremo Gobierno la disminucion de una parte de su dotacion. Aprobada esta indicacion, i por idénticas razones he propuesto últimamente igual disminucion en las dotaciones de los vapores *Maipú* i *Valdivia*; de suerte que, sin alterar de modo alguno el buen servicio abordo de estos buques, se consiga una no insignificante economia, como se verá por la siguiente demostracion:

Economía anual que resulta con la disminucion efectuada en la		<i>Esmeralda</i>	\$ 3,984
Id.	id.	<i>Maipú</i>	" 3,744
Id.	id.	<i>Valdivia</i>	" 4,932
Economía anual por valor de las raciones de los individuos suprimidos en la		<i>Esmeralda</i>	" 1,636 80
Id.	id.	<i>Maipú</i>	" 2,286 40
Id.	id.	<i>Valdivia</i>	" 1,711 20
Total.....			\$ 18,294 40

De donde resulta una economía anual líquida de 18,294 pesos 40 centavos, sin que con ella se altere en nada, como he dicho ántes, el buen servicio de los buques, ni se haya notado en la corbeta *Esmeralda*, primer buque que sufrió esta alteracion, desventaja alguna despues de efectuada.

Me permitiré llamar la atencion a US. sobre los graves inconvenientes que en la práctica presenta la aplicacion de las Ordenanzas de la Armada vijente, por lo que seria de desear se llevara a cabo cuanto ántes la idea espresada por el señor Ministro del ramo, en su última Memoria, al tratar de nuestra codificacion.

Al terminar esta Memoria, creo oportuno manifestar a US. la conveniencia de enajenar alguno de los buques de la República por las razones que paso a esponer:

Con los buques que actualmente posee la Nacion, podrian formarse tres secciones, la de buques de guerra, de transporte i remolcadores.

A la primera pertenecerian la *Esmeralda*, *Attao* i *Covadonga* a que se unirán las corbetas *O'Higgins* i *Chacabuco*. A la segunda los vapores *Arauco*, *Maipú*, *Valdivia* i *Ancud*; a la tercera los vapores *Maule*, *Independencia* i *Fósforo*.

En este caso, el número de buques destinados al servicio de transporte, seria demasiado para las exigencias del servicio, pudiendo reducirse a solo dos, o cuando mas tres, a fin de que haya constantemente dos en estado de servicio, de los cuales podría destinarse, uno para los viajes a Magallanes, i el otro para el servicio de la costa.

De este modo podría procederse a la enajenacion del vapor *Valdivia*, cuyo buque, a mi juicio, es el ménos adecuado, así para el servicio de transporte, como para la guerra; pues a causa de su

debilidad de construccion, del poco espacio para carga en la bodega, ninguna comodidad para pasajeros, i gran consumo de combustible lo hacen oneroso al erario; pues su mejor cualidad que consistia en su buen andar no existe, no habiendo pasado nunca de once millas, que es lo que hace el *Maipú* con sus fondos limpios.

Por otra parte, el ser este buque de fierro, demandará siempre cada seis meses los gastos de limpieza i embetunamiento de sus fondos, sin cuya operacion su andar disminuiria considerablemente, aparte del deterioro que se efectuaría en sus fondos.

Es por estas razones que propongo la enajenacion de este buque que hoi tendria compradores, i que mas tarde, sin haber prestado ningun servicio de importancia, se encontraria en el mismo caso que el vapor *Concepcion*.

Por los adjuntos Estados jenerales, se impondrá US. del estado marineró, del pié i fuerza en que se encuentran en la actualidad cada uno de los buques que hoi forman la Escuadra de mi mando.

Valparaiso, abril 1.º de 1868.

J. WILLIAMS REBOLLEDO.

Al-señor Ministro de Marina.

NUM. 8.

Buques dependientes del Departamento.

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

VAPOR "ARAUCO", de dos cañones, de la fuerza de 500 caballos, en Valparaiso, en reparacion.

Comandante, Capitan de Fragata graduado, don Onofre M. Costa, agosto 19 de 1866.

Teniente 1.º, oficial de detall, don Santiago Hudson, abril 23 de 1868.

Guardia-marina examinado, don Emilio Valverde, octubre 4 de 1867.

Guardia-marina examinado, don Manuel García, marzo 20 de 1868.

Guardia-marina examinado, don Pablo S. de Ferrari, setiembre 26 de 1866.

Guardia-marina examinado, don Estanislao Lynch, abril 23 de 1868.

Injeniero de 1.ª clase, don Samuel Bingham, abril 16 de 1868.

Injeniero de 2.ª clase, don Ladislao Medina, diciembre 31 de 1867.

Injeniero de 3.ª clase, don Daniel Auckins, agosto 21 de 1866.

Injeniero de 3.ª clase, don Santiago Coulen, junio 24 de 1867.

Tripulacion, 58 individuos de Contra-maestre a Paje inclusive: Debe tener 61.

Guarnicion, 1 sarjento, 1 cabo, 6 soldados, total 8. Debe tener el mismo número.

VAPOR "ANCUD", de un cañon, de la fuerza de 120 caballos, en Valparaiso.

Comandante, Capitan de Corbeta, don Juan E. Lopez, octubre 1.º de 1866.

Teniente 2.º, oficial de detall, don Carlos Condell, marzo 6 de 1868.

Guardia-marina examinado, don Manuel N. Garcia, mayo 7 de 1867.

Guardia-marina examinado, don Basilio Rojas, octubre 1.º de 1866.

Guardia-marina sin exámen, don Federico Chaigneau, abril 22 de 1868.

Contador de 2.ª clase, don Adolfo Rondizzoni, noviembre 15 de 1867.

Injeniero de 2.º clase, don Guillermo Mouat, noviembre 21 de 1866.

Injeniero de 3.ª clase, don Hamilton Beith, noviembre 17 de 1866.

Injeniero de 3.ª clase, don Emilio Cuévas, julio 29 de 1867.

Tripulacion, 44 individuos de Contra-maestre a Paje inclusive. Debe tener 50.

Guarnicion, 1 sarjento, 1 cabo, 10 soldados, total 12. Debe tener el mismo número.

VAPOR "INDEPENDENCIA", de la fuerza de 120 caballos, sirviendo de remolcador en Constitucion.

Comandante, Capitan de Navio graduado, don Leoncio Señoret, octubre 30 de 1864.

Teniente 2.º, don Santiago Rugg, octubre 30 de 1864.

Injeniero de 1.ª clase, don Carlos S. Morey, julio 9 de 1866.

Tripulacion, 26 individuos de Contra-maestre a Paje. Debe tener el mismo número.

VAPOR "MAULE", de la fuerza de 70 caballos, a las órdenes del Comandante en Jefe de la espedicion de la costa de Arauco.

PONTON "THALABA". Comandante, Capitan de Fragata, don Manuel 2.º Escala, mayo 3 de 1867.

Piloto 2.º, don Félix Martinez Cruz, abril 26 de 1867.

Contador de 2.ª clase, don Santiago Guapo, febrero 28 de 1868.

Tripulacion, 22 individuos de Contra-maestre a Paje. Debe tener 28.

Guarnicion, 1 sarjento, 1 cabo, 8 soldados, total 12. Debe tener el mismo número.

Mayoría Jeneral del Departamento, Valparaiso, abril 30 de 1868.

José A. Goñi.

NÚM. 9.

La Covadonga i la Thalaba.

Santiago, abril 29 de 1867.

Vista la solicitud hecha por el cuerpo de oficiales i la tripulacion de la corbeta *Esmeralda*, sobre derecho a la presa del vapor de guerra español *Virjen de Covadonga*, i lo informado acerca de ella por el Fiscal de Hacienda, el de la Corte Suprema i por la Corte de Apelaciones de esta capital;

Teniendo presente que el 28 de setiembre de 1865, cuatro dias despues de declarada la guerra contra la España, ansioso el Gobierno de iniciarla de una manera activa, enérgica i gloriosa; i conociendo de los elementos maritimos indispensables, se propuso aprovechar lo mas ventajosamente posible los escasos recursos de que a la sazón podia disponer, mandando al efecto que la corbeta *Esmeralda* i el vapor *Maipú* saliesen a campaña;

Que el Jefe de esta expedicion, Comandante don Juan Williams Rebolledo, recibió órdenes e instrucciones para dirigirse a las costas del Perú con el objeto de conseguir por todos los medios posibles la adhesion a nuestra causa contra la España de los buques de guerra de aquella República, lo cual fué uno de los objetos de la Legacion extraordinaria que entónces mismo se mandó al Perú;

Que, conseguida la cooperacion de las dichas fuerzas navales del Perú, debian obrar sin pérdida de tiempo en union con nuestros buques referidos contra las fuerzas navales españolas que se encontraban entónces divididas i aisladas en el bloqueo de los puertos de Caldera, Coquimbo, Valparaiso i Talcahuano;

Que, no siendo posible obtener aquella cooperacion, debian nuestros buques emprender solos la campaña, dedicándose en el Atlántico a perseguir activamente el comercio español i haciendo todo el mal posible al enemigo;

Que, para alentar el reconocido patriotismo de nuestros oficiales i tripulaciones i dar un nuevo estímulo a su valor en la árdua i desigual lucha que iban a emprender, se les prometió espresamente en las instrucciones referidas de 28 de setiembre de 1865, que todo

apresamiento que hiciesen de buques mercantes ó de guerra sería en su totalidad de los apresadores;

Que, no habiéndose podido alcanzar el objeto que se tuvo en mira al enviar nuestros buques a la costa del Perú por no haberlo permitido el estado de la política interior de esta República, volvieron aquellos a nuestras aguas i su jefe lo puso en noticia del Gobierno, pidiendo nuevas órdenes e instrucciones en atencion a que la corbeta *Esmeralda* se encontraba en mui mal estado i hacia tanta cantidad de agua que no era posible que continuase navegando i mucho ménos que cruzase el Estrecho;

Que, el Gobierno se apresuró a dar orden para que la referida corbeta en union con el *Maipú* se dirijiesen al puerto de Coquimbo a atacar al vapor de guerra español *Covadonga* que con el *Matias Cousiño* i un buque de vela bloqueaban a la sazón aquel puerto;

Que, ántes de recibir estas órdenes, tuvo lugar el glorioso combate del Papudo en el cual la *Esmeralda*, haciendo una gran cantidad de agua, con una parte de su artillería en las bodegas i con un escasísimo andar, salió al encuentro de la *Covadonga*, haciendo uso de la bandera inglesa hasta aproximarse i ponerse bajo el alcance de sus cañones, habiendo entónces enarbolado el tricolor de la República para dar principio al audaz ataque que dió por resultado el vencimiento i la rendicion del buque español a tan corta distancia de Valparaiso, donde se encontraba la escuadra española i donde se hizo sentir el cañoneo de aquella accion tan gloriosa para la República.

Considerando que estuvo en las facultades del Gobierno ofrecer a los marinos de la República la totalidad del valor de las presas que hiciesen en la campaña, pues le autorizaba para ello la lei de 24 de setiembre de 1865, que le mandaba hacer la guerra contra España por todos los medios que permite el derecho de jentes; permitiéndole invertir en este objeto los caudales públicos;

Que la oficialidad i tripulacion de la *Esmeralda* obraron en virtud de las instrucciones de 28 de setiembre que les concedia la totalidad de las presas que hiciesen, pues hasta la fecha de la captura de la *Covadonga* no habian recibido nuevas instrucciones, ni vuelto al servicio regular de la escuadra de la República;

He acordado i decreto:

El Jefe, Oficiales i toda la tripulacion de la corbeta *Esmeralda* que intervinieron en el glorioso vencimiento del vapor de guerra español *Virjen de Covadonga*, tienen derecho al valor total de la presa.

La Comandancia Jenc'al de Marina nombrará una Comision de tres peritos para que hagan la tasacion de dicho buque, escluyendo el valor de las reformas, reparaciones i mejoras que se le han hecho de cuenta del Estado.

Los Ministros de la Tesorería Fiscal de Valparaiso procederán a hacer la distribucion del valor líquido del buque entre las personas que tengan derecho a él conforme a las leyes.

Tómese razon i publíquese.

Pérez.

Federico Errázuriz.

Santiago, agosto 31 de 1867.

Núm. 614. —El Ministro Plenipotenciario de Chile en la Gran Bretaña i en Bélgica, por nota de 31 de enero de 1866, comunicaba al Ministro de Relaciones Exteriores que en los primeros quince dias de febrero siguientes debian salir de Lóndres varios trasportes con carbon i provisiones para la escuadra Española del Pacífico. La citada nota enumera los trasportes que cargaban aceleradamente en aquel puerto para zarpar a su destino i entre ellos figura la fragata *Walaba* o *Thalaba*, de 941 toneladas, bandera inglesa, i con destino nominal a San Francisco. Estas noticias fueron transmitidas por el Ministerio de Marina a la Comandancia Jeneral de Marina por oficio de 4 de junio del año último, en el cual se le recomendaba que pusiera en actividad todos los elementos que estuvieran a su disposicion para apresar los buques nombrados, si llegaban a las aguas de Valparaiso.

El dia 20 de junio del espresado año, en efecto se avistó fuera de la bahía, en el lugar denominado Curaumilla, un buque que por sus movimientos infundió sospechas de que fuese conductor de provisiones para la escuadra enemiga. Instruida de este hecho la Comandancia Jeneral de Marina pidió al Comandante en jefe de la division naval del Perú don José Maria Salcedo, que accidentalmente comandaba la escuadra aliada, anclada a la sazón en el puerto de Valparaiso, que uno de los buques de ésta partiese en persecucion de la nave sospechosa. El jefe espresado dió la órden para que el vapor *Covadonga* partiese a perseguir al buque hasta darle caza e inquirir los fundamentos de las sospechas que despertaba; i ántes de dos horas el buque fué alcanzado i detenido con la señal de un cañonazo que se le disparó. El buque resultó ser la *Thalaba*.

Practicadas las averiguaciones convenientes i oidas las declaraciones del Piloto, apareció que efectivamente la *Thalaba* conducia un cargamento destinado a la escuadra Española; i en consecuencia el Comandante de la *Covadonga* dispuso que se le condujese al puerto de Valparaiso a cargo del Teniente 1.º don Francisco Rondizzoni. Llegada la *Thalaba* al puerto i comunicada la captura a la autoridad correspondiente, siguiósele el juicio necesario i fué declarada buena presa por los tribunales competentes en primera i segunda instancia.

Una vez terminado el juicio, el Capitan de Corbeta don Manuel T. Thomson, Comandante del vapor de la República *Covadonga*, por sí i a nombre de los oficiales i tripulacion de este buque, pide que se distribuya entre los apresadores de la *Thalaba* la mitad del valor total de la presa.

Mientras se sucedian los trámites para la resolucion de la espresada solicitud, se han presentado el Auditor de Guerra i el Comandante Jeneral de Marina que intervinieron en actos relativos al apresamiento de la *Thalaba* pidiendo el primero que se le tenga presente al tiempo de efectuar la reparticion del valor de la presa, en atencion a que puede corresponderle una parte de ella por haber intervenido en aquel carácter en las dilijencias subsiguientes a

la captura; i solicitando el segundo que por haber desempeñado un papel principal en el apresamiento del citado buque se le declare co-participe en la presa i se le mande entregar la suma que le corresponda del producto del buque i su cargamento.

Considerando que las disposiciones consignadas en el tít. V, trat. VI de las Ordenanzas de la Real Armada de 1748, que son las únicas que tratan de las presas i de su distribucion, ni por su espíritu ni por su letra conceden derecho a los solicitantes al todo ni a una parte de la presa *Thalaba*, puesto que las citadas disposiciones se refieren siempre a las presas de buques mercantes, que no navegan conforme a las leyes establecidas o que pertenecen a una nacion enemiga, hechas por buques del Estado que han salido a la mar para hostilizar al enemigo o que en otras circunstancias ejercitan el derecho de visita que le compete;

Considerando que el vapor de la República *Covadonga* anclado en el puerto de Valparaiso a la época en que se avistó la fragata *Thalaba* fuera de la bahía por individuos independientes de la escuadra, persiguiendo i apresando dicha nave no ha hecho mas que cumplir una orden que se le impartió en aquel momento para que desempeñase aquella especialísima comision i que no se halla por lo tanto comprendido en los casos de que se ocupa el título citado de las Ordenanzas de la Armada;

Considerando que el fin con que las leyes conceden derecho a la parte de la presa a la tripulacion de un buque que ha salido a la mar en persecucion del enemigo o de su comercio, es el de avivar su vijilancia i su celo con el propósito de dañar al enemigo, remunerando al propio tiempo los peligros i fatigas que en el desempeño de su comision haya vencido, circunstancias que no concurren en el actual caso;

Considerando que el caso del apresamiento de la *Thalaba* es entodo distinto del del vapor *Covadonga* hecho por la *Esmeralda*; 1.º, porque esta captura fué el resultado de un combate glorioso para las armas de la República; 2.º, porque la corbeta *Esmeralda* habia salido a campaña i se encontraba en los casos en que las Ordenanzas de la Armada conceden el derecho a presa; i 3.º, porque a la tripulacion i oficiales de la espresada corbeta se les ofreció espresamente por el Gobierno, ántes de emprender la campaña en que se encontraba a la época del vencimiento de la *Covadonga*, el concederles el valor de todas las presas que hiciesen; i

Teniendo presente lo que acerca de las espresadas solicitudes ha espuesto en sus vistas de 15 i 17 de junio último el Fiscal de la Corte Suprema;

Decreto:

No ha lugar a lo pedido en las mencionadas solicitudes, i se declara que la fragata *Thalaba* i su cargamento, declarados buena presa por los Tribunales de Justicia, pertenecen en su totalidad al Estado.

Tómese razon, comuníquese i publíquese.

PÉREZ.

Federico Errázuriz.

NUM. 10.

Propuesta al capitán Salcedo sobre la construcción de un monitor.

Fundicion de Birkenhead, enero 10 de 1868.

Señor:

El miércoles último tuvimos el gusto de mandar a Ud. una descripción jeneral i especificación de un ariete blindado de doble hélice, a que nos referíamos en nuestra correspondencia anterior, de cuyos detalles podrá juzgar hasta que punto puede convenir a su demanda.

El precio de este buque completo, según la descripción, será de £ 112,000 i podemos tenerlo listo en doce o catorce meses después de la fecha de la orden.

Creemos que será un buque de guerra muy formidable, llevando cañones de gran calibre en sus torres, desde donde pueden dispararse directamente a proa o a popa, o todo el fuego de los cuatro cañones puede dirigirse desde un costado, disparando una andanada de 1200 libras, teniendo igualmente un sector muy grande para los ángulos intermedios. Puede igualmente usarse como ariete en razón de su doble hélice que le permite virar con mucha rapidez, mientras que su fuerte roda saliente daría un golpe terrible al buque enemigo.

No creemos encontrar dificultad alguna para cerrar las aberturas al rededor de las torres, para impedir que entre el agua en la sección de las torres, que fué un grave inconveniente en los primeros buques que se construyeron de esta clase, i somos de opinión que con su toldilla corrida i brazolas prolongadas hasta juntarse con ella, para ventilación con lumbreras encima, será perfectamente seguro para un viaje al Pacífico o cualquier otro punto, i por este medio se asegurará la ventilación del entrepuente, i la comodidad de la tripulación.

Las especificaciones espresan que el forro interior detras de la coraza será de una pulgada de grueso i las planchas de la cubierta debajo de la teca de tres cuartos de pulgada al centro: i en fin que el buque sea construido del mejor material i obra, semejante al

Huascar con todas aquellas modificaciones que puedan presentarse durante su construcción.—Su atento i seguro servidor.—(Firmado).—LAIRD H.^o

Conforme al convenio arreglado con Ud. este presupuesto permite que las máquinas estén arregladas con condensadores de superficie, aunque en el que se le habia mandado no se especificaba que tuvieran las máquinas estos condensadores.

Memorandum de los detalles de un buque ariete (ram) de fierro, con doble hélice, con dos torres giratorias por el sistema del Capitan C. P. Coles, preparadas para llevar dos cañones de 300 rayados.

DIMENSIONES.

Eslora exterior.....	228 piés
Id. entre perpendiculares.....	215 "
Manga exterior.....	40 "
Puntal.....	20 "
Tonelaje por registro.....	1,625 toneladas.

MÁQUINAS.—Tendrá dos pares de máquinas separadas de accion directa, que muevan dos hélices, cada par será de 200 caballos de fuerza i un poder total colectivo de 400 caballos.

Andar estimado.....	12 a 13 millas.
Capacidad para carbon en las carboneras.....	300 toneladas.
Calado.....	16 a 17 piés,
Altura de la cubierta sobre la línea de agua.....	5 "
Id. id. id.....	7 "
Proyeccion del ariete bajo el agua.....	5 "

- Blindaje de

Espesor de los costados por 140 piés al centro.....	6 pulgadas.
Disminuyendo a los estrémos a.....	3½ "

Blindaje o coraza de los torreones.

Espesor.....	6 pulgadas.
Aumentando en las portas a.....	10 "

CONDICIONES JENERALES.

El buque será construido para emplearlo como ariete (ram) completamente protegido por una coraza de planchas de fierro hasta la cubierta, llevando dos torres blindadas, por el sistema del Capitan Coles, bastante grandes para contener dos cañones rayados de a 300 cada una, combinando estas cualidades con un calado de agua moderado, mucho andar i facilidad de maniobrarlo, lo que se asegurará por tener dos hélices.

Las torres giratorias serán colocadas una por delante i otra por detras de la maquinaria i las batiportas estarán 12 pulgadas sobre la parte superior de la cubierta a media línea; de suerte que estarán 7 piés sobre la línea de agua.

Las escotillas estarán colocadas al medio sobre las máquinas i calderas pudiendo levantarse para sostener un puente superior liviano el que se construirá sobre la parte superior de las torres; es

decir, 7 piés 6 pulgadas sobré la cubierta, estendiéndose como una cubierta de plataforma 8 o 10 piés de ancho de popa a proa, las escotillas en los estremos (las brazolas) se llevarán hasta esta cubierta de fuertes planchas de fierro para asegurar la buena ventilacion; puesto que las lumbreras i aberturas estarán en la parte superior de esta cubierta, cerca de 12 piés sobre la línea de agua; estas escotillas por delante i por detras de las torres se conservarán tan estrechas que los cañones de la torre de proa puedan hacer fuego directamente hácia proa i los de la popa directamente a popa.

Al estremo por el de la cubierta levantada al medio que encierra la chimenea i ventilador hasta la bodega habrá un torreón de observacion cubierto con planchas de fierro de 4½ pulgadas. Las obras muertas de puntales de fierro con cadenas galvanizadas, al rededor de la regala.

Las comodidades para oficiales i tripulacion se harán bajo la cubierta i serán espaciosas i bien ventiladas por medio de escotillas i lumbreras que subirán hasta la toldilla corrida,

ESPECIFICACION JENERAL.

CASCO.—Será de fierro fuertemente construido con doble fondo preparado para estenderse bien a proa i popa i dividido por mamparos longitudinales i atravesados.

El (Ram stem) roda saliente será de gran fuerza i bien sostenido por la armazon del buque para resistir el choque al chocar con el enemigo.

El forro interior detras de la coraza, será de 1 pulgada.

Enmaderamiento.—La cubierta será de teca de 5 pulgadas de grueso al centro reducida a los estremos a 4 pulgadas, i 6 pulgadas de ancho cada tablon.

La cubierta corrida i cubiertas inferiores de pino de 2½ pulgadas; el resto del enmaderamiento será de la mejor clase de madera conveniente, cabrestante (en la cubierta inferior donde estará protegido por planchas de fierro) bozas de cadena gateras, abitones, lumbreras i en jeneral todos los accesorios de cubierta que se requieren en un buque de esta clase.

Santa-Bárbara que contenga ciento cincuenta tiros por cañon, pañol de granadas i pañoles de tamaño conveniente i el todo arreglado como de costumbre.

Guarnimiento del timon del mejor sistema i llevado hasta proa de la torre al torreón de observacion

Estanques i aparato de destilacion para una cantidad suficiente de agua fresca con un aparato de destilar del mejor sistema.

Palos.—Tendrá dos palos de fierro. El palo trinquete por la cara de popa de la torre de proa con aparejo de cruz, con tripodes si se quiere i el palo mayor por delante de la torre de popa con aparejo de velas de cuchilla i una gran hasta de bandera a popa que puede anularse para la colocacion de un compaz majistral.

Provisto de anclas, cadenas, botes, bitácoras, compases, calabotes, espías, etc., que necesita el buque para quedar listo para servicio.

CORAZA.

El forro interior del buque detras del blindaje será de 1 pulgada de grueso fuertemente afianzado al interior por los marcos verticales del buque i en la parte exterior amarras longitudinales de fierro entre los que se colocará el forro de teca.

El espesor del forro de teca i coraza será:

Por 140 piés al medio del buque..	10	teca.	pulgadas.	}	6	coraza.	pulgadas.
Disminuyendo gradualmente a los estremos.....	10	“	“		3½	“	“

Las planchas de la coraza serán del mejor fierro prensado i el sistema de asegurar la teca i planchas de fierro del mejor sistema aprobado.

El torreón de observacion estará colocado inmediatamente a popa de la torre de proa forrado con planchas de armadura de 4½ pulgadas i justamente sobre el guarnimiento de la caña del timon.

TORRES JIRATORIAS.

Tendrá dos torres jiratorias por el sistema del Capitan C. P. Coles, R. V. C. B. de tamaño i fuerza conveniente para llevar dos cañones rayados de a 300 cada una, travado de fierro i sobre el nivel de la cubierta con teca i planchas de blindaje.

Las planchas de blindaje serán de 6 pulgadas de grueso en todo el rededor i 10 pulgadas en las portas. Equipados con manivelas para jirlas i a vapor, tragaluces i enjaretado en la parte superior, etc.

Las correderas con sus útiles, cañones, cureñas i demas articulos de armamento no se incluyen en esta especificacion.

MÁQUINARIA.

Máquinas.—Serán dos pares de máquinas horizontales cada una de fuerza nominal de 200 caballos; la calidad de los materiales i trabajo de obra igual a la de las máquinas construidas para el servicio de S. M. B. i arregladas para trabajar independientemente, pero sin estar provistas de condensadores de superficie.

Calderas.—Serán tubulares con tubos de bronce; el modelo, calidad de los materiales i modo de asegurarlas será el mismo que se emplea en las calderas construidas para el servicio de S. M. B.

Hélices.—Dos de fierro arregladas para trabajar por las aletas de popa.

Repuesto.—Como se acostumbra proveer, i las herramientas necesarias para trabajar en las máquinas i calderas.

CLÁUSULA JENERAL.

La anterior especificacion tiene por objeto comprender el buque completo con todo lo necesario para el servicio, con escepcion solamente de tales cosas como cañones, cureñas i esplanadas, armamento i municiones de todas clases, servicio, ropa blanca, cristalería, losa, cuchillería, articulos de mayordomos, coyes, frasadas i provisiones.—Birkenhead, 8 de enero de 1868.

LAIRD H.^{os}

NUM. .11

Faros de Chile.

N.º 4.

FARO DEL PUERTO DE CALDERA

SOBRE LA PUNTA DE CALDERA.



Luz fija blanca, variada por destellos de minuto i medio en minuto i medio.—Aparato Catadrióptico de Cuatro órden.

Alumbra desde el 1.º de marzo de 1868.

Colocado sobre la punta denominada de Caldera a la entrada de la bahía en la costa del sur.

SITUACION.

Latitud 27.º—3'—25" Sur.

Lonjitud 70.º—52' 40" Oeste de Greenwich.

La altura de la luz sobre el nivel medio del mar es de 37 metros 5 decímetros i de 13 metros sobre el terreno en que descansa. La torre es cuadrada, de madera pintada de blanco, la balaustrada pintada de negro i la cúpula i ventilador de la linterna pintada de verde.

El alcance medio de la luz es de quince millas jeográficas.

Demoran la estremidad N. del morro de Copiapó al S. 43.º O., i la punta Cabeza de Vaca al N. 14.º O., rumbos del compas. El morro dista del faro 6 1/2 millas i la Punta Cabeza de Vaca 11 1/2.

El presente aviso afecta a las siguientes cartas del Almirantazgo Británico. Costa occidental de la América del Sur, pliego IX rúm. 1276 i la 1302 del puerto de Caldera.

Ministerio de Marina.—Santiago, abril 28 de 1868.

FARO DEL PUERTO DE COQUIMBO.

LUZ FIJA BLANCA VARIADA POR ECLIPSE I DESTELLOS
 COLOCADO SOBRE LA PUNTA DENOMINADA TORTUGA
 A LA ENTRADA DE LA BAHIA EN LA COSTA DEL SUR.

Luz fija blanca variada por eclipse i destellos de quince segundos en quince segundos.—Aparato Catadrióptico de Cuarto orden

Una revolucion completa en tres minutos.

Un destello dura cinco segundos.

La intensidad máxima de la luz es de ciento setenta i cinco mecheros.

Un eclipse parcial dura diez segundos.

La intensidad es de trece mecheros.

Alumbra desde el 1.º de junio de 1868.

Latitud 29° 56' 30" Sur.

Lonjitud 71° 21' 30" Oeste de Greenwich, segun el plano de Fitz Roy.

La altura de la luz hasta el plano focal sobre el nivel medio del mar es de 33 metros i de ocho metros sobre el terreno en que descansa.

La torre es cuadrada, construida de madera pintada de blanco i la balaustrada pintada de negro, la cúpula de la linterna i ventilador pintado de verde.

El alcance medio de la luz será de 12 millas marítimas.

Demoras.

La Punta N. de Teatinos al Faro N. 17° O., distante 6 millas del Faro.

Isla de Pájaros N. 39° O.

Farellon de afuera N. 52° O., distante 1 milla del Faro.

Rocas Pájaro Niño N. 77° O.

Rocas Pilcachos S. 87° O.

La Punta saliente S. 26° O.

Esta última marcacion no es visible porque se interpone un cordon de rocas; mas hallándose un buque en rumbo S. 65° O. del compas verá la luz.

El presente aviso afecta a la carta del Almirantazgo Británico. Costa accidental de la América del Sur, pliego VIII, N.º 1287.

Ministerio de Marina.—Santiago, junio 8 de 1868.

NUM. 12.

Memorias anuales de las Autoridades marítimas de la República.

NÚM. I.

Memoria del Gobernador Marítimo de Atacama.

GOBERNACION MARÍTIMA DE ATACAMA.

Caldera, abril 18 de 1868.

En cumplimiento de la nota de US. núm. 398 de 14 de febrero del presente año, tengo el honor de adjuntar a US. el estado condensado del movimiento marítimo habido desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo del presente año, en este puerto i demas subdelegaciones marítimas de la provincia, como tambien los demas datos a que alude la mencionada nota.

1.º—MOVIMIENTO MARITIMO.

El movimiento marítimo, según lo demuestra el cuadro adjunto, es el siguiente:

ENTRADAS.

Huasco.....	169 buques con	129,289 toneladas.
Carrizal Bajo..	295 buques con	151,570 toneladas.
Caldera	324 buques con	229,693 toneladas.
Chañaral	128 buques con	119,930 toneladas.
Pan de Azúcar.	35 buques con	9,375 toneladas.
	<hr/>	<hr/>
	861 buques	639,857 toneladas.

SALIDAS.

Huasco.....	166 buques con	127,259 toneladas.
Carrizal Bajo..	211 buques con	154,609 toneladas.
Caldera	317 buques con	226,965 toneladas.
Chañaral	127 buques con	119,389 toneladas.
Pan de Azúcar.	35 buques con	9,375 toneladas.
	<hr/>	<hr/>
	856 buques	637,597 toneladas.

En resúmen, resulta que de los puertos mencionados en el tiempo aludido, han entrado 861 buques con 639,857 toneladas, i salido 856 buques con 637,597 toneladas.

2.º—EMBARCACIONES MENORES.

Caldera.—Hai 10 embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de la provincia con mercaderías i frutos del país. En esta gobernacion hai matriculadas 55 lanchas, que se emplean en la carga, descarga i lastre de los buques.

Tambien existen 26 embarcaciones menores entre chalupas i botes, que se ocupan en el tráfico i la pesca.

Carrizal Bajo.—Se emplean en el tráfico entre este puerto i los de Sarco i Huasco i sus caletas 3 lanchas i 2 botes. En la pesca hai 3 botes i dentro de la bahía hai 39 lanchas i 20 botes.

Huasco.—Hai ocupadas en el tráfico 9 lanchas, 8 entre chalupas i botes. Tambien existen 2 balsas para la pesca.

Chañaral de las Animas.—Hai 18 embarcaciones menores entre botes i chalupas que esclusivamente se ocupan en el tráfico de la bahía. A mas hai 18 lanchas para la descarga i carga de buques.

Botes pescadores no existe ninguno.

Pan de Azúcar.—No existen embarcaciones menores que hagan el tráfico i la pesca, pero se emplean para el mismo objeto balsas.

3.º—MEDIDAS CONVENIENTES A LA POLICIA MARITIMA DE CADA PUERTO, ETC.

Caldera.—El muelle que están por construir los señores Wing i C.ª llenará varias necesidades de que ya he dado cuenta anteriormente.

Carrizal Bajo.—Es de suma necesidad matricular la jente de mar que se ocupa como fleteros en los botes que sirven al embarco i desembarco de pasajeros, para reglamentar sus servicios i desisgnarles la tarifa que deben cobrar por sus trabajos atendiendo a las circunstancias del puerto.

Chañaral de las Animas.—Las medidas necesarias a la policia marítima se han tomado para atender al buen servicio de la bahía.

Pan de Azúcar.—No hai ninguna medida que sea conveniente tomar para la policia marítima.

4.º—IMPORTANCIA DE CADA PUERTO, ETC.

Caldera, como lo manifesté a US en la memoria de 1.º de Mayo de 1867, puede considerarse como uno de los principales puertos de la República, por la gran internacion de mercaderías nacionales i extranjeras.

Su principal esportacion consiste en minerales i pastas de oro, plata i cobre.

Huasco.—Cada dia gana en importancia comercial por su valiosa esportacion de minerales, pastas de plata, plomo arjentifero i cobre.

Puede considerarse el valor de la importancia de este puerto por los datos siguientes:

IMPORTACION.

Mercaderías nacionales i nacionalizadas..	3.399,478
Del extranjero.....	2,267
Total...	\$ 3.401,745

ESPORTACION.

De productos nacionales	1.942,873
De id. cabotaje	917,806
Total...	\$ 2,960,679

Estos valores corresponden a los tres últimos trimestres del 67, los del primer bimestre se calculan aproximativamente en dos millones de pesos, poco mas de las mercaderías internadas i esportadas en el mismo orden anterior.

Carrizal Bajo.—Su principal esportacion es de minerales. Este puerto cada dia toma mas incremento.

Finalmente, Chañaral de las Animas i Pan de Azúcar son importantes por la esportacion de minerales. Especialmente el primero que puede considerarse como el primer puerto de la provincia, despues de Caldera.

En jeneral, el comercio principal de los puertos de la provincia consiste en la esportacion de minerales.

5.º—VALIZAS, FAROS, PRÁCTICOS.

Caldera.—Hai dos valizas pertenecientes a la Compañía de Vapores.

El faro está funcionando desde el 1.º de marzo del presente año, de un modo bastante satisfactorio.

Hai dos prácticos que siguen desempeñando su cometido con bastante esmero.

Huasco.—Necesita un faro de 5.º orden, que seria mui útil al puerto i así se evitaria el peligro que corren los vapores i buques de vela que tienen que hacer su entrada de noche i sobre todo los últimos que se ven necesitados de hacerse mar afuera cuando les anochece cerca del surjidero por evitar un fracaso, a que se ven espuestos por las continuas corrientes de las aguas i los muchos bajos que hai en la costa.

Carrizal Bajo.—No hai faro.

Chañaral de las Animas.—No hai ninguna valiza. Es mui necesario que los buques sean amarrados por un práctico i en un punto donde no estén espuestos a las consecuencias de los frecuentes temporales. Así es que cada día se hace sentir mas la falta de un empleado de esta clase que satisfaga las exigencias aludidas.

Pan de Azúcar.—Por lo que respecta a las necesidades del puerto en valizas, faros i prácticos no es posible pedir imposiciones, ni necesita de los últimos.

6.º—TELÉGRAFOS MARÍTIMOS.

Caldera.—El de este puerto continúa siendo servido por los marineros de esta gobernacion.

En Carrizal Bajo i Pan de Azúcar no los hai i en los datos suministrados a esta gobernacion por los respectivos subdelegados marítimos no me comunican si se necesitan.

Chañaral de las Animas.—No hai, pero es de todo punto necesario uno, que reportaria grandes ventajas al comercio i al buen servicio de esta subdelegacion.

Huasco.—No hai i convendria la colocacion de uno en la parte norte en que estuvo el muelle.

7.º—ASTILLEROS, VARADEROS I MAESTRANZAS.

Caldera.—No hai astillero i solo una estensa playa sirve de varadero para componer las embarcaciones del tráfico de la bahía.

Maestranzas, hai una perteneciente a la empresa del ferrocarril.

Huasco.—No hai ni astillero ni maestranzas. Existe un mal varadero que sirve para calafatear las embarcaciones menores.

Chañaral de las Animas.—Varadero i maestranzas no hai i solo una pequeña caleta donde con gran dificultad se varan las embarcaciones del tráfico.

8.º—JENTE DE MAR, ETC.

Caldera.—En esta gobernacion hai matriculados 30 fleteros, 12 pescadores i 20 lancheros.

Carrizal Bajo.—Entre fleteros i lancheros hai 80, que sirven de marineros i pescadores.

Chañaral de las Animas.—No hai matriculados; sin embargo existen como 50 hombres entre lancheros i fleteros.

Pan de Azúcar.—Jente de mar, marineros i pescadores no existen, salvo los lancheros i jornaleros que se ocupan en dichos oficios.

Finalmente, agregaré que el Huasco necesita la reconstrucción del muelle por estar inservible.

Con lo espuesto creo haber cumplido con la orden de US.

Dios guarde a US.

TADEO SANTOS BUSTOS.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

CALDERA.

Entradas.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		EXTRANJEROS.	
			Del cabot.	Del extr.	Del cabot.	Del extr.
Vapores.....	152	174034	7	---	101	44
Fragatas.....	12	6274	---	---	8	4
Barcas.....	119	43896	---	---	106	13
Bergantines.....	16	2659	---	---	16	---
B. goletas.....	10	1614	---	---	10	---
Pailebotes.....	6	308	3	---	3	---
Goletas.....	9	908	2	---	7	---
Totales.....	324	229693	12	---	251	61

Buques de Guerra.

HAN ENTRADO I SALIDO LOS BUQUES SIGUIENTES.			VEC.	CAN.
Vapor Norte americano "Nyack".....			2	8
Vapor id. id. "Dacotach".....			1	7
Vapor nacional "Valdivia".....			1	4
Fragata inglesa "Topace".....			1	31
Vapor Norte americano "Powatan".....			1	17
Vapor frances "Lamothe Piquet".....			1	4
Vapor nacional "Nuble".....			1	6
Corbeta francesa "Belliqueuse".....			1	10
				87

Salidas.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		EXTRANJEROS.	
			Del cabot.	Del extr.	Del cabot.	Del extr.
Vapores.....	152	174034	7	---	100	45
Fragatas....	14	7076	---	---	13	1
Barcas.....	111	40616	---	---	97	14
Bergantines.	18	3002	---	---	18	---
B. goletas...	7	1064	---	---	7	---
Pailebotes...	5	227	3	---	2	---
Goletas.....	10	946	2	---	8	---
Totales....	317	226965	12	---	245	60

Resúmen Jeneral.

Entradas.

Salidas.

	N.º	TON.º		N.º	TON.º
Caldera.....	324	229693	Caldera.....	317	226965
Chañaral de las A.	128	119930	Chañaral de las A.	127	119389
Pan de Azúcar...	35	9375	Pan de Azúcar...	35	9375
Carrizal Bajo....	205	151570	Carrizal Bajo....	211	154609
Huasco.....	169	129289	Huasco.....	166	127259
Total	861	639857	Total	856	637597

Gobernacion Marítima de Atacama. Caldera, Abril 13 de 1868.

TADEO SANTOS BUSTOS.

CHAÑARAL.

Entradas.

FECHA.	Vapores.	Fragatas.	Barcas.	Bergantines.	B. goletas.	Goletas.	Pailebotes.	NACIONALES I EXTRANJEROS.		Toneladas.
								Del cab.	Del extr.	
1867.										
Mayo.....	4		2	2				6	2	9405
Junio.....	4		3	1	1			7	2	8967
Julio.....	4		4	2			1	9	2	9329
Agosto.....	5		3	1		2		9	2	9953
Setiembre.....	5		5					8	2	9610
Octubre.....	6		3	1			1	9	2	10276
Noviembre.....	8		3	1			1	11	2	12312
Diciembre.....	9	1	2	3		1	1	15	2	12889
1868.										
Enero.....	9		4					11	2	12443
Febrero.....	9	1	1	1				10	2	12410
Marzo.....	9		3	1				11	2	12345
Totales...	72	2	33	13	1	3	4	106	22	119930

Salidas.

FECHA.	Vapores.	Fragatas.	Barcas.	Bergantines.	B. goletas.	Goletas.	Pailebotes.	NACIONALES I EXTRANJEROS.		Toneladas.
								Del cab.	Del extr.	
1867.										
Mayo.....	4		2	1				5	2	9180
Junio.....	4		1	2	1			6	2	8382
Julio.....	4		3	1			1	7	2	8826
Agosto.....	5		5	2		2		11	3	10066
Setiembre.....	5		3					5	3	8640
Octubre.....	6		5					7	4	10817
Noviembre.....	8		2	2			2	11	3	12250
Diciembre.....	9	1	3	2			1	15	2	12984
1868.										
Enero.....	9		2	1				10	2	11869
Febrero.....	8		4	1				11	2	12586
Marzo.....	10	1	2	1				12	2	12788
Totales...	72	2	32	13	1	2	4	100	27	119389

Subdelegacion Marítima de Chañaral, Marzo 31 de 1868.

SILVESTRE TORO.

PAN DE AZÚCAR.

Entradas.

Salidas.

BUQUES.	Número.	Toneladas.	NACIONAL. I EXTR.		BUQUES.	Número.	Toneladas.	NACIONAL. I EXTR.	
			Del cab.	Del extr.				Del cab.	Del extr.
Vapores.	11	3604	11	---	Vapores.	11	3604	11	---
Barcas.	13	5068	6	7	Barcas.	13	5068	8	5
Fragatas.	---	---	---	---	Fragatas.	---	---	---	---
Bergantines.	1	120	---	1	Bergantines.	1	120	---	1
B. goletas.	---	---	---	---	B. goletas.	---	---	---	---
Goletas.	10	583	9	1	Goletas.	10	583	9	1
Pailebotes.	---	---	---	---	Pailebotes.	---	---	---	---
Totales.	35	9375	26	9	Totales.	35	9375	28	7

Subdelegación Marítima de Pan de Azúcar, Marzo 31 de 1868.

JOSÉ PATRICIO MONTIEL.

CARRIZAL-BAJO.

Entradas.

Salidas.

BUQUES.	Número.	Toneladas.	NACIONAL. I EXTR.		BUQUES.	Número.	Toneladas.	NACIONAL. I EXTR.	
			Del cab.	Del extr.				Del cab.	Del extr.
Vapores.	99	121022	99	---	Vapores.	99	121022	99	---
Fragatas.	7	4041	7	---	Fragatas.	8	6041	6	2
Barcas.	58	22228	58	---	Barcas.	61	22970	39	22
Bergant.	10	1569	10	---	Bergant.	12	1866	12	---
Goletas.	31	2710	31	---	Goletas.	31	2710	30	1
Totales.	205	151570	205	---	Totales.	211	154609	186	25

Subdelegación Marítima de Carrizal Bajo, Abril 1.º de 1868.

JUAN NEPOMUCENO GAZITÚA.

— 65 —
HUASCO.
Entradas.

FECHA.	Vapores.	Fragatas.	Barcas.	Bergantines.	B. goleta.	Goletas.	Pailebotes.	NACIONALES I EXTRANJEROS.		Toneladas.
								Del cab.	Del extr.	
1867.										
Mayo.	4		2				2	8		8412
Junio.	6		3				1	10		7763
Julio.	7		3	1				11		8525
Agosto.	7		3	2				12		9997
Setiembre.	7		1	1		3		12		7849
Octubre.	8		2			2	3	15		9470
Noviembre.	9		2		1	1		13		12144
Diciembre.	10		3	1		3		17		12822
1868.										
Enero.	12		3			3		18		13892
Febrero.	12	1	6			1	1	21		17003
Marzo.	11	2	2	1		2	1	19		13176
Totales.	93	3	30	6	1	15	8	156		121063

Salidas.

FECHA.	Vapores.	Fragatas.	Barcas.	Bergantines.	B. goleta.	Goletas.	Pailebotes.	NACIONALES I EXTRANJEROS.		Toneladas.
								Del cab.	Del extr.	
1867.										
Mayo.	4		2				2	8		8412
Junio.	6		3				1	10		7763
Julio.	7		3	1				11		8525
Agosto.	7		3	2				12		9997
Setiembre.	7		1	1		3		12		7849
Octubre.	8		2			2	3	15		9470
Noviembre.	9		2		1	1		13		12144
Diciembre.	10		3	1		3		17		12822
1868.										
Enero.	12		3			3		18		13347
Febrero.	12	1	6			1	1	21		16003
Marzo.	11		1	1		2	1	16		12701
Totales.	93	1	29	6	1	15	8	153		119033

Subdelegacion Maritima del Huasco, Abril 1.º de 1868.

JOSÉ C. UGALDE.

NÚMERO II.

Memoria del Gobernador Marítimo de Coquimbo.

Núm. 1.

GOBERNACION MARÍTIMA DE

Coquimbo, abril 8 de 1868.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

En cumplimiento de la nota de US. fecha 14 de febrero del presente año tengo el honor de acompañar a US. los datos estadísticos que deben formar parte de la memoria que el señor Ministro de Marina presentará al Congreso Nacional.

Movimiento marítimo.

La gran crisis que han sufrido los distritos mineros ha paralizado un tanto la concurrencia de buques a este puerto. Sin embargo existe un exceso a favor de este año de 47 buques en las entradas i 28 en las salidas; siendo el aumento del tonelaje 6,044 toneladas en las entradas i 3937 en las salidas.

Los puertos de Guayacan i Totoralillo han sufrido disminucion en su movimiento, i el puerto de Tongoy ha tenido un aumento de 23 buques entrados i 28 salidos.

Oficina de la gobernacion.

El personal de esta oficina no ha sufrido variacion i se hace sumamente necesario el dotarla con un oficial de pluma.

Los prácticos prestan servicios importantes a los buques, aconteciendo que han tenido que pernoctar en éstos a consecuencia de las calmas.

Muelles.

Solo los dos de la estación del ferrocarril han estado en ejercicio este año. El fiscal continúa deteriorándose i exige una pronta refaccion. A este fin se elevaron con fecha 2 de noviembre del año próximo pasado dos propuestas que se solicitaron de los constructores Goforth Parker i Teodoro Ratt. El Gobierno recominó la inspeccion de esta obra al Injeniero de Faros don Enrique Siemsen i hasta la fecha las ocupaciones de este caballero no le han permitido ocuparse de este trabajo. Es de temer que cuando se principie, se haga mas onerosa la refaccion.

Importancia de cada puerto.

La mayor o menor importancia de estos puertos depende siempre del valor i abundancia de los cobres; se encuentran constantemente en razon directa el alza i cantidad de metal cón sus adelantos i movimiento marítimo.

Casas de aposentaduría.

Hai tres donde se alojan 16 individuos de los cuales seis son chilenos i los demas extranjeros.

Necesidades del puerto en valizas, faros, etc.

Se necesita colocar una valiza sobre una piedra submarina que se encuentra al norte de la punta de este puerto, denominada *Pájaro Niño* i otra en un banco o placer que existe dentro de la bahía.

El 11 de febrero se principió el Faro de este puerto bajo la direccion de don Enrique Siemens i a la fecha se encuentra terminado; falta solo colocar el aparato.

Telégrafos.

Como en la refaccion del muelle está incluida la del Telégrafo de este puerto, creo que se satisfaga pronto esta necesidad.

Dios guarde a US.

BUENAVENTURA MARTINEZ.

Núm. 2.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Guayacan, abril 2 de 1868.

En vista de la nota de US. fecha 6 del pasado, en la que me trascribe la del Señor Comandante Jeneral de Marina de 14 de febrero relativa a que remita a la brevedad posible los datos estadísticos del movimiento marítimo entre el 1.º de mayo de 1867 i 31 de marzo de 1868, tengo el honor de adjuntar a US. tres estados condensados i uno correspondiente al año próximo pasado.

Los estados números 1 i 2 manifiestan el movimiento marítimo de buques entrados i salidos en este puerto durante los once meses que se me piden por la citada nota i el 3.º comprende el número de embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico de esta bahía, jente de mar, marineros i pescadores.

Necesidades en los puertos de valizas i faros.

No existen en este puerto valizas ni faros de ninguna especie, pero seria mui conveniente la instalacion de un faro que proporcionase alguna comodidad a la navegacion de los buques que se dirijen a este puerto.

Existe a la entrada de esta bahía un bajo submarino, que no es conocido en las cartas de navegacion i en el que un marino sin práctica está espuesto a sufrir un completo naufragio. En este peligroso bajo es, pues, de urgente necesidad la colocacion de una gran boya para que indique ese lugar i sea conocido por los navegantes, evitándoles de este modo a lo ménos daños de suma consideracion.

Atendiendo a esta imperiosa necesidad, la casa de los señores Urmeneta i Errázuriz hizo colocar en dicho bajo una boya, que aunque no llena del todo lo que se reclama, a lo ménos por ahora, presta utilísimos servicios a la navegacion de los buques que se dirijen a este puerto.

Astilleros, varaderos i maestranza.

No hai en este puerto astilleros ni maestranza de ninguna clase; solo hai un pequeño varadero que sirve para las reparaciones de las embarcaciones menores de propiedad de los señores Urmeneta i Errázuriz. La bahía proporciona por su mansedumbre locales apropósito para el establecimiento de estas faenas tan útiles i necesarias en puerto de tanto tráfico como éste.

Telégrafos marítimos.

No hai en esta bahía ni siquiera un palo vijía que indique a los navegantes la entrada de este puerto; i como ésta es sumamente estrecha, seria mui conveniente la instalacion de dicho palo.

Muelles i botes fiscales

Existen de lo primero de propiedad de los señores Urmeneta i Errázuriz dos pequeños muelles de esqueleto de madera, uno de ellos sirve para la descarga de minerales i carbon de piedra i el otro para el embarque del cobre en barra i lastre.

La Subdelegacion marítima se sirve de un bote perteneciente a la Tenencia de Aduana de este puerto, el cual se halla en mal estado.

Dios guarde a US.

PASCUAL MALUENDA.

Señor Gobernador marítimo de la provincia de Coquimbo.

RAZON de los buques que han entrado i salido de este puerto desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868.

Entradas.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADES.	CAÑONES.	PROCEDECENCIA.	
				Del cab.	Del extr.
Vapores.....	143	103033		99	44
Fragatas.....	15	11104		11	4
Barcas.....	123	46325		102	21
Bergantines.....	14	2651		13	1
Bergantin goletas.....	14	2067		14	
Goletas.....	16	1330		16	
Pailebotes.....	8	478		8	
Balandras.....	2	50		2	
Suma.....	335	167038		265	70

Buques de guerra.

Fragatas.....	6	127		
Corbetas.....	6	68		
Vapores.....	6	45		
Suma.....	18	240		

Salidas.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADES.	CAÑONES.	DESTINO.	
				Al cab.	Al extr.
Vapores.....	143	103033		99	44
Fragatas.....	15	11104		11	4
Barcas.....	124	47042		108	16
Bergantines.....	14	2651		13	1
Bergantin goletas.....	14	2067		14	
Goletas.....	16	1330		16	
Pailebotes.....	8	478		8	
Balandras.....	2	50		2	
Suma.....	333	167755		271	65

Buques de guerra.

Fragatas.....	6	127		
Corbetas.....	6	68		
Vapores.....	6	45		
Suma.....	18	240		

Gobernacion Marítima de Coquimbo, abril 1.º de 1868.

BUENAVENTURA MARTINEZ.

CUADRO que manifiesta los buques que han entrado i salido de este puerto de Guayacan de la provincia de Coquimbo, desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868.

Entradas.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	Tripulacion.		BUQUES.				CABOTAJE.
			NACIONALES.	EXTRANJER.	Nacionales.		Extranjeros		
					NÚMERO.	TONEL.	NÚMERO.	TONEL.	
Vapores.....	9	5304	38	249	1	484	8	4820	9
Fragatas.....	9	5642	43	111	-----	-----	9	5642	9
Barcas.....	74	18789	176	558	-----	-----	74	18789	74
Bergantines.....	4	1104	4	28	-----	-----	4	1104	4
Goletas.....	36	2346	56	125	-----	-----	36	2346	36
Total.....	132	33185	317	1071	1	484	131	32701	132

Salidas.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	Tripulacion.		AL CABOTAJE.				AL EXTRANJ.		
			NACIONALES.	EXTRANJER.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.	EXTRANJEROS.	NÚMERO.	TONELADAS.	EXTRANJEROS.
Vapores.....	8	4679	32	207	8	4679	32	207	-----	-----	-----
Fragatas.....	10	7216	48	122	6	4797	48	50	4	2419	72
Barcas.....	74	18994	164	555	64	14453	164	412	10	4541	143
Bergantines.....	4	1104	5	28	4	1104	5	28	-----	-----	-----
Goletas.....	36	2346	44	135	36	2346	44	135	-----	-----	-----
Total.....	132	34339	293	1047	118	27379	293	832	14	6960	215

Puerto de Guayacan, marzo 31 de 1868.

PASCUAL MALUENDA,
Capitan de puerto.

ESTADO del movimiento marítimo habido en el puerto Totoralillo desde el 1.^o de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo del presente año.

Entradas.

CLASES.	NÚMEROS.	TONELADS.	TRIPULACIONES.	
			Nacion.	Extranj
Vapores.....	17	7650		680
Fragatas.....	3	1359	15	36
Barcas.....	18	6195	41	179
Bergantines.....	1	148	1	4
Goletas.....	6	398	18	15
Pailebotes.....	2	85	3	6
Suma.....	47	15835	78	920

Salidas.

CLASES.	NÚMEROS.	TONELADS.	TRIPULACIONES.	
			Nacion.	Extranj
Vapores.....	17	7650		680
Fragatas.....	4	2033	16	43
Barcas.....	19	6467	45	166
Bergantines.....	1	148	2	5
Goletas.....	5	331	8	22
Pailebotes.....	2	85	7	3
Total.....	48	16514	78	919

Embarcaciones menores, jente de mar, marineros i pescadores existentes en este puerto.

LANCHAS.	BOTES.	BALSAS.	CANOAS	J. DE MAR.	MARINERS.	PESCADOR.
4	3	1	-----	6	2	2

Subdelegacion Marítima de Totoralillo, marzo 31 de 1868.

JOSÉ V. VÁRAS.

ESTADO de los buques que han entrado i salido del puerto de Tongoi desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo del presente año.

Entradas.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADS.	PROCEDENCIA.	
			Del cab.	Del extr.
Fragatas.....	1	310	1	.....
Barcas.....	60	4675	60	.....
Bergantines.....	11	2176	11	.....
Goletas.....	49	3986	49	.....
Vapores.....	60	32543	60	.....
Pallebotes.....	4	244	4	.....
Suma.....	185	43934	185	.....
Salidas.				
CLASES.	NÚMERO.	TONELADS.	DESTINO.	
			Al cab.	Alextr.
Fragatas.....	2	1135	2	.....
Barcas.....	62	5253	62	.....
Bergantines.....	11	2176	11	.....
Goletas.....	49	3986	49	.....
Vapores.....	60	32543	60	.....
Pallebotes.....	4	244	4	.....
Total.....	188	45337	188	.....

Subdelegacion Maritima, Tongoi, marzo 31 de 1868.

JOSÉ MANUEL VARELA.

NÚMERO III.

Memoria del Gobernador Marítimo de Aconcagua.

NÚM. I.

GOBERNACION MARÍTIMA DE ACONCAGUA.

Papudo, abril 5 de 1868.

En cumplimiento de la órden suprema que US. se sirvió trascribirme en su circular del 14 de febrero próximo pasado, tengo el honor de adjuntar a US. dos estados condensados bajo los números 1 i 2, i tambien los que me han sido remitidos por los Subdelegados marítimos de los puertos de Pichidanguí i Zapallar con sus respectivos oficios; i no habiendo aun recibido los correspondientes al puerto de los Vilos, vuelvo otra vez hoy mismo a trascribirle nuevamente la nota de US. para que me mande esas piezas.

El estado número 1 demuestra los buques que han entrado i salido de este puerto durante el año transcurrido desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo del presente año.

Medidas de policía i buen servicio de este puerto.

Es de mui urgente necesidad la construccion de un muelle, aunque sea de poca importancia, pues el que hoy existe es pésimo i en alto grado peligroso por el estado de destruccion en que se encuentra.

Tambien no es de ménos necesidad la colocacion de un pescante, para con él evitar en gran parte el deterioro del bote de la Gobernacion marítima, que por falta de este útil se hace variar en la playa donde es difícil su conservacion.

Importancia de este puerto.

De mui grande importancia es este puerto, puesto que por él se esporta la considerable cosecha de cereales, minerales de cobre i varias otras producciones nacionales de mucho valor.

Necesidades de valizas i faros.

Estas no son todavia objeto de necesidad para este puerto, i mucho ménos Telégrafos marítimos, como así mismo prácticos, puesto que en esta bahía i en toda la estension de su entrada, se encuentra el fondo a 65 i 70 brazas de profundidad en la parte norte i 56 a 60 en la sur, como igualmente en su centro i hasta unos 25 metros ántes de la orilla; el fondeadero es inmejorable i seguro.

Varaderos.

Toda la playa se presta para varar embarcaciones pequeñas i muy en particular la parte sur; pero no hai ninguno de uso particular.

Dios guarde a US.

ABELARDO OSSANDÓN.

NÚM. 2.

SUBDELEGACION MARÍTIMA.

Puerto de los Vilos, abril 18 de 1868.

En cumplimiento a la circular pasada por la Comandancia Jeneral de Marina de órden suprema, i que me fué trascrita en su atento oficio de 25 del próximo pasado marzo, que recibí en 30 de dicho mes, pidiendo los datos estadísticos anuales que se encuentran consignados en la nota pasada a los Gobernadores i Subdelegados marítimos en 7 de abril de 1865 i bajo el número 253; remito un estado que contiene el movimiento habido en las embarcaciones entradas i despachadas en este puerto, durante el año trascurrido desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868. En él se observará que el movimiento es mas activo que el de otros años, habiendo aumentado su importacion i esportacion de una manera considerable i con tendencia a seguir en aumento, a consecuencia del arribo mensual de los vapores *Antonio Varas, Paquete de los Vilos, Guayaquil i San Carlos*. Mayor seria la importancia mercantil de este puerto si se construyese un muelle que podria ser de pertenencia fiscal, pues de particulares no hai que esperararlo a pesar del beneficio que se reporta i que fué demasiado conocido su lucro, cuando estuvo funcionando uno malo, que se habia construido en años anteriores. El modo como se hace el embarque i desembarque es demasiado trabajoso i lleno de peligros, en razon de hacerlo por una sola playita única en su jénero, donde solo se puede hacer este trabajo en las horas de su llena, por estar por todas partes erizada de escollos, i haber constantemente mucha reventazon. Como la llena constantemente tiene sus alteraciones, para no demorar los vapores, se hace el desembarque i embarque en distintas horas, no solamente del dia sino de la noche.

Las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de este puerto, constan de cinco lanchas tripuladas, dos de ellas con un patron i dos marineros; las otras solo con dos.

Las canoas de pescadores con sus correspondientes aperos, se encuentran diseminadas en las caletitas que se encuentran den-

tro de esta subdelegacion, siendo en todas nueve: algunas de ellas, tripuladas con dos individuos i un piloto.

La policia maritima, aunque carece de un reglamento especial, es servida del mejor modo posible; i los dos marineros del bote del Resguardo como agentes inmediatos de la subdelegacion, contribuyen a que se observe en todas sus partes.

Vuelvo a llamar la atencion sobre la falta de un muelle, i me atrevo a esponer que consultando los intereses del Fisco, podria hacerse uno de cuenta del Gobierno, si éste, mejor ilustrado en la materia, lo encontrase por conveniente. Para dar cima a este trabajo, en mi humilde concepto seria suficiente para reportar una buena utilidad, el capital de tres a cuatro mil pesos.

Asilleros, maestranza, etc, nada de esto existe por lo nuevo del puerto i los pocos recursos que en él se hacen notar para estos establecimientos.

Siempre se hace sentir la necesidad de colocar una señal en la isla que se encuentra a la entrada de este puerto, a fin de dar mas seguridad a las naves que a él se dirijen por primera vez.

Tambien se nota la necesidad de colocar tres muertos que indiquen la existencia de unos bajos que se encuentran a la entrada del puerto i dentro del fondeadero, con el fin de que no toquen en ellos las embarcaciones, como ya ha sucedido.

Es cuanto por ahora se ofrece decir, respecto de las necesidades marítimas de este puerto.

Dios guarde a US.

MANUEL B. GUITAL.

Al Gobernador Maritimo del puerto del Papudo.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en el puerto del Papudo desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868.

Entradas.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		EXTRANJEROS.	
			Del cabot.	Delextran.	Del cabot.	Delextran.
Barcas.....	9	3499	---	---	9	---
Bergantines.....	1	180	---	---	1	---
Goletas.....	3	261	---	---	3	---
Vapores.....	10	2900	---	---	10	---
Suma.....	23	6840	---	---	23	---

Salidas.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		EXTRANJEROS.	
			Al cabot.	Al extran.	Al cabot.	Al extran.
Barcas.....	9	3499	---	---	9	---
Bergantines.....	1	180	---	---	1	---
Goletas.....	3	261	---	---	3	---
Vapores.....	10	2900	---	---	10	---
Suma.....	23	6840	---	---	23	---

Gobernacion Marítima, Papudo, abril 5 de 1868.

ABELARDO OSSANDON.

CUADRO que demuestra el movimiento marítimo de entradas i salidas que ha habido en el puerto de los Vilos desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868.

Entradas.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	EXTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Vapores.....	51	12	5808	39	13735	19543
Barcas.....	4	---	---	4	1391	1391
Goletas.....	7	---	---	7	677	677
Sumas.....	62	12	5808	50	15803	21611

Salidas.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	EXTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Vapores.....	51	12	5808	39	13735	19543
Barcas.....	4	---	---	4	1391	1391
Goletas.....	7	---	---	7	677	677
Sumas.....	62	12	5808	50	15803	21611

Puerto de los Vilos, marzo 31 de 1868.

M. B. GUITAL.

RAZON de los buques que han entrado i salido del puerto del Zapallar, de la provincia de Aconcagua, desde el 1.º de marzo de 1867 hasta el 31 de marzo del presente año.

Entradas.

CLASES.	NÚMERO.	TONELAJE.	PROCEDENCIA.	
			Del cabotaje.	Del extranjero.
Barca.....	1	200	de Valparaiso.	.....
Lanchas.....	5	100	de id.	.....
Barca.....	1	410	de id.	.....
Sumas.....	7	710	.....	.....

Salidas.

CLASES.	NÚMERO.	TONELAJE.	DESTINOS.	
			Al cabotaje.	Al extranjero.
Barca.....	1	200	a Pichidanguí.	.....
Lanchas.....	5	100	a Valparaiso..	.....
Barca.....	1	410	.....	Al extranjero.
Sumas.....	7	710	.....	.....

Puerto del Zapallar, marzo 31 de 1868.

José D. DIAZ,
Subdelegado.

Entradas.

Vapores.....	51
Barcas.....	4
Bergantiu goletas.....	8
Total.....	<u>63</u>

Han salido los mismos buques.

NÚMERO IV.

Memoria del Gobernador Marítimo de Valparaíso.

NÚM. I.

GOBERNACION MARITIMA DE

Valparaíso, abril 22 de 1868.

Paso a manos de US. los estados condensados del movimiento marítimo habido en la bahía de Valparaíso i en las caletas de San Antonio, dependientes de esta Gobernacion, durante el término de once meses, que abrazan desde el primero de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo último. Igualmente remito adjuntos los cuadros correspondientes al número de buques carenados en las macstranzas de los diques flotantes *Santiago* i *Valparaíso*, i los demas datos pedidos de órden de US. fecha 14 de febrero último.

Los documentos aludidos no admiten comparacion con los publicados en la Memoria de Marina de 1867, por consignarse en aquellos el intervalo completo de un año, mientras que los actuales solo se refieren al período de once meses, en conformidad con la disposicion de que he hecho mérito.

CUERPO DE PRÁCTICOS.

Sigue prestando sus servicios con ventaja para los buques que abordan el puerto. El supremo decreto de diciembre 12 de 1867 ha venido a producir mejor órden en la distribucion i mas seguridad en las faenas de pilotear las naves. Las garantías que ofrece el cuerpo de prácticos con el fondo de reserva en depósito, para responder a las averías que por mala maniobra u otro motivo causaren a los buques, su larga esperiencia marinera i el hallarse bajo la dependencia esclusiva de esta Gobernacion, les hace acreedores al privilejio acordado.

TELÉGRAFO I FARO.

Funcionan con regularidad bajo el pié en que se hallan.

OFICINA JENERAL DE ENGANCHE DE MARINEROS.

Se encuentra bajo la direccion de un jefe de la Armada con la dotacion necesaria de empleados. Sus servicios van siendo cada dia mas conformes al alto fin que se tuvo al crearla. Las deserciones disminuyen i la jente de mar no sufre las espoliaciones a que se veia espuesta con el antiguo sistema de enganche.

Despues de consignar la parte estadística del movimiento de los puertos dependientes de la provincia marítima de Valparaíso, me

resta someter a la consideracion de US. algunas necesidades de un carácter urgente, para que una vez penetrado de su importancia, se digne atenderlas con las providencias que convenga.

Una de las que afecta mas directamente al comercio de Valparaíso, es aquella que demanda la organizacion de un cuerpo o gremio de lancheros i jornaleros del cabotaje. Esta necesidad es de tal naturaleza, que me atreveria a afirmar que sin su satisfaccion, no podria seguir en buen orden el jiro del sin número de mercaderías que se movilizan en este puerto.

Hasta la fecha, el movimiento de bultos en Valparaíso se ejecuta por medio de lanchas tripuladas con individuos alejados de una dependencia o jurisdiccion inmediata. Todo desman, pérdida, avería o dificultad proveniente por efecto del personal, ofrece largas demoras i molestias sin esclarecimiento. El Tribunal del Consulado llamado por la lei a entender en toda cuestion que se suscite en la bahía, tiene sus horas determinadas de despacho, sus dias i meses de receso. Las faltas cometidas en estos intervalos, se hallan fuera de toda jurisdiccion i el comercio sufre las graves consecuencias de la impunidad.

A menudo se reciben en esta Gobernacion, quejas de robos i de averías causadas a bordo de las embarcaciones del tráfico, la que no estando investida de facultades judiciales, no ha podido hasta ahora hacer otra cosa, que apresar a los sospechosos i enviarlos a la disposicion del juzgado. Pero estas medidas no alcanzan a garantir la entrega de las valiosas mercaderías puestas esclusivamente bajo la buena fé de individuos que no han ofrecido seguridades de ningún jénero. Así se ve que los robos i el maltrato de las mercaderías aumentan, huyendo a salvarse a tierra de la accion de la Capitanía de puerto, los que cometen tales delitos. Por otra parte, esta oficina carece de los elementos suficientes para establecer una vijilancia eficaz sobre la larga estension en que se ejercita el tráfico de las embarcaciones menores. El comercio, a su vez, temeroso de dar pasos inútiles i mas que todo, convencido de la imposibilidad de rescatarse de las pérdidas sufridas, se retrae de toda demanda i admite las consecuencias de este servicio como un mal que no está en sus manos remediar.

Solo una matricula de hombres conocidos por sus buenos antecedentes, sometidos a la accion inmediata de un jefe especial, podria llenar los vacios que se advierten en el movimiento de las mercaderías en este puerto.

Al proponer a US. el arbitrio aludido, he tenido presente, ademas, los satisfactorios resultados alcanzados por el gremio de jornaleros de la Aduana, cuyo cuerpo ha ido evidenciando cada año la conveniencia de su organizacion.

Nada espondré sobre los medios de dar cima a este pensamiento, puesto que si llegase a merecer la atencion de US., una comision de personas conocedoras del servicio podria formular el proyecto de reglamento apropiado a las circunstancias; creyendo con lo dicho bastante motivada la urjencia de su realizacion.

El gremio de fleteros mandado organizar por supremo decreto

de 16 de mayo de 1861, carece de cierto orden en el desempeño de sus funciones regulares. Ocupado en el movimiento de pasajeros i equipajes, en las faenas de remolque i de pilotear buques con los prácticos de bahía, suelen algunos de los individuos que lo componen, cometer trasgresiones a los reglamentos de la renta i del puerto, las que por falta de intermediarios no llegan a noticia de esta Gobernacion, sino con atraso i de un modo desfigurado.

En prevencion de tales ocurrencias, del buen orden que debe reinar en el muelle i en el tráfico de que se ocupa dicho gremio, se hace necesaria la creacion de dos cabos de matrícula rentados, que vijilen la conducta del personal en el servicio; hagan cumplir las ordenes de esta Gobernacion i den cuenta de las omisiones o faltas que notaren.

Con tal motivo, el mismo gremio me ha representado esta necesidad, ofreciéndose a coadyuvar para llenarla con la erogacion de veinte centavos mensuales cada dueño de embarcacion. Pero la cantidad que con esta cuota se reuniria, no seria suficiente para formar el cómputo de 50 pesos que juzgo indispensable para abonar un sueldo de 25 pesos a cada cabo de matrícula; circunstancia que me obliga a manifestarlo a US. a fin de que, teniendo en vista la conveniencia de formalizar el servicio de este cuerpo de una manera que nada deje que desear, se digne atenderla en los términos que juzgue mas conducentes al objeto que propongo.

Hasta ahora se hace con poca formalidad legal, la notificacion de las providencias dimanadas de los juzgados a los individuos que se hallan en los buques surtos en el puerto. La falta de un receptor de turno o especial que cumpla con estas delicadas obligaciones, ha hecho cometer officiosamente estas dilijencias a los Ayudantes de esta Gobernacion Marítima, quienes por la propia índole de su carácter militar, se hallan exentos de cumplir un cargo que ni la lei ni disposicion alguna posterior ha venido a prescribir.

Entra en el servicio de la Gobernacion, prestar los auxilios de fuerza que exijan los juzgados para hacer cumplir sus mandatos; mas no investir a sus empleados del cargo de ministros de fé, para las notificaciones de embargos, arraigos, cobranzas de ínfimas cantidades i otros casos que se presentan diariamente en este orden.

Creo importante señalar a US. esta omision que se advierte en nuestros procedimientos judiciales con los individuos residentes en la bahía, para que si halla mérito a lo espuesto, se digne relevar a esta Gobernacion de un cargo que tal vez afecta las formalidades de las tramitaciones judiciales.

El sitio destinado en la playa de la quebrada de Juan Gomez para la carena de las embarcaciones del tráfico, va a quedar en extremo reducido con la construccion de los edificios fiscales actualmente en obra. El número de lanchas i botes obligados a permanecer en reparaciones acrece progresivamente con la actividad del comercio. Al presente no baja de noventa i siete, sin incluir las chalupas del gremio de fleteros. En todo tiempo el Estado ha creído

indispensable conceder una estension de playa en el punto mas abrigado del puerto para la ejecucion de estos trabajos.

Sin pronunciarme aun respecto de la resolucion que convendria adoptar para satisfacer una necesidad que tanto puede afectar al comercio, me limitaré a indicarla a US. por ahora, reservándome para despues estudiarla con la detencion conveniente a fin de ofrecer a US. un arbitrio que concilie los intereses fiscales con los del tráfico del puerto.

El activo movimiento que hai en la bahía desde el instante en que se abre al comercio hasta la hora de retreta, produce en la jente de mar i en los pasajeros un sin número de querellas que, aunque encomendada su resolucion al Tribunal del Consulado, por no funcionar éste durante todas las horas del tráfico i gozar ademas de sus dias de feriado, no llegan siempre a su conocimiento.

La oficina de la Gubernacion se halla con frecuencia asediada por las quejas i reclamos que van a representar los agraviados; pero como ni las Ordenanzas navales, ni lei patria alguna le conceden facultades judiciales para entender en ellas, resulta que el servicio sufre un constante malestar a que seria útil atender sin demora.

El Supremo Gobierno, mejor conocedor que el que suscribe, de la medida que podria tomarse para llenar este vacio, me exime de manifestarlo a US., concretándome solo a demostrar una necesidad que afecta el órden i moralidad que debe existir en un puerto, donde se desarrollan tan crecidos intereses confiados en las garantías de un buen servicio.

La importancia que van tomando las caletas nueva i vieja de San Antonio, exige que la autoridad maritima pueda contar con un bote i cuatro marineros para hacer las visitas a los buques que jiran en dichos puertos.

En años anteriores, el subdelegado marítimo tenia una embarcacion a sus órdenes para el desempeño de su cargo; pero la circunstancia de haberse inutilizado, obligó a trasportarla a este puerto i a licenciar su tripulacion.

Actualmente ni el Teniente de Aduana, ni el subdelegado marítimo cuentan con un bote para llenar los deberes que la lei les impone; de manera que el envío de una embarcacion i el nombramiento de la jente necesaria, vendrian a satisfacer una necesidad que dos ramos del servicio reclaman por la actividad mercantil de los surtideros precitados.

Debo hacer notar a US. que la persona que desempeña el cargo de subdelegado marítimo sirve tambien el empleo de Teniente de Aduana.

Dios guarde a US.

PATRICIO LYNCH.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

Núm. 2.

SUBDELEGACION MARITIMA DE

San Antonio, Abril 15 de 1868.

Señor Gobernador:

Cumpliendo con lo dispuesto por la circular del señor Ministro de Marina, fecha 17 de abril de 1865, tengo el honor de acompañar a US. los siguientes datos que han de servir para la Memoria de Marina que debe presentarse al próximo Congreso Nacional:

Entradas.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		EXTRANJEROS.	
			Del cabot.	Del extr.	Del cabot.	Del extr.
Fragatas ---	5	3067	---	---	5	---
Barcas ----	35	16143	---	---	35	---
Bergantines .	8	1832	---	---	8	---
Goletas.	1	70	---	---	1	---
Totales --	49	21112	---	---	49	---

Salidas.

BUQUES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		EXTRANJEROS.	
			Del cabot.	Del eytr.	Del cabot.	Del extr.
Fragatas ---	5	3067	---	---	---	5
Barcas ----	36	16743	---	---	5	31
Bergantines .	9	2932	---	---	2	7
Goletas.	1	70	---	---	1	---
Totales --	51	22812	---	---	8	43

Embarcaciones menores.

Lanchas ----	14	con	56	tripulantes.
Botes -----	3	—	12	—
Canoas -----	8	—	32	—
Balsas -----	3	—	9	—
	28		109	—

Importancia de cada puerto en el comercio de la provincia.

Con satisfaccion debo manifestar a US. que cada año se está haciendo sentir el gran desarrollo i progreso que va tomando este puerto, con las grandes esportaciones de trigo i cebada al extranjero. Por el estado de salidas podrá US. apreciar la enorme diferencia que existe entre los años anteriores i el presente, i esto ha ocasionado que la Oficina de Estadística haya dudado de la esportacion que se ha hecho por este puerto durante los dos últimos años i en particular del presente.

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

Balizas i faros no existen ni se hace sentir su necesidad; pero me atrevo a manifestar a US. que es preciso e indispensable se sirva preferentemente hacer presente al Supremo Gobierno la adquisicion de una pequeña embarcacion con sus tripulantes, para que sirva a las necesidades tan precisas que se sufren en este puerto.

En cada una de mis memorias anuales he manifestado esta misma necesidad i desearia que ahora se atendiese, para dar así mayor impulso al puerto i para la satisfaccion del empleado que llena el cargo de subdelegado marítimo.

Así mismo se está encareciendo de muchos años atras la necesidad de un individuo práctico de la bahía para señalar los lugares aparentes de fondeadero. No dudo que US. conocerá esta necesidad, desde que lo he hecho presente en varias ocasiones a esa Gobernacion Marítima.

• Telégrafos marítimos, no los hai, ni se necesitan.

Astilleros, varaderos i maestranzas, no existen.

Lo digo a US. en contestacion a la nota de 17 de febrero próximo pasado.

Dios guarde a US.

ISMAEL E. DEL RIO.

Señor Gobernador Marítimo de Valparaíso.

LISTA de los buques carenados en el dique Valparaiso desde el 23 de diciembre de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868.

FECHA DE LA ENTRADA.		NÚMERO.	CLASE.	NACION.	NOMBRE.	TONELADAS.	TRABAJADORES		TRABAJOS EJECUTADOS.	FECHA DE LA SALIDA.		
AÑO.	MES.						DIA.	CARPINTEROS.		CALAFATES.	AÑO.	MES.	DIA.
1867	Diciembre.	23	Vapor	Británico	Matias Cousiño	672	8	15	Limpian i pintar los fondos.	1867	Diciembre.	26
	Id.	27	Goleta	Nacional	Anita	84	41	57	Varias composuras en los fondos.	1868	Enero	1
1868	Enero	1	Vapor	Británico	Sofia	314	4	13	Limpian i pintar.		Id.	6
	Id.	9	Barca	N. americana.	Union americana.	650	4	19	Remiendo del metal.		Id.	10
	Id.	10	Fragata	Guatemalteca.	Clarisa	650	104	168	Calafatear i forrar el fondo con metal.		Id.	17
	Id.	17	Barca	Nacional	Ripple	176	41	26	Limpian i registrar los fondos.		Id.	18
	Id.	24	Id.	N. americana.	Eivira	419	9	58	Calafatear i forrar el fondo con metal.		Id.	30
	Id.	31	Id.	Id.	Presidenta	178	9	11	Varias composuras en la quilla.		Id.	11
	Id.	10	Fragata	Id.	Georgus	835	11	10	Limpian los fondos.		Id.	19
	Id.	12	Id.	Id.	Sofia	200	30	45	Calafatear i forrar con metal.		Id.	19
	Id.	24	Bergantin.	Guatemalteco.	Sofia	200	30	10	Registrar los fondos.		Id.	25
	Id.	28	Id.	Id.	Juan Fernandez	58	23	40	Achicar calafatear i alquitrantar el fondo.		Id.	1
	Id.	2	Goleta	Nacional	Byron	174	27	23	Remendar el metal.		Id.	3
	Id.	13	Bergantin.	Británico	Alianza	279	27	45	Varias composuras		Id.	10
	Id.	14	Barca	N. americana.	San Carlos	500	6	14	Limpian i pintar los fondos.		Id.	19
	Id.	15	Vapor	Británico	Nueva Italia	150	10	42	Forrar el fondo con metal.		Id.	21
	Id.	16	Barca	Italiana	Cincinnati	640	10	63	Remendar el metal.		Id.	24
	Id.	17	Id.	Id.	Baronesa	438	21	190	Calafatear i forrar con metal.		Id.	30
	Id.	21	Id.	Id.	Puchoco	438	7	47	Remendar el metal.		Id.	31
	Id.	24	Fragata	Salvadoreña.								
	Id.	18	Barca	N. americana.								
	Id.	19										
		Totales				5967	323	936				

NOTA.—El cuadro anterior solo comprende el número de buques carenados durante el período de 89 días por haberse quemado los datos correspondientes a los meses del año anterior. PATRICIO LYNCH.

LISTA de los buques carenados en el dique Santiago desde el 26 de diciembre de 1867 hasta el 31 de mayo de 1868.

NÚMERO.	CLASE.	NACION.	NOMBRE.	TONELADAS.	TRABAJADORES.		CLASE DE TRABAJOS.
					CALAFATES. Jornales.	CARPINTEROS. Jornales.	
1	Vapor de guerra.	Nacional.	Altao.	1000	306	4	Carena completa.
2	Fragata.	Norte americana.	Albert James.	705	27 1/2	3	Id.
3	Barca.	Id.	Matias Satvinus.	172	22 1/2	20 1/4	Buscar una agua.
4	Vapor de guerra.	Id.	Nyack.	593	127	62 1/2	Pintar los fondos.
5	Id.	Nacional.	Covadonga.	576	5	4 1/2	Mudar el timon.
6	Barca.	Norte americana.	Mariposa.	220	153 1/4	95	Carena.
7	Id.	Italiana.	Voladora.	174	1144		Carena completa.
8	Vapor.	Norte americano.	Paquete de los Vilos.	290			Limpia i pintar los fondos.
9	Id.	Nacional.	Antonio Váras.	750			Cambiar la mariposa.
10	Id.	Británico.	Guayaquil.	419			Limpia i pintar los fondos.
11	Barca.	Francesa.	Ferzevant.	548	363 1/4		Carena completa.
12	Vapor.	Británico.	Valparaiso.	627	5		Limpia i pintar los fondos.
13	Barca.	Id.	Early Morn.	230			Remiendo.
14	Id.	Id.	La Campana.	313			Carena completa.
			Totales	6647	1144	95	

NOTA.—El cuadro anterior solo comprende el número de buques carenados durante el período de 96 dias, por haberse quemado los datos correspondientes a los meses del año anterior.

Gobernacion Marítima de Valparaiso, Abril 22 de 1868.
PATRICIO LYNGER.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en el puerto de Valparaíso desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868.

SALIDAS DE BUQUES.

1867.	14	17	62	16	7	9	1	1	68	57	49,271	155	1,850	5	3	3	1	10	139
	16	10	59	11	4	8	4	4	59	49	43,748	105	1,741	4	3	3	1	23	
Junio	18	11	44	12	3	5	6	3	51	45	36,082	130	1,640	1	1	3	5	57	
Agosto	17	10	73	20	8	10	3	2	82	57	51,219	197	1,947	4	1	2	3	24	
Septiembre	16	8	50	6	1	10	5	1	55	40	39,715	165	1,390	4	1	3	5	74	
Octubre	13	7	47	8	5	5	5	5	51	34	34,406	173	1,356	2	4	4	5	77	
Noviembre	16	20	63	14	4	10	2	1	70	57	48,815	247	1,917	2	1	1	5	54	
Diciembre	15	10	49	10	4	5	4	4	56	37	41,117	165	1,583	2	1	2	5	12	
1868.	15	12	56	9	3	5	3	6	55	40	39,065	247	1,592	5	1	1	2	106	
Enero	18	11	59	6	4	7	6	4	59	48	43,256	263	1,603	1	1	1	1	27	
Febrero	20	11	57	16	2	10	5	5	71	45	45,668	259	1,905	6	2	4	6	109	
Marzo	177	127	619	128	45	84	44	36	677	509	473,362	2,106	18,514	36	11	19	20	50	
TOTALES																			

EMBARCACIONES MENORES.

Lanchas ocupadas en el tráfico de bahía.....	157 tripuladas por.....	462 hombres.
Lanchones	45	90
Chalupas	113	226
Canoa <i>s</i> i bongos destinados a la pesca.....	80	160
Cachuchas i botes particulares ocupados en conducir a los trabajadores a bordo.....	97	194
SUMA	492	1,132

Gobernacion Marítima de Valparaíso, Abril 22 de 1868.

PATRICIO LYNCH.

NÚMERO V.

Memoria del Gobierno Marítimo de Maule i Colchagua.

NÚM. 1.

GOBERNACION MARÍTIMA DE

Constitucion, abril 15 de 1868.

Señor Comandante Jeneral:

En cumplimiento de lo ordenado por US., tengo el honor de acompañar los estados que demuestran el movimiento marítimo que ha habido en los puertos de mi dependencia desde el 1.º de mayo del año próximo pasado hasta el 31 de marzo del presente, i paso a suministrar los demas datos estadísticos que se me piden.

PUERTO CONSTITUCION.

Movimiento marítimo.—Entradas del cabotaje, 14 buques nacionales con 1174 toneladas i 182 buques extranjeros con 36,516 toneladas.

Entrados del extranjero, 2 buques con 427 toneladas; lo que forma un total de entradas de 198 buques con 38,117 toneladas.

Salidos para el cabotaje, 69 buques nacionales con 2,863 toneladas i 175 buques extranjeros con 35,325 toneladas.

Salidas para el cabotaje, 18 buques nacionales con 877 toneladas i 2 extranjeros con 160 toneladas. Total de salidas, 264 embarcaciones con 39,225 toneladas.

Pérdidas de buques.—En noviembre de 1867 el bergantin nacional *Filomena* que venia de Valparaiso en lastre, tocó al pasar la barra, se enredaron los guarniles de su timon, i su Capitan creyendo a éste roto, se turbó, no fondeó como podía hacerlo i a consecuencia de ello el buque baró en la playa inmediata a la boca del rio, donde se perdió el casco, salvándose el aparejo, amarras i arboladura. Esta es la única desgracia que ha habido que lamentar durante el año estadístico.

Barra.—Aunque no ha habido avenidas durante el invierno pasado, su fondo no ha bajado de once piés a marea alta i sus braves han sido de corta duracion.

Remolcador "Independencia".—Se acaba de hacer una refaccion radical en sus calderos i máquina i se halla en buen estado de servicio.

Servicio de remolque.—Ninguno de los buques remolcados adentro o afuera, tanto de dia como de noche, ha sufrido averia alguna.

Maderas de construccion.—En la memoria del año próximo pa-

sado se hizo presente que habiéndose agotado el repuesto que el Gobierno tenía depositado en este puerto i en el de Curanipe, i estando probado por esperiencia que las maderas del pais no le ceden a ninguna otra en buenas calidades para construcciones navales, ya que se trataba de formar arsenales en Valparaíso, convendría que se destinase anualmente una suma para comprar en Constitucion i Curanipe, maderas cortadas en los meses de mayo, junio i julio, que serian una adquisicion preciosa para dichos arsenales. Cumplo con el deber de reproducir la misma indicacion.

Embarcaciones del tráfico del puerto.—30 lanchas i 22 botes montados por 216 individuos que se ocupan en la carga de mercaderías i pasajeros.

Pescadores.—15 botes de 4 bancadas tripulados por 61 individuos se ocupan en la pesca fuera de la barra i dentro del rio. Continúa la ausencia de sardinas que se hizo notar el año pasado.

Embarcaciones de la ría.—240 lanchas i 20 botes montados por 1,200 marineros, surcan diariamente las aguas de los rios Maule i Loncomilla. El número ascendente de estas embarcaciones manifiesta el incremento constante de la importacion i esportacion que se hace por este puerto.

Policía del puerto.—Su reglamento llena regularmente todas las exigencias.

Jurisdiccion i facultades del Gobernador i Subdelegados marítimos.—He llamado ya la atencion de US. sobre los inconvenientes i perjuicios que sufren los marineros en sus demandas de salarios ante los tribunales civiles i sobre la conveniencia de conceder a las autoridades marítimas jurisdiccion para entender en las demandas de la jente de mar con las mismas facultades que tienen los subdelegados terrestres. Vuelvo a insistir en lo mismo.

Valizas.—No las hai i se suplen con pequeñas boyas de fácil reemplazo cuando se las lleva la corriente, lo que sucede a menudo.

Faro.—Seria de desear que lo hubiese, pues prestaria grandes servicios.

Práctico.—Este servicio, costado esclusivamente por el Gobierno, se hace regularmente por el empleado que lo desempeña.

Telégrafo.—Su palo de señales i casa habitacion del vijía, están en regular estado.

Oficinas de enganche.—Hai dos que prestan buenos servicios.

Marineros i jente de mar.—No hai otra que la que se turna en los buques del cabotaje, i bastante escasa.

Astilleros i maestranza.—Hai un baradero i 9 astilleros que ocupan diariamente 19 maestros mayores, 120 oficiales, 40 aprendices i 12 calafates.

En el baradero se ha barado i carenado una goleta de tres palos, i un bergantín.

En los astilleros se han carenado cinco buques i se han construido 5 goletas, 6 balandras, 20 botes i 120 lanchas, de las que han salido 17 para el extranjero i 103 para los puertos del litoral i este rio.

Importancia del puerto.—Repetiré lo que dije el año pasado. Como puerto mercante es el único, se puede decir, con que cuentan

tres provincias de las mas feraces de la República para esportar sus productos e importar las mercaderías de su consumo; de allí su enorme esportacion que solo le cede en cantidad a Valparaiso:

Como puerto de guerra, su situacion central, la abundancia de las maderas de sus contornos, los recursos de sus numerosos astilleros i su proximidad i comunicacion instantánea con la capital i Valparaiso, así como la facilidad de su defensa contra los ataques de cualquier enemigo que intentare penetrar por él al corazon del pais, a mas de hacerlo precioso para el abrigo, carena i aun construccion de nuestros buques de guerra, hacen tambien de él, un punto estratégico de alta importancia.

Para el completo desarrollo de todas estas ventajas, solo se necesita remover el obstáculo que opondrá a la entrada su ría de buques de gran calado, la poca agua que hai sobre su barra en una corta época del año.

Hace ya mas de veinte años que las diversas Administraciones que han rejido el pais, convencidas de esta importancia mercantil i militar, se han ocupado de la remocion de este obstáculo, pero esceptuándose la del Excelentísimo Señor Búlnes, en la que bajo el Ministerio Vial se dieron principio a alguna obras, que sin embargo de ser luego paralizadas por su sucesor, produjeron i producen todavía notable mejoría en el canal, las demas se han limitado desgraciadamente a hacer levantar planos i presupuestos por comisiones que han costado mui caro i cuyas obras poco meditadas i mal concebidas, lo habrian sido todavía mucho mas i sin ningun provecho, si se hubiesen llevado a cabo. (No comprendo en estos proyectos, el de la canalizacion del señor don Cayetano Asta-Buruaga, que indudablemente hubiera producido bien).

La actual Administracion, a quien debe ya tanto el pais, parece, pues, llamada a resolver este problema, que a mi ver no ofrece tantas dificultades, ni es tan costoso como se le ha presentado. Sin embargo como conozco que no posco los requisitos indispensables para hacer mi opinion respetable, me abstengo de señalar como lo he hecho otras veces, las obras que a mi juicio podrian dar esta solucion.

PUERTO DE CURANIPE.

Tengo el honor de acompañar a US. orijinal, la nota que me pasa el subdelegado respectivo sobre el movimiento marítimo i demas datos que se piden.

PUERTOS BUCHUPUREO I LLICO.

Sus Subdelegados no me han remitido todavía los datos que se los ha pedido, i los acompañaré tan luego como los reciba.

Dios guarde a US.

L. SEÑORET.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

Movimiento marítimo del puerto Constitución desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868.

Entradas.

CLASES.	DEL CABOTAJE.				DEL EXTRANJERO.			
	NACIONALES.		EXTRANJEROS		NACIONALES.		EXTRANJEROS	
	N.º	Tonelaj.	N.º	Tonelaj.	N.º	Tonelaj.	N.º	Tonelaj.
Vapores.....	--	----	43	14701	--	----	--	----
Barcas.....	--	----	29	7354	--	----	1	332
Bergantines.....	4	470	32	4950	--	----	1	95
Berg. goletas.....	--	----	30	3433	--	----	--	----
Goletas.....	1	79	34	5273	--	----	--	----
Pailebotes.....	9	625	14	805	--	----	--	----
Totales.....	14	1174	182	36516	--	----	2	427

Salidas.

CLASES.	DEL CABOTAJE.				DEL EXTRANJERO.			
	NACIONALES.		EXTRANJEROS		NACIONALES.		EXTRANJEROS	
	N.º	Tonelaj.	N.º	Tonelaj.	N.º	Tonelaj.	N.º	Tonelaj.
Vapores.....	--	----	41	14018	--	----	--	----
Barcas.....	--	----	28	7314	--	----	--	----
Bergantines.....	4	576	29	4417	--	----	--	----
Berg. goletas.....	--	----	29	3553	--	----	1	120
Goletas.....	2	379	37	5408	--	----	--	----
Pailebotes.....	11	885	11	615	1	100	1	40
Lanchas.....	52	1023	--	----	17	777	--	----
Totales.....	69	2863	175	35325	18	877	2	160

Puerto de Constitución, Abril 15 de 1868.

L. SEÑORET,
Gobernador Marítimo.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Curanipe, abril 4 de 1868.

En cumplimiento de la nota de U.S. fecha 23 de febrero del corriente año, que se me pasó por el ex-subdelegado interino don Belisario Francino, suministro a U.S. los siguientes datos:

Movimiento marítimo.—Buques que han entrado i salido desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 3 de abril del presente año. Forman el total de 18 buques de varios aparejos.

Lanchas.—Las construidas dentro del término indicado, forman un total de 9 lanchas de varios tamaños; las que han salido cargadas con maderas i frutos del país, a los puertos de la República.

Embarcaciones menores para el servicio del puerto.—Hai actualmente 11 lanchas i 32 marineros que las tripulan.

Pescadores.—El número de estos individuos en todo el litoral de la subdelegacion, es calculado en 40 hombres; para la pesca hacen uso de sus redes i balzas de tofora o puyas.

Marineros que se hallan en tierra, no los hai.

Astilleros.—Hai tres con un personal de 3 constructores, 20 aprendices, 12 calafates i un herrero, ocupados en la construccion de cuatro lanchas i una goleta; existe ademas una goleta inconclusa de propiedad de don Juan de Dios Camaño, i se ausentó por carcer de capitales para su terminacion.

Varadero.—No hai un lugar elegido, porque en toda la playa se puede efectuar un trabajo de esta clase.

Telégrafo marítimo.—Existe una asta de bandera, 3 bolas negras i un plan de señales para comunicarse de tierra con los buques que fondean en la rada de este puerto.

Importancia del puerto.—La situacion de este puerto respecto de la provincia del Maule, no deja la menor duda que es el porvenir de ella, si se atiende a esas bases sólidas que constituyen el capital efectivo de los intereses i adelantos de una nacion. La asociacion de capitales bajo la direccion de una buena organizacion, han roto los escollos que habian encontrado algunos especuladores: de esta manera las grandes cosechas que en grande escala se depositaban en los puertos de Constitucion i Tomé, una parte considerable de ellas forman los depósitos de este puerto i la ventaja que le reporta con la proximidad de los pueblos de Cauquenes, Chanco, Quirihue i aun Cobquecura, constituyen su principal riqueza. Agregamos a esto que en la actualidad el comercio marcha mejor con la venida de varios comerciantes de Valparaiso, lo que ha hecho cesar el monopolio que habia en la compra de sus abundantes trigos i maderas, dependiendo de un solo especulador.

Respecto a las vias de comunicacion, de dia en dia se mejoran, porque las autoridades locales, a medida que les es posible, componen la parte de camino que demanda mas peligro al transeunte.

La bahía ha permitido la carga i descarga de buques en las cuatro estaciones del año, sin que haya habido ningun suceso funesto que pueda amedrenter a los especuladores; por el contrario, se aumenta su número considerablemente.

Estas observaciones indicadas, nacen de la esperiencia que he adquirido, en virtud de ser natal de esta localidad.

Personal de la Subdelegacion.—Se compone del que suscribe i de un marinero 2.º que se ocupa del servicio de esta subdelegacion.

He omitido pasar a US. en estados jenerales i condensados los movimientos marítimos de este puerto, porque en los libros que se me han entregado, aparece en parte solo una lista de entrada i salida de buques i lanchas. Los demas datos me los he proporcionado, tomando razon personalmente de ellos.

Con lo espuesto, creo haber llenado el objeto a que se refiere la nota de que he hecho referencia.

Dios guarde a US.

JOSÉ DOLORES CARRASCO.

Señor Gobernador Marítimo de la provincia.

NÚM. 3.

SUBDELEGACION MARITIMA DE

Lllico, abril 30 de 1868.

Señor Gobernador Marítimo:

Cumplo con el deber que me impone el artículo 20 del reglamento de las autoridades marítimas, remitiendo a US. adjunto, un cuadro que manifiesta el movimiento marítimo de este puerto, en el año trascurrido, desde el 1.º de Mayo de 1867 hasta el día de la fecha; como tambien paso a dar los demas datos que se exigen.

Diez son las lanchas que se ocupan en los trabajos de la carga de los buques, i en cada una de éstas se emplean un patrón i diez lanucherós.

Hai solo dos botes para pasco, de uso particular.

En la pesca hai noventa canoas, i doscientos treinta hombres que se dedican a esta industria.

Importancia del puerto en el comercio de la provincia.

Reconocida es la grande utilidad del puerto por su comercio marítimo, en el que se nota un creciente desarrollo. En el año de que doi cuenta, se han despachado directamente al extranjero siete buques; todos con cargamentos de frutos de agricultura. Lllico es el único punto de estraccion de los productos de las fértiles provin-

cias de Curicó i Colchagua; los campos vecinos le deben su existencia vital; a largas distancias de los centros de comercio, tienen solo la importancia que el puerto les da. La pintoresca laguna ofrece un porvenir mui fructuoso, i de cuyos beneficios gozaremos en época no mui lejana; así que el Congreso pueda destinar la cantidad necesaria para su canalizacion, tendremos un puerto que hermoseará al Pacifico.

Policía.

Estimo conveniente formar un reglamento de policía, cuya falta se hace sentir.

Necesidades del puerto, balizas, faros, etc.

En otra ocasion he hecho presente la necesidad de una boya e indico su costo, que no pasaria de cuatrocientos pesos (400 \$). Creo deber recomendar nuevamente esta útil mejora.

Cada dia aumenta la necesidad de construir un muelle. La naturaleza del puerto lo exige de una manera imperiosa. El embarque se hace por la boca de la laguna, no pudiendo hacerlo sino en las horas de alta marea, por su poca profundidad, perdiendo la mayor parte del tiempo que el muelle haria utilizar, haciendo a la vez mas fácil i espedito el trabajo. Esta obra valdria quince mil pesos, i la utilidad que reportaria al comercio seria inmensa.

Astilleros, varaderos i maestranza.

No hai astilleros ni maestranza, i el comercio todavia no lo exige.

Varaderos se encuentran en toda la laguna, que tiene puntos mui apropósito i en los que se componen las embarcaciones menores.

Personal de la Subdelegacion.

El personal se compone del subdelegado que suscribe i un marino 2.º que sirve de ordenanza.

Con lo espuesto, creo dejar satisfechos los puntos sobre que debo dar cuenta, sirviéndose US. darles el curso respectivo.

Dios guarde a US.

SAMUEL MELO M.

Al señor Gobernador Marítimo del Maule.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo que ha tenido el puerto de Llico desde el 1.º de mayo de 1867 al 30 de abril de 1868.

Entradas.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		EXTRANJEROS.	
			Del cabot.	Del extr.	Del cabot.	Del extr.
Barcas	10	4335	---	---	10	---
Bergantines .	1	249	---	---	1	---
Goletas.....	1	41	---	---	1	---
Lanchas.	2	42	2	---	---	---
Totales..	14	4667	2	---	12	---

Salidas.

CLASES.	NÚMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		EXTRANJEROS.	
			Del cabot.	Del extr.	Del cabot.	Del extr.
Barcas	9	3907	---	---	2	7
Bergantines .	1	249	---	---	---	1
Goletas.....	1	41	---	---	1	---
Totales..	11	4197	---	---	3	8

· Hai una barca inglesa a la carga, de porte de 428 toneladas.—Subdelegacion Marítima de Llico, Abril 30 de 1868.

SAMUEL MELO M.

NÚMERO VI.

Memoria del Gobernador Marítimo de Concepcion.

Núm. I.

GOBERNACION MARÍTIMA DE CONCEPCION.

Talcahuano, abril 1.º de 1868.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

En cumplimiento de la órden suprema que US. se sirvió trascribirme el 14 de febrero en nota núm. 378, tengo el honor de acompañar a US. los datos estadísticos que han de servir para la Memoria de Marina que debe presentarse al próximo Congreso Lejislativo.

Movimiento marítimo.

El estado núm. 1 demostrará el movimiento marítimo que ha habido en este puerto, desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo del presente año, que ha sido de 186 buques con 85,742 toneladas.

Tráfico de embarcaciones menores, jente de mar, etc.

El estado núm. 2 demuestra el número de embarcaciones menores que existen en este puerto al tenor siguiente: una *goleta* i una *balandra* que hacen el tráfico de este puerto a Coronel i Lota; doce *lanchas* que se ocupan en la carga i descarga de los buques; catorce *embarcaciones menores fletadas* para el embarque i desembarque de pasajeros i equipajes; cuarenta *canoas* que se dedican a la pesca de pescado i marisco, tripuladas estas últimas con 120 individuos entre hombres, mujeres i niños, como tambien diez *chalupas balleneras* que se ocupan esclusivamente en la pesca de ballenas, desde Tumbes en esta bahía a la de Arauco i Lebu, tripuladas con 60 individuos por todo.

El estado núm. 3 demostrará el rápido progreso que ha tomado este puerto en la industria de la pesca de ballenas, el producto que han logrado las diez embarcaciones en dicha pesca, el número de buques balleneros que pertenecían a este puerto en el año trascurrido i el aumento rápido en el presente año de seis buques mas comprados para armarlos para la pesca i el capital invertido en ellos. El capital que demuestra el estado, debe entenderse, estando el buque listo con todos sus pertrechos de pesca i socorridas sus tripulaciones. Tambien queda demostrado en el citado estado, el producto que han logrado los cinco buques que salieron el año próximo pasado.

En los espresados buques se emplearon 260 individuos de mar, de los cuales dos terceras partes son nacionales, sin contar con los sesenta que se dedican a la pesca en embarcaciones menores, que son todos de este puerto, haciendo un total de 322 individuos ocupados en esta industria. Esta clase de industria merece una decidida proteccion del Supremo Gobierno, dando ocupacion segura i lucrativa a muchas personas i formando al mismo tiempo un mui crecido número de jente de mar, esperimentados en el manejo de toda clase de embarcaciones i fácil de convertirlos en buenos marineros para nuestra armada; teniendo de esta manera hombres acostumbrados a mirar los peligros con sangre fria, que es de tanta utilidad a un marinero.

Necesidad de valizas, faros, practicos, etc.

La necesidad de un faro en la isla Quiriquina se hace sentir de un modo imperioso, habiendo siempre demostrado esta necesidad en mis memorias anteriores. De los grandes beneficios que resultarian a los navegantes, me abstengo de ocuparme, como de recomendar su construccion por las razones recien espuestas.

Las señales de los bajos Marinao, Belen i Viuda, son bien conservadas, i se pintan dos veces al año, tanto para su conservacion, como para que sean bien visibles.

Práctico hai uno para la seguridad del puerto. El mui reducido número de buques que se encuentran fondeados, hace que sus servicios sean innecesarios, pues los Capitanes nunca lo solicitan por los motivos espuestos.

Telégrafo marítima.

Existe uno sobre el cerro Centinela que comunica con otro en el muelle fiscal costeadado por el que suscribe i está en buen estado. En la actualidad no funciona por haber cesado la causa que motivó su instalacion, pero se halla listo para hacer uso de él cuando se necesite.

Medidas conveniente a la policia maritima.

Ninguna creo necesaria por ahora. El reglamento que actualmente rije, llena las necesidades que se hacen sentir.

Astilleros, varaderos i maestranzas.

El estado núm. 4 demuestra que existe un astillero para construir lanchas i reparar buques. En él se emplean un constructor, doce oficiales i ocho calafates que tambien son carpinteros.

De los Estados-Unidos ha llegado un constructor de embarcaciones balleneras i recien se halla establecido en este puerto debido al señor Cónsul de los Estados-Unidos, señor Trumbull, que lo contrató espresamente para llenar esta imperiosa necesidad que

se hacia sentir por el rápido aumento que ha tomado esta clase de industria de la pesca de ballenas.

El estado núm. 5 demuestra el movimiento de marineros efectuado por la oficina de enganches. Debo advertir, que no se comprende en dicho cuadro el movimiento de los marineros extranjeros embarcados i desembarcados por los consulados, de los cuales no tiene conocimiento esta Gobernacion Marítima.

Importancia del puerto en el comercio.

Reconocida es la importancia de este bellissimo puerto en el comercio, digno por mas de un título de marchar por la via del progreso; pero su incremento o atraso depende enteramente del mayor o menor número de buques que lo frecuentan, principalmente balleneros. Actualmente la concurrencia de ellos es mui reducida; pero contando con la proteccion del Supremo Gobierno i con la construccion de una via férrea que facilite la importación a este puerto de los frutos agrícolas i cereales de las provincias vecinas, volverá este puerto a su perdida reanimacion mercantil i a su antigua importancia.

Estado actual del puerto

Nada puedo decir con certeza sobre la sonda del surjidero; sin embargo, creo que en nada ha variado desde el año de 1865. Las complicadas atenciones que demanda el servicio de la gobernacion civil i militar de este departamento que estoi desempeñando desde el año 1864 simultáneamente con la gobernacion marítima, me ha impedido sondar nuevamente esta bahía.

Remito a US. las memorias que han pasado los subdelegados marítimos de los puertos de esta jurisdiccion marítima, i soi de sentir que hai mucha necesidad de practicar una visita de inspeccion a dichas oficinas; con este proceder podria con acierto informar al señor Comandante Jeneral de Marina sobre el estado de cada puerto, sus necesidades i si dichos empleados cumplen estrictamente con sus deberes i si sus archivos están en debida forma.

CÁRLOS POZZI.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo de este puerto de Talcahuano desde del 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚM. DE BUQUES.	NACIONALES.	TONELADAS.	EXTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas	14	---	---	14	9,373	9,373
Barcas	50	2	377	48	13,374	13,751
Bergantines	9	---	---	9	2,435	2,435
Bergantin-goletas	6	---	---	6	811	812
Goletas	11	---	---	11	402	402
Vapores	96	---	---	96	58,970	58,970
TOTALES	186	2	377	184	85,365	85,742

SALIDAS.

CLASES.	NÚM. DE BUQUES.	AL CABOTAJE.	TONELADAS.	AL EXTRANJERO.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas	14	---	---	14	9,373	9,373
Barcas	46	13	3,277	33	10,478	13,751
Bergantines	8	5	1,057	3	712	1,769
Bergantin-goletas	6	6	815	---	---	815
Goletas	10	10	356	---	---	356
Vapores	96	96	58,970	---	---	58,970
TOTALES	180	130	64,475	50	20,559	85,034

ADVERTENCIAS.

En este cuadro no se hace memoria de las entradas i salidas de los buques de guerra de la República en asuntos del servicio, ni de la fragata de S. M. B. *Topace*, corbetas de guerra de los Estados-Unidos *Nyak* i *Powhatan*, almirante Dalgrene, i fragata de guerra francesa *Belliguerose*.

Con esta fecha se encuentran fondeados en esta bahía 9 barcas i 2 fragatas balleneras, 2 bergantines i 1 goleta; total 14 buques.

Gobernacion Maritima de Talcahuano, abril 1.º de 1868.

CÁRLOS Pozzi, Capitan de Corbeta.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DEL

Tomé, marzo 30 de 1868.

En cumplimiento a la circular de 17 febrero de 1868 paso a manos de US. los datos estadísticos de esta bahía.

Importancia del puerto en lo relativo al comercio.

Este puerto gana cada día en importancia comercial; ya se le puede considerar por el movimiento que en él se nota como el segundo de la República o al ménos no tardará en serlo, pues el aumento de su comercio es mui notable, como así mismo el de su poblacion, consecuencia natural del desarrollo de aquel. Hoi cuenta con cuatro molinos en ejercicio, una fábrica de paños i jéneros de lana, la cual se encuentra colocada en uno de los molinos i a mas un despacho de viveres para los buques i treinta i dos cómodas i espaciosas bodegas para recibir los depósitos de trigos de tres provincias de las mas ricas por su agricultura, las que no tienen puertos mas aparentes ni abrigados que éste para esportar sus productos ni para internar los artículos extranjeros para su consumo.

La bahía ofrece garantías a los navegantes, tanto por lo abrigada que es, cuanto por su buen fondeadero, porque aunque el viento sur se hace sentir con bastante fuerza en la primavera, solo llega a impedir el embarque i desembarque por dos o tres horas en los dias en que sopla mas ríciamente.

Los productos principales de esportacion son trigos, lanas, mos-tos i harinas que por este puerto se esportan para el extranjero i al cabotaje.

Movimiento marítimo.

Por los estados que acompaño a US. se demuestra que durante ese intervalo han entrado doscientos ochenta i nueve buques de todas clases con un total de 119,644 toneladas, todos ellos extranjeros, mientras que en la misma época salieron 287 buques con 116,901 toneladas, de los cuales fueron 157 con 74,117 toneladas con destino al cabotaje.

Embarcaciones menores.

Las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de la bahía son 23 lanchas de carga i descarga, 14 chatas entre-grandos i chicas, 11 chalupas, 15 canoas pescadoras i una lancha cisterna, formando un total de sesenta i cuatro embarcaciones menores con 428 toneladas i tripuladas con 180 hombres nacionales i un extranjero.

Astilleros, varaderos i maestranzas.

Varadero existe uno frente a la aduana. Astilleros, dos, el uno pertenece a don Antonio Ferrer i el otro a don José C. Escalona, donde se construyen i reparan embarcaciones menores. Hai dos constructores, doce oficiales, ocho calafates i dos aprendices.

Jente de mar, marineros, etc.

Se han embarcado durante la época indicada, en diferentes buques once marineros, siendo de éstos ocho extranjeros i tres chilenos, i se han desembarcado doce extranjeros.

Necesidades del puerto.

La necesidad mas imperiosa de este puerto es un buen muelle fiscal, pues no existe sino uno particular que por el mal estado en que se encuentra, trae continuamente perjuicios al comercio i grandes dificultades entre el empresario de dicho muelle i el gremio de jornaleros, por creer éste que son excesivos los derechos que se cobran por la carga i descarga de mercaderías.

Policía del puerto.

Se observa en todos sus artículos el supremo decreto de 11 de junio de 1861.

Telégrafos.

No existe ninguno i es de suma necesidad, porque por la configuracion de la bahía no se ven los buques sino momentos ántes de fondear i seria de mucha utilidad, tanto para el comercio cuanto para los navegantes, que pudieran necesitar auxilio en la boca de la bahía.

Faros.

No existe ninguno i seria conveniente establecer uno en la punta norte de la Quiriquina, como ha sido indicado en otras ocasiones.

Gremio de jornaleros.

Existe uno compuesto de cinco cuadrillas de jornaleros de dieziocho hombres cada una i a mas uno de lancheros con cuarenta hombres.

Oficina de enganche de marineros.

Hai una funcionando i se encuentran los libros arreglados conforme se ha ordenado por la Intendencia de esta Provincia.

Prácticos.

Existe uno.

Necesidades de oficina de la subdelegacion, etc.

Hasta la fecha no se ha designado lugar para establecer el archivo i despacho de la Subdelegacion marítima, lo que seria mui conveniente.

Con lo espresado creo haber cumplido con lo ordenado por

US. en la circular dirigida con fecha 17 de febrero del presente año.

Dios guarde a US.

ANTONIO RAMIREZ.

Al señor Gobernador marítimo de la provincia de Concepcion.

CUADRO ESTADISTICO que manifiesta el movimiento marítimo de entradas i salidas del puerto del Tomé desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo del presente año.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	EXTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas	15	--	--	15	7,263	7,263
Barcas	89	--	--	89	31,563	31,563
Bergantines	25	--	--	25	5,338	5,338
Bergantin-goletas ..	5	--	--	5	882	882
Goletas	44	--	--	44	3,321	3,321
Vapores	111	--	--	111	71,287	71,287
SUMA	289	--	--	280	119,644	119,644

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	AL CABOTAJE.	TONELADAS.	AL EXTRANJERO.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas	14	---	---	14	6,816	6,816
Barcas	87	---	---	87	30,270	30,270
Bergantines	21	---	---	21	4,255	4,255
Bergantin-goletas ..	8	---	---	8	1,443	1,443
Goletas	43	43	2,400	---	---	2,400
Vapores	114	114	71,717	---	---	71,717
SUMA	287	157	74,117	130	42,784	116,901

OBSERVACIONES.

Quedan actualmente fondeados en este puerto una fragata, ocho barcas, dos bergantines i dos goletas.

Subdelegacion Marítima, Tomé, Marzo 30 de 1868.

ANTONIO RAMIREZ.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Coronel, abril 1.º de 1868.

Movimiento marítimo.

El estado que acompaño bajo el núm. 1. demuestra que entraron desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868, *doscientos setenta i seis buques* de todas clases, incluso dos nacionales i los vapores de la carrera, con un total de ciento veintiocho mil seiscientas cuarenta i dos toneladas, i durante la misma época han salido *doscientos sesenta i cuatro buques*, con un total de ciento veintitres mil ciento ochenta i una toneladas; de éstos fueron doscientos treinta i dos al cabotaje con ciento seis mil novecientas cincuenta i cuatro toneladas i treinta i dos al extranjero con diez i seis mil doscientas veintisiete toneladas, sin incluir los buques de guerra nacionales i extranjeros que han tocado en este puerto.

Importancia del puerto en lo relativo al comercio.

Por el estado adjunto bajo el núm. 1., que demuestra el movimiento marítimo habido en este puerto durante la época de esta memoria, se nota que habiendo incluido las entradas i salidas del mes de abril del presente año, dicho movimiento ha sido casi igual o mayor con poca diferencia al del año pasado. Sin embargo de no haber en el presente año menor esportacion de carbon, se nota en este puerto cierta decadencia i poco movimiento o paralización en su comercio, i este atraso creo proviene del bajo precio que en la actualidad tiene este artículo, a consecuencia de la paralización en el norte de varios establecimientos de fundicion de cobre, con motivo de la baja de éstos i la introduccion del mucho carbon inglés en el país. Pero una vez que el precio del cobre mejore de condicion i vuelva la industria minera a ponerse en via de trabajo, volverán tambien estos minerales a tomar mayor impulso, lo cual mejoraria notablemente la condicion de este puerto, i solo por este medio juzgo que podria recuperar la prosperidad que se notaba anteriormente desde que comenzó a formarse. No obstante dicha paralización, estos minerales no decaen sino que se hallan en buen pié.

Tráfico de embarcaciones menores i jente de mar que se ocupan en éstas.

El estado bajo el núm. 2. demuestra que el número de embarcaciones menores que hacen el tráfico de este puerto i los de Iota, Colcura, Arauco i demas caletas, como igualmente los individuos que en ellas se ocupan, son veintinueve lanchas tripuladas con ciento treinta hombres que se emplean en la carga i descarga de los buques surtos en la bahía; dos lanchones con seis hombres que

se ocupan en el mismo objeto que los anteriores; una lancha cisterna con dos hombres para proveer de agua a los buques; ocho chatas para el embarque i desembarque de los lancheros i tripuladas con los mismos; cinco botes para el tráfico de los empleados de los establecimientos, que los tripulan con los mismos lancheros; ocho chalupas i dos botes fletados tripuladas con veinte hombres i ademas una canoa de pescadores con cuatro hombres: formando un total de cincuenta i seis embarcaciones menores con quinientas cuarenta i siete toneladas i tripuladas con ciento cincuenta i nueve hombres nacionales i tres extranjeros.

A mas de las embarcaciones enumeradas, hacen el tráfico de este puerto i los de Lota, Colcura, Arauco, Talcahuano i Tomé, once mas; con aparejos de goletas i balandras como de veinte a veinticinco toneladas cada una, i se ocupan de fletar de un punto a otro, maderas, tejas i cereales.

Medidas convenientes a la policia maritima.

Ninguna por ahora se considera necesaria a la de este puerto. El reglamento dictado con fecha 17 de junio de 1861 por el Supremo Gobierno, se observa en todas sus partes.

Jente de mar, marineros.

El estado núm. 3. que acompaño, demuestra que durante el tiempo trascurrido de esta memoria, se han embarcado por los diferentes consulados en los diversos buques que llegan i vuelven a salir de este puerto, quinientos noventa i un marineros nacionales i quinientos ochenta i nueve extranjeros; de los marineros nacionales i extranjeros desembarcados durante la misma época, no he podido obtener una razon exacta.

Astilleros, varaderos i macstranza.

Astilleros no existe ninguno. Varaderos hai tres en los que se reparan las lanchas de los establecimientos, i tambien puede servir para este objeto toda la estension de la playa. Se ocupan en esta faena en tierra i tambien a bordo, cuatro maestros, dos oficiales i dos calafates.

Necesidades del puerto en valizas, furos. etc.

Creo de necesidad, como lo indiqué en mi memoria del año próximo pasado, colocar un farol grande en la punta del muelle del señor Cousiño, por que con éste se indicaria a los buques la direccion del surjidero en las noches oscuras i se les facilitaria situarse en fondeadero cómodo para recibir su carga i a la vez se haria ménos costosa la vijilancia del resguardo sobre la playa; su luz no seria de mayor costo i se podria encargar esta subdelegacion de su cuidado i conservacion. Tambien se hacen necesarios dos pescantes de fierro para mantener colgado el bote de esta subdele-

gación, a fin de evitar su deterioro i hacer con mas prontitud el servicio cuando llegan buques.

Valiza hai una en tierra sin cadena que ántes estaba colocada en un bajio que hai entre playa Blanca i Lotilla a distancia de cien o mas metros de la playa, i en un temporal recio que hubo, cortó su cadena i se vino a tierra dejando perdido su anclote. Por ahora no se hace tan necesaria la colocacion de ésta, en razon a ser éste un peligro conocido i que la parte de esa bahía es frecuentada al presente por uno que otro buque, a consecuencia de estar el establecimiento de playa Negra con sus labores casi paralizados.

Telégrafos marítimos.

Existe uno situado en el cerro donde está el establecimiento del señor Cousiño i costado por este mismo señor, quien lo hace servir indicando cuando hai vapores a la vista i por ahora no se conoce la necesidad de otro.

Prácticos de bahía.

En la actualidad no hai ninguno; el que habia con nombramiento supremo que lo era don Tomas Roberts, ha fallecido en el mes de febrero próximo pasado, i otro con igual nombramiento que lo era don Gustavo Yhli, reside en Lota ocupado en negocios mercantiles. Sin embargo, no creo necesario el nombramiento de práctico por el espacio i buen fondeadero de esta bahía i en atencion tambien a que los capitanes mercantes nunca han solicitado dichos servicios:

Parajes destinados para botar lastre.

Tres son los indicados por la autoridad marítima i aprobados por el Supremo Gobierno en decreto de 23 de junio de 1865, i llenan el objeto que se deseaba a fin de facilitar a los buques la prontitud i economía para la operacion del deslastre por ser estensa la bahía i estar ellos fondeados en diversos puntos. De los tres lugares de que me ocupo, se desea que el del médio, situado en la punta de los Mirquenes, sea preferido por los buques para deslastrear, porque con el lastre que ahí se arroja se trata de retirar el mar, i esto puede facilitar la apertura o formacion de un camino para dirigirse a Puchoco; al presente tal camino no existe con firmeza, por hallarse obstruido cuando estando de llena la mar llegan las olas hasta la punta i lo interceptan.

Bote.

Esta subdelegacion marítima tiene para hacer el servicio una chalupa en mal estado, tripulada con un marinero 1.º que hace de patron i tres segundos.

Estado del puerto.

La sonda del surjidero en nada ha variado con la del año pasado.

Con lo espuesto creo haber cumplido a lo ordenado por US. en su ya citada circular.

Dios guarde a US.

PEDRO HERNANDEZ.

GUADRO ESTADISTICO que manifiesta el movimiento marítimo de entradas i salidas del puerto de Coronel durante el tiempo trascurrido desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	EXTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas.....	36	---	---	36	22,739	22,739
Barcas.....	142	---	---	142	53,679	53,679
Bergantines.....	21	---	---	21	4,371	4,371
Bergantin-goletas.....	4	---	---	4	669	669
Goletas.....	6	2	86	4	367	453
Vapores.....	67	---	---	67	46,731	46,731
SUMA.....	276	2	86	274	128,556	128,642

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	AL CABOTAJE	TONELADAS.	AL EXTRANJERO	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS
Fragatas.....	30	21	12,909	9	7,294	20,203
Barcas.....	134	114	43,590	20	8,005	51,595
Bergantines.....	23	22	4,803	1	159	4,962
Bergantin-goletas.....	4	3	458	1	211	669
Goletas.....	6	6	463	---	---	473
Vapores.....	67	66	44,731	1	558	45,289
SUMA.....	264	232	106,954	32	16,227	123,181

Quedan actualmente fondeadas en este puerto, dos fragatas, diez i ocho barcas i una balandra. Durante la época de esta memoria han entrado i salido los buques de guerra siguientes: *Powhatan*, norte-americano, i los vapores de la República *Maipú* e *Independencia* a proveerse de carbon.

Subdelegacion Marítima de Coronel, marzo 31 de 1868

PEDRO HERNANDEZ.

NUM. 4.

SUBDELEGACION MARITIMA DE

Lota, marzo 31 de 1868.

Señor Gobernador:

En cumplimiento de la circular de 7 de febrero último que US. se sirvió trascribirme con fecha 17 del pasado mes, i relativa al envío de estados condensados del movimiento marítimo que ha habido en esta subdelegación de mi cargo, durante el año trascurrido desde el 1.º de mayo de 1867 al 31 de marzo del presente año, como así mismo de los demás datos que abraza esta jurisdicción; tengo el honor de dar cumplimiento a lo espresado, acompañando a US. los estados i demás datos relativos al comercio de esta jurisdicción marítima, que podrán servir para la Memoria que el señor Ministro de Estado en el departamento de Marina ha de presentar al Congreso Nacional.

Movimiento marítimo.—El movimiento marítimo habido durante el espacio de tiempo comprendido entre el 1.º de mayo de 67 i 31 de marzo del presente año, ha dado un aumento de 25 navas con respecto al mismo período del año anterior. Este movimiento lo demarca la entrada de 225 buques, midiendo el total de 95,658 toneladas, como se verá en el estado adjunto bajo el número 1; todos son extranjeros, sin enumerar los buques de guerra de la República i extranjeros, como se verá en el estado número 2, con especificación de sus clases i sus nacionalidades.

Importancia del puerto relativa a su comercio.—Por los estados del movimiento que acompaño a ésta, podrá US. comprender la importancia que cada día va adquiriendo este puerto. Este importante puerto del litoral del departamento de Lautaro, rivalizaba poco há en prosperidad i engrandecimiento con el de Coronel; pero últimamente Lota ha tomado un vuelo que ha dejado algo atrás a Coronel. Este aumenta mui poco en población i comercio, mientras que Lota de un año a esta parte ha doblado sus edificios i comercio, debido sin duda al estenso establecimiento de fundición que demanda la ocupación de tanto trabajador. A esto se agrega los minerales de carbón de piedra, las fábricas de ladrillos a fuego, i últimamente un molino a vapor que se está construyendo en Colcura. Todos estos elementos le han dado un empuje extraordinario.

Coronel no tiene estos elementos de prosperidad, sino sus minerales i la fábrica de cristales. Las minas parece que están en receso. Una de las principales causas de la prosperidad de Lota, es indudablemente la apertura de los caminos de este puerto a Santa Juana i Arauco, con tan feliz éxito que el puerto de Lota se halla diariamente frecuentado por los habitantes de los lugares circunvecinos, i ha crecido su importancia. Así es que, sin exajeración ninguna, puedo decir que Lota es sin disputa el primer puerto de los que

hai en el sur por su importancia comercial; no hai duda que este puerto llegará a ser mas tarde uno de los mas importantes, si continúa siendo impulsado por los recursos que la naturaleza le ha prodigado; pues es un hecho que ha marchado a pasos ajigantados a la via del progreso.

La esportacion que ha tenido el establecimiento de la propiedad del señor don Luis Cousiño durante este período para los puertos de la República i el extranjero, de carbon, cobre en barra, ladrillo i arcilla asciende a la suma de dos millones i medio de pesos. Las mercaderías i otros artículos que han sido desembarcados por el vapor de la carrera, i algunos otros buques de vela, durante el período pasado que abraza esta memoria para el consumo de este puerto, ascienden a cuatrocientos mil pesos.

Oficina.—La Subdelegacion marítima está al cargo de un Teniente 2.º graduado, nombrado por el Supremo Gobierno con fecha 9 de enero del año de 1860, un marinero primero i tres segundos.

Por lo que respecta al servicio de esta Capitanía, diré a US. que se encuentra todo mui bien arreglado, con todos los libros necesarios para la estadística de marina, i se conservan con buen arreglo todos los documentos que constituyen su archivo.

Embarcaciones menores que se ocupan dentro de él, en el tráfico i otras industrias segun matrícula.—Veinte i una lanchas con 294 toneladas con 105 hombres, que se emplean en la carga i descarga.

Seis botes fleteros, tripulados con dos hombres cada uno.

Dos cachuchos para el servicio de las lanchas.

De los ciento diez i siete individuos que espresa este estado, todos son chilenos.

Baraderos, astilleros i carpinteros de ribera.—Hai dos astilleros i un baradero, ocupados en barar i componer lanchas, i en uno de ellos se construyeron seis lanchas como de 14 toneladas cada una, i se han reparado en la bahía tres barcas, dos bergantines, una goleta, diez i seis lanchas i nueve botes; i en esta faena se emplean un constructor, tres carpinteros, dos calafates i un aprendiz.

Faro.—No hai; seria de mucha importancia uno en la isla Santa-María en la punta norte, para facilitar la entrada a los buques que se dirijen a este puerto i a Coronel, lo que haria fácil la entrada en toda estacion i a toda hora.

Telégrafo.—Hai uno que está perfectamente servido i el lugar que ocupa es el mas apropósito.

Oficina de enganche de marineros.—Por decreto de la Intendencia de la provincia, existen dos oficinas de enganche de marineros; dichas oficinas están sujetas al réglamento supremo de fecha 27 de diciembre del año de 1856. El día seis de marzo visité las mencionadas oficinas, i me complace decir a US. que las encontré a mi satisfaccion i no hallé ninguna falta en sus libros.

Policía del puerto.—Se observa en todas sus partes el supremo decreto de junio 11 de 1861.

Casas de trato de marineros.—Hai dos que son matriculadas, i en la actualidad hai desembarcados veinte marineros, once chilenos i nueve extranjeros.

Valiza.—No hai en este puerto ni hai necesidad de ella.

Práctico.—Hai uno que desempeña bien sus deberes.

Proporcion para la aguada de los buques.—Dos puntos diferentes tienen los bupues para hacer aguada, i todos ellos dan una agua de buena calidad, i a mas hai dos lanchas cisternas.

Paraje destinado para botar el lastre.—Para depósito de lastre, existe un espacio destinado que está al norte de Colcura, cerca de las piedras de los lobos.

Sitio para la cuarentena de los buques.—Al sud-oeste de este puerto, distante como tres millas de tierra, hai un lugar aparente para dicha cuarentena.

Matrícula de la jente de mar.—La jente de mar que existe en los puertos de mi jurisdiccion, consta de ciento diez i siete individuos, segun rejistro, al cargo de su jefe don Antonio Monsálves.

Gremio de jornaleros.—El gremio de jornaleros asciende a treinta individuos, al cargo de su capataz don Manuel Inostrosa.

Necesidades respecto al servicio de esta Subdelegacion marítima.—Posee esta subdelegacion para el servicio diario, el recibo i el despacho de los buques, un bote perteneciente al resguardo que está en mui mal estado; existiendo tambien un bote grande que boga a ocho remos, el que es inútil por ser tan grande i no tener dotacion suficiente para salir a la bahía cuando hai viento fresco; lo que he hecho presente a US. en varias notas, para que sea cambiado por una chalupa, que sea manejable para el servicio del que suscribe.

Dios guarde a US.

FRANCISCO VASQUEZ,

Teniente 2.º graduado i Subdelegado marítimo

Señor Gobernador marítimo de la provincia.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo de este puerto de Lebu desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo del presente año de 1868.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO DE BUQUES.	NACIONALES.	TONELADAS.	EXTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas.....	2	---	---	2	1,142	1,142
Barcas.....	19	---	---	19	5,669	5,669
Bergantines.....	6	---	---	6	1,417	1,417
Goletas.....	26	19	512	7	175	687
Vapores.....	54	12	3,330	42	33,283	36,613
SUMA.....	107	31	3,842	76	41,686	45,528

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO DE BUQUES.	AL CABOTAJE.	TONELADAS.	AL EXTRANJERO.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas.....	2	2	1,142	---	---	1,142
Barcas.....	17	17	4,994	---	---	4,994
Bergantines.....	5	4	1,104	1	152	1,256
Goletas.....	26	25	657	1	30	687
Vapores.....	54	54	36,613	---	---	36,613
SUMA.....	104	102	44,510	2	182	44,692

OBSERVACIONES.

Existen dos barcas i un bergantín, de los cuales dos están cargando casaca de lingue para el extranjero i uno para el cabotaje con carbon fósil

Lebu, abril 1.º de 1868.

MANUEL ARAYA.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Lebu, abril 4 de 1868.

Por el estado que se acompaña del movimiento marítimo que ha habido por este puerto, desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868, se vé que el adelanto rápido i progresivo de este lugar es de importancia. *Ciento siete* son las embarcaciones que han entrado i *ciento cuatro* las salidas, esportando *doce mil ciento setenta i siete* toneladas métricas de carbon fósil, lo que representa un valor de mas de *sesenta mil* pesos; *setecientas sesenta i dos* toneladas de cáscara de lingue, cuyo valor, poco mas o ménos, es de *diez i seis mil* pesos, i ademas una regular cantidad de cereales, lana, cueros i maderas, que si bien no son gran cosa para puertos mayores, lo son i mucho, para un lugar en el cual no hacen dos años a que principian a desarrollarse sus variadas i ricas industrias, entre las que descuellan sus importantes minas carboníferas i en las que se calcula millones de toneladas por explotar, siendo su calidad mui superior al de la costa norte, pues lo usan en las máquinas, en lugar del carbon inglés.

Hace mui poco tiempo que el porvenir de Lebu era mui cuestionable, pero ahora es un lugar privilegiado i en que mediante un sencillo trabajo se obtienen magníficos resultados, que contribuyen al adelanto de la localidad i de sus industrias. A la fecha hai dos establecimientos para la explotación del carbon i ambos cuentan con todos los recursos apetecibles para dar a sus trabajos el impulso que la ciencia i la práctica exigen para el mayor desarrollo i el mas pingüe resultado. Con este fin se proponen los dueños de ambos establecimientos canalizar el rio desde su barra hasta un o dos quilómetros arriba, para hacer que embarcaciones de regular calado suban el rio i reciban el carbon lo mas inmediato posible a las minas; pero este proyecto no se realizará con ménos de doscientos cincuenta o trescientos mil pesos.

Embarcaciones menores para la pesca de ballena.

No las hai i el poco aceite beneficiado en esta costa proviene de la casualidad. Una ballena se encontró en la playa de Quidico i beneficiada dió como mil galones; un ballenato tambien se halló en la boca de este rio i dió un buen resultado a unos fleteros de Coronel que habian venido a cargar un buque; lo que prueba que no es la pesca la que falta.

Medidas de policía marítima.

La mas útil, por ahora, es la designacion del lugar del deslastre segun se ha solicitado i conforme a la exposicion de marinos competentes, la que se elevó al conocimiento de la autoridad. Por lo demas, el Reglamento de policía marítima dictado el 11

de junio de 1861, para los puertos dependientes de la Gobernacion maritima de Concepcion, llena al presente, las necesidades de buena policia.

Importancia del comercio, etc.

La importancia del comercio de este puerto en relacion a los demas pueblos de la provincia de Concepcion, es bastante satisfactoria. El trimestre que ha espirado merece una mencion. Se ha importado de Valparaiso, Tomé, Talcahuano i Valdivia mui cerca de *veintinueve mil* pesos, como lo prueba el cuadro estadistico que remiti a la Aduana de Coronel, i el comercio de este último puerto con el de Lota no bajará de *treinta mil* pesos, lo que dá un valor aproximativo de sesenta mil pesos importados durante los tres primeros meses del corriente año.

Balizas, faros i prácticos, etc.

No los hai, i seria de mucha importancia para la facilidad de la navegacion i buen servicio de este importante puerto.

Telégrafos.

No hai ninguno; pero prestaria importantes servicios la colocacion de uno i un vijia semejante al que hai establecido en Constitucion.

Astilleros, varaderos i maestranzas.

Astilleros hai dos mui regularmente servidos i en los cuales se han construido las siguientes embarcaciones:

Lanchas, 15 con 236 toneladas, valor de 7,850 pesos.

Goletas, 3 con 150 toneladas, valor de 10,000 pesos.

Hai ademas en construccion:

Bergantin, 1 de 200 toneladas, valor de 10 a 12,000 pesos.

Goleta, 1 de 20 toneladas, valor de 2 a 3,000 pesos.

Lanchas, 3 de 12 a 14 toneladas de 500 a 600 pesos.

Jente de mar i pescadores.

La hai en mui reducido número, i aumentará cuando se establezca una oficina de enganche de marineros lo que ya se ha solicitado i la cual establecerá casas de trato en las cuales el marinero tendrá donde hospedarse i ser atendido de una manera conveniente.

Finalmente, falta manifestar lo oportuno i conveniente que seria designar el lugar o lugares mas adecuados para la planteacion de las oficinas aduaneras de resguardo maritimo, para esto hai lugares mui a propósito i a la vez mui solicitados por particulares; por lo que he creido mui del caso prevenir al dueño de los terrenos designándole el que debe reservar para este objeto, para que no lo ceda a particulares. En el lugar en cuestion está actualmente el galpon del bote i el desembarcadero; fuera de este sitio no hai otro mejor i que se preste mas al buen servicio i al interes jeneral del co-

mercio i del Fisco, por esta razon he dispnuesto i trabajo por mejorarlo con el lastre de los buques para subir el terraplen i evitar el agua i barro que en las altas mareas invade i perjudica.

MANUEL ARAYA.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo de entradas i salidas de los puertos de Lota i Colcura desde el 1.º de mayo de 1867 al 31 de marzo de 1868.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO DE BUQUES.	NACIONALES.	TONELADAS.	EXTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas.....	14	---	---	14	5,784	5,784
Barcas.....	99	---	---	99	35,470	35,470
Bergantines.....	20	---	---	20	2,631	2,631
Goletas.....	30	---	---	30	2,215	2,215
Vapores.....	62	---	---	62	49,558	49,558
TOTAL.....	225	---	---	225	95,658	95,658

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO DE BUQUES.	AL CABOTAJE.	TONELADAS.	AL EXTRANJERO.	TOTAL DE TONELADAS.
Fragatas.....	10	7	2,028	3	2,373
Barcas.....	99	83	28,370	16	5,882
Bergantines.....	20	19	2,973	1	260
Goletas.....	28	28	2,388	---	---
Vapores.....	61	59	44,896	2	4,286
TOTAL.....	218	196	80,655	22	12,801

OBSERVACIONES.

Durante todo este período han entrado en este puerto, 106 embarcaciones menores como de 15 a 20 toneladas cada una, con aparejo de goleta i balandra; i han vuelto a salir en los mismos meses para el cabotaje, navegando con licencia dentro de la dependencia de la Aduana de Coronel i Gubernacion marítima de Talcahuano.

Lota, mayo 31 de 1868.

FRANCISCO VAZQUEZ.

Memoria del Gobernador Marítimo de Valdivia.

GOBERNACION MARÍTIMA DE VALDIVIA.

Corral, abril 2 de 1868.

Cumpliendo con la órden que US. se sirvió trascribirme con fecha 14 de febrero próximo pasado, tengo el honor de acompañar a US. dos estados que manifiestan el movimiento marítimo que ha habido en este puerto desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo del corriente año, en cuyo tiempo entraron 125 buques con un total de 57,517 toneladas, de los cuales 42 fueron nacionales con 11,389 toneladas, i 83 extranjeros con 46,128 toneladas, incluyendo los buques de guerra de la república i vapores de la carrera.

Embarcaciones menores empleadas en el tráfico interior.

Balandras.....	13
Lanchas.....	18
Chalupas.....	2
Botes.....	125
Canoas.....	80
Lancha a vapor.....	1
Bote a vapor.....	1
	<hr/>
Total.....	240

Embarcaciones construidas en el año.

Una goleta de 118 toneladas.
 Una lancha de 70 id.
 Una id. de 20 id.
 Ocho botes.

Astilleros.

Hai dos que se ocupan en refaccionar i construir embarcaciones menores. Son dirigidos por dos constructores, i trabajan en ellos treinta carpinteros de ribera.

Faros.

El que existe establecido en la punta de Niebla funciona con regularidad, i está servido por su dotacion correspondiente de empleados.

Telégrafos marítimos.

El telégrafo situado en Niebla se encuentra en buen estado, por

haberse refaccionado a fines del año pasado. Un marinero perteneciente a la Gobernacion desempeña el cargo de vijia.

Prácticos.

La dotacion de un práctico para este puerto seria mui conveniente i prestaria servicios importantes, como ya lo he manifestado a US. en otra ocasion.

Valizas.

Es indispensable la colocacion de una valiza en el banco que existe en la bahía de este puerto, conforme se ha solicitado a la Comandancia Jeneral de Marina.

Jente de mar.

Marineros no hai en este puerto i los ciento i tantos hombres que componen la tripulacion de las embarcaciones que se ocupan en el tráfico interior, tienen su residencia en la ciudad.

Puerto de Rio Bueno.

Durante el tiempo de que doi cuenta, solo ha entrado i salido en este puerto el vapor norte-americano *Rapel* de 40 toneladas.

Puerto de Queule.

Adjuntos encontrará US. dos estados que manifiestan el movimiento marítimo que ha habido en este puerto.

Dios guarde a US.

ADOLFO PÉREZ DE ARCE.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en el puerto del Corral, desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	EXTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Vapores.....	85	38	10,961	47	35,428	46,389
Fragatas.....	4	---	---	4	2,130	2,130
Barcas.....	22	---	---	22	6,938	6,938
Bergantines.....	5	---	---	5	982	982
Goletas.....	8	3	398	5	650	1,048
Balandras.....	1	1	30	---	---	30
TOTAL.....	125	42	11,389	83	46,128	57,517

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	EXTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Vapores.....	84	37	10,807	47	35,428	46,235
Fragatas.....	5	---	---	5	2,440	2,440
Barcas.....	24	---	---	24	7,744	7,744
Bergantines.....	5	---	---	5	982	982
Goletas.....	11	4	415	7	985	1,400
Balandras.....	2	2	65	---	---	65
TOTAL.....	131	43	11,287	88	47,579	58,866

OBSERVACIONES.

Existen fondeados en este puerto una fragata, dos barcas i el vapor nacional *Maule*.

Gobernacion Marítima. Corral, marzo 31 de 1868.

ADOLFO PEREZ DE ARCE.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en el puerto de Queule, desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868.

ENTRADAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	EXTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Vapores	58	26	5,692	32	25,250	30,942
Balandras	1	1	30	---	---	30
TOTAL	59	27	5,722	32	25,250	30,972

SALIDAS.

CLASES.	NÚMERO.	NACIONALES.	TONELADAS.	EXTRANJEROS.	TONELADAS.	TOTAL DE TONELADAS.
Vapores	58	26	5,692	32	25,250	30,942

NOTA.—Queda fondeada en el rio de Queule una balandra de 30 toneladas.

Gobernacion Marítima. Corral, marzo 31 de 1868.

ADOLFO PEREZ DE ARCE.

NÚMERO VIII.

Memoria del Gobernador Marítimo de Llanquihue.

GOBERNACION MARÍTIMA DE LLANQUIHUE.

Puerto Montt, mayo 4 de 1868.

El estado adjunto manifiesta la entrada i salida de buques en este puerto desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 30 de abril próximo pasado.

Omito entrar en los detalles que exige la circular de US. fecha

14 de febrero último, por estar ya éstos indicados en las memorias de los años anteriores; i como ellos serian los mismos de que podia dar cuenta ahora, creo escusado repetirlos nuevamente.

Dios guarde a US.

MIGUEL CARREÑO.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

RAZON de los buques que han entrado i salido de Puerto Montt desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 30 de abril de 1868.

Entradas.

CLASES.	NÚMERO.	CAÑONES.	TONELAJE.	PROCEDENCIA.	
				Del cab.	Del extr.
Vapores.....	23	—	18,697	23	—
Fragatas.....	4	—	2,488	3	1
Barcas.....	14	—	5,171	14	—
Bergantines.....	3	—	651	2	1
Goletas.....	20	—	975	20	—
Totales.....	64	—	27,982	62	2
De guerra.....	2	5	—	—	—
Suma total.....	66	5	27,982	62	2

Salidas.

CLASES.	NÚMERO.	CAÑONES.	TONELAJE.	DESTINO.	
				Al cab.	Al-extr.
Vapores.....	23	—	18,697	23	—
Fragatas.....	5	—	2,789	1	4
Barcas.....	12	—	4,840	3	9
Bergantines.....	3	—	651	1	2
Pailebotes.....	1	—	115	1	—
Goletas.....	19	—	860	19	—
Totales.....	63	—	27,952	48	15
De guerra.....	2	5	—	—	—
Suma total.....	65	5	27,952	48	15

Resúmen.

Entradas.....	Buques. 66	Toneladas. 27,982
Salidas.....	65	27,952
Total.....	131	55,934

Puerto Montt, mayo 1.º de 1868.

MIGUEL CARREÑO.

NÚMERO IX.

Memoria del Gobernador Marítimo de Chiloé.

GOBERNACION MARÍTIMA DE CHILOÉ.

Ancud, abril 1.º de 1868.

Señor Comandante Jeneral:

En cumplimiento a la nota de U.S. fecha 14 del mes de febrero próximo pasado, tengo el honor de dar los datos que se me piden.

Movimiento marítimo del puerto de Ancud.—Segun el estado adjunto, han entrado al puerto de Ancud desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo del presente, 128 buques, conteniendo 61,749 toneladas; i han salido 119 buques conteniendo 61,024 toneladas.

Buques i embarcaciones que se emplean en el tráfico de la Gobernacion marítima i en el puerto de Ancud.—Se emplean en el tráfico de la Gobernacion marítima los buques i embarcaciones que siguen:

Goletas.....	12
Balandras	52
Lanchas.....	528
Piraguas	1
Botes.....	461
Chalupas.....	6
Bongós.....	203
Suma total.....	1,263

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.....	25
Chalupas.....	6
Bongós.....	24
Suma total.....	67

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 cometieran abusos al sacar el lastre de a bordo.

Importancia de cada puerto en el comercio de la provincia.—El puerto de Ancud es el que tiene mas importancia en el comercio del archipiélago. Sobre este punto, me refiero a mi memoria anterior.

Necesidad de faros, valizas, prácticos, etc.—Se necesitan tres valizas 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 han tenido algunos contratiempos, i solicitan el aumento de las obvenciones para poder continuar en el servicio.

Telégrafos: los que hai, los que se necesitan, dónde i de qué clase.—Hai tres telégrafos: uno en la punta de la Corona, otro en la punta de Agüi i el otro en la punta del muelle. No se conoce al presente la necesidad de ningun otro.

Astilleros, baraderos i maestranza en los puertos de mi jurisdiccion.—En el litoral de la Gobernacion marítima hai en uso 2 astilleros i 3 baraderos naturales, que emplean 3 constructores navales i 106 carpinteros.

En el puerto de Ancud se encuentra en ejercicio un astillero i un baradero, con un constructor, 4 carpinteros i 2 calafates.

Jente de mar, marineros, pescadores, etc., que existen en la 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.....	30
Marineros.....	5
Pescadores.....	6
Suma total.....	41

Empero, en todo el Archipiélago, pasarán de 6,500 los individuos que se emplean en la pesca i navegacion.

Con lo espuesto, señor Comandante Jeneral, me parece haber contestado a la nota de Su Señoría, citada.

Dios guarde a US.

MIGUEL HURTADO.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

RAZON de los buques que han entrado i salido del puerto de Ancud desde el 1.º de mayo de 1867 hasta el 31 de marzo de 1868.

Entradas.

CLASES.	NÚMERO.	TONELAJE.	PROCEDECENCIA.	
			Del cab.	Del extr.
Fragatas	18	9,696	12	6
Barcas	57	17,050	41	16
Bergantines	4	752	2	2
Bergantin-goletas				
Goletas	6	433	6	
Vapores	43	33,818	42	1
Totales	128	61,749	103	25

Salidas.

CLASES.	NÚMERO.	TONELAJE.	DESTINO.	
			Al cab.	Al extr.
Fragatas	17	9,090	13	4
Barcas	48	16,894	41	7
Bergantines	4	752	3	1
Bergantin-goletas				
Goletas	7	470	7	
Vapores	43	33,818	43	1
Totales	119	61,024	107	12

NOTA.—Durante este tiempo han entrado i salido los buques de guerra que siguen: Nacionales, vapor *Arauco*, cuatro veces; vapor *Maipú*, dos veces; i el vapor *Ancud*, dos veces. El monitor japonés *Stonewall* i el vapor de S. M. B. *Nassau*, una vez.

El vapor *Ancud* i el vapor *Nassau*, permanecen en el puerto.

Ancud, marzo 31 de 1868.

MIGUEL HURTADO.

ESTADO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL EL 1.º DE MAYO DE 1868.

NOMBRE DEL BUQUE	CLASE	TONELAJE.	LUGAR DE CONSTRUCCION.	AÑO.	ANTIGUO NOMBRE.	DUEÑOS.		FIADORES.	MATRÍCULA.		PATENTE.		NÚMERO DEL CÓDIGO DE SEÑALES.	CAPITANES.	TRIPULACION.		OBSERVACIONES.	
						NOMBRE.	RESIDENCIA.		NÚMERO.	FECHA.	NÚMERO.	FECHA.			NACIONALES.	ESTRANJEROS.		
Williams Rebolledo	Pailebot	75.01	Constitucion (Chile)	1866	Williams Rebolledo	Mesa Hermanos	Constitucion	Pedro Nolasco Albornos	1	Enero 30 de 1867	1	Febrero 1.º de 1867	26	Juan Mesa	2	3	En el cabotaje.	
Anita	Pailebot	84.24	Se ignora	Se ignora	Anita	Santiago Lindsay	Valparaiso	Julio Grethe i Nicolás C. Schuth	2	Febrero 1.º de 1867	2	Febrero 4 de 1867	2	Ackin	8	16	En la pesca de la ballena.	
Porcia	Goleta	80.49	New-London (E. U.)	1855	Porcia	Juan E. Morong	Caldera	Russell W. Winy	3	Febrero 28 de 1867	3	Marzo 8 de 1867	1	Reeves	1	4	Id. id.	
Mathieu i Brañas	Barca	46.25	Estados-Unidos	Se ignora	Mathieu i Brañas	Santiago Lindsay	Valparaiso	Dealy i Mannaham	4	Febrero 28 de 1867	4	Marzo 8 de 1867	3	C. H. Reeves	17	8	Id. id.	
Ripple	Barca	17.29	New-London (E. U.)	1855	Ripple	Williams Bowen i Elias F. Morgan	El primero en Talcahuano i el segundo en Valparaiso	Costa i Aguiar	5	Marzo 6 de 1867	5	Marzo 8 de 1867	4	Böwen	11	16	Id. id. Cambió bandera.	
Elena	Pailebot																	
Mariposa	Barca	278.23	Salem (E. U.)	1805	Menenger	Isaac H. Mareks i Guillermo Petersen	Valparaiso	Bettoley i Ca.	7	Marzo 18 de 1867	7	Mayo 20 de 1867	6	Charles S. Pope	16	4	En la pesca de la ballena.	
Pescadora	Barca	218.07	New-London (E. U.)	1856	Releasc	Jorje Jenkins, Juan R. Moore i Dealy i Mannaham	Valparaiso	Guillermo Jenkins i Ca. i Luis Osthaus	8	Mayo 18 de 1867	8	Mayo 20 de 1867	7	Charles Heath	9	15	Id. id.	
Filomena	Bergantin																	
Hermann	Pailebot	99.44	Pudeto (Chile)	1867	Hermann	Jerman Schuleke	Valdivia	Heyer i Ca.	10	Julio 5 de 1867	10	Julio 8 de 1867	9	Huckfeld	3	5	Se perdió.	
Teodora	Pailebot	49.00	Chiloé (Chile)	Se ignora	Teodora	Gervasoni Hermanos	Valparaiso	Curletti Hermanos	11	Octubre 5 de 1867	11	Octubre 7 de 1867	10	Sodi	3	3	En el cabotaje.	
Sinforosa	Pailebot	28.14	Constitucion (Chile)	1867	Sinforosa	Nemecio Garcia	Valparaiso	Antonio Solari i Enrique López	12	Octubre 10 de 1867	12	Octubre 11 de 1867	11	J. N. Vidal	3	1	Id. id.	
Anna-Rosa	Barca	91.48	Estados-Unidos	1851	Emily Baniung	Mariano Astabarnaga	Santiago	Alsop i Ca.	13	Octubre 17 de 1867	13	Octubre 18 de 1867	12	Jorge Muller	3	6	En la pesca de la ballena.	
Antonio Varas	Vapor	41.31	Inglaterra	1856	Antonio Varas	Buenaventura Sánchez	Valparaiso	La Fuente i Sobrino	14	Noviembre 15 de 1867	14	Noviembre 18 de 1867	13	Dr. Schroder	15	18	En el cabotaje.	
Bio-Bio	Bergantin	272.76	Inglaterra	1830	Elisa Jane	Burton i Trumbull	Talcahuano	Mathieu i Brañas	15	Diciembre 9 de 1867	15	Diciembre 11 de 1867	14	Richard Gould			En la pesca de la ballena.	
Juan Fernández	Pailebot	58.67	Constitucion (Chile)	1867	Albina	Compañía de Juan Fernandez	Valparaiso	E. Muñoz	16	Diciembre 20 de 1867	16	Diciembre 21 de 1867	15	Mujeshalij	1	4	En el cabotaje.	
Concepcion	Barca	23.38	Lota Magoncho (E. U.)	1865	King of Tyro	Edmundo Woolsey Burton	Talcahuano	José María Castro	17	Enero 24 de 1868	17	Enero 27 de 1868	16	Staniton	10	19	En la pesca de la ballena.	
Candelaria	Balandra	35.27	Ancud (Chile)	1866	Candelaria	José Daniel Sánchez	Ancud	N. Sánchez	18	Febrero 13 de 1868	18	Febrero 15 de 1868	17	Manuel Rosas	6		En el cabotaje.	
Gobernador Pozzi	Bergantin	11.71	Se ignora	Se ignora	Suerte	Juan Antonio Oliveira, Benito Rodríguez, Francisco Aguiar, Juan Picollo i Mariano Betancourt	El tercero en Talcahuano i los otros en Valparaiso	Luis Osthaus	19	Marzo 9 de 1868	19	Marzo 11 de 1868	18	Teófilo Valiero	3	6	Id. id.	
Tumbes	Bergantin	19.42	Se ignora	Se ignora	Esperanza	Burton i Trumbull	Talcahuano	Ramon Fuéntes	20	Marzo 9 de 1868	20	Marzo 11 de 1868	19	Moran	10	19	En la pesca de la ballena.	
Hualpen	Barca	20.36	Estados-Unidos	1855	Ercilia E. Moore	Mathieu i Brañas, Pedro del Rio i Ramon Fuéntes	Talcahuano	Burton i Trumbull	21	Marzo 24 de 1868	21	Marzo 26 de 1868	20	José Severin			Id. id.	
Porcia	Barca	250.3	Pembroko (E. U.)	1854	John Gilpen	Guillermo G. Delano	Concepcion	Artemio del Rio	22	Abril 1.º de 1868	22	Abril 2 de 1868	21	Hogoland	10	18	Id. id.	
Paquete de los Vilos	Vapor	160.00	Greenoch (Inglaterra)	1865	Paquete de los Vilos	Sociedad anónima "Paquete de los Vilos"	Valparaiso	Bernardo Irrazabal	23	Abril 2 de 1868	23	Abril 3 de 1868	23	Heraclio Martinez	14	2	En el cabotaje.	

Secretaría de la Comandancia Jeneral de Marina, Valparaiso, mayo 1.º de 1868.

B. CAMPILLO.

V. B.

LIRA.

NUM. 14.

Esploracion del Valdivia.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, noviembre 4 de 1867.

En cumplimiento de la comision confiada a la direccion de Ud. por el supremo decreto de 24 de octubre último, Ud. observará las instrucciones siguientes:

1.^a Ud. i los oficiales que componen la comision, se dirijirán a Valdivia en el vapor de la carrera que debe zarpar de Valparaiso el 13 del presente mes, llevando a bordo de dicho vapor los botes, instrumentos i demas utensilios necesarios al buen resultado de la esploracion.

2.^a Llegado a Valdivia, se presentará Ud. al intendente de la provincia i se pondrá de acuerdo con él para enganchar los marineros que exige la esploracion. Entre tanto, hará Ud. los preparativos convenientes, i tan pronto como la jente esté lista i apercebido lo necesario, comenzará Ud. los trabajos en la forma que juzgue mas acertada.

3.^a El objeto principal que lleva a Valdivia la comision de que Ud. es jefe, es el de efectuar una esploracion hidrográfica del rio de ese nombre i de sus afluentes del norte, como igualmente reconocer el puerto del Corral i la costa inmediata a la desembocadura de aquel rio, con el fin de levantar planos que den a conocer con exactitud todos los accidentes hidrográficos importantes para la navegacion.

En consecuencia, procederá Ud. a hacer todas las investigaciones que son indispensables para un buen reconocimiento de ese jénero, tanto en el rio Valdivia como en sus afluentes del norte, i en este sentido las indicaciones de la sonda, la naturaleza de la corriente, el influjo de la marea, la existencia de bajos i escollos, son circunstancias que tienen la mayor importancia en la practicabilidad de los rios i que por eso vale mucho determinar con precision.

Tiene así mismo un gran interes la determinacion cierta del punto hasta el cual son navegables los rios i el conocimiento de la clase de embarcaciones que conviene emplear con tal fin.

En la provincia de Valdivia esta averiguacion es mas interesante aun; porque siendo tan numerosos los rios que la cruzan, la posibilidad de su navegacion, siquiera sea por embarcaciones pequeñas, proporcionaria fáciles vias de comunicacion que, fomentando el progreso propio de la provincia, influiria naturalmente sobre el de las nuevas poblaciones establecidas en el territorio araucano.

4.^a Existe un plano del puerto del Corral levantado por Fitz-Roy hace ya algunos años; i como dicho plano es bastante exacto, Ud. tendrá que limitarse a comprobar su exactitud i a rectificar las indicaciones de la sonda, en las cuales hallará Ud. naturalmente diferencias.

5.^a Respecto de la estension de costa que Ud. debe reconocer, prevengo a Ud. que conviene examinar la parte de ella comprendida entre la punta Chanchan i la de Galera. Este será el límite dentro del cual se encerrará Ud. en la esploracion de la costa.

6.^a Los planos particulares de los rios esplorados que han de contener los detalles del levantamiento serán construidos en una escala de $\frac{1}{10.000}$; i el plano jeneral, que abrazará toda la rejion reconocida, lo será en la escala de $\frac{1}{150.000}$.

Aun cuando el tiempo que las lluvias permiten emplear en trabajos de esta clase en aquella provincia, probablemente es solo suficiente para ejecutar las operaciones mas arriba mencionadas, Ud. puede estender sus trabajos de reconocimiento a los afluentes del sur del Valdivia si hai posibilidad para ello; pero sin perjudicar el mas perfecto exámen de los del norte que por ahora son los mas interesantes.

Su permanencia en aquella provincia no debe pasar mas allá del mes de marzo próximo. A su vuelta a esta capital presentará Ud. a este Ministerio los planos levantados i los acompañará de una breve relacion de los trabajos hidrográficos ejecutados.

En cuanto a los instrumentos i demas ausilios que la comision necesita para desempeñar su encargo, este Ministerio espedirá oportunamente las órdenes a la Comandancia Jeneral de Marina i a la Intendencia de Valdivia con el fin de proporcionárselos.

Dios guarde a Ud.

FEDERICO ERRÁZURIZ.

Al Jefe de la Comision Esploradora del Valdivia, Teniente 1.^o don Francisco Vidal Gormáz.

Santiago, mayo 5 de 1868.

Señor Ministro de Marina:

En cumplimiento de las instrucciones que Su Señoría se sirvió impartirme con fecha 4 de noviembre del año próximo pasado, el

NÚM. 14.

Esploracion del Valdivia.

MINISTERIO DE MARINA.

Santiago, noviembre 4 de 1867.

En cumplimiento de la comision confiada a la direccion de Ud. por el supremo decreto de 24 de octubre último, Ud. observará las instrucciones siguientes:

1.^a Ud. i los oficiales que componen la comision, se dirigirán a Valdivia en el vapor de la carrera que debe zarpar de Valparaiso el 13 del presente mes, llevando a bordo de dicho vapor los botes, instrumentos i demas utensilios necesarios al buen resultado de la esploracion.

2.^a Llegado a Valdivia, se presentará Ud. al intendente de la provincia i se pondrá de acuerdo con él para enganchar los marineros que exige la esploracion. Entre tanto, hará Ud. los preparativos convenientes, i tan pronto como la jente esté lista i apercebido lo necesario, comenzará Ud. los trabajos en la forma que juzgue mas acertada.

3.^a El objeto principal que lleva a Valdivia la comision de que Ud. es jefe, es el de efectuar una esploracion hidrográfica del rio de ese nombre i de sus afluentes del norte, como igualmente reconocer el puerto del Corral i la costa inmediata a la desembocadura de aquel rio, con el fin de levantar planos que den a conocer con exactitud todos los accidentes hidrográficos importantes para la navegacion.

En consecuencia, procederá Ud. a hacer todas las investigaciones que son indispensables para un buen reconocimiento de ese jénero, tanto en el rio Valdivia como en sus afluentes del norte, i en este sentido las indicaciones de la sonda, la naturaleza de la corriente, el influjo de la marea, la existencia de bajos i escollos, son circunstancias que tienen la mayor importancia en la practicabilidad de los rios i que por eso vale mucho determinar con precision.

Tiene así mismo un gran interes la determinacion cierta del punto hasta el cual son navegables los rios i el conocimiento de la clase de embarcaciones que conviene emplear con tal fin.

En la provincia de Valdivia esta averiguacion es mas interesante aun; porque siendo tan numerosos los rios que la cruzan, la posibilidad de su navegacion, siquiera sea por embarcaciones pequeñas, proporcionaria fáciles vias de comunicacion que, fomentando el progreso propio de la provincia, influiria naturalmente sobre el de las nuevas poblaciones establecidas en el territorio araucano.

4.ª Existe un plano del puerto del Corral levantado por Fitz-Roy hace ya algunos años; i como dicho plano es bastante exacto, Ud. tendrá que limitarse a comprobar su exactitud i a rectificar las indicaciones de la sonda, en las cuales hallará Ud. naturalmente diferencias.

5.ª Respecto de la estension de costa que Ud. debe reconocer, prevengo a Ud. que conviene examinar la parte de ella comprendida entre la punta Chanchan i la de Galera. Este será el límite dentro del cual se encerrará Ud. en la exploracion de la costa.

6.ª Los planos particulares de los rios explorados que han de contener los detalles del levantamiento serán construidos en una escala de $\frac{1}{10.000}$; i el plano jeneral, que abrazará toda la rejion reconocida, lo será en la escala de $\frac{1}{150.000}$.

Aun cuando el tiempo que las lluvias permiten emplear en trabajos de esta clase en aquella provincia, probablemente es solo suficiente para ejecutar las operaciones mas arriba mencionadas, Ud. puede estender sus trabajos de reconocimiento a los afluentes del sur del Valdivia si hai posibilidad para ello; pero sin perjudicar el mas perfecto exámen de los del norte que por ahora son los mas interesantes.

Su permanencia en aquella provincia no debe pasar mas allá del mes de marzo próximo. A su vuelta a esta capital presentará Ud. a este Ministerio los planos levantados i los acompañará de una breve relacion de los trabajos hidrográficos ejecutados.

En cuanto a los instrumentos i demas ausilios que la comision necesita para desempeñar su encargo, este Ministerio espedirá oportunamente las órdenes a la Comandancia Jeneral de Marina i a la Intendencia de Valdivia con el fin de proporcionárselos.

Dios guarde a Ud.

FEDERICO ERRÁZURIZ.

Al Jefe de la Comision Exploradora del Valdivia, Teniente 1.º don Francisco Vidal Gormáz.

Santiago, mayo 5 de 1868.

Señor Ministro de Marina:

En cumplimiento de las instrucciones que Su Señoría se sirvió impartirme con fecha 4 de noviembre del año próximo pasado, el

dia 13 del mismo mes dejé a Valparaiso i acompañado de los tenientes segundos don Francisco Javier Molinas i don Luis A. Castillo, que Su Señoría habia puesto a mis órdenes, me dirijí al puerto del Corral en el vapor de la carrera.

Una vez en la ciudad de Valdivia i de acuerdo con el señor Intendente de la provincia, procedí al enganche de la jente que debia servir los botes, i a fines de noviembre, encontrándome listo, di principio a los trabajos continuándolos hasta el mes de marzo último.

Como el verano fué demasiado lluvioso hubo que interrumpir las operaciones repetidas veces, circunstancia que no me permitió avanzar cuanto hubiera deseado. Por esta misma causa solo se ha explorado el rio Cruces i su numerosos afluentes, parte del rio Valdivia i el puerto del Corral, quedando este último sin terminarse.

En cuanto a la costa valdiviana comprendida entre Chanchan i la Punta Galera nada se ha hecho, [tanto por la falta de una embarcacion adecuada para su reconocimiento, como porque la inconstancia del tiempo no me permitió utilizar el vapor de la República *Maule* en los momentos en que este buque se prestaba para ello.

A fines de marzo segun me lo prevenian las instrucciones de Su Señoría, dejé a Valdivia i me trasladé al departamento acompañado de los dos oficiales que formaban parte de la comision, para ocuparme de los trabajos de gabinete i dar cuenta a Su Señoría de la comision que se sirvió confiarme.

En esta virtud devuelvo a Su Señoría las instrucciones orijinales que recibí antes de mi partida acompañándolas de un cuaderno que contiene el resultado de los trabajos ejecutados i de un plano en la escala de $\frac{1}{150.000}$ avos, que sirve para ilustrar la parte descrita en la Memoria. Los demas planos particulares que se trabajan en la escala de $\frac{1}{10.000}$ avos, los iré presentando a Su Señoría al paso que se vayan terminando.

Para dar algun peso a las operaciones que se han ejecutado, principio la Memoria adjunta con una esposicion de los medios que se pusieron en práctica para la formacion de los planos, i terminando con algunos apéndices como justificativo de los trabajos; incluyendo, por fin, el cuaderno orijinal de las observaciones astronómicas ejecutadas para la determinacion de las coordenadas jeográficas de que se hace mencion en la referida Memoria.

Aprovecho tambien, señor Ministro, esta circunstancia para recomendar a la consideracion de Su Señoría los dos oficiales que me han acompañado durante la esploracion. Tanto el señor Molinas como el señor Castillo, se han disputado con gusto los trabajos mas penosos, i al ejecutarlos han manifestado intelijencia i el mejor deseo por alcanzar todo rigor en el resultado de sus trabajos.

Será para el que suscribe una gran satisfaccion si el contenido de la Memoria adjunta alcanza a llenar los justos deseos de Su Señoría.

Dios guarde a Su Señoría.

FRANCISCO VIDAL GORMÁZ,
Teniente primero.

Al señor Ministro de Marina.
M. DE M.

Exposicion de los medios empleados para la formacion de los planos del rio Valdivia i sus afluentes.

Como se verá por la parte descriptiva del rio Crúces i sus afluentes, las riberas de éstos son de ordinario inaccesibles, circunstancia por la cual mui pocas veces ha sido posible colocar un instrumento en estacion. Por otra parte, los cerros de la costa ánticos puntos dominantes sobre los afluentes del Crúces i sobre el Hamo, son tan boscosos i enmarañados que habria sido imposible usar de ellos para una triangulacion que abrazara los rios; i, de la misma manera, son tambien inútiles como puntos de referencia, si se les mira desde un punto cualquiera del valle o desde el cauce de los rios; pues, por su naturaleza, cambian de fisonomía al paso que se cambia de posicion sobre el terreno. Estos inconvenientes me ponen en el caso de indicar el procedimiento que he puesto en práctica para la formacion de los planos de los rios, a fin de alcanzar un mejor resultado en el desempeño de la comision que se me confiara, como así mismo el de dar alguna garantía a las personas intelijentes e imprimir el sello de confianza que requieren esta clase de trabajos, que tan directamente tienden al fomento de la navegacion como al conocimiento de la jeografia del pais.

Disponiendo la comision de tres exelentes cronómetros portátiles i de un círculo de reflexion de primera clase (apéndice A), adopté el sistema de formar una red de puntos determinados astronómicamente, i una vez trasados en el plano graduado segun sus coordenadas, interpolar los pequeños errores que se hubiesen cometido en la triangulacion secundaria, que debia ser ejecutada sobre las aguas del rio. Para esta triangulacion se usó de dos botes, de un micrómetro Rouchon, de dos estadias, i de un eclímetro de Secretan, cuyas lecturas apreciadas desde los botes, quedaban dentro del límite de 20 minutos. De esta manera he logrado la formacion de los planos i obtenido una aproximacion que puede reputarse como suficiente, mientras las riberas de los rios permanezcan inabordables i cubiertas de espesa vejetacion.

Las latitudes se han determinado siempre por séries de alturas circummeridianas de sol, i solo en los casos que no se pudo emplear este procedimiento, se acudió al método de *Mr. Pagel* o al de séries de alturas de sol tomados en el vertical primario o próximo a él. Para las primeras se determinó la correccion al meridiano por la fórmula

$$x = k \left(i \frac{\cos l. \cos \delta}{\cos \varphi} \right) - m \operatorname{tonj.} \varphi \left(i \frac{\cos l. \cos \delta}{\cos \varphi} \right)^2$$

que dá *Francaeur* en su astronomía práctica; i los valores de

$$k = \frac{2 \operatorname{sen}^2 \frac{1}{2} p.}{\operatorname{sen} i''}$$

i de

$$m = \frac{2 \operatorname{sen}^4 \frac{1}{2} p.}{\operatorname{sen} i''}$$

por las Tablas astronómicas de *Baily*, que se reproducen en el (apéndice B). Este mismo apéndice contiene las Tablas de refracciones que se han empleado para todas las operaciones astronómicas.

En cuanto a las longitudes, a fin de alcanzar un error constante, determiné la longitud de la ciudad de Valdivia en los primeros días de mi llegada a esa ciudad. Se aceptó el promedio de veinte valores, que fué de

4^h 52^m 56^s,02 al oeste de Greenwich, o de
0^h 10 23,05 al id. del meridiano de Santa Lucía,

i este valor se empleó en el arreglo o sea rectificación de los cronómetros antes i despues de todos los trabajos subsiguientes; procurando siempre que el lapso de tiempo que esos instrumentos permaneciesen ausentes de Valdivia no pasara de diez días, para mejor eliminar sus errores o irregularidades. De manera que, a existir errores en las longitudes de los puntos que se registran en el curso de esta Memoria, serán absolutos, pero nunca relativos con relación al meridiano de nuestro observatorio en Valdivia, o sea a la longitud de

4^h 52^m 56^s,02.

Todas las longitudes se han determinado por alturas de sol o de estrellas, tomadas en su paso por el vertical primario o próximo a él, i empleando para la resolución del problema de la conocida fórmula de *Mr. Borda*.

Para las altitudes barométricas se ha usado de dos barómetros olostéricos, compensados por el efecto de la temperatura, los cuales habian sido comparados con uno de cubeta de *Pistor* i *Martins* de la Comision Topográfica i que a su vez lo habia sido con el normal del Observatorio astronómico de Santiago. Las ecuaciones de los barómetros eran las siguientes:

Barómetro núm. 20431 + 12^m,10^m;
Id. id. 22280 + 13,05,

correcciones que han experimentado las lecturas antes de aplicarlas al cálculo.

Durante el tiempo que duraron los trabajos de la esploracion, se mantuvo en la ciudad de Valdivia una estacion meteorológica a fin de ejecutar simultáneamente estas observaciones con las que debian verificarse por las comisiones que trabajaban en los rios. De esta manera se han determinado las alturas relativas de las localidades que se mencionan mas adelante i aplicándoles la correccion debida a la altitud de nuestro Observatorio en Valdivia que era de 11^m,19, se han obtenido las altitudes de esos mismos puntos. Estos valores así determinados los supongó cerca de la verdad desde que las altitudes han sido tan pequeñas, i que, ademas, las observaciones aceptadas se han ejecutado bajo idénticas circunstancias atmosféricas.

Para determinar la altitud del observatorio en Valdivia, se calculó primero su altura sobre el nivel medio del río que fué de 9^m,58. En seguida i por repetidas observaciones se calculó la diferencia entre el flujo i reflujó de la marea, estimando la corriente vaciante en $\frac{1}{10}$ de milla por hora. Por fin aplicando la fórmula.

V de la corriente \times por la estension en que se verifica, se encontró que la diferencia de nivel entre las mareas medias de Valdivia i del puerto del Corral, alcanzaba a 1^m,61, que agregado a 9^m,58 dan para altitud de nuestro observatorio 11^m,19.

Para la velocidad de las corrientes que se trazan en los planos, se ha usadó de una *corredera Elliott*, que marca el movimiento de las aguas en pies ingleses para un lapso de tiempo cualquiera.

Antes de trazar la sonda se ha tenido cuidado de corregir cada una de ellas al momento de bajamar, con el propósito de dar el minimum de la profundidad.

Las *declinaciones magnéticas* se han determinado marcando un limbo del Sol al tomar alturas de este astro. El Eclímetro de Secretan que se empleó para los azimudes era de division tan pequeña que con dificultad se podian tener lecturas con una aproximacion de 10': esta circunstancia obligó a multiplicar el número de las observaciones.

Para adquirir detalles lejanos a las riberas de los ríos i sus distancias relativas al través de los bosques, se ha usado de un *pedómetro de Payne*, núm. 5,794 i de una brújula de Secretan; pero siempre que se tuvo a la vista puntos de referencia se usó del eclímetro como medio mas rigoroso.

En cuanto a la construccion de las cartas, se ejecutan en una escala de $\frac{1}{10.000}$ avos; graduándolas por medio de la fórmula

$$M = \frac{m \cdot \sec. L}{R}$$

en la cual M es el valor de un minuto en latitud, m el valor de un minuto del paralelo i L la latitud del paralelo de M . La tabla que registra la *lonjitud en metros de cada grado de latitud i de lonjitud desde 20° hasta 54° de latitud*, que contiene el *apéndice C*, me ha servido para determinar la estension del minuto en lonjitud. Esta tabla se ha calculado en el supuesto de que el aplanaamiento del esferoide terrestre de $\frac{1}{299.1523}$, segun las investigaciones practicadas por el astrónomo Bessel.

El plano jeneral se ha graduado de la misma manera. Este plano está en la escala de $\frac{1}{150.000}$, i aunque pequeño para admitir la sonda de los ríos tributarios del Valdivia, encierra no obstante todos los detalles del terreno vecino a las riberas de los ríos explorados.

En resumen, toda triangulacion cualquiera que haya sido se ha apoyado siempre en algun punto cuyas coordenadas jеоgráficas han sido determinados cuidadosamente, como que dichos puntos constituian la base fundamental de nuestras operaciones.

Los trabajos se han estendido sobre el rio Crúces i sus afluentes, una parte del rio Valdivia i el puerto del Corral, quedando este último sin terminarse.

Rio i ciudad de Valdivia.

Antes de entrar a la descripción del rio Crúces i de sus tributarios, daré una lijera idea de los principales rasgos históricos del rio i ciudad de Valdivia, para partir en seguida por el Crúces i describir a éste i a sus afluentes hasta el punto que se prestan para ser navegados.

El piloto jenoves Juan Bautista Pastene, al servicio del conquistador de Chile don Pedro de Valdivia, reconoció por primera vez la boca del rio *Aimilevo* el dia 23 de setiembre de 1544, durante el viaje de esploracion que le encomendó el conquistador i que debió haber estendido hasta el Estrecho de Magallanes. Pastene llamó al rio con el nombre del conquistador i a la isla que hoy conocemos por Mancera, nombrada por los naturales Guigucabin, la apellidó isla Imperial (1).

Por febrero de 1552 fundó don Pedro de Valdivia la ciudad de su nombre (2) en la confluencia de los dos grandes rios Calle calle i Crúces; pero exasperados los indios de todo el territorio araucano por el mal trato que recibian de los españoles no ménos que por el amor su libertad, tramaron secretamente una conspiracion jeneral al mando del toquí araucano Paillamachu, i éste con 4,000 hombres entre infantes i caballería i muchos de ellos armados con mas de 70 arcabuces, que habian quitado a los españoles en las últimas batallas, se echó a nado en el rio Calle calle en la noche del 24 de noviembre de 1599, i asaltó la plaza de Valdivia al amanecer del dia siguiente: destruyó completamente la ciudad, mató mas de 400 de sus habitantes, llevándose por fin otros tantos prisioneros i 42 niñas i algunos niños (3), con mas de 2.000,000 de pesos en alhajas i monedas. (4). El resto de la poblacion se salvó en las embarcaciones que se hallaban surtas en el rio. En este tiempo contaba la ciudad de Valdivia con 450 casas i algunos edificios públicos que eran una casa parroquial, un convento de San Francisco, otro de la Mercéd, una casa de Moneda i casa de Gobernacion (5).

Valdivia permaneció desolada hasta el 21 de agosto de 1643 que fué ocupada por la espèdicion holandesa al mando de Hendrick Brower, i compuesta de cinco buques, que arribaron al puerto con el intento de apoderarse de Valdivia i de fortificar su entrada. El dia 30 del mismo mes, por muerte de Brower, Elias Harekmans tomó el mando de la flota i se dirijió a la destruida ciudad de Valdivia, llevando dos de sus buques, el *Amsterdam* i el *Delfin*. Trató de ganarse el aprecio de los indijenias mientras

(1) Historia de Chile por don Claudio Gay, tom. I. de documentos, páj. 46.

(2) Carta de Pedro de Valdivia a S. M., de 26 de octubre de 1552, Gay, tom. I de su Historia política, páj. 151.

(3) Gay, tom. II de su Historia política, pájs. 265 i 266.

(4) Abate Molina, Historia del Reino de Chile, tom. II, páj. 255.

(5) Astaburuaga, en su Diccionario jeográfico de Chile, pájs. 340 i 341.

cchaba las bases de futuras fortificaciones en la isla de Constantino i otros puntos de las riberas del rio; pero como aquellos se manifestasen hostiles i se negaron a surtirlos de víveres, el 18 de octubre del mismo año abandonaron a Valdivia i se hicieron a la mar, de vuelta para el Brasil i regresar despues a Holanda (1).

Noticioso el virrei del Perú, marques de Mancera, de la tentativa de los holandeses, armó una flota de diez buques i confiándola al mando de su hijo don Antonio de Toledo i Leiva, la despachó a Valdivia para que desalojase a los holandeses i repoblara la ciudad. En febrero de 1644 llegó la espedicion a la ria de Valdivia, i como la encontrase abandonada se dedicaron a la repoblacion de la ciudad i a la construccion del fuerte de Mancera en la estremidad NO. de la isla de Constantino que él apellidó de Mancera en memoria de su padre, nombre que conserva hasta el presente. Se reedificaron los principales edificios de la destruida ciudad i el convento de San Francisco, se estableció una casa de jesuitas, un hospital i un fortin para la defensa de la ciudad, situado al costado sur de ella. Tambien se comenzaron a levantar las fortalezas del Corral i de Niebla.

Desde la repoblacion de la ciudad de Valdivia hasta 1850, época en que comenzó la inmigracion alemana, permaneció en un verdadero abatimiento. En su primera época se constituyó en plaza militar dependiendo directamente del vireinato del Perú, hasta que las reales cédulas de 9 de abril de 1662 i 17 de abril de 1740 la hicieron dependiente de la capitania jeneral de Chile en materias civiles la primera, i en lo relativa a lo militar la segunda (2). Tuvo despues que soportar Valdivia incendios i terremotos que la hicieron perder lo poco que habia prosperado a paso lento: el terremoto del 24 de diciembre de 1737, el incendio de enero en 1748 i el gran temblor de tierra de noviembre de 1837, arruinaron sus principales edificios de material.

En 1761 abandonaron la plaza todas las autoridades i se trasladaron a la isla de Mancera donde permanecieron hasta el presente siglo.

Valdivia puede gloriarse tambien de haber sido uno de los primeros pueblos de Chile que se pronunció por la independencia; pero sus pocos recursos i su aislamiento la hicieron caer nuevamente en poder de los conquistadores, permaneciendo esclava hasta el 3 de febrero de 1820 que, con la toma de los fuertes del Corral por las fuerzas patriotas al mando del almirante Cochrane, entró a formar parte de la comunidad chilena.

La confluencia de los dos grandes rios Calle-calle i Crúces, forman un delta que les es comun a uno i a otro, limitándolo por el norte el hermoso rio Caucau (*gaviota*) que es el canal mas estrecho que lo separa del continente. Desde la parte nordeste de este delta llamado isla Teja o Valenzuela, el rio Calle-calle cambia su nombre en el de Valdivia i lo conserva hasta que se vacia en el mar.

(1) Diccionario jeográfico ya citado, pájs. 397 i 398.

(2) *Memorias de los vireyes del Perú*.—Don Melchor de Navarro i Rocafal.

Inmediatamente al este de la isla pero sobre la ribera opuesta o continental se encuentra la ciudad de Valdivia, capital de la provincia de su nombre. Su planta es un tanto irregular a causa de lo quebrado del terreno; pero su aspecto es risueño, sus casas elegantes i pintorescas, i enteramente al abrigo de las inundaciones del rio. Por fin, su actividad comercial i sus rápidos progresos materiales son, relativamente a los de otros pueblos, bastante halagüenos i de gran porvenir. Un parangon entré lo que es al presente con lo que fué antes de la inmigracion alemana, sería como pasar de la vida a la muerte.

“Valdivia en 1850 no tenia otros atractivos que los que le presntan la simple naturaleza i la seductora belleza de su situacion” (1); pero en la actualidad a mas de su seductora belleza es un pueblo industrial i la fama de sus producciones industriales alcanzan a las Repúblicas vecinas i a la misma Europa. Sus suelas son mui apreciadas en los mercados europeos; su cerveza lo es en todo el pais i Repúblicas vecinas; i, por fin, su carne salada, grasa, charqui, muebles, harinas, cola, etc., etc., forman importantes ramos de esportacion que dan vida a la provincia entera, sacándola del profundo letargo en que yacia hasta 1850.

Las coordenadas jeográficas de la ciudad de Valdivia, reducidas a la torre de San Francisco, son:

Latitud sur 39° 49' 02,"5.

Lonjitud oeste de G. 4^h 52^m 55,"82.

La declinacion magnética correspondiente al mes de enero de 1868 era de:

18° 22' 24" NE.

La altitud del plano de la iglesia mencionado, de 11^m3. El establecimiento del puerto, en el muelle principal de la ciudad, es a las XI^h35^m, i la elevacion de las aguas, un metro en las mareas ordinarias del verano i prescindiendo de las irregularidades producidas por las creces del rio despues de un aguacero.

Isla de Teja o Valenzuela.

Se ha dicho que la confluencia de los rios Crúces i Calle-calle, forman un delta limitado al norte por el rio Caucau. Este delta conocido con el nombre de isla de Teja o de Valenzuela, tiene de largo de NNO. a SSE., 4820 metros i de ancho por donde mas 1800^m de NO. a SE. i a partir de su parte oriental que mira hácia el rio Calle-calle. Su área total, sin incluir las islás adyacentes, alcanza a 5,438 hectáreas; pero descontando sus gualves i totorales que ocupan una área de 1,275 hectáreas, queda reducido su suelo útil a 4,160 hectáreas, o sean 266,2 cuadras cuadradas.

En la actualidad se encuentra esta isla mui poblada i cultivada.

(1) *Vicente Perez Rosales*, en su *Ensayo sobre Chile*, páj. 210.

i está llamada a ser uno de los puntos mas importantes de Valdivia por los ramos de industria que en ella se ejercen. Cuenta con los principales establecimientos industriales, que son: la célebre curtiembre de suelas del señor Shilck, cuyos productos son mui estimados, tanto en el pais como en Europa, a donde se esportan grandes cantidades todos los años. La fábrica de cerveza del señor Anwanter que es la mejor i de mayor escala que existe en el pais; otro establecimiento donde se sala carne de vaca i se prepara charqui i grasa, i, por fin, establecimientos de menor importancia; pero que todos ellos revelan la actividad e industria de los alemanes, únicos habitantes de la isla.

La isla de Teja se encuentra dividida en veinte hijuelas, i toda ella vendida a censo por la Municipalidad de Valdivia, en la cantidad de 500 pesos anuales. La isla contiene en sus bosques algunas maderas de construccion, pero ordinariamente se destinan a leña, tanto para el consumo de sus establecimientos industriales como para su numerosa poblacion i la de Valdivia.

Sus campos aunque irregulares i reducidos aun los desbosques, se cultivan con esmero. Hai hermosas arboledas entre las cuales abundan el cerezo, el ciruelo, el manzano, las frambusas de varias elases, el peral, duraznos i pequeños viñedos, etc. Todas las frutas sazonan bien.

Rio Crúces.

El rio Crúces afluye al rio Valdivia por sobre su ribera derecha i a 1,800 metros al sur de la ciudad. Este rio tiene su orfjen en las laderas meridionales del volcan de Villarrica (*Pucon* o *Puconu* de los indios). Desde que nace corre hácia el occidente torrencioso i algo serpenteado al paso que recibe numerosos tributarios, hasta pasar por frente a la villa de San José de Mariquina, donde toma este nombre, tornando en seguida su curso al sur. Desde la villa de San José el curso del rio se hace mui serpenteado, formando en su cauce numerosas islas, rápidos i palisadas que lo hacen intransitable para toda clase de embarcaciones, hasta que llega al punto denominado Panul. Desde este punto hasta el fuerte de Crúces es navegable con facilidad por embarcaciones de cinco pies de calado (1). Al pasar por Crúces cambia su nombre en el de este fuerte, nombre que conserva hasta entregar sus aguas al rio Valdivia. Su confluencia con este rio toma el nombre de Palillo.

El rio Crúces, en jeneral, es navegado en la actualidad por embarcaciones de 6 a 7 pies de calado. Sus aguas son remansas i las mareas del océano producen en ellas un flujo i un reflujo, cuya corriente media puede estimarse en una milla por hora, siendo algo menor la creciente. El ascenso i descenso de las aguas alcanza a un metro con las mareas vivas i a 85 centímetros con las ordinarias, cualidades que hacen del rio Crúces uno de los mas importantes tributarios del rio Valdivia.

El rio Crúces, desde el fuerte de su nombre hasta que confluye

(1) Se ha preferido el pié ingles para la clasificacion del fondo por ser esta medida la que se emplea para designar el calado de las embarcaciones.

con el Valdivia, corre casi N. S. del compas; i durante su curso recibe los tributarios siguientes: sobre la ribera derecha le caen el estero Cullinhue, el rio Bellavista o Pallafquen, el Santa Maria, el Tambillo i el San Ramon; i sobre la ribera izquierda le entran, el rio Pelchuquin, el Pichoi i el Cayumapu, el Cuacua, el Cabo Blanco o Santa Rosa, i por fin, el Caucau que es un lazo que lo liga con el rio Calle-calle. Recibe ademas numerosos chorros de agua de nímia importancia.

BOCA DEL PALILLO.—Con el nombre de Palillo se conoce la boca del rio Crúces al confluir con el rio Valdivia. El orijen de este nombre, segun personas fidedignas que apelan a la tradicion, proviene de que en tiempo de la dominacion española i cuando se trabajaban los terrenos auríferos de la quebrada de Barco Perico, encontraron en los lavaderos cuyas huellas aun se notan entre el bosque, uná barrita cilíndrica de oro que fué llamada *palillo* por imitar el tronco de una rama. Desde esa fecha baustizaron a los lavaderos mencionados con este calificativo i por la misma causa a la confluencia del Crúces con el Valdivia.

La boca del Palillo mide 170 metros de ancho, pero luego se ensancha hasta 300 metros, conteniendo el rio en su cauce a varias isletas bajas e inútiles.

La primera isla que se nota entrando por el Palillo para seguir el rio Crúces es la isleta de Barco Perico: se encuentra situada sobre la ribera derecha del rio i formando con el continente un canal de 50 a 60 metros de ancho. La isla tiene de largo 730 metros i un ancho máximo de 200 metros de E. a O., con una superficie de 87,6 hectáreas. El terreno es húmedo en su mayor parte e inabordable la isla por los totorales fangosos que la circundan. Los grandes aluviones del invierno la cubren por completo.

Siguiendo al norte i sobre la misma ribera del Crúcer, se encuentra la *isla segunda*, distante 70 metros de la anterior. Forma tambien como aquella un canal hondable con el continente, pero sin importancia alguna. Esta isla tiene de largo 750 metros i un ancho de 230 metros por donde mas i de E. a O. Su área es un poco mayor que la de Barco Perico, pero su suelo parece todo de gualves: sus riberas son bordadas por totorales i solo en el centro de la isla se ven algunos arbustos.

Al frente de las dos islas anteriores o mas bien al E. de ellas, pero dejando un ancho canal de 300 metros se encuentran las islas Tercera (1) i del Santísimo. La primera es compuesta de pajonales i mui pocos árboles, i parece parte integrante de la del Santísimo que a su vez parece unida a la isla de Teja. No obstante, se encuentran separadas entre sí por canales hondables aunque estrechos. La isla Tercera tiene 630 metros de largo de NO. a SE. i un ancho máximo de 190 metros.

La isla del Santísimo es la mayor: tiene 2500 metros de largo de NO. a SE. i un ancho medio de 550 metros. Se encuentra separada de la isla de Teja por un pintoresco canal bastante profun-

(1) Me he visto obligado a baustizar a esta isla como así mismo a la isla Segunda, para poder referirme a ellas; pues en el lugar no les conocen nombres.

do i navegable. Su ancho varia entre 35 metros que tiene en su entrada SE., i 8 a 10 metros que mide en su salida opuesta. Su estension pasa de tres quilómetros i sus riberas estan bordadas de estensos totorales entremesclados de helechos i de algunas flores acuáticas, i que producen una cierta belleza que haria la delicia de los viajeros amantes de la naturaleza; pero desgraciadamente las riberas del canal son tan desoladas que no hai objeto para penetrar por él.

En la estremidad NO. del canal del Santísimo entra un esterito, tambien navegable para botes pequeños i manejados con canaletes por su mucha estrechez. Tiene su orijen en la parte NO. de la isla de Teja i corre hácia el SE. serpenteando al pié de las colinas de la isla, formando de esta manera una gran península con la estremidad occidental de la referida isla.

EL MOLINO.—Desde el Palillo, el rio Crúces, se dirige al NO. formando un simicrulo cuya parte cóncava mira hácia el oriente, ofreciendo en su centro un ancho canal que no ofrece tropiezo alguno para admitir embarcaciones de 12 piés de calado. A cinco quilómetro i medio de distancia se encuentra el establecimiento llamado El Molino, i se encuentra situado sobre la ribera derecha del rio

Por { Latitud sur 39° 46' 58" 0
 { Lonjitud oeste de G. 4^h 53^m 01^s, 3

Este establecimiento, propiedad de don José María Adriasola, es el mejor de cuantos se encuentran situados sobre la ribera del rio Crúces. Forma un caserío notable i cuenta con una curtiembre de suelas, una máquina para moler cáscara de lingue, otra para majar manzanas i hacer *chicha* o cidra, un molino para hacer harinas, una máquina de acerrar maderas i contiguo a esta un pequeño molino para trigo. Todas estas máquinas tienen por motor un canal de agua artísticamente dirijido, que tiene por orijen a varios torrentes que bajan de los cerros de la costa. Cuenta ademas el establecimiento con exelentes casas de habitacion, escuela gratuita, i notables planteles, todo perfectamente ordenado i dirijido con intelijencia.

El asiento de El Molino es una pequeña planicie situada al pié de los cerros de la costa, a poca altura sobre el rio, pero cseto de las inundaciones que producen los aluviones del invierno. Frente a este punto, el rio Crúces se ensancha algo formando una ensenada bastante profunda i en la cual podrian surjir numerosos buques sin incomodarse i sin peligro alguno aun con los aluviones. La ensenada tiene una profundidad que varia entre 15 piés i 40 que se encuentran cerca de la playa del establecimiento. De aquí a la boca del Palillo, el rio lleva un ancho medio de 280 metros i una profundidad nunca menor de 14 piés, fondo de arena i fango, alcanzando muchas veces a 20, 30 i 35 piés de hondura. La corriente vaciante tiene una fuerza poco mayor de una milla por hora, siendo algo menor la creciente. Durante las mareas vivas suben las aguas poco mas de un metro; pero con los aluviones del invierno alcanzan hasta dos metros, aumentándose entónces la intensidad de la

corriente vaciante. La creciente en estos casos no tiene fuerza hácia adentro.

El Molino dista del muelle principal de la ciudad de Valdivia 7,500 metros, siguiendo el curso del rio Crúces i pasando por el Palillo; pero si se toma el rio Caucau, solo alcanza a 4,800 metros.

CABO BLANCO.—Al NE. de El Molino, distante 2,600 metros, se encuentra el lugarejo llamado Cabo Blanco o *Chingatiú*. El Crúces en esta estension forma una curva cuya parte cóncava mira hácia el NO. i encierra hácia este mismo lado una gran isla baja i pantanosa en partes, llamada isla del Molino, separado del continente hácia el O. por un angosto i serpenteado canal bastante profundo i accesible por lanchas i embarcaciones de 6 piés de calado. Al SE. de la isla del Molino i cerca de ella quedan tres pequeñas isletas formadas por pajonales, i entre ellas pueden pasar embarcaciones menores.

La isla del Molino es boscosa al occidente donde contiene un gran manzanal; pero hácia el oriente la forman estensos pajonales que la hacen inabordable e inútil bajo todos aspectos por este lado.

El lugarejo de Cabo Blanco baustizado con este nombre desde la época de la conquista, contiene mui pocas casas i ademas se encuentran bastante separadas entre sí; pero situadas sobre exelentes terrenos para la agricultura. Un poco al sur de este punto i sobre la misma ribera izquierda del Crúces, se encuentra el pequeño rio llamado Cabo Blanco i conocido últimamente por algunos con el nombre de *Santa Rosa*.

Entre el trecho que media de El Molino a Cabo Blanco, el rio Crúces conserva su anchura, profundidad i las mismas cualidades hidrográficas asignadas al trecho anterior; solo sí, es de notar, que cuando soplan récio los vientos del N. i hai marea creciente, este pedazo del rio se embravece de tal suerte que hace peligrar a las embarcaciones menores, citándose ya numerosos casos de haberse ido a pique algunos de éstos con pérdida de sus tripulantes.

CANCHA DE LA CULEBRA.—Desde Cabo Blanco, el rio Crúces torna su curso hácia el norte formando una S prolongada, cuya parte superior se apoya en el punto denominado Tres Bocas, i la inferior en El Molino. El rio encierra en su lecho dos grandes islas que dividen el cauce de éste en tres canales bien hondables que pueden frecuentarlos embarcaciones de 10 piés de calado, i algo mayores si se toma el canal central. La profundidad media nunca baja de 12 piés i la corriente que experimentan las aguas con el flujo i reflujó apénas llega a una milla por hora con las marcas vivas.

ISLA DE LA CULEBRA.—La isla oriental llamada la Culebra forma con la costa continental del E. un canal algo ondulado i cuya anchura varia entre 65 i 90 metros. La profundidad nunca baja de 12 piés subiendo muchas veces a 18 i 25.

La isla tiene de largo 4,250 metros i de ancho por donde mas 1,010 metros. Sus extremos N. i S. son mui agudos i la costa del O. forma una curva regular. La superficie de la isla es basta pero casi toda compuesta de gualves o pajonal. Solo en su mediania i mirando al oriente hai un pequeño otero cubierto de bosque i al

pié de él una choza cuyos habitantes explotan las maderas i cultivan un reducido pedazo de terreno.

La isla contiene un estero que corre de S. a N. i desemboca en la medianía de la costa occidental de ella. Este estero conocido con el nombre de Rio de las Gaviotas, es hondable i fácil de navegar por botes i aun con lanchas. Tiene 1,650 metros de curso, muriendo de repente i sin dar la menor señal de tener un orijen, circunstancia por la cual lo califican como *rio mocho*, esto es, sin orijen i alimentado solo por las mareas.

ISLA DE LA MEDIA LUNA.—Al occidente de la isla de la Culebra i distante 170 metros se encuentra la isla de la Media Luna que mide 1,400 metros de largo i 130 metros de ancho por su centro: tiene la forma de una media luna de donde deriva su nombre. El canal que deja al O. es de 120 metros de ancho con una profundidad nunca menor de 10 piés sobre fondo de fango, i lleva el nombre de la isla.

El canal que media entre ambas islas tiene un ancho constante de 170 metros i es al mismo tiempo el mas profundo i adecuado para embarcaciones de calado. La isla es baja i formada toda ella por inmensos pajonales i uno que otro arbusto raquítico.

Al occidente de la parte N. de la isla Media Luna, vacia sus aguas el rio San Ramon, i al NE. de la parte central de la isla Culebra, cae el rio Cuacua, de los cuales se hablará oportunamente.

Desde la parte norte de la isla Culebra, el rio Crúces se encurva hácia el nordeste forma un semi-círculo, cuyo arco tiene 1,400 metros hasta llegar al punto denominado Tres Bocas.

De Cabo Blanco a Tres Bocas, siguiendo el canal central o sea por entre las dos islas mencionadas, media una distancia de 6,800 metros, estension que no ofrece obstáculo alguno para ser navegado por embarcaciones que calan 12 pies.

PUNUCAPA.—Este es un lugarejo situado sobre la ribera derecha del rio Crúces i 900 metros al sur de la isla de la Media Luna, localidad célebre por sus antiguos lavaderos de oro, pero que hoy se encuentran abandonados i cubiertos de bosques. El mismo nombre lleva un núcleo de la cordilera de la costa que se mira al oeste del lugarejo.

El caserío de Punucapa consta de once casitas pobremente construidas i colocadas en desórden. Sus habitantes solo se ocupan de la explotacion de los bosques i crianzas de animales, ejerciendo la agricultura mui en pequeño. El asiento del caserío es llano i de alguna estension, lo limita al N. el rio San Ramon i por el S. un estribo de los cerros de la costa que corre E. O. hasta apoyar su estremidad oriental en las aguas del Crúces.

TRES BOCAS.—Tres Bocas es el punto del rio Crúces donde se dividen las aguas por interponerse la estremidad SO. de la isla de Rialejo. Por este mismo punto de la isla entra un gran estero, formando así tres bocas, de donde se deriva el nombre del lugar. La entrada norte se conoce con el nombre de Rio del Corcovado, la central se llama Roca de Rialejo i la tercera u oriental se denomina Rio de Chorocamayo. Sobre la ribera derecha del Crúces i frente a las Tres Bocas desagua el rio Tambillo.

Tambien se califica con el nombre de Puerto de las Tres Bocas a un atracadero situado sobre la ribera izquierda del Crúces i al pié de los barrancos meridionales. Sobre estos barrancos hai un establecimiento, propiedad de los señores Maens, cuyas casas se encuentran

Por { Latitud sur 39° 42' 59"7
 { Lonjitud oeste 4^h 52' 49"12

En el establecimiento de Tres Bocas se encuentra un bello jardín, planteles de árboles frutales entre los que figuran una gran variedad de manzanos (injertos), cinco nogales de seis a siete años i que producen bien, parras colocadas en espalderas, i todas las demas frutas indicadas al tratar de la isla de Teja o Valenzuela. Sobre los terrenos que se miran al E. i al S. se dejaban ver estensas sementeras de trigo i de avena, que manifestaban la laboriosidad de los dueños del establecimiento.

ISLA RIALEJO.—La isla Rialejo divide al rio Crúces en dos brazos profundos que se prestan para ser navegados por embarcaciones de seis a doce pies de calado. El brazo derecho es conocido por Rio del Corcovado, del nombre de un lugarejo situado sobre su ribera derecha; i el opuesto es llamado Chorocamayo, desde Tres Bocas hasta la confluencia del rio Pichoi, i desde éste hasta la estremidad N. de la isla es conocido por Rio de las Garzas. El Rio del Corcovado es el ménos profundo, de manera que no lo frecuentan embarcaciones de mas de seis i medio piés de calado; sobre todo si tienen que proparar su extremo N.

La isla tiene de largo 4,100 metros de N. a S. i 2,000 metros de ancho de E. a O. Su área alcanza a 6,000 hectáreas, pero su suelo útil tal vez no llega a 500 hectáreas. Lo demas es gualve i estensos pajonales mui fangosos. La estremidad N. llamada el Frutillar tiene una pequeña colina que corre N. S., sobre la cual hai una casita i algun cultivo.

En la época seca del verano suelen echar animales vacunos a pastar en la isla; pero en el invierno es imposible a causa de que se inunda en su mayor parte, i de tal manera que durante las creces del rio se puede navegar por sobre ella, pues solo las copas de los árboles se ven descollar sobre el agua. Esta circunstancia demuestra que los aluviones del invierno hacen subir el nivel de las aguas dos metros o algo mas.

La estremidad SO. de la isla de Rialejo llamada las Tres Bocas, da entrada a un estero conocido con el nombre de la isla. Es ancho i profundo i corre casi paralelamente con la costa S. de la isla: tiene de curso 6 quilómetros, confundiendo por fin en gualves. Se creé que tiene comunicacion con el rio de Las Garzas, pero supongo que solo será notable durante las creces del rio.

Por frente al Puerto Claro, tiene la isla un esterito navegable para botes pequeños, i por una estension que no baja de un quilómetro. Es profundo, pero tan enmarañado que solo se puede penetrar a él usando de cauletes o palmeándose por los totorales o ramas de los árboles.

RIO DEL CORCOVADO.—La parte del rio Crúces llamado Rio Cor-

covado, es, como hemos dicho, el brazo derecho en que se divide por medio de la isla de Rialejo. Este brazo tiene de curso 5 kilómetros, con un ancho mas o ménos uniforme de 70 metros. Es algo serpentado i de riberas pajisas, salvó el trecho comprendido entre el puerto Claro i el puerto del Corcovado, que es alta i barrancosa hácia el rio.

Las embarcaciones que navegan el Crúces, prefieren el paso de brazo por ser mas corto que el opuesto; pero en cambio es mas estrecho i de menor profundidad que aquél. Embarcaciones de 6 piés de calado pueden surcarlo libremente, con tal de tener cuidado de no acercarse a la estremidad N. de la isla por ser algo baja i tener algunas piedras. Por lo demas, el fondo minimum que se ha encontrado en él no ha bajado de 7 piés ingleses.

RIO CHOROCAMAYO I RIO DE LAS GARZAS.—El brazo izquierdo del rio Crúces al ser dividido por la isla Rialejo, es conocido por rio de Chorocamayo en la estension comprendida entre las Tres Bocas i el Pichoy. Este trecho tiene una anchura media de 130 metros i una profundidad suficiente para dar paso a embarcaciones de 12 piés de calado (1). La profundidad alcanza en muchos casos a 30 i 35 piés.

Seiscientos metros al E. de Tres Bocas se encuentra la isleta denominada la Recoba. Su longitud alcanza a 400 metros i a 90 metros de ancho por donde mas. La isla se encuentra colocada en el sentido del curso del rio. Al S. i por frente a la Recoba entra el Chorocamayo, i el esterito del Cua-cua despues de haberse unido con el estero de Chorocamayo que viene del oriente i a mui poca distancia del rio de su nombre.

El curso del rio Chorocamayo alcanza a 4,050 metros, que es la distancia que media entre Tres Bocas i el rio Pichoi. Desde la boca de éste último hasta la estremidad N. de la isla Rialejo, el rio lleva el nombre de las Garzas: su anchura se reduce a 100 metros i su estension se prolonga por 2,800 metros.

El rio de las Garzas tiene una profundidad no ménos de 14 piés ingleses, subiendo de ordinario a 15, 18, 20 i aun a 32 piés. Sus corrientes no alcanzan a una milla por hora tanto en el flujo como en el reflujo.

REVELLIN.—Quinientos metros al sur de la boca de rio Pichoi se encuentra una altura del terreno conocido con el nombre de Revellin, corrupcion talvez del adjetivo revellado (2), i lo creo con mas razon cuanto que todas las riberas vecinas son bajas i formadas por pajonales. El terreno de Revellin contiene una casita colocada a 9 metros sobre el rio i situada

Por { Lat. Sur 39° 43' 09," 1
 Lonj. O. 4 52. 43. 55

(1) El bergantín goleta de guerra *Janequeo* calandó 12 piés de agua navegó por el Crúces hasta proparar la boca del rio Pelchuquín, en enero de 1850, i a causa de un banco de que se hablará mas adelante i que no le dió paso, tuvo que regresar a Valdivia; pero concluyó su reconocimiento por medio de las embarcaciones menores.—Apuntes hidrográficos sobre la costa de Chile, páj. 65:

[12] Los naturales aplican el nombre *revellin* a unas varas terminadas en punta que usan para formar cercas, clavándolas verticalmente en el terreno.

El establecimiento del puerto tiene lugar a la 1.^a 00^m, i las aguas suben un metro con las mareas vivas i solo a 85 centímetros con las ordinarias, durante la estacion del verano que es la que sostiene a todos estos rios en un estado normal.

Al SE. de Revellin hai una loma desboscada unida a un cordon de colinas que se eleba por grados i se dirige al SE. hasta terminar en el cerro de Quita-calzon, situado sobre la ribera derecha del rio Calle-calle. Por el centro parece estar cortado este cordon de cerros i es de presumir ofrescan paso de E. a O. cuando haya necesidad de practicar esa senda.

CHOROCAMAYO.—Entre Revellin i Tres Bocas i sobre la ribera derecha del rio, se encuentra un caserío regular que tiene el nombre de Chorocamayo. Está situado a 400 metros al S. de la ribera i sobre una estensa planicie formada al pié de las colinas que, en forma de semicírculo, saliendo de Tres Bocas se apoyan en revellin. Un arroyo que tiene el mismo nombre que el caserío corre al pié de las barrancas que limitan la planicie por el N., i se vacia al principal por frente a la isla La Recoba i despues de haberse unido con el Cua-cua.

LA LINEA.—Desde la parte N. de la isla Rialejo el rio Cruces forma un semicírculo que se inclina hácia el oriente por una estension de 2200 metros terminando en la boca del rio Pelchuquin que afluye a aquel por sobre su ribera izquierda. Sobre la ribera opuesta i a solo 420 metros al N. de la isla de Rialejo, vácia sus aguas el rio Santa-maria.

El Cruces en éste trecho es bastante profundo i puede admitir embarcaciones de 12 pies de calado. Las riberas son boscosas i en algunas partes formadas por totorales que las hacen inaccesibles.

A 450 metros al S. de la confluencia del rio Pelchuquin con el Cruces i sobre la misma ribera, se encuentra un atracadero llamado *Puerto de la Línea de Pelchuquin*, situado

Por $\left\{ \begin{array}{l} \text{Lat. Sur } 39^{\circ} 41' 00'' 5 \\ \text{Lonj. O. } 4^{\circ} 52' 41'' 5 \end{array} \right.$

El terreno cerca de las riberas del rio es bajo i pantanoso, pero a 100 metros al S. del puerto a la Línea, el suelo se levanta bruscamente i forma una estensa llanura a 6 i 7 metros sobre el nivel de las aguas del rio. Estos terrenos son exelentes para la agricultura, pero en la actualidad solo se esplotan los bosques que ofrecen abundantes maderas de construcción.

CANCHA DE LA YEGUA.—Desde la boca del rio Pelchuquin, el rio Cruces toma hácia el NO. i ondula suavemente hasta llegar a la isla del Mono, recorriendo un trecho no menor de seis kilómetros, que es el mas recto que ofrece este rio en todo su curso, razon por lo cual los lancheros que navegan el rio lo han calificado con el nombre de Cancha de la Yegua. La anchura del rio varia de 80 a 100 metros, pero el fondo se hace irregular.

Al N. del Pelchuquin i a 1500 metros de la boca de éste, tiene el Cruces un gran banco con solo 5 pies de agua a baja mar

i que cruza todo el lecho del río. Con marea llena ofrece 8 a 9 $\frac{1}{2}$ pies de profundidad sobre fondo de arena fangosa i en algunos puntos de guijo menudo. Pasado este banco, el río aumenta su fondo a 10, 12 i 15 pies. La corriente sobre el banco alcanza a una milla por hora siendo algo mayor la vaciante.

Las riberas del río, como en los demas puntos ya descritos, son cubiertas por espeso arbolado i pajonales fangosos. Al occidente la tierra es alta i en el centro de la cancha hai dos casas o establecimientos madereros. La costa oriental es baja i con muchos gualvez i se la conoce por algunos con el nombre de isla Chunimpa: abunda en lingue.

ISLA DEL MONO.—La isla del Mono termina por el norte la Cancha de la Yegua i divide al Cruces en dos brazos algo estrechos. El oriental es mui bajo en su parte norte de manera que solo da paso a botes de poco colado; pero el brazo occidental es profundo i capaz de admitir lanchas de 6 a 7 pies siempre que pasen con marea llena i arrimadas a la ribera derecha o continental.

La estremidad norte de la isla esta rodeada por un estenso banco de guijarros menudos i obstruye el cañal oriental i estrecha mucho el opuesto. Esta circunstancia hace que la corriente vaciante lleve una velocidad que varia entre 2 i 4 millas por hora, segun el estado de la marea. La marea creciente no arrastra hacia adentro sino al terminar el flujo, pero hincha las aguas cerca de un metro sobre el nivel de la baja marea.

La isla es mui boscosa i baja. Tiene de largo 600 metros i 90 de ancho.

Frente a la estremidad norte de la isla i sobre la ribera derecha del Cruces vacia sus aguas el río Pallafquen o Bellavista.

CHUNIMPA.—La parte del Cruces comprendida entre la isla anterior i el fuerte de Cruces, se le conoce con el nombre de Cancha de la Chunimpa. Este trecho tiene de estension cerca de 3 kilómetros i un ancho variable entre 50 i 65 metros. Corre hacia el NNE. algo ondulado i con riberas boscosas como la cancha anterior.

En la mediania de la Cancha i sobre la ribera izquierda se encuentra el lugarejo llamado Chunimpa, de donde toma el río este nombre. El caserío está situado a 80 metros al E. de la ribera del río i a 15,5 metros sobre el nivel medio de sus aguas. Es un notable establecimiento maderero; con exelentes casas de habitacion i vecinas a ella planteles i cultivos.

Los aluviones del invierno levantan el nivel de las aguas de 2 $\frac{1}{2}$ a 3 metros. Las mareas del océano hinchan el río cerca de 90 centímetros con las aguas vivas i poco ménos con las ordinarias. La velocidad de la marca saliente alcanzó a una milla por hora i solo a media milla la creciente.

A 40 metros al ENE. del pequeño muelle del establecimiento se obtuvieron las coordenadas jeográficas siguientes

Por { Lat. Sur 39.° 37' 08,"3
Lonj. O. 4.° 52' 34,"3

Pasada la isla del Mono, la Cancha de la Chumimpa es ondulante i navegada comunmente por embarcaciones de 5 a 7 pies de calado; pero a 450 metros al norte de la Chumimpa se encuentra un gran banco de guijos menudos con mui poca agua sobre él, que saliendo de la ribera derecha del Cruces se avanza hasta mas de la mitad del lecho del rio. Sobre la ribera opuesta o izquierda hai canal con ocho a diez pies de profundidad. Pasado este banco el fondo se hace regular entre 12 i 18 piés, sobre fango, arena o guijos, hasta llegar a Cruces.

CASERIO DE CRUCES.—Cruces es un lugarejo compuesto de 12 a 13 casitas de madera i paja, colocadas en desorden i bastante separadas entre si. Se encuentran rodeadas por estensos manzanales i pequeños cultivos.

El caserío se encuentra colocado sobre la ribera derecha del rio i

Por $\left\{ \begin{array}{l} \text{Lat. Sur } 39^{\circ} 36' 30,77 \\ \text{Lonj. O. } 4^{\circ} 52' 32,4 \end{array} \right.$

i a 10 metros sobre el nivel medio del rio. Estas coordenadas corresponden a la casa de García que se encuentra colocada a 80 metros al N. $18^{\circ} 45'$ SO. del compas del ángulo NE. del fuerte de Cruces.

El fuerte de Cruces fué construido en 1647 por orden del Gobernador de Valdivia don Francisco Gil de Negrete, dándole el nombre de San Luis Alba de Cruces. Poco tiempo despues fué destruido por los indios i restaurado en 1676 por don Diego de Márto, quien lo artilló i proveyó de una capilla. En la actualidad solo quedan los vestijios del foso i los restos del muro construido de piedra tosca. El temblor de 1637, dicen, lo destruyó por completo i hoi solo queda un cañon de fierro de a 12 libras i 7 piés de largo botado sobre el muro. El centro del recinto se encuentra cultivado con papas, arvejas, cebollas, habas i otras legumbres, todo se produce mui bueno, i se dice que es la tierra mas feraz del lugarejo de Cruces.

El terreno asiento del caserío de Cruces es algo quebrado i saliendo de él se entra en bosques nuevos que están atestigüando haber sido terrenos limpios i cultibables no a muchos años; pero que la reduccion gradual de la poblacion los va entregando en manos de la naturaleza. La raza araucana ha abandonado por completo estas rejiones.

Los cerros de la costa son elevados, cubiertos de espesos bosques i de sendas mui fragosas i dificiles de transitar. Se acercan como 2 kilómetros i medio del caserío, corren N-S., razon por la cual abrigan de los vientos prevalecentes a todos los terrenos situados a su pié.

Hasta el año pasado, el viaje de Valdivia a San José i demas puntos de la costa araucana se hacia embarcado hasta Cruces. En este punto se tomaba el camino terrestre que conducia al norte por una senda malísima i solo transitable por medio de cabalgaduras. En la actualidad se ha abandonado para tomar otro camino, del cual hablaré al tratar del puerto de Teresa.

Las producciones de Crúces son las siguientes: maiz, cebada, trigo, en cortas cantidades, papas, cebollas, chalotas, arvejas, frijoles, habas i todas clases de legumbres. Entre los árboles frutales se ven hermosos manzanos cuya corpulencia jamas alcanzan las que se crian en las provincias centrales de la República; hai muchos duraznos cuyas frutas pocas veces sazonan, debido a que no los cultivan debidamente para suplir con el arte lo que les niega la temperatura; el guindo i el cerezo producen en abundancia, la uva sazona bien, i los perales cerezos cargan mucho i los árbeles alcanzan una gran corpulencia. Desgraciadamente, a mas de los eternos bosques que tapizan el suelo i los cerros vecinos, que tan directamente influyen sobre la humedad del clima, sus habitantes desconocen hasta los mas triviales preceptos de la arboricultura: al plantar un árbol lo dejan entregado a los caprichos de la naturaleza, causá por la cual caducan pronto, se llenan de plantas parásitas i sus escasos frutos dejeneran. Frente al fuerte de Crúces afluye el estero Cullinhue, i desde este punto el rio Crúces cambia su nombre en el de San José.

RIO SAN JOSÉ.—El rio San José sigue al N. $\frac{1}{2}$ NE. del fuerte de Crúces. Al principio es poco ondulado, pero mui luego serpentéa de tal manera que cada una de sus vueltas forma una península cuyo istmo es tan estrecho que en varios casos solq tiene una anchura de cincuenta a sesenta metros. Las riberas se hacen barrancosas i acantiladas, con pocos puntos accesibles. Se hace correntoso, se llena de palos depositados en su lecho, i, por fin, ofrece rápidos i vados, razon por lo cual pierde su importancia para la navegacion. No obstante, con gran esfuerzo o remolcando el bote con caballos, pude llegar hasta el punto denominado Illahue, situado.

Por $\left\{ \begin{array}{l} \text{Latitud S. } 39^{\circ} 33' 49'' \text{ 05.} \\ \text{Lonjitud O. } 4^{\text{a}} 52^{\text{m}} 11 \text{ 71.} \end{array} \right.$

El rio San José solo es navegable por embarcaciones menores en una estension de poco mas de cuatro quilómetros i medio i por lanchas de carga no mas de tres quilómetros. Pasado el lugarejo llamado Panul, la navegacion se hace mui difícil i el San José, aunque caudoloso, pierde toda su importancia.

Limpiando al rio de las inmensas palizadas que obstruyen sus canales, talvez podria hacerse accesible a embarcaciones de 2 o 3 piés de calado, que podrían llegar hasta la villa de su nombre, usando del recurso de la sirga.

ILLAHUE.—Illahue es un lugarejo situado como queda dicho anteriormente, i sobre la ribera derecha del rio. Lo forma un cortó caserío cuyos habitantes se ocupan del cultivo de la tierra i de la crianza de animales vacunos; el lanar es escaso.

Los terrenos se encuentran comprendidos entre el rio San José i el estero de Collinhue, limitados al N. por el cerro de las Tres Crúces i al S. por la confluencia de los rios mencionados. Son planos i bajos i de tal manera que solo se encuentran a tres o cuatro metros sobre el nivel del rio principal. De aquí resulta que con los aluviones que experimenta el rio durante el invierno, se inundan

casi por completo. sucediendo muchas veces que el agua penetra a las casas i sube a un metro sobre el terreno. No todos los años se ven tales aluviones, pero cuando tienen lugar estas grandes creces, las aguas depositan sobre la tierra una capa de légamos cuyo espesor varia entre cuatro i doce milímetros, segun las irregularidades del terreno. Este abono natural que el San José arroja sobre los campos los hace mui férces i sus habitantes obtienen pingües casechas en el verano siguiente.

De Illahue parte un buen camino que conduce a la villa de San José i sobre el cual he visto rodar carretas con carga de diez quintales. Tambien hai otro que conduce al atracadero de Pehuel en el estero Cullinhue i sobre el cual se hablará en su lugar.

El cerro llamado de las Tres Cruces es un estribo del cordón de la costa que se dirige al oriente hasta apoyar su parte estrema sobre el rio San José. Por sobre él pasa el camino nuevo, abierto en principios de este año, que conduce a San José, Queule i Tolten. La parte mas alta de este cordón tiene una altura sobre Illahue de 113^m 5 decímetros, un poco al S. algo mas abajo de la cima pasa el camino de que se ha hablado.

Villa de San José.

El caserío de San José llamado *La Villa* se encuentra colocado sobre la ribera derecha del rio de su nombre. Su suelo está a seis metros sobre el nivel ordinario del rio i libre de inundaciones, con las creces del invierno; pues en estos casos solo alcanzan de 3 a 4½ metros.

El terreno sobre que está colocada la villa es un llano hermoso i desboscado; pero parece que la mano del hombre no hubiese hecho sentir su influencia, tal es la carencia de cultivos de todo jénero que se nota en los terrenos circunvecinos. Sus habitantes, todos propietarios de grandes terrenos en la frontera, se ocupan de la crianza de ganado vacunos i de negocios con los indios, trato que ha inculcado en ellos ciertos hábitos de desconfianza i de dolo que los hace casi intratables. No obstante, se encuentra entre ellos hombres de intelijencia i que han sabido granjearse un verdadero aprecio de parte de los indijenas, a quienes explotan a su sabor.

La villa solo tiene dos calles, una que corre N. a S. i la otra de E. a O. diceñando apénas una plaza. Hai como catorce casas de madera mas o ménos ordenadas. La iglesia misional es lo mas notable que se ve en ella i ocupa parte de la cara occidental de la plaza. La única industria del villorrio es una curtiembre de don Enrique Smith i su casa es tambien el único albergue que puede encontrar un viajero.

Las mareas del Océano no alcanzan a ejercer su influencia en las aguas del rio, i crece tan solo con los aluviones. La rivera derecha es barrancosa i la opuesta es baja i formada de guijos, sobre la cual se operan frecuentes cambios con los acarreos del rio.

Sobre la ribera opuesta a San José se encuentra algun cultivo i casas aisladas ocultas por el bosque. Por este lado pasa el camino llamado *de los vados* i que conduce a Illahue, Pelchuquin i otros

puntos. La senda es solo para cabalgaduras: hai que pasar dos veces el rio San José i tres o cuatro un esterito que cae al rio grande por sobre la ribera izquierda i que se llama *Loncotraro* i antiguamente *Posoco*. Este camino se hace en hora i media a buen paso, cuando se va a Illahue, lo que indica que siguiendo las ondulaciones de la senda media una distancia de 9 millas a lo ménos. Los cultivos principales que he visto al hacer éste camino, eran de trigo i de maiz, que se producen bien.

La villa es llamada de San José de la Mariquina i fué establecida en 1850. El valle lo llamaban los indijenas *Maricugal* (diez linajes o apellidos) i por corrupcion de los españoles se ha tornado en el de Mariquina. Se cree que en el tiempo de la fundacion de Valdivia se fundó tambien una mision que fué asolada por los indios en el gran alzamiento de 1699. El rio era llamado *Quepé* i desde la fundacion de la mision tomó el nombre de San José (1).

En tiempo del Presidente Mujica, el marquez de campo Revollo construyó un fuerte en 1648 con el nombre de San José de Mariquina, pero situado como a ocho millas al NE. de la villa actual i en la reduccion indijena de *Marilef* (diez rios o arroyos) con una mision que fué destruida por los indijenas poco tiempo despues. En 1676 se reconstruyó, pero se abandonó en breve i la mision se trasladó a Tolten en 1683, restableciéndola nuevamente en 1752, en el lugar que hoi ocupa la villa.

Afluentes del rio Crúces que le tributan sus aguas sobre la ribera derecha.

ESTERO CULLINHUE.

El estero Cullinhue confluye con el rio San José en el punto denominado Crúces, quedando entre ambos dos pequeñas isletas. La mas sur es notable por tener tres álamos cuyo verdor i formas contrastan notablemente con los otros árboles de las riberas del rio; circunstancias que la constituye una excelente marca para reconocer el atracadero de Crúces.

La isleta de los álamos divide la entrada del estero de Cullinhue en dos brazos escasos de agua. El de la ribera derecha es el mas bajo i queda casi seco a marea baja; pero el segundo brazo, o sea el de la izquierda, es algo mas profundo, de manera que ofrece paso a las lanchas de 6 piés de calado, a marea llena. La marea sube aquí de 80 a 90 centímetros. Pasada la boca del estero, la profundidad aumenta a 10 i 18 piés de hondura, fondo de fango.

El estero Cullinhue tiene su orijen en la quebrada S. del cerro de las Tres Crúces. En su principio es solo un hilo de agua, pero al paso que marcha al sur va aumentando su caudal con varios arroyuelos que le envian los cerros de la costa. A poco mas de milla i media al S. de las Tres Crúces, dicen, forma un salto de cerca de 5 metros de altura i en seguida marcha por entre terrenos pantanosos hasta el punto denominado Pehuel, que es hasta donde se puede remontarlo con embarcaciones menores.

(1) Gay, II. de documentos, pájs. 348 i 349.

El Cullinhue es de riberas muy voscosas i los árboles inclinando sus copas hácia él las bañan sobre sus tranquilas aguas, ocultando a la vez el límite terrestre de las riberas. La anchura del estero varia entre 30 i 35 metros en las 4/5 partes de su curso. Es poco serpenteado i tiene algunos pajonales que saliendo de algunos puntos de sus riberas, abanzan hasta el centro del lecho.

A 4 kilómetros de Cruces siguiendo el curso del estero se encuentra el atracadero denominado *Teresa*, situado sobre la ribera derecha del rio. Desde este punto parte el camino nuevo, i que aun no está terminado, que conduce de San José de Mariquina, Queule i Tolten. Ese punto es tambien el término de las embarcaciones de Valdivia que conducen carga o viajeros hácia la frontera sur de la Araucanía, i de la misma manera el puerto de embarque para los que vuelven de aquellas localidades.

Desde el puerto de Teresa hácia arriba el rio se estrecha algo mas, reduciendo su lecho a 20, 15 i aun a 10 metros de anchura, i de tal modo boscosas sus riberas, que un bote sin sus remos apenas puede pasar por entre sus ramas i malezas, no ménos que por los palos caidos en el rio. La profundidad en esta parte es siempre mayor de 6 piés alcanzando muy comunmente a 12 i 15.

A 1,300^m arriba al puerto de Teresa i sobre la ribera izquierda se encuentra el atracadero de *Péhué*, i se dice que este puerto era el punto a donde alcanzaban las embarcaciones españolas para tomar en seguida el camino de San José de Mariquina que partia desde este punto, pasando por Illahue. En la actualidad, i por lo desusado de ésta vía, se ha enmalezado tanto que se hace muy odioso navegar por ella; pero practicando su limpia no habria entorpecimiento alguno para su navegacion.

El camino que une a Péhué con Illahue es bastante suave i limpio, de manera que pueden rodar carretas pequeñas, en la estacion seca del verano: en el invierno, como los terrenos bajos estan siempre inundados, no debe ser practicable; pero entónces las cánoas i botes planos suplen en parte la falta de caminos, durante los aluviones.

Desde Péhué para arriba solo se puede subir poco mas de 150 metros. El rio se estrecha demaciado i se hace tan tortuoso que un bote no puede salvar sus rápidos serpenteos, por ser la cuerda de sus vueltas menor que la eslora de los botes regulares.

Las mareas del Océano influyen estrordinariamente sobre las aguas del estero i puede decirse que a aquella debe su existencia: sin su flujo i su reflujo, el estero Cullinhue, solo seria una posa de aguas putrefactas por las descomposiciones vejetales que encierra. La marea baciante le quita una parte de sus feas aguas i la creciente las sustituye con las del rio San José.

El Cullinhue tiene 5,400 metros navegables, perdiendo en seguida su carácter de canal para confundirse entre gualves.

Para navegar por el Cullinhue es necesario atender al estado de la marea porque, como se ha dicho, su flujo i su reflujo producen una corriente que a veces llega a 2 i $\frac{1}{2}$ millas por hora en algunos puntos. La corriente entrante como saliente tiene igual velocidad.

En la actualidad, el Cullinhue, es navegado por balandras i goletas de vela que calan hasta 7 piés de agua estando cargadas; pero esto solo pueden ejecutarlo durante los novilunios i los plenilunios, a causa del banco que obstruye su confluencia con el rio San José. Este banco lo creo fásil de remover por ser formado de guijos menudos i de fangos que depositan en ese punto los acarreos del rio San José. Tambien seria fásil la limpieza del estero; bastaria con cortar las ramas de los árboles que bordan sus riberas en los momentos de marea vaciante para que esta las arroja-se al rio Cruces sin causarle daño.

Los terrenos vecinos al Estero Cullinhue son altos al occidente i bajos al oriente. Sobre aquel lado hai algunas casitas diseminadas i algunos pobladores que se ocupan de la explotacion de los bosques. Se ven pocos i reducidos cultivos, pues miran a la agricultura con estremado descuido, i de tal modo que ni siquiera siembran lo necesario para su propio consumo, por lo cual siempre están obligados a proveerse de la plaza de Valdivia i a trueque de mil sacrificios. Los terrenos son feraces i todos los cereales se producen bien i en abundancia.

Río Bella-Vista o Pallafquen.

El rio Bella-Vista era conocido no a muchos años con el nombre indijena de Pallafquen (a espaldas del mar). Tiene su orijen en las quebradas orientales de la cordillera de la costa. Corre casi norte sur faldeando los espesados cerros hasta entregar sus aguas al rio Cruces por frente a la isla del Mono, sobre la ribera derecha. Tiene mas de 15 kilómetros de curso, pero solo los 6 primeros son navegables por embarcaciones menores, esto es, hasta enfrentar al caserio de Cruces, distante 2 kilómetros al E. $\frac{1}{4}$ S. del punto denominado el Cerro. En este punto hai un puente rústico que sirve para atravesar el rio i seguir la senda que conduce a la caleta de Chanchan; pero estando la marea baja, es vadeable en el verano. Desde este punto al caserio de Cruces hai una senda cómoda i cuya estension, siguiendo sus serpenteos, no pasa de tres kilómetros.

Las mareas penetran por el Bella-Vista hasta mas arriba del puente i las aguas hinchan de una manera notable. La corriente es siempre saliente, disminuyendo un tanto en la marea creciente; la corriente de ésta solo se hace sentir hasta la estancia de Bella-Vista que se encuentra a 1200 metros arriba de la confluencia con el Cruces. Hasta este punto entran lanchas de 6 i 7 piés de calado, para sacar cargamentos de madera.

Desde la estancia de Bella-Vista para arriba, el rio se hace correntoso a causa de las grandes palizadas caídas en su lecho. Limpiando el rio de estos obstáculos su navegacion seria fácil i podria estenderse por mucho trecho.

La anchura media del rio no pasa de 12 metros, estrechándose algo mas una vez que se pasa la estancia de su nombre. Las riberas son de ordinario pajizas i a trechos formadas de corpulentos árboles que inclidan sus copas hasta beber las aguas del rio.

La mayor parte de los terrenos que recorren el Pallafquen son fiscales i compuestos de cerranías al occidente. Los terrenos orientales i encerrados entre aquel rio i el Cruces, son bajos i ordinariamente húmedos, i todos, en fin, cubiertos de eternos bosques que abundan en excelentes maderas de construcción.

A 7 hectómetros de la boca del rio Bella-Vista i sobre la ribera derecha, le tributa sus aguas un riachuelo tambien navegable por corto trecho, i que tiene su origen en los cerros vecinos.

Río Santa María.

El rio Santa María es el mas grande de los afluentes occidentales del rio Cruces. Tiene su origen en los cerros de la costa que miran por frente a la Chunimpa. Lo forman cinco torrentes mas o ménos caudalosos que nacen en las quebradas de los cerros. Los campos que recorre son feraces i cubiertos de abundantes maderas de construcción, figurando en primera escala el *pellín*.

Sobre las laderas de los cerros se encuentran pequeños restos de trabajos emprendidos por los antiguos españoles, siendo lo mas notable algunos canales que aun se conservan bien, aunque interrumpidos por los troncos de los corpulentos árboles. Estos canales fueron construido probablemente para el regadío o destinados a los labaderos de oro que se trabajaron antiguamente.

Mientras se reúnen los referidos torrentes no tienen nombre conocido, ni tampoco son navegables, hasta que juntos pasan por el lugar llamado Yñipulli o Naghpulli, donde se le agrega otro riachuelo que entra al principal por sobre la ribera izquierda. El rio en este punto es bajo, rápido i tan cerrado por las ramas i palizadas que se hace imposible subir por él en cualquier clase de embarcaciones, a ménos de no limpiar el lecho previamente. El fondo del cauce es de piedra tosca i de pequeños fragmentos de cuarzo acarreados de las quebradas de los cerros.

Yñipulli se encuentra situado

Por { Lat. Sur 39° 40' 00"
Lonj. O. 73 13' 05"

i las mareas hinchan las aguas de 3 a 4 décímetros.

Desde este punto hasta las casas del mismo nombre, el rio continúa algo bajo i los árboles lo cierran por su parte superior, de manera que apenas entra al rio la luz suficiente para navegar por él. Este pasaje es el mas pintoresco que conozco i si bien es algo lúgubre por lo opaco de su luz, es agradable el contemplar como se enlaza la vejetación para formar al rio una bóveda viviente i muy variada en formas i colores. No parece si no que los árboles celosos del sol tratasen de ocultar al rio de sus ardientes miradas. El elegante copigüe trepa por los corpulentos árboles, cuyos troncos estan matizados con gran variedad de fúccias i plantas parásitas de formas diversas. Esta bóveda de verdor artísticamente matizada de flores por la naturaleza, tiene por base las cristalinas

aguas del Iñipulli que murmurando se deslizan con una rapidez de milla i media por hora. Las truchas i pejerreyes, únicos habitantes de este recinto, no abandonan esta morada i así se les vé jugar alegremente como para aspirar su frescura i el aroma de las flores. Este pasaje tiene 500 metros de estension i no ofrece obstáculo alguno para pequeños botes hasta llegar a las casas de Iñipulli. En seguida el rio se hace remanso, profundo, despejado, i fácil de ser navegado por lanchas que no pasen de 5 pies de calado. Las riberas se hacen manótomas i los árboles se inclinan sobre las aguas hasta que sus copas se bañan en ellas.

Frente a las casas de Iñipulli i por sobre la ribera derecha vacia al principal el rio de los Negrones, que viene de los cerros de la costa. En seguida el rio toma el nombre de Santa María i sigue serpenteando caprichosamente. Su anchura varía entre 7 i 9 metros siendo sus riberas como todas las de los demas rios.

El ancho del Santa María se aumenta paulatinamente al paso que se aproxima a su confluencia con el rio Cruces, i de la misma manera aumenta su fondo; pero la corriente disminuye a tres cuartos de milla por hora con la marea baciante: la creciente arrastra las aguas hacia adentro con igual fuerza.

La parte navegable del Santa María alcanza a 6½ kilómetros, pero su curso total pasa de 12. Desagua sobre la ribera derecha del Cruces i a 420^m al norte de la isla de Rialejo.

Las riberas del rio tienen una gran cantidad de atracaderos llamados puertos, como así mismo un sin número de arroyuelos que le tributan sus aguas de trecho en trecho; pero todos ellos son de nimia importancia. Los terrenos orientales son excelentes para la agricultura i sobre los cuales se dejaban ver estensas cementeras de trigo. Los occidentales son elevados i cubiertos de bosques. Mui pocas habitaciones se dejan ver desde el rio.

Río Tambillo.

El rio Tambillo tiene su origen en la ladera NE. del gran cerro de San Ramon u Ongol, núcleo principal de la cadena de la costa que se estiende entre Tolten i la punta de Niebla. Lo forman varios torrentes de poca consideracion que bajan de las quebradas de los cerros. El principal de estos se le conoce con el nombre de Quitaque, cambiándolo en seguida en de Tambillo desde que pasa por el lugarejo de este nombre. Por la derecha le afluyen los torrentes Loma-larga i Reique.

Pasado el lugarejo de Tambillo, el rio continúa recibiendo algunos arroyos de pobre caudal que son: el *Futanome* i el *Chaipe* por sobre la ribera izquierda, i el Tallúe i el Pallichesquen que le afluye por la derecha. Por medio de canoas manejadas con canaletes, se puede penetrar algo entre estos tributarios.

El Tambillo es de marea hasta 4 kilómetros distante de su confluencia con el Cruces i que se verifica como hemos dicho, frente a las Tres Bocas. El ancho medio es de 9 metros; su curso es tortuoso i su profundidad bastante para admitir lanchas de 6 pies de calado, que lo frecuentan sin obstáculo hasta el

lugarejo de su nombre, 2,200 metros distante de Tres Bocas.

La estension navegable del Tambillo es de 3 $\frac{1}{2}$ kilómetros, i a no ser las numerosas palizadas que obstruyen su lecho, seria navegable por cerca de 6 kilómetros. Cuando la industria i la actividad penetre por esas rejiones habrá manera sencilla de utilizar esos hermosos canales que la naturaleza ofrece al hombre para que pueda trasportar el fruto de sus trabajos.

Los terrenos de Quitoque son fiscales i se les conoce con el nombre de *Montaña de Pililín*, del nombre de la costa que da al mar vecino.

Las riberas del rio, por uno i otro lado se encuentran habitadas por jentes que se ocupan de la explotacion de los bosques i mui pocas de la agricultura.

Río San Ramon.

El rio San Ramon, quinto afluente occidental del Cruces, tiene su orijen en la ladera Sur del cerro a que debe su nombre. En su curso recibe numerosos tributarios de pequeño caudal, siendo los principales el de la *Pellinada* i el *Oncol* que le tributan sus aguas sobre la ribera izquierda.

El ancho del rio es solo de 7 a 8 metros en su parte superior, aumentando en seguida a 10 al llegar al Cruces, frente a la estremidad N. de la isla Media Luna. La profundidad es variable, pero nunca baja de 3 pies en su parte superior, aumentando hasta 10 i 15 en lo restante.

El curso navegable de éste rio alcanza a 3,800 metros, pero el total de su curso pasa de 7 kilómetros. Las mareas hinchan las aguas de 4 a 6 decímetros en su parte estrema i un metro en su confluencia con el Cruces.

Los terrenos que recorre el San Ramon son buenos sobre ambas riberas, pero en la actualidad solo estan destinados a la crianza de ganado vacuno. Solo por el lado de Punucapa se encuentra algun cultivo, con mucho inferior a las necesidades de sus pobladores.

Las aguas del rio son mansas i abundan de truchas i de pejerreyes.

AFLUENTES DEL CRUCES QUE LE TRIBUTAN SUS AGUAS SOBRE LA RIBERA IZQUIERDA.

Río Pelchuquin.

El rio Pelchuquin es uno de los tributarios importantes del rio Cruces. Tiene su orijen en la confluencia de dos riachuelos, el Cudico i el estero de Pelchuquin. La parte oriental de ésta confluencia es llamada *El Puerto*, por ser el desembarcadero mas avanzado i hasta donde alcanzan las embarcaciones.

El Pelchuquin entra al Cruces,

Por $\left\{ \begin{array}{l} \text{Lat. Sur } 39.^{\circ} 41' 00'' \\ \text{Lonj. O. } 4.^{\text{h}} 52.^{\text{m}} 42.^{\text{s}} 4 \end{array} \right.$

Se dirige hácia el NE. serpenteando con una estension navegable de 5 kilómetros i terminando en el punto de su nombre. En este punto solo tiene el Pelchuquin 8 metros de anchura con un fondo mayor de 5 piés. Las riberas son orilladas por pajonales i a pocos metros al interior se convierten en espesos bosques. En seguida se levanta el terreno a 10 i 12 metros de altura sobre el nivel de las aguas del rio, encontrándose en seguida hermosos planes de excelentes terrenos pero de ordinario cubiertos de espesos bosques que contienen abundantes maderas de construccion.

El rio es de marea i los movimientos del flujo i del reflujo producen las corrientes que experimenta el Pelchuquin, las cuales muy pocas veces alcanzan a la intensidad de una milla por hora, siendo de ordinario de media milla. Por la profundidad, el rio se presta para ser navegado con embarcaciones de 6 i 7 piés de calado, como en efecto se practica con mucha frecuencia para estraer las maderas que se cortan cerca de sus riberas.

A 800 metros al SO. del puerto de Pelchuquin i sobre la ribera izquierda del rio, se encuentra la estancia de San Antonio, punto hasta donde alcanzan las lanchas i goletas que frecuentan el rio; pero tanto en este punto como algo mas abajo, el rio es tan estrecho, que las embarcaciones tienen que salir retrocediendo i a favor de marea.

El Pelchuquin recibe numerosos afluentes que incrementan sus aguas. Los principales son: el estero de la Chunimpa, el rio Nanihue, el estero de Pelchuquin, que le entran por sobre la ribera derecha, i el Cudico que le afluye sobre la izquierda, con varios otros de menor importancia.

ESTERO DE LA CHUNIMPA.—El Chunimpa afluye al principal 2,000 metros distante de la boca de éste. Se dirige al NO. i es ancho en su principio, lo que hace suponerlo un rio de consideracion; pero luego se estrecha tanto que se hace imposible seguirlo embarcado. Tiene 900 metros de curso navegable con embarcaciones menores, perdiéndose en seguida en medio de estensos totorales, cuya estremidad NO. se acerca tanto al rio Crúces por frente a la isla del Mono, que apénas distan entre sí 500 metros.

La importancia del Chunimpa es ninguna, tanto por sus cualidades hidrográficas como porque sus terrenos vecinos son húmedos i pantanosos. Los terrenos comprendidos entre éste i el rio Crúces forman una prolongada península conocida con el nombre de isla de la Chunimpa, i no tiene mas mérito que abundar en madera de lingue que se explota para las curtiembres.

RIO NANIHUE.—Siguiendo el Pelchuquin i a distancia de 400 metros afluye el rio Nanihue que tiene un curso navegable de 4 i medio quilómetros.

El Nanihue tiene su orijen al pié occidental de los cerros de Pidey llamados tambien de Pelehue, del nombre de una reduccion indijena situada a la parte oriental del mismo cerro. Desde que nace sigue serpenteando hácia el SO. hasta acercarse al punto llamado La Chunimpa, a 700 metros. En seguida torna sus serpeñ-teos al S. hasta que descarga en el rio Pelchuquin.

Embarcaciones de 6 piés de calado entran al Nanihue i lo nave-

gan hasta el establecimiento de Paillapifil, esto es, por un trecho de mas de 3 quilómetros. Embarcaciones menores pueden remontarlo 2 quilómetros mas, i a no ser por lo enmarañado podria subirse mucho mas, como se podrá verificar cuando las necesidades de la industria obliguen a despojarlo de la vejetacion que obstruye su cauce.

La influencia de las mareas propasa del punto hasta donde alcanzaron nuestras embarcaciones, i sus corrientes siempre mui lentas siguen las direcciones del flujo i del reflujo de aquellas.

Las riberas del Nanihue son idénticas a las del Pelchuquin, esto es, pajisas al canto del agua, tornándose en seguida en espesos bosques. Los aluviones del invierno, según me han asegurado las personas que viven en las riberas de este rio, hacen subir las aguas a cuatro metros sobre el nivel ordinario: inundan los pajonales de ambas riberas de manera que en esos momentos el rio aparece como de 60 a 80 metros de ancho, siendo que en la estacion del verano solo alcanza de 15 a 18 metros, i aun de 8 a 10 metros en muchas partes.

Numerosos arroyos entregan sus aguas al Nanihue, siendo el principal de ellos el Rimento (1) que le afluye por sobre la ribera izquierda i un poco al sur del establecimiento de Paillapifil. Es de poco curso, i pobre de agua.

PAILLAPIFIL.—Este establecimiento se encuentra situado

Por { Latitud sur 39° 38' 08" 6
 { Lonjitud oeste 4^h 52^m 31^s 62

es un pequeño caserío i el mas importante establecimiento de cuantos se encuentran cerca de las riberas del Nanihue. Se encuentra sobre la ribera izquierda del rio i a 11 metros 7 centímetros encima del nivel medio de las aguas.

El objeto de esta estancia es la esportacion de los bosques i la crianza de ganado vacuno. La agricultura se ejerce, pero en mui pequeña escala.

ESTERO DE PELCHUQUIN.—Se ha dicho que el estero de Pelchuquin i el Cudico dan orijen al rio de aquel nombre. El estero no es navegable ni aun accesible en su principio. Viene como del NE. i cierra por el N. los terrenos de la mision de su nombre.

ESTERO CUDICO.—Este es el tercer afluente del Pelchuquin en orden a su importancia. Tiene su orijen en unos gualves situados a seis millas al norte de la mision i que se encuentran en el potrero del Nadi, llamado así por estar cubierto de una especie de quila pequeña a que dan este nombre, i que constituye un magnífico alimento para los animales vacunos.

En su principio corre N. S. hasta pasar al oriente de la mision de Pelchuquin i en seguida se torna al SO. i continúa serpenteando hasta confluir con el anterior en el punto llamado el Puerto. En este trayecto recibe un pequeño tributario conocido con el nom-

(1) Rimento viene de rimen, especie de totora con la cual se fabrican vetas i otras amarras; es semejante al esparto.

bro de Guilguenpulli, que viniendo del oriente se vacia al Cudico por sobre su ribera izquierda.

El Cudico es navegable por embarcaciones menores por una estension de un quilómetro; pero con mucho trabajo a causa de sus pajonales i de las ramas de los árboles que reducen su cauce a cuatro i aun a tres metros de anchura. Usando pequeñas canoas manejadas por canaletes se podria subirlo cerca de dos quilómetros. En seguida se cierra del todo por la vejetacion i se hace escaso de agua. Este pequeño rio es tambien de marea cuya influencia se deja notar hasta cerca de cuatro quilómetros de su afluencia con el Pelchuquin.

Frente a la mision es muy escaso de agua en el verano, i puede pasarse por todas partes; mas no así en el invierno por no ofrecer vado a causa del mucho aumento de su caudal i lo reducido de su cauce. Pasa a 200 metros al SE. de la mision.

ESTANCIA DE SAN ANTONIO.—La estancia de San Antonio se encuentra colocada sobre la ribera izquierda del rio Pelchuquin i a 800 metros abajo del Puerto, i situada

Por $\left\{ \begin{array}{l} \text{Latitud sur } 39^{\circ} 40' 00''5 \\ \text{Lonjitud oeste } 4^{\text{h}} 52^{\text{m}} 28^{\text{s}}27 \end{array} \right.$

Los terrenos están como a 12 metros sobre el rio i son de excelente calidad para la agricultura. Los bosques que tapizan el suelo son inmensos i formados por árboles cuyas maderas son las mas apreciadas para la esportacion. Apesar del corto tiempo que cuenta de existencia el establecimiento de San Antonio, ha adquirido ya una justa fama por sus maderas, la prontitud en el cumplimiento de sus contratos, i por fin, el orden de trabajo que en él existe es digno de ser imitado por los demas.

Mision de Pelchuquin.

La mision de Pelchuquin ocupa los terrenos de la antigua mision de Guaneuhue fundada en diciembre de 1777 por decreto de don Agustin de Jáuregui, cuyo nombre le venia de la pampa i estero fde Guaneuhue (1), que por corrupcion se tornó en el de *Gañihue* i que hoi es conocida por *Nanihue* el rio i la pampa (2).

El campanario de la iglesia misional se encuentra situado

Por $\left\{ \begin{array}{l} \text{Latitud sur } 39^{\circ} 37' 25''0 \\ \text{Lonjitud oeste } 4^{\text{h}} 52^{\text{m}} 15^{\text{s}}80 \end{array} \right.$

i su suelo a 25,78 metros de altitud.

La antigua mision de San Antonio de Guaneuhue existió a poco mas de un quilómetro al NNE. de la actual mision de Pelchuquin, e inmediatamente al S. del estero de Nanihue. Su asiento fué una pequeña colina i existió hasta 1822 que fué incendiada por una

(1) *Gay*, tom. I de Documentos, páj. 370.

(2) *Nanihue* dice el *Diccionario Jeográfico de Chile*, por el señor Astaburuaga.

montonera pincheirana, solo ahora cuatro o cinco años se reedificó en la situacion que le hemos asignado.

El área de los terrenos misionales cedidos por los indios, se avallan en 40 hectáreas, todas compuestas de terrenos excelentes para la agricultura i desboscados en gran parte. Esta mision donde solo se ven la casa e iglesia misional, la casa de un aleman i unos pocos ranchos de indijenas mui diseminados, está destinada no obstante, a ser mas tarde el asiento de un pueblo floreciente, tanto por la agricultura como por las relaciones que podrian sostener sus habitantes con los llanos o reducciones del interior. Los productos agrícolas e industriales serian fáciles de esportar por el rio Pelchuquin, cuyo embarcadero dista seis quilómetros, siguiendo la tortuosa senda que hoi existe; pero practicando la linpia del rio Cudico bien podria reducirse a solo tres quilómetros.

Los indios de la reduccion de Nanihue son pacíficos i obedecen al misionero. Por otra parte, son en tan corto número que ninguna desconfianza pueden inspirar a los colonos que se estableciesen en los terrenos misionales, para esplotar esos magníficos terrenos, dejados de la mano del hombre desde que penetró en ellos la destructora guadaña del conquistador.

Rio Pichoi.

El rio Pichoi, el mas importante de los tributarios del rio Cruces, tiene su orijen, segun me han asegurado personas que se dicen conocer los terrenos que riega, en la laguna de Calafquen (*otra mar-la otra laguna*) situada al pié de los Andes e inmediatamente al sur de la de Villarica. Costea el cordon de cerros de Pumillahue (*mucho oro*) haciendo muchos serpenteos mientras recorre el llano central del territorio, en cuyo atraveso recibe numerosos afluentes hasta llegar al lugarejo denominado Miraflores, situado

Por $\left\{ \begin{array}{l} \text{Lonjitud sur } 39^{\circ} 41' 48''9 \\ \text{Lonjitud oeste } 4^{\text{h}} 52^{\text{m}} 00^{\text{s}},45 \end{array} \right.$

Los terrenos que recorre son mui boscosos e inhabitados, i el valle que contiene la cuenca del rio viene de la rejion sub-andina de los Andes, sin ser interrumpidos por ningun cordon de colinas.

El nombre primitivo del Pichoi era el de Pulil (mui peñascoso o lleno de despeñaderos), pero en la actualidad solo conserva este nombre desde su orijen hasta que recibe al rio Putrágil (el trágil o queltehue) que le afluye por el sur o ribera izquierda. En seguida cambia su nombre en el de Pidey i luego toma en el de Iñaque en cuyo punto recibe al rio Llastuco (palos o bosques caidos) que le afluye por sobre la ribera derecha i algo mas arriba de Miraflores. Mientras lleva el nombre de Iñaque, algo mas abajo del vado de este nombre recibe al rio Máful (abrazar) que le tributa sus aguas sobre la ribera izquierda. En seguida va tomando el nombre de los lugares por donde pasa, como Putobla, etc.; pero en jeneral se le conoce por Pichoi hasta que afluye al Cruces, por frente a la isla de Rialejo.

La parte del río Pichoi comprendida entre su boca i el lugarejo de Putabla, no ofrece obstáculo alguno para que sea navegado por embarcaciones de 6 i 7 pies de calado (1). Las corrientes que producen las mareas solo llegan a media milla por hora i poco mas en algunos puntos. Pero, desde Putabla para adelante, se hace el río correntoso, presenta algunos rápidos, ofrece multitud de palos clavados en su lecho, i, por fin, bruscos serpenteos i algunas rocas a flor de agua. Sin embargo, los dos botes de que disponia la comision esploradora subieron hasta el vado de Iñaque, 24 quilómetros distante del río Crúces.

El Pichoi en su confluencia con el Crúces tiene 85 metros de ancho i disminuye paulatinamente al paso que se avanza río arriba, quedando en la mitad de su curso con una anchura que varia entre 35 i 25 metros hasta llegar al vado de Iñaque.

A 100 metros arriba de Putabla se presenta el primer rápido i las primeras palizadas. La corriente en este punto, a marea vaciante, tira con una velocidad de 5 millas por hora. Su estension no pasa de 80 metros i en seguida continúa remanso; pero obstruido por palizadas i correntadas insignificantes.

La pleamar levanta las aguas en Putabla de 6 a 7 decímetros i cerca de 3½ sobre el vado de Iñaque.

El vado de Iñaque llamado tambien Miraflores, se encuentra inmediatamente al sur de este establecimiento i tiene 1 metro de profundidad en su padre mas pobre. Este vado es el único que se conoce en el río Pichoi; pues todos los otros rápidos ofrecen canal con una hondura de 7 a 8 pies.

Desde el vado hucia arriba el río sigue remanso i serpenteado; pero sembrado de grandes palizadas que impiden la navegacion, mientras permanezca en este estado. Algunas personas que conocen las riberas de este río, aseguran que si se quitasen algunos palos se podria subir por mucho trecho mas sin gran esfuerzo, pues sus corrientes son moderadas i la profundidad considerable. No obstante, si nos hubiésemos de atener al antiguo nombre del Pichoi, Pulil, que significa *muy peñascoso o lleno de despeñaderos*, no podriamos esperar que fuese accesible a las embarcaciones; pero este calificativo dado al río por los indíjenas, aunque lójicos siempre en la eleccion de sus nombres, no parece convenirle al Pichoi, por que desde Miraflores para adelante, el terreno es bajo i no se divisan colinas que puedan ofrecerle obstáculos que le obliguen a despeñarse. Lo lluvioso del tiempo impidió a la comision abandonar las embarcaciones para seguirlo por tierra, terminando así su reconocimiento.

El Pichoi, como ya se ha dicho, recibe numerosos afluentes que le tributan sus aguas, siendo los principales el Llastuco, el Collimaico i el Máfuil, los dos primeros le entran por sobre la ribera derecha i el tercero sobre la opuesta.

RÍO COLLIMAICO.—Este riachuelo afluye al Pichoi 4,5 quilóme-

(1) La goleta de guerra chilena *Javequeo*, calando 12 pies de agua, navegó por este río hasta el punto denominado Tralcac, 10 quilómetros distante de su confluencia con el río Crúces.

tres distante de la confluencia de éste con el Crúces. Es estrecho i su anchura no pasa de 6 a 8 metros, pero profundo i con un curso algo ondulado que se dirige al N NE. Sus riberas se encuentran mui emboscadas a causa del ningun tráfico que tiene en la actualidad; pero limpiándolo algo, se podría navegar por él cerca de 2 quilómetros. Esta vez solo fué posible llegar hasta el antiguo puerto de Collimaico (agua colorada), situado 1,050 metros de la confluencia de éste con el de Pichoi.

Los terrenos vecinos al Collimaico son húmedos en su principio i cubiertos de bosques pequeños i mui enmarañados. La corriente de las aguas no pasa de un tercio de milla por hora, i las marcas penetran hasta mas allá del punto donde llegaron las embarcaciones.

Este pequeño tributario del Pichoi es el único que se pudo reconocer. Su orijen son algunos gualves i pequeños hilos de agua que saliendo por las quebradas del terreno se vacian en él.

RIO LLASTUCO.—Este rio nace de las laderas del sur de los cerros de Pumillohue. En su orijen se le conoce con el nombre de *Bucapichiu* (casa del Pitiu) (1). Atraviesa la reduccion indijena de Pidey i por fin cambia su nombre en el de Llastuco, vaciándose en el rio Pulil cerca de 4 quilómetros al E. de la estancia de Miraflores.

RIO MÁFUIL.—El rio Máfuil o Máfíl es corrupcion de *Mavilín* (abrazar), nombre que le dieron por la propiedad de dar una gran vuelta i encerrar con el Pulil una vasta estension de terrenos. Tiene su orijen en los llanos del oriente, pero no hai certeza sobre él. Recorre magníficos terrenos, sirviendo de límite natural entre algunas propiedades. Afuye al Pichoi 600 metros abajo de Miraflores i sobre la ribera izquierda. Es estrecho pero profundo i remanso, causa que permitirá su acceso cuando sea despojado de la red de palos que lo tapizan desde su boca para adelante.

CHIHUAU.—Es un hermoso lugarco que ha pocos años se ha comenzado a trabajar por su propietario, don José María Perez de Arce. Se principió por la explotacion de los bosques i en seguida se ha aplicado la agricultura con mui buen éxito i en grande escala. Cuenta tambien con grandes planteles de árboles frutales.

Las casas de la estancia se encuentran

Por $\left\{ \begin{array}{l} \text{Latitud sur } 39^{\circ} 42' 14''7 \\ \text{Lonjitud oeste } 4^{\text{h}} 52^{\text{m}} 14^{\text{s}}00 \end{array} \right.$

i a 14 metros 41 centímetro sobre el nivel de las aguas del rio, siendo de 10 a 12 la altura jeneral de los terrenos.

En el puerto de Chihuahau la declinacion magnética era en enero de este año, de $18^{\circ} 7' 52''5$ NE. El establecimiento del puerto se verifica a la $1^{\text{h}} 23^{\text{m}}$; i suben las aguas un metro. Con los aluviones del invierno se levanta el nivel de las aguas de 2 a 3 metros, razon

(1) El *Pitiu* es un prjarito cuyo canto es *pitiu-pitiu*, de donde se deriva su nombre. El carácter supersticioso de los indijenas le atribuye la propiedad de anunciar visita cuando canta cerca de las casas.

que hace inundarse a todos los lugares bajos situados cerca de la ribera del río.

Desde Chihuan a la confluencia del río Pichoi hai una distancia de $15\frac{1}{2}$ quilómetros, i éste importante establecimiento dista de la ciudad de Valdivia, siguiendo la senda fluvial, 30 quilómetros i 50 del puerto de Corral.

PLAZA DE ARMAS.—Se conoce con el nombre de Plaza de Armas a todos los terrenos encerrados por el río Pelchuquin al N., el Crúces al poniente, el Pichoi al sur, i el Collimaico al oriente, suponiendo a éste último prolongado en línea recta hasta el puerto de Pelchuquin. Esta vasta estension, una de las mas feraces del departamento de Valdivia, mide una área de 23,740 hectáreas o sean 1840 cuadras cuadas.

Los terrenos que continúan al oriente de Plaza de Armas, incluyendo a Tralcao, Chihuan, Putabla i Miraflores, son en bondad iguales a los primeros i así mismo los mas adecuados para el establecimientos de una colonia. Si estos terrenos no se pudiesen adquirir de sus pocos poseedores, serian preferibles los terrenos de Pidey i Miraflores, tanto por estar mas avanzados sobre el llano central del territorio, como porque quedaria mas separada de la ciudad de Valdivia. Una colonia en estas localidades quedaria separada de Valdivia 36 quilómetros i 56 i $\frac{1}{2}$ del puerto del Corral, i unidos entre sí por rios navegables que facilitarían su comunicacion, como así mismo la estraccion de sus primeros productos industriales. Por otra parte, como tendrian por el N. i el E. reducciones indijenas acostumbradas al trato con los valdivianos, ofrecerian a los colonos la base de sus primeras especulaciones, i un vasto campo donde ejercer su influencia moral i civilizadora, mientras que en la actualidad son la guarida de innumerables ladrones de animales, polla que en parte paraliza esta ventajosa industria.

Río Cayumapu.

El río Cayumapu (seis tierras) es reputado como río mocho, esto es, como un río que carece de fuente i que solo es alimentado por las mareas; no obstante, creo que su orijen es algun arroyo que puede tener por fuentes las laderas del NO. del cerro de Huillinco.

El Cayumapu así como todos los demas tributarios del Crúces, es de marea i la creciente alcanza hasta una milla mas arriba del lugarejo de su nombre. No tiene vado alguno i las cabalgaduras i cargas se balsean en este puerto de Cayumapu, situado

Por { Latitud sur $39^{\circ} 44' 14'' 3$
 { Lonjitud oeste $4^{\circ} 52'' 12'' 3$

Desde la Línea, que es donde confluye el Pichoi i el Cayumapu, sigue éste con una anchura que varia entre 50 i 40 matros de aguas remansas, una profundidad mayor de 10 pies i que alcanza muchas veces a 15,18 i hasta 32 pies ingleses. La anchura disminuye gradualmente al paso que se avanza por el río i el curso de éste se hace serpenteado i con algunas vueltas rápidas, has-

ta llegar al lugarejo de su nombre, situado sobre la ribera derecha del río.

La estension navegable del Cayumapu alcanza a 17 quilómetros. Sus riberas son siempre bordadas por totorales pantanosos, ascendiendo luego el terreno hasta formar colinas de moderada altura.

Los puertos o mas bien los atracaderos artificiales hechos con el propósito de poder abordar las riberas, son mui numerosos; pero no se nota cerca de ellos ningun edificio de regular apariencia. Los pocos que hai son miserables chozas pajisas i hechas provisionalmente por los labradores de maderas. Los cultivos son tambien reducidos i escasos, de manera que la industria de los pocos habitantes consiste esclusivamente en la explotacion de los bospues.

Balandras i goletas de vela, con un calado de siete pies, suben hasta el lugarejo de Cayumapu. Mas adelante seria posible pasar, pero lo boscoso de las riberas solo lo permiten a embarcaciones menores manejadas con remos cortos o cañales, con estos últimos subieron los botes de la comision esploradora por 2,300 metros mas arriba del puerto.

La única corriente fuerte que se nota en el Cayumapu se encuentra en el punto denominado el Chiflon que con la vaciante adquiere una velocidad que varia entre dos i tres i media millas por hora. Esas aguas estancadas son un tanto sucias a causa de las descomposiciones vejetales que contienen, razon que las hace casi intolerables por su mal gusto. Abundan en truchas i pejereyes.

El Cayumapu recibe numerosos arroyos que incrementan sus aguas; pero el curso de todas ellas es mui reducido, por venir del cordón de cerros de Quita-calzon i de otros cordones de colinas que se encuentran entre el Pichoi i el Cayumapu, i todos en el primer tercio de este último.

La razon que me induce a sospechar que el curso del Cayumapu es aun mayor que el que le suponen, es que una hora ántes del momento de marea llena, las aguas descienden con lentitud en la parte extrema que se reconoció. Si fuese, como aseguran algunas personas, un río mocho, la corriente seria segun la marea, i nunca en sentido contrario a ésta, porque nos probaria que hai un exceso de agua que no es por cierto la misma que está introduciendo la marea creciente.

El lugarejo de Cayumapu contiene algunas casas i está situado sobre la ribera derecha del río a 14,7 quilómetros de la confluencia del río Pichoi con el de su nombre. Por él pasa un camino que se dirige al Llofe, lugarejo situado sobre la ribera izquierda del Pichoi, i tres quilómetros distante de Cayumapu. En el Llofe hai un balseo que dista poco mas de un quilómetro de la estancia de Chihuaú.

Los ríos Pichoi i Cayumapu son confluentes i se unen 250 metros ántes de vaciarse en el río Crúces. En éste corto trecho en que marchan unidos, el río es bastante profundo i con un álveo que varia entre 85 i 90 metros. Las riberas son formadas de pajonales.

LÍNEA DE PICHOL.—El ángulo que forma la confluencia de los dos ríos anteriores, se conoce con el nombre de la Línea. La ribera en ese punto es cantilosa i profunda i la punta extrema de la tierra

es enjuta i en parte formada de piedra tosca. Este lugar es un establecimiento maderero i a la vez ha servido últimamente para construir una goleta de 120 toneladas de rejistro, en los últimos seis meses del año próximo pasado. Esta embarcacion es una de las muchas que se han construido en astilleros improvisados, sobre las riberas de los pintorescos rios que forman el Cruces.

Río Cua-cua.

El Cua-cua es un pequeño rio que nace de unos gualves situados al SE. del lugarejo de Tres Bocas, pero que se une al rio Chorocamayo por frente a la Recoba cuando el rio está crecido, formando así la isla de Tres Bocas. Entra al Cruces al E. de la isla de la Culebra i un poco al N. de la choza que se mira en esa isla. Es navegable por botes en una estension de 1,600 metros, en seguida se convierte en gualves, continuando hácia el N. un delgado hilo de agua que entra al rio Chorocamayo. Durante las creces del rio con los aluviones del invierno, es accesible en toda su estension usando de pequeñas embarcaciones; pero se encuentra tan obstruido con los palos caidos en su lecho, que habria necesidad de practicar una limpia prévia para poderlo utilizar. La anchura del rio varia entre cinco i tres metros.

Cuatrocientos metros al sur de la boca del Cua-cua i sobre la misma ribera continental, se encuentra un atracadero para botes conocido desde mui antiguo con el nombre de El Almuerzo. En la actualidad no tiene importancia alguna, pero se cuentan de él mil supersticiosas anécdotas.

Río Cabo Blanco o de Santa Rosa.

El cabo Blanco es un pequeño rio remanso i profundo aunque estrecho, que tiene su orijen en algunos gualves situados al NO. del lugarejo de las Animas. Tiene un curso navegable de 1300 metros para embarcaciones menores; es serpenteado i sobre sus riberas se dejan ver algunos cultivos.

La boca es baja i ofrece vado con un pié de agua a baja mar. El vado es de piedra tosca i la cruza de una ribera a la otra.

La embocadura del Santa-Rosa se encuentra situada a 400 metros al S. del lugarejo de Cabo-Blanco i a 1450 al N. de la boca del rio Cau-cau, por frente a la isla del Molino.

Cuando se navega por el Cruces no se distingue de una manera precisa la entrada del Santa-Rosa, a ménos de no pasar mui cerca de la costa sobre la cual entra el rio Grande.

Río Cau cau.

El rio Cau-cau (gaviota) es un canal que une, como ya se ha dicho, el rio Cruces con el rio Calle-calle i seria mui difícil calificar a cual de éstos le sirve como desagüe. Es mas bien un lazo de union entre los dos rios i cuyas aguas se mueven alternativamente hácia uno o hácia el otro, segun la edad de la marca. Se estiende de NO. a SE. por 3200 metros i separa la isla de Teja o Valenzuela del continente. Tiene un ancho variable entre 40 i 60 metros i una profundidad mas o ménos uniforme que oscila entre 13 i 20 piés, sobre fondo de fango. Las riberas son bajas, en par-

tes bordadas por totorales i en otras cubiertas de espesos bosques cuyos árboles inclinan sus copas hasta bañarse en las cristalinas aguas del río.

Las corrientes que experimenta el Cau-cau solo son producidas por las mareas del océano i su velocidad alcanza a una milla por hora. Solo los aluviones del invierno aumentan la intensidad de sus corrientes.

En el punto del río denominado los Coihues, notable por ser la parte mas elevada de la ribera insular, se encuentra una piedra entre aguas con la marea baja, pero tan cerca de aquella ribera que no se hace peligroso para la navegacion. Para conocer el punto en que se encuentra la roca, basta fijarse en los árboles mas altos de la isla que se inclinan sobre el río, bajo la proyeccion de éstos se halla la roca mencionada, distante 1700 metros de la confluencia del Cau-cau con el Cruces i 1500 metros del Calle-Calle.

En 1850 navegó este río la goleta de guerra chilena *Janequeo*, calando 12 piés de agua, i en la actualidad lo ha frecuentado el vapor *Maule*, calando, cuando cargado, 7 i $\frac{1}{2}$ piés; ni uno ni otro han encontrado dificultad para navegarlo, no obstante de su estrechez i de sus ondulaciones.

ESTENSION DEL RIO CRUCES I SUS A FLUENTES.

	Kilóm.
Por el Cruces, tomando el canal jeneral i el brazo del Corcovado	28.00
El San José, continuacion del Cruces.....	4.50
Estero Cuilinhuc.....	5.40
Id. de Bella-vista o Pallafquen.....	6.00
Río Pelchuquin.....	6.50
Id. Nanihue.....	6.59
Estero de la Chunimpa.....	0.90
Id. de Cudico.....	1.03
Río Santa María.....	6.53
Id. Tambillo.....	3.50
Id. Pichoi.....	24.00
Id. Cayumapu.....	17.50
Id. Collimaico.....	1.05
Id. San Ramon.....	3.80
Estero Cua-cua.....	1.50
Id. de Cabo Blanco o Santa-Rosa.....	1.30
Río Cau-cau.....	3.20
Estero de las Gaviotas, dentro de isla culebra.....	1.65
Id. de Rialejo, dentro de la isla de su nombre.....	6.00
Río de las Garzas.....	2.70
Id. Chorocamayo.....	4.05
Canal de la Culebra.....	4.35
Id. de la Media Luna.....	1.45
Id. del Molino.....	2.20
Id. del Santísimo.....	3.00
Id. de la isla de Barco Perico.....	0.80
Id. id. id. Segunda.....	0.80
Id. id. id. Tercera.....	0.70
Id. id. id. del Moro.....	0.35
Total.....	149.50 km

Segun estos números, el máximo navegable del rio Cruces i sus afluentes alcanza a 149 kilómetros, pero limpiando algun tanto la estremidad de sus tributarios que, como se ha dicho al tratar particularmente de cada uno de ellos, solo estan entorpecidos por las palizadas i falta de tráfico, podria navegarse algo mas de 160 kilómetros, sobre todo en el San José, el Pichoi i el Nanihue.

Aspecto jeneral del territorio bañado por el rio Cruces.

El territorio bañado por el rio Cruces i sus afluentes está limitado al O. por el alto cordon de la cordillera de la costa la que a su turno bañan por su pié occidental las olas del Pacífico; por el Sur corre el rio Valdivia que, al tomar su nombre en el Calle-calle, se dirige serpenteando hasta el oriente; por el levante, tiene al llano central del territorio chileno que corre N-S.; i, por fin, al norte corre el rio San José, i desde la villa de éste nombre, un cordon de cerros que envia hacia el oriente la cordillera de la costa, que se conoce con el nombre de las Tres Cruces.

El rio Cruces faldéa por el E. a la cordillera de la costa, que en ésta parte tiene un espesor de 11,5 kilómetros por término medio. Recibe las vertientes que ésta le envia, siendo muchos de ellos navegables, como el San Ramon, el Tambillo, el Santa Maria, el Bella-vista i Cullinhue. Los terrenos de éste lado son jeneralmente elevados i enjutos como que son formados por la base de los cerros; su tierras se juzgan excelentes para la agricultura, i sus buques, que tapizan los planos i los cerros, contienen abundantes maderas de construccion i forman el único ramo de industria de sus pocos pobladores. Los habitantes de ésta rejion ocupan las orillas de los rios, i los cerros se encuentran enteramente despeblados; solo la falda occidental de la cordillera de la costa se encuentra en posesion de algunas tribus indijinas *reducidas*, esto es, acostumbradas al trato con los valdivianos i obedientes a las autoridades de la provincia. Estas tribus muy poco numerosas en la actualidad, van disminuyéndose rápidamente por el exeso de las bebidas alcohólicas i por la sífilis que, a mas de haberse estendido de una manera asombrosa, no saben curar. Ambos males combinados van arrazando con la escasa poblacion de esas localidades, quedando sus campos entregados a la naturaleza la cual los convierte en eternos bosques.

La cordillera de la costa corre N-S. magnético desde las orillas del rio Tolten hasta la punta de Niebla en el punto del Corral, sin presentar interrupcion alguna. El núcleo principal es el elevado *cerro de San Ramon*, llamado tambien *Oncol* i situado próximamente.

Por { Lat. Sur 39° 41' 30" 0
 { Lonj. O. 4.ª 53ª 07.ª 0

con una altitud de 600 metros poco mas o ménos. Es perfectamente emboscado hasta su misma cumbre.

Al oriente de la cordillera de la costa se estiende el llano sobre el que serpentea caprichosamente el rio Cruces i sus numerosos tributarios, verdaderas arterias por donde mas tarde circulará la vida del departamento de Valdivia. Estos mismos rios, todos navegables como se ha visto, son apénas frecuentados por algunas goletas i embarcaciones menores, que llevan consigo pesados i monótonos cargamentos de rústicas maderas, única industria ejercida sobre los bellos campos que riegan los rios.— Cuando el fomento de la emigracion europea sea un hecho; cuando las riberas de los rios contengan establecimientos industriales i los campos sean cultivados con intelijencia; entónces, en vez de rústicas embarcaciones, surcarán los rios lijeros vapores que se emplearán en sostener el movimiento industrial a que están destinadas esas localidades. El Cruces i sus tributarios muy rara vez han solido sentir como reperente en sus bosques el agudo silvido de un vapor.—En la actualidad cuenta el rio Valdivia con dos vaporcitos, el *Calderina* i el *Amelia*, destinados únicamente a la conduccion de pasajeros entre el puerto del Corral i la ciudad de Valdivia.

El llano situado al oriente de los cerros de la costa se estiende hasta la falda misma de los Andes. Esta parte es talvez donde mas se ensancha el valle central de Chile; pero desgraciadamente los eternos bosques que tapizan el llano interrumpen la vista, de manera que solo desde muy pocos puntos es posible ver las nevadas cumbres de la cordillera de los Andes. Aparte de este inconveniente, hai tambien algunos cordones de colinas aislados i algunos cerros que se encuentran como sirviendo de barrera a los rios principales. El cordon principal es el de Pumillahue que se divisa 22 quilómetros al E $\frac{1}{4}$ N. de la villa de San José. Corre de E. a O. i se aproxima hasta cerca de la rejion sub-andina de los Andes. Otro cordon de colinas corre paralelamente al sur de él i se cree que alcanza hasta apoyar su estremidad oriental en la márjen del lago Huanehue o Panguipulli. La falda sur de ésta la baña el rio Putil que luego cambia su nombre en el de Pichoi, i por el norte de Pumillahue con el rio Letificadé (rio de los patos), gran tributario del San José i que confuye a éste 30 quilómetros al NE. de la Villa, i en la reduccion indígena de Cudico.

Sobre la ribera derecha del Calle-calle se levantan algunos cordones de cerros bien notables. El primero es el Quita calzón que envia hácia Revellin un cordon de colinas irregulares. Un poco mas al oriente de éste se eleva el Punanahue i en seguida el Huillínco que dá oríjen al Cayumapu. Hai ademas algunos otros cordones situados, segun se dice, cerca de los lagos; pero debido a la impracticabilidad de esas rejiones no es posible dar noticia de ellos.

Las partes del llano que quedan entre los referidos cordones no son propiamente planos: el terreno es algo quebrado i por cada hendidura de él corre algun arroyo mas o ménos grande que recibe i arrastra las aguas del tiempo a los rios principales. La altitud jeneral de los planes varía entre 35 i 50 metros.

La falda occidental de los Andes o sean las inmediaciones de los lagos, están habitados por diversas tribus indígenas indepen-

dientes, entre las cuales no es fácil penetrar, no obstante de ser mui poco populosas.

Los terrenos situados al SO. i S. de Pumillahue pertenecen a la reduccion indijena de Pidei i alcanzan hasta la ribera derecha del rio Pichoi. Estas localidades son mui poco pobladas i los terrenos de escelente calidad i suficientes para admitir una colonia numerosa. Su área no baja de 33 leguas cuadradas. El rio Pichoi seria un camino natural mil veces mas ventajoso que las vias terrestres, ventaja incalculable para el progreso de todo pueblo naciente.

Solo brazos industriales necesita el departamento de Valdivia para que se forme en él el jardin de la República. Esa gran red de canales navegables tan admirablemente dispuesta por la naturaleza para subdividir los campos, se encargaria de responder a los esfuerzos del supremo Gobierno si la solicitud que muestra por el fomento de la inmigracion llegara a ser un hecho.

Necesidades del puerto del Corral, único que posee la provincia de Valdivia.

Como no me es posible describir el rio Valdivia ni aun el puerto del Corral, por no haberse terminado los trabajos de exploracion practicados en esas localidades, me limitaré a manifestar las necesidades mas apremiantes que experimentan, sobre todo en el puerto del Corral, único que puede llamarse *puerto* en todo el litoral de Arauco i de Valdivia, i que por consiguiente, está destinado a des empeñar un rol importantísimo en la estadística comercial del pais.

FARO.—Actualmente existe *un farol* que se califica como *farol de 4.º orden*, i se encuentra situado por

Por { Latitud sur 39° 51' 34"
 { Lonjitud ceste 73° 24' 31"5

sobre la punta del fuerte de Niebla i colocado en una casita de madera pintada de blanco. El piso de la casa se encuentra colocado a 33 metros sobre el nivel medio del mar (1), i el tope del palo donde se iza el farol, a poco mas de 5 metros, resultando una altitud total de 40 metros sobre el nivel del mar a media marea.

Desde el faro se tomaron las marcaciones siguientes, magnéticas:

El morrito saliente de la punta de Juan

Latorre, al.....	N. 26°10' ceste.
Rompientes que salen de la id. id.....	N. 31°20' "
Punta de Numpulli.....	N. 24°45' "
Rompientes de id.....	N. 28°00' "
Punta del Molino (El ancla).....	N. 12°13' "
Morro Gonzalo.....	N. 87°45' "
Roca del Morro, llamada Pena Sola....	N. 83°20' "
Telégrafo del fuerte San Carlos.....	N. 88°40' "
Punta de Palo muerto.....	N. 86°00' "
Telégrafo del fuerte Amargos.....	S. 58°20' "
Punta del Laurel.....	S. 35°50' "
Telégrafo del castillo del Corral.....	S. 24°00' "
Id. del fuente Manccra.....	S. 39°25' este.

(1) Segun dos determinaciones barométricas.

La luz del farol es de color natural i fija, i de bastante intensidad si se le considera dedicado al tráfico interior de la gran bahía del Corral; si se le supone colocado para el servicio de las embarcaciones de mar, no llena en manera alguna el fin que se ha propuesto.

Si el objeto de un faro es servir de guia a los buques que se acercan a la costa durante la noche u obligados por un mal tiempo, claro es que deberán colocarse en el punto que indique la entrada al puerto, i con especialidad en el local mas dominante a fin de que con anticipacion se eviten los errores de recalada. No sucede esto con el farol de niebla: esta punta se encuentra dentro del puerto, de manera que cuando un buque recalca de noche (me refiero a los de vela) se encuentra situado sobre el paralelo del puerto o próximo a él para conservar varlovento, de consiguiente, de ninguna manera puede guiarlo el farol actual, porque se encuentra oculto por la elevada costa del morro Gonzalo, i el faro no se le presentará a la vista sino cuando haya doblado el referido morro.

Ahora, si suponemos el caso de una arribada con noche oscura i brumosa, tan comunes en la costa de Valdivia i obligado el buque por un temporal ¿cuál será el guia que induzca al capitán a sospechar la inmediacion de la costa i el lugar de salvamento? Si el buque logra embocar en el puerto está salvado; pero si por desgracia trae algun error en *su punto* (1), despues de una larga navegacion ¿cómo enmendarlo al tomar la tierra, ni qué puede inducirlo a reconocer su error?

Indudablemente que al instalar el faro actual de la Punta de Nieblas, no se debe haber tenido presente otra cosa que el hacerlo servir a la navegacion interior del puerto i del rio de Valdivia, i no a los buques de mar, a no ser cuando ya estos se encuentren dentro de la bahía o en la boca del puerto, para guiarlos al surjidero.

El faro debe instalarse en la ladera noroeste del morro Gonzalo i ser al ménes de la clase del de Ancud o Valparaiso, esto es, catadióptrico de cuarto orden. Podria argüirse por algunos que el morro es demasiado elevado i que las nieblas i aun las nubes bajas de un mal tiempo podrian ocultarlo: es verdad; pero no hai necesidad alguna que obligue a colocar el faro en su parte mas elevada.

El morro Gonzalo es una prominencia en forma de lomo i su estremidad noroeste muy escarpada. La latitud de su parte mas culminante alcanza a 168 metros sobre el nivel medio del mar; pero desde este punto hácia su estremidad noroeste, descendiendo rápidamente, hasta presentarse al mar cortado a pique: practicando algun ligero trabajo podria fijarse el faro a una altura no mayor de 60 a 70 metros, altura que, aunque grande, no seria un obstáculo para que un buque pudiese ver su luz oportunamente i gobernarse en su entrada al puerto; servicio que en la actualidad no presta el farol de Niebla, tanto por su posicion interior como por el corto alcance de su luz.

Ahora que el movimiento marítimo del puerto del Corral se au-

(1) Se dice así por el lugar en que se halla o se supone hallarse la embarcacion, deducido de las observaciones de los astros o de la estima.

menta, debido al progreso rápido de la provincia de Valdivia, se hace de apremiante necesidad el instalar en el morro Gonzalo un faro de la clase ántes indicada. Pero la aceptacion de este faro no debe afectar la existencia del farol de Niebla: éste seria el complemento de aquel para los buques que recalán al puerto i seguiria prestando a la navegacion interior los importantes servicios que hoy ofrece al sinnúmero de goletas i de balandras que viajan entre el Corral i los Rios de Valdivia.

Hai todavía otras razones que recomiendan la instalacion del faro de morro Gonzalo. Los buques de vapor i de vela que arriban a las caletas de la costa araucana, tienen que abandonar sus surjideros a los primeros anuncios de un mal tiempo, no teniendo otra guarida que el puerto del Corral. Un faro, en el morro permitiría a esas embarcaciones, con cualquier tiempo, arribar seguras, salvándose así de capear empuñados en la costa.

VALIZAS.—El puerto del Corral necesita una boya de fierro, forma de pera, para avalizar el peligroso banco Tres Hermanas. El año pasado existió un barril pintado de blanco, cuyos servicios eran muy importantes; pero habiendo faltado sus amarras, ha quedado el banco sin valiza i en circunstancias que los planos modernos de navegacion previenen i marcan la referida valiza. Un buque extranjero entrando al puerto i viéndolo sin marca alguna, puede creer que ya no existe la causa que la motivara, i encallar sobre el banco: esto ha sucedido muchas veces.

El banco avanza de año en año sobre el surjidero del Corral, estrechando la entrada al puerto, i sin una valiza que prevenga a los buques su proximidad a él, no es fácil reconocerlo a ménos de ser píctico del puerto.

Donde ahora existe el banco Tres Hermanas, habia 18 a 20 pies de agua en 1788, $4\frac{1}{2}$ en 1835 i solo $1\frac{1}{2}$ en la actualidad i en el punto mas seco. El resto del banco varia entre 3 i 8 pies, a baja marca escorada. Habiendo viento del cuarto cuadrante el banco queda avalizado con sus propias rompientes, pero si el tiempo es bueno solo lo indica el color del agua.

En el tránsito de Corral a Valdivia hai una parte muy escasa de agua, pues solo tiene 9 pies a marca llena el verano i algo mas en el invierno. Este punto que es el mas peligroso para las embarcaciones de calado que se dirijen a Valdivia, se encuentra situado entre la Punta Alcones en la ribera izquierda del rio i la de Tres Espinos en la costa opuesta. Como hai que pasar por este punto, se hace de necesidad poner marcas en ambas riberas a fin de indicar a las embarcaciones la direccion sobre que deben verificar su atraveso de una ribera a la otra. La colocacion de estas marcas no demandarian mas costo que el valor de dos gruesas *estacas pintadas de blanco*, situadas una en cada costa i de manera que trazan la línea de mayor profundidad. Este corto trabajo podria ser ejecutado por la Capitanía del puerto del Corral quien, ademas, deberia encargarse de enmendarlas si las circunstancias así lo exijen.

ADUANA.—Como la aduana es una oficina marítima por la cual pasan de ordinario las mercaderías que internan los buques i es a la vez la encargada de cerrar los registros de los mismos ántes de que

dejen el puerto, bien merece una observacion en el sentido *marítimo* i aun en el *económico*.

Marítimo—En tiempo del coloniaje las aduanas de la Capitanía Jeneral de Chile eran mediterráneas, si es posible llamarlas así, porque los puertos eran de poca importancia; pero desde que nos constituimos en República i se abrieron los puertos al comercio, hubo necesidad de trasladarlas a la costa para que atendiesen debidamente tanto a los intereses del Estado como a la facilitacion del despacho de los buques, para mejor contribuir a la actividad del comercio que se trataba de fomentar.

Como desde la independencía de Valdivia quedó esa provincia entregada a sus propias fuerzas, con un reducido movimiento marítimo, sin industria i por fin, bajo el antiguo sistema, esto es, recibiendo anualmente el *situado* de viveres i recursos para atender a sus necesidades; sus oficinas continuaron bajo la misma forma que durante el gobierno español. Pero al paso que la industria ha ido penetrando en ella, todo ha recibido las innovaciones convenientes al nuevo orden de cosas. Llegó la inmigracion europea i con ella la actividad i el desarrollo comercial que han colocado a Valdivia en mui buen pié i a su administracion a la altura de las circunstancias; pero ya sea por causas que desconozco o ya por falta de movimiento marítimo, la primera de las oficinas, la *aduana*, permanece situada a 22 quilómetros del puerto donde surjen los buques, circunstancia que orijina perjuicios de todo jénero.

La *aduana* se encuentra en la ciudad de Valdivia debiendo funcionar en el puerto del Corral, para estar a la mira de los buques i poder atender a su pronto despacho. Por esta falta se orijinan los perjuicios siguientes:

Llega un buque al puerto para tomar carga, recibe su vicita de fondeo del resguardo i una vez terminado su cargamento tiene que tomar su póliza i llevarla a la ciudad de Valdivia para que la aduana cierre su registro, i por fin a la Intendencia i Juzgado de letras para su despacho. En éstas delijencias pierde el capitan de un buque o su consignatario, un dia en Corral para tomar la póliza, otro en hacer el viaje a Valdivia i otro al ménos para el despacho. Estas idas i venidas orijinan a los buques dos o mas dias de pérdida que tienen que sufrir al ancla, con perjuicio de los armadores ordinariamente, razon por la cual suben los fletes.

Sucede tambien mui comunmente que estando un buque listo para dejar el puerto, el tiempo se malea mientras se ejecuta su despacho, viéndose despues obligado a permanecer al ancla 5, 10, 20 dias i aun hasta un mes, esperando viento favorable que le permita salir del puerto. Estos males, se dejan sentir sobre todo, en el invierno, durante cuya estacion prevalecen los vientos contrarios.

Durante mi permanencia en Corral he oido quejas diarias sobre este estado de cosas; mientras que haciendo el traslado de la aduana de la ciudad de Valdivia al puerto del Corral, en vez de estos entorpecimientos se ofrecerian franquicias a los buques i economías al Erario.

Económica.—Mientras permanezca la *aduana* a 22 quilómetros del surtidero de los buques, queda un cierto campo que facilita

el contrabando de todo jénero i al alcance de cualquier persona.

Casi toda importacion de mercaderías se hace por medio de los vapores de la carrera. El registro de la carga pasa a Valdivia i de consiguiente el Resguardo del Corral no tiene de él ninguna noticia. No obstante, por precaucion la lancha que conduce la carga es acompañada de un guarda, pero como muchas veces sucede que la embarcacion se queda en el rio dos o tres dias por los malos tiempos, sobre todo en la estacion de invierno, i el guarda tiene que dormir; bien pudieran los que conducen la lancha desembarcar algunos bultos i atribuirse su pérdida a una equivocacion del guarda al recibirla del vapor.

Por otra parte, la carga que llega con destino a los *Llanos*, no pasa por Valdivia i se la envia directamente a Futa i de allí a su destino, circunstancia que puede facilitar la internacion de mercaderías desconocidas.

Mientras que uno de los guardas va a Valdivia para atender a la carga i su regreso, pueden pasar muchos dias. La falta de este empleado en el Resguardo, hace que el servicio de éste no pueda ser tan vijilante i cumplido disculpándolo la falta de personal. Mas, como se ha dado principio a hacerse internaciones directas del extranjero, segun lo he visto últimamente, se complican las atenciones del Resguardo i pueden facilitarse aun mas las estracciones ilegales.

Por fin, para sostener el Supremo Gobierno la oficina de la Aduana en Valdivia, tiene que arrendar casa, mientras que trasladándola al Corral se economisaria ésto; pues en este puerto hai dos edificios fiscales i uno de ellos con bastante comodidad. Podria talvez objetarse que ninguno de éstos se encuentra en la misma playa del puerto; pero esto nunca seria tan pernicioso como sus existencia a 22 quilómetros del surjidero. Por otra parte, como la internacion va en aumento, habrá necesidad de construir un edificio especial capaz de sufragar las crecientes necesidades de la provincia.

Santiago, mayo 5 de 1868.

FRANCISCO VIDAL GORMAZ,
Teniente 1.º

Al señor Ministro de Marina.

NÚM. 15.

El puerto de Tuman.

GOBERNACION MARÍTIMA DE MAULE.

Constitucion, julio 7 de 1868.

Señor Ministro:

Aunque recibí a mediados de marzo próximo pasado, la nota de US. de 12 del mismo, en que me hacía el honor de encargarme la exploracion de la boca del rio Rapel i del puerto Tuman, atendiendo a las prevenciones de US., debí retardar su cumplimiento hasta lograr una oportunidad en que la ausencia de todo buque en esta ria justificase la ausencia del remolcador. Esta oportunidad se presentó solo a fines de abril, en circunstancias que la barra tenía muy poca agua, para que el vapor pudiese atravesarla con toda su provision de carbon a bordo. No queriendo, sin embargo, desperdiciarla emprendí el viaje de exploracion con solo tres dias escasos de combustible a bordo i favorecido por una bonanza de mar i de tiempo muy escepcionales, pude recorrer i observar con atencion toda la parte de la costa comprendida entre las puntas Topocalma i Bucallemu, desembarcando en Topocalma, Tuman, isla Popuya, caleta del mismo nombre, Navidad i haciendo penetrar dos veces mis embarcaciones en la boca de Rapel.

El resultado de estas observaciones, fué el siguiente:

TOPOCALMA.—Esta ensenada, abrigada por la punta del mismo nombre, es estensa, limpia i ofrece un buen fondeadero en tiempo de vientos sures, pero su playa es siempre brava i de difícil acceso.

TUMAN.—Esta ensenada situada cuatro millas al norte de la punta de Topocalma, es mas abrigada que la primera, tanto contra los vientos sures como contra el mar, su fondeadero en seis o siete brazas de agua a sotavento de su punta sur tiene un buen fondo de arena arcillosa. Aunque no tiene abrigo para el noroeste, este viento no puede hacer correr peligro a los buques en él fondeados, por la facilidad que tienen de dar la vela, toda vez que sopla con violencia.

Posee un caleton que ofrece un atracadero tan bueno sino mejor que los de Curanipe, Llico i Huachupureo i por consiguiente con tanta aptitud como aquellos para el carguío por medio de lanchas. Su punta sur cortada a pique hácia el puerto, sin peñascos demasiado salientes i con un fondo de dos i media brazas a su pié, ofrece facilidad para la ereccion de un muelle colgado por el que la carga

i descarga no podria tener dificultad mas que mui raras veces en el año.

ISLA DE POPUYA.—La mayor de ellas situada un poco al sur de la punta de la caleta del mismo nombre tendrá tres cuartos de cuadra de estension i se puede atracar en todo tiempo. El fondeadero al norte i al sur de dicha isla no debe ser malo i siempre será fácil mudarse de uno a otro por el canal que hai entre ella i el continente. Se podria construir en ella una bodega que sirviese de depósito.

CALETA DE POPUYA.—Una milla al norte de la isla antedicha, i al este de otros tres islotes hai una pequeña ensenada en la cual se puede embarcar o desembarcar al abrigo de un enorme peñasco, situado media milla al norte de su punta sur; como carece de caleton poco puede servir para embarque de carga.

CALETA DE NAVIDAD.—En la ensenada de Navidad que sigue al norte la de Popuya hai un desembarcadero situado poco mas o ménos como el anterior i que no reune mejores condiciones i sobre el cual no se puede contar para el embarque de carga.

BOCA DEL RAPEL.—Esta boca tenia cincuenta i ocho metros de ancho i la barra distaba de ella unos ciento cincuenta, no se pudo averiguar exactamente el fondo de ésta porque reventaba casi siempre, pero se calculó que no seria ménos de ocho piés a marca alta. Frente al cerro de Colcar i milla i cuarto distante de tierra se veia reventar un bajo ahogado que no señala la carta de Fitz-Roy. Todo el resto de la ensenada desde dicho bajo hasta punta Bucalemu tenia un fondo parejo i exento de escollos.

TRAZADO DE LA COSTA EN LA CARTA DE FITZ-ROY.—Es inexacto desde punta Topocalma hasta punta sur de Navidad.

PLANO DEL PUERTO TUMAN, remitido por el señor Intendente de Colchagua.—Es sumamente exacto, a escepcion de la punta sur que representa mas accidentada i con ménos fondo del que hai a su pié.

De regreso a este puerto a los cuatro dias de mi salida i en momentos de dar cuenta a US. de mi comision, reflexioné que esta esploracion practicada en circunstancias de tiempo i de mar, escepcionales por su bondad, bien podria haberme hecho formar un juicio equivocado respecto a las localidades visitadas, i que debia abstenirme de comunicarlo a US. hasta verificar otro reconocimiento mas prolijo i en una estacion diferente de la anterior. Hasta mediado del mes próximo pasado la barra se ha mantenido con poca agua i desde entónces ha habido una sucesion de temporales que me han impedido llevar a cabo está resolucion; pero espero poder luego verificarlo, volviendo a aprovechar una oportunidad en que no se haga sentir la falta del remolcador.

Tengo el honor de decirlo a US. en contestacion a su nota número 718, rogando a US. se digne acojer con induljencia los motivos que han orijinado mi demora en dar cumplimiento a su orden de marzo último.

Dios guarde a US.

L. SEÑORET.

Al señor Ministro de Estado en el departamento de Marina.

NUM. 16.

El rio Tolten.

COMANDANCIA EN JEFE DEL EJÉRCITO
DE OPERACIONES EN EL TERRITORIO
ARAUCANO.

Santiago, julio 15 de 1868

Señor Ministro:

Como una de las causas que podrian oponerse al desarrollo de la poblacion fundada en el rio Tolten, es la barra de este rio, he tenido especial cuidado de recomendar al práctico de dicha barra, comandante del vapor *Fósforo* don Constancio Palacios, haga un estudio especial de ella; observe las variaciones que tenga en las diversas estaciones del año i la facilidad que presente a la libre entrada i salida de las embarcaciones que hagan el tráfico por el mencionado rio. Salvada esta dificultad, sabido es que el rio en su curso interior hasta llegar a la plaza del Tolten no presenta mayores dificultades para su navegacion por embarcaciones del calado correspondiente.

De las diversas observaciones i estudios detenidos hechos por el práctico de la barra i de que me ha dado cuenta oportunamente, resultan las noticias siguientes que pongo en conocimiento de US. por ser ellas de bastante importancia para el desarrollo del comercio de la nueva colonia i plaza militar fundada en las márgenes de este importante rio.

La barra del Tolten está situada por

{ Latitud 39° 12' 45" S.
{ Lonjitud 73° 15' O.

del meridiano de Greenwich.

Esta barra en los meses de agosto a diciembre, se mantiene per-

fectamente buena; los dos canales cambian con frecuencia, pero siempre con la misma profundidad; el canal del NO. varía de 8 a 9 piés de agua en las altas marcas. En los meses que median de enero a abril, la barra se mantiene en el mismo estado que en los demas del año, pero aumentando sus aguas en los meses de marzo i abril.

Tanto los vapóres como los buques de vela cuyo calado no pase de 11 piés con toda su carga, pueden fácilmente i sin peligro entrar i salir del rio, pero siendo necesario que los de vela sean remolcados por un vapor.

Salvada esta dificultad, la navegacion interior del rio no presenta inconvenientes ni peligros de ninguna especie hasta la misma poblacion del Tolten, solo si que siempre es necesario a los buques de vela el auxilio de un remolcador por las vueltas que hai que dar.

Al SE. de la boca del rio se ha colocado un vijía para comunicar con los buques que puedan pasar en frente de la barra con el objeto de entrar al rio, teniendo dichos buques el plan de señales correspondiente que se ha establecido con este objeto.

En frente de la boca del rio los buques pueden fondear sin ningun peligro a una distancia de dos i media a 3 millas, teniendo un fondo bueno i seguro con 8 a 10 brazas de agua. Sucede que la mar puede estar un poco gruesa, pero no hai cuidado ninguno por que la misma corriente mantiene a los buques siempre a pique de sus cadenas.

Se han colocado tambien para la seguridad de los buques que entran al rio, dos tableros pintados de blanco que siempre están en la direccion de la medianía del canal. Estas señales están puestas para que los buques sigan siempre la canal por si no alcanzan a ver las del práctico que se encuentra en el salva-vida a la entrada de los buques.

Para que un buque pueda entrar al rio, es necesario que se mantenga al NO. de la casa del práctico, porque las corrientes son muy fuertes al SO.

Con motivo de tener que regresar a su reduccion el cáique Francisco Catrilef, fué embarcado el 16 de abril en el bote plano chico tripulado con cuatro bogadores. Emprendida la marcha en ese dia, se llegó al lugar llamado Nillon, distante cuatro leguas mas o ménos de la plaza de Tolten. Continuando la navegacion del rio por espacio de dos dias se llegó al punto denominado Peñique, superando toda clase de dificultades por las grandes corrientadas del rio que obligaban a la jente a tirar de la embarcacion a la sirga, i siendo por esta causa imposible hacer uso del remo. Continuando siempre la marcha se llegó a un lugar llamado Dogil, encontrando las mismas dificultades en la navegacion del rio, ya porque éste se estrechaba entre cerros que hacian mas dificultosa la navegacion, o ya porque pasadas estas estrechuras el rio se estendía en grandes desplayos que solian muchas veces llenar la embarcacion de agua haciendo mas peligrosa su navegacion.

El temporal ocurrido a principios del presente mes ocasionó una avenida bastante grande, aumentando considerablemente las aguas del rio i haciendo algunas variaciones notables en la barra. La an-

chura del canal se estendió por lo ménos a 30 metros con una profundidad de 15 a 16 piés en la direccion de la boca del rio. En cuanto a la corriente del rio, durante el aluvion, se mantuvo con una velocidad de 12 millas por hora.

En vista de todo lo espuesto, se hace necesario dotar a la colonia del Tolten de un lanchon plano a vapor de la fuerza conveniente para vencer las corrientes interiores del rio, i que prestaria servicios importantes tanto al comercio como a la esploracion del rio hasta hoi poco conocido.

Esta lancha a vapor debe tener 20 metros de quilla por 5 de anchura con un calado que no pase de dos pies. Su construccion debe ser de dos proas con sus respectivos timones para poderla manejar en lugares estrechos de fuertes corrientes. La máquina con una fuerza de 50 caballos, capaz de vencer corrientes de 10 a 11 millas.

Dotando cuanto ántes a la colonia del Tolten con esta embarcacion, se pueden hacer impórtantes esploraciones sobre la navegacion de este rio i aun sobre la del Imperial, lo que tambien reportaria mucha economía en la definitiva ocupacion de la frontera del Tolten hacia Villarica, pues los trasportes tendrian lugar por este rio en vez de atravesar enormes distancias por un terreno montañoso i de difícil tráfico.

Estas son, señor Ministro, las noticias que tengo sobre el rio Tolten i que trasmito al conocimiento de U.S. para los fines convenientes, asegurándome el práctico Palacios que la barra del mencionado rio, es tan buena como la del rio Maule en tiempo de invierno.

Dios guarde a U.S.

CORNELIO SAAVEDRA.

Al señor Ministro de Marina.