

MEMORIA
DEL
MINISTRO DE MARINA
PRESENTADA
AL CONGRESO NACIONAL
DE 1881.



SANTIAGO DE CHILE:
IMPRESA NACIONAL, CALLE DE LA BANDERA, NÚM. 29.

— 1881 —

Tengo el honor de dar cuenta al Congreso de la marcha de la Administracion en el Departamento de Marina desde la fecha en que mi honorable predecesor os presentó la última Memoria del ramo.

I.

En el período que comprende esta esposicion, la marina nacional ha continuado prestando su importante cooperacion en la guerra que la República sostiene contra la alianza Perú-boliviana. Si es verdad que las fuerzas navales del enemigo quedaron casi totalmente aniquiladas despues de la captura de HUÁSCAR i de la PILCOMAYO, no obstante que conservaban una corbeta de guerra, dos monitores i varios transportes, tocaba todavia a nuestra Escuadra la larga i fatigosa tarea, no exenta de peligros, de vijilar la estensa costa del Perú, de sostener el bloqueo de sus principales puertos, i de contribuir al movimiento de nuestro Ejército sobre el territorio enemigo. En estas múltiples i delicadas comisiones, que fueron mui activas hasta que las armas de Chile se apoderaron de la capital peruana, i que continúan todavía, la marina nacional ha mostrado el mismo patriótico ce-

lo i la misma abnegada constancia que la han distinguido en todo el curso de tan prolongada campaña.

No me propongo referir en este lugar los numerosos hechos de armas en que han figurado los diversos buques de la Escuadra durante el período de que me ocupo: todos ellos son sobrado conocidos del Congreso i del país, como lo son tambien los infortunados sucesos que produjeron la pérdida del Loa i de la COVADONGA.

Los buques que constituyen la Armada son los mismos que se mencionaban en la Memoria del año último, esto es: los blindados BLANCO ENCALADA i ALMIRANTE COCHRANE, el monitor HUÁSCAR, las corbetas O'HIGGINS i CHACABUCO, las cañoneras MAGALLANES i PILCOMAYO, los vapores AMAZONAS, ANGAMOS i APTAO, diversos vapores de menor porte, una fragata de vela i tres pontones. Como se sabe, estas fuerzas eran auxiliadas por muchos otros buques, de vapor i de vela, que se alquilaban por meses o que se fletaban por viajes determinados. Finalmente, en setiembre del año último se adquirió por compra el vapor PISAGUA (antes KIELDER CASTLE), i en noviembre siguiente se compraron asimismo los vapores CHILE i PAITA. Después de la ocupacion de Lima se han ido entregando paulatinamente a sus respectivos dueños los vapores que el Estado tenia en alquiler, cesando en consecuencia de abonarse las considerables sumas que se pagaban por esos servicios.

Se encuentra ya en el país el nuevo armamento que se habia encargado para reemplazar el que hoi

llevan los blindados BLANCO ENCALADA i ALMIRANTE COCHRANE. Como la operacion del cambio de armamento trae consigo diversos arreglos en la Santa Bárbara i otros departamentos de esas naves, su ejecucion demanda algunos meses i habrá que aguardar una oportunidad favorable para llevarla a cabo. El nuevo armamento dará a esos dos blindados un mayor poder ofensivo que compensará sobradamente el gasto hecho en su adquisicion.

La victoria que alcanzaron nuestras armas en Chorrillos i Miraflores puso fin al último resto de la Escuadra peruana; el puerto del Callao quedó en nuestro poder i allí se encontraron incendiados o echados a pique los buques del Perú que durante tantos meses habian permanecido encerrados en su dársena. No habia, pues, nave alguna enemiga en el mar, i no era ya necesario mantener la organizacion de la Escuadra en la forma que se le habia dado en setiembre de 1879. Para los servicios o comisiones que el Gobierno debia confiar a los buques en esta nueva faz de la campaña marítima, aquella organizacion era mas bien un embarazo; i se creyó por eso, en obsequio de una buena administracion, que era oportuno disolver la Escuadra i dejar solo en el Callao una Division Naval, cuya jurisdiccion se extendiese sobre la costa del norte del Perú i que alcanzase por el sur hasta el puerto de Arica. Este fué el objeto que se propuso el decreto de 19 de abril del año actual.

II.

Durante la presente guerra se ha hecho sentir en

la Escuadra la falta de un código de señales que corresponda a las exigencias de la marina actual. El código vijente, publicado en una época en que nuestra marina era en extremo diminuta, no satisface en manera alguna en la actualidad, i su uso es además difícil i engorroso. Con el fin de dotar a la Escuadra de un código apropiado, se ha creído que el mejor arbitrio era el de llamar a concurso a los oficiales de la Marina nacional i ofrecer un premio conveniente al mejor proyecto que se presente sobre la materia. Esto es lo que se ha hecho por el decreto de 28 de diciembre del año último, por el cual se acuerda una suma de mil pesos al autor del código que recomiende la comision encargada de examinar los trabajos que se presenten,

Otro asunto del servicio militar de la Escuadra a que se ha prestado atencion, es el de formar buenos artilleros. Una lei de 1868 ofrecia cierta gratificacion a los marineros que se distinguiesen en el manejo de los cañones de a bordo; pero esa disposicion, por causas diversas, no ha producido en la práctica resultado alguno. Con el fin de remover los obstáculos que a este respecto se presentaban i de estimular el aprendizaje de la artillería entre las tripulaciones, se ha dictado el reglamento de 26 de enero último que establece la forma en que se puede obtener el título de artillero de preferencia i en consecuencia la gratificacion que acuerda aquella lei. El reglamento mencionado dispone que, para facilitar la adquisicion de los conocimientos que se exigen a los marineros, se impriman cartillas elementales que contengan el programa i el desarrollo de las materias

exijidas. Para la composición de una buena cartilla de esta especie, se ha creído conveniente, como en el caso del código de señales, abrir un concurso entre los oficiales de la Armada i ofrecer un premio al mejor de los trabajos que se presenten.

Al mismo fin de promover la formación de buenos artilleros vá encaminado el reglamento sobre consumo de municiones en los buques de la Armada, que se dictó el 28 de enero del presente año. Se ha establecido que en los ejercicios militares que deben practicarse a bordo de las naves de la Armada sea obligatorio el consumo de un cierto número de municiones que en dicho reglamento se detallan con relacion a la diversidad i número de cañones i a las diversas clases de proyectiles. Este sistema, adoptado con mui buen éxito en otras marinas, está llamado a producir en la nuestra los mejores resultados. El gasto que ocasionará el consumo de municiones en los ejercicios de que se trata, será siempre compensado por la economía que ha de alcanzarse despues por el hecho de disponer de artilleros idóneos que no usarán inútilmente los costosos proyectiles modernos.

Con el propósito de llenar las bajas de las dotaciones de los buques con jente de mar instruida, se ha establecido en Valparaiso, a bordo del ponton THALABA por ahora, un depósito de marineros. El número de individuos que debe contener ese depósito no ha de exceder del diez por ciento de las tripulaciones de las naves en servicio; pero no se comprenden en esa cifra a los empleados de contabilidad, a los mecánicos, ni a la servidumbre, los cuales solo se em-

barcarán por especial peticion. Por lo que toca a oficiales de mar de primera clase, el depósito no tendrá mas que un individuo por cada seccion. La creacion de este depósito será en todo tiempo un recurso inapreciable para completar oportunamente las dotaciones de las naves de la Escuadra; pero en la actualidad, en que por motivo de la campaña las bajas en las tripulaciones son mui frecuentes, el establecimiento de esa institucion era una necesidad imperiosa.

III.

Está ya sirviendo de almacen de marina la octava seccion de los almacenes fiscales. En este vasto local, despues de hechos los arreglos preparatorios que eran menester, se ha depositado ordenadamente la mayor parte de los artículos, armas, municiones i demas elementos que están destinados a proveer la Escuadra. Ademas del espresado almacen es necesario conservar todavia algunos de los galpones de depósito de que se servia el departamento de arsenales. El gran incremento que este departamento tomó con ocasion de la guerra, exige un local mui estenso para guardar convenientemente las existencias de nuestro material naval.

Se ha establecido tambien en la misma seccion de los almacenes fiscales una sala de armas perteneciente al Ejército, en la cual hai cabida para 30,000 fusiles.

Ha sido preciso construir galpones especiales con el fin de armar i conservar en estado de inmediato uso las diversas lanchas-torpedos con que cuenta en la actualidad nuestra marina. Estos galpones i los

importantes elementos que comprenden, son tambien una dependencia del departamento de arsenales.

El notable desarrollo que ha tomado este departamento, la necesidad de garantir la conservacion de las especies depositadas en él, i la conveniencia de organizar el servicio para atender con puntualidad las exigencias de la Escuadra, indujeron al Gobierno a dictar el decreto de 26 de julio último, por el cual se complementa el reglamento que rige la administracion del arsenal i se aumenta el personal de empleados en la proporcion indispensable para el buen servicio. Esta última circunstancia hará necesario un aumento de gastos que debe consultarse en la partida correspondiente del Presupuesto de Marina.

IV.

El batallon de artillería de marina fué elevado a rejimiento, con la dotacion de 1200 plazas, en abril de 1879. Con esta fuerza se cubren las guarniciones de los buques de la Armada i la de la colonia de Magallanes. Durante la campaña hecha en el territorio peruano, desde que comenzó la guerra hasta la toma de Lima, la parte de este rejimiento que no estaba ocupada en las comisiones ántes mencionadas formó en las filas de nuestro Ejército i compartió con él sus fatigas i sus glorias. En la actualidad i desde que regresó al pais una parte del Ejército vencedor, dicho rejimiento se encuentra en el puerto de Valparaiso. Las exigencias del servicio de la marina aconsejan que se le mantenga con la dotacion que se le acordó en 1879.

El batallón cívico de artillería naval, que fué puesto sobre las armas en abril del mismo año 79, con la dotación de 600 plazas, ingresó también al Ejército de operaciones; i después de haber combatido en Tacna, fué elevado a 900 plazas, con cuya fuerza siguió haciendo la campaña hasta la batalla de Miraflores. Este cuerpo, después de haber prestado distinguidos servicios, volvió a Valparaíso con el Ejército expedicionario, i fué puesto en receso en abril del año actual, habiendo recibido, como los demás batallones movilizadas, la gratificación de tres sueldos.

V.

Las Memorias de los gobernadores i subdelegados marítimos, que se encuentran entre los documentos anexos, manifiestan la marcha administrativa del territorio marítimo durante el último año.

El movimiento de buques habidos en ese período en los diversos puertos de la República, comprendidos los de las gobernaciones marítimas de Antofagasta i Tarapacá, muestra que entraron 6,183 navas con una capacidad total de 2 279,211 toneladas, i que salieron 6,201 buques con 4.205,335 toneladas. El número de pasajeros que entraron por los mismos puertos asciende a la cifra de 37,711; i el de los que salieron, a 27,356.

El alumbrado marítimo de la costa se hace en la actualidad por medio de ocho faros de diversos órdenes i de seis faroles de puerto. Como puede presumirse, esté corto número de luces es muy deficiente

para servir medianamente a la navegacion en la extensa costa de la República.

VI.

La marina mercante nacional sigue en el aumento que comenzó a notarse desde principios del año próximo pasado. Su tonelaje, ascendente el 25 de mayo último a 21,673 toneladas, es el doble del que se registraba en aquel año; i el número de buques se ha elevado a 74 sobre 49 que figuraban en la época referida. Casi la totalidad de las naves mercantes se ocupan en el comercio de cabotaje, i solo unas pocas se dedican a la pesca.

VII.

La Oficina Hidrográfica ha continuado prestando en el último año los servicios que le están encomendados por su reglamento orgánico. Ha tenido oportunidad, además, como ya lo habia hecho anteriormente, de preparar diversos trabajos destinados a auxiliar las operaciones del ejército expedicionario del Perú. Entre éstos, han sido impresos i publicados los siguientes: Noticias sobre los departamentos de Arequipa, Ica, Huancavelica i Lima; Datos sobre los recursos i las vías de comunicacion entre Chancay i Lima; Plano de Lima i sus alrededores. Fuera de lo mencionado, la Oficina ha dado a luz varios planos de las principales acciones de mar i tierra que han tenido lugar en el trascurso de la guerra.

El tomo VII del ANUARIO está impreso en su mayor parte; pero, por dificultades tipográficas, no ha aparecido con la acostumbrada oportunidad. Con-

tendrá, además de las noticias que interesan particularmente a los navegantes, un Estudio sobre el puerto de Iquique, escrito por el director de la oficina; la continuación de la Jeografía Náutica de Chile, obra de largo aliento que ha de seguir ocupando las páginas del ANUARIO; i un Estudio histórico i crítico sobre el viaje al estrecho de Magallanes del navegante español Pedro Sarmiento de Gamboa, compuesto por el ayudante de la Oficina don Ramon Guerrero V.

VIII.

Sabe el Congreso que a fines de 1878 se dió a la Escuela Militar una nueva organizacion, a favor de la cual se quiso que en este solo establecimiento se hiciesen los estudios necesarios para formar oficiales de ejército i de marina. Con tal objeto el reglamento de aquel año estableció en el orden mas adecuado el plan a que deberian sujetarse los jóvenes que abrazaban una u otra de esas dos carreras; pero ántes de que este sistema hubiese llegado a implantarse en todas sus partes, la Escuela Militar fué seriamente perturbada en su marcha con motivo de la guerra que sobrevino al año siguiente. Muchos de sus alumnos pasaron a incorporarse al ejército, i se pensó entónces, en lo concerniente a los estudios navales, adoptar otro camino mas propio para dar a la marina oficiales idóneos i en el número que lo reclamaban las crecientes exigencias de la Armada.

Cuando estalló la guerra con las repúblicas vecinas; el cuadro de oficiales de marina era suficiente para atender las necesidades ordinarias del servicio, i las vacantes que hubieran ocurrido habrian podido llenarse con los cadetes que, despues de ter-

minar los cursos escolares, se hubieran destinado al servicio naval. Mas el aumento de buques que tuvo nuestra Armada, la necesidad de dotarlos de mayor número de oficiales para atender a los deberes de la campaña i las bajas que ésta trajo consigo por muertes i enfermedades, hicieron sentir bien pronto que era menester acudir a medios mas rápidos i eficaces para proveer de oficiales las naves de la Escuadra. Este fué el oríjen del restablecimiento de la plaza de aspirante, que ha prestado útiles servicios, pero que no puede reputarse como arbitrio estable ni apropiado para formar marinos competentes en circunstancias normales.

Los decretos de 7 de mayo i de 10 de agosto del corriente año fueron dictados con el propósito de establecer la Escuela Naval sobre bases mas conformes a las necesidades i al desarrollo de la marina. Desde luego se ha constituido esa Escuela independientemente de la Militar, i se la ha fundado en el puerto de Valparaiso, endonde los alumnos tienen la oportunidad de hacer sus estudios marítimos a la vista de los elementos que son indispensables en la carrera a que se les destina. Careciendo de un local adecuado para el objeto, fué menester echar mano de una parte del edificio del liceo de aquella ciudad, haciendo al efecto en él todos los arreglos que se creyeron del caso para que la Escuela pudiese funcionar con regularidad.

Se han establecido dos cursos de estudios: uno de cuatro años destinado a los cadetes que se incorporan por primera vez i que van a hacer un aprendizaje completo, i otro de dos años, dividido en cuatro semestres, que deberán seguir los actuales aspiran-

tes de la Armada que por sus conocimientos i por su edad se hallen en aptitud de ser habilitados dentro de ese tiempo para obtener el título de guardia-marina. El primero de esos cursos será el ordinario de la Escuela, i el que en consecuencia seguirán en adelante los jóvenes que pretendan llegar a ser oficiales de la Armada. El segundo es un curso transitorio destinado a formar con los aspirantes que han hecho la campaña jóvenes oficiales regularmente preparados para llenar las vacantes que existen en el personal de la Escuadra. Este curso está, pues, destinado a desaparecer en el momento en que el Gobierno lo estime oportuno.

Con la misma fecha de 7 de mayo se dictó tambien otro decreto, por el cual se abre concurso para completar las cincuenta plazas de aspirantes de la Armada que se habian creado en 1879. Estos aspirantes, despues de permanecer uno o dos años en el servicio de a bordo, pueden pasar a la Escuela Naval para terminar sus estudios, siguiendo al efecto el segundo de los cursos ántes mencionados. A favor de esta medida se logra atender el servicio de los oficiales subalternos en los buques, i prepararlos para ingresar en el referido curso.

Las dificultades que ha ofrecido la preparacion del edificio, no ha permitido todavia el que los cursos de la Escuela comiencen a funcionar; pero por mas avanzado que se encuentre el año, no debe postergarse la apertura de ese establecimiento sino el tiempo que fuere indispensable para que las reparaciones se terminen.

IX.

El ingeniero don Alfredo Lévêque, contratado en Europa para dirigir los trabajos del dique seco de Talcahuano, llegó a Chile en julio del año último i en agosto siguiente se trasladó al lugar de su destino i dió principio a la obra. Los trabajos que entónces se iniciaron i que han continuado durante el tiempo que abraza esta Memoria, pueden considerarse como preliminares indispensables, mas no han llegado todavía a tocar la construccion del dique propiamente dicho. Ellos se reducen a la formacion del terreno destinado a establecer los talleres, oficinas i almacenes de depósito de materiales; lo que ha exigido el corte del pié de los cerros adyacentes i la construccion de un malecon para proteger el terreno ganado. A medida que se formaba así una esplanada, se levantaban tambien los edificios que ya sirven de oficinas i habitaciones de los ingenieros, o que se destinan a talleres i almacenes. Todas estas construcciones, no solo prestarán servicios durante el curso de la obra, sino que continuarán prestándolos despues cuando el dique se halle en activa explotacion.

Miéntras estos trabajos se realizaban, se pedian al extranjero las máquinas, herramientas i demas elementos que eran necesarios para la prosecucion de la obra. Debo mencionar especialmente el encargo que se hizo de una draga poderosa i de dos embarcaciones anexas. Estos elementos se encuentran ya en Chile, i en breve debe procederse a armarlos en el puerto de Constitucion. El costo de la draga i de las embarcaciones que le sirven de complemento, una vez que se hallen a flote i en estado de servicio, su-

birá mas o ménos a 400,000 pesos; mas este gasto considerable no debe reputarse como una exigencia esclusiva de la obra del dique, pues la draga quedará a beneficio del Estado i tendrá forzosamente que emplearse en Valparaiso para limpiar el fondeadero en la vecindad del muelle fiscal i de los malecones. Análogo uso habrá que hacer de ella en otros de nuestros puertos i principalmente en Valdivia i Constitucion. Estas circunstancias se tuvieron presentes al pedir a Europa la draga referida, i sin los múltiples servicios a que se la destinaba, su costo habria podido reducirse mucho.

Se ha pedido tambien una grua flotante capaz de levantar bloques de cincuenta toneladas. Este importante aparato, cuyo costo pasará de 100,000 pesos, está destinado a servir en la construccion de los malecones o murallas de abrigo del dique seco; i, como la draga, será un elemento de utilidad permanente para levantar grandes pesos en el mar.

Por lo que toca a la forma en que debian ejecutarse los trabajos del dique, el Gobierno creia que el mejor medio era el de confiar la obra a un contratista responsable, reservándose el Fisco solo la vijilancia por medio de sus ingenieros. Con este objeto se pidió al señor Lévêque que formulase las bases técnicas para un contrato de esa especie; pero este ingeniero, al cumplir con su encargo, modificó sustancialmente el sistema de construccion que habia propuesto en 1878. Como se sabe, segun el proyecto recordado, el dique debia situarse cerca de tierra i su construccion realizarse por medio de una ataguía, habiéndose calculado aproximativamente, es verdad, que el costo de esta obra podria elevarse a millon i

medio de pesos. La modificacion propuesta consiste en llevar el dique a mayor distancia de tierra i a reemplazar la primitiva ataguía por un vasto cajon de fierro, el cual debe servir para establecer los fundamentos del dique por medio del aire comprimido. Como es natural, el costo de ese cajon i el del mayor espesor que se ha dado al «radier» o emplantillado es mui superior al que se habia calculado en el proyecto que sirvió de base al Congreso para autorizar la construccion del dique.

El ingeniero señor Lévêque, motivando la modificacion propuesta, espone que el estudio que ha hecho últimamente de la naturaleza del suelo sobre que debe levantarse el dique, le ha convencido de que el empleo del cajon de fierro es el único sistema seguro de construccion i el único tambien en que es posible fijar los gastos que demandará la realizacion de la obra. En el informe que va anexo entre los documentos encontrareis mas detalladamente espuestos los fundamentos en que el ingeniero señor Lévêque apoya su proyecto.

En vista de la modificacion de que se trata i del considerable aumento de gastos que ella imponia, juzgó el Gobierno oportuno, ántes de adoptar resolucion alguna sobre el particular, someter el asunto a un estudio detenido. Al efecto dispuso que una comision compuesta del mismo señor Lévêque i de los dos ingenieros primeros del dique, examinara los diversos puntos referentes a los dos sistemas de construccion, e indicase de una manera definitiva cuál de ellos debia preferirse. El señor Lévêque, por su parte, ha insistido en su último proyecto; pero los otros dos ingenieros, ántes de emitir opinion so-

bre este negocio, han creído necesario ejecutar ciertos trabajos previos que hasta la fecha no les ha sido posible realizar. Sabe, sin embargo, el Gobierno que las dificultades que se ofrecían para tomar los datos que eran menester, según el juicio de esos ingenieros, han desaparecido ya i es de esperar que en breve evacuen el informe que se les tiene pedido.

Entretanto, el agente de una compañía extranjera hizo propuestas al Gobierno para llevar a cabo la obra del dique, conformándose al proyecto del ingeniero señor Lévêque i empleando en la construcción el sistema del cajón de fierro. El Gobierno creyó oportuno tomar en consideración esas propuestas; i después de haberlas examinado i hécholas estudiar por el espresado ingeniero, se transmitieron al agente de la compañía aludida las observaciones que ellas habían sugerido. El resultado de estas diversas jestionaciones fué un proyecto de bases de contrato según el cual la compañía ejecutaria la obra por una cantidad fija de 3.768,058 pesos.

El monto de esta propuesta i los gastos hechos ya en otros elementos del dique i que no debían comprenderse en esa suma, excedían con mucho los límites de la autorización que el Congreso había conferido al Gobierno; i tanto por este motivo, como por aguardar a que se decidiese la cuestión sobre el sistema de construcción que debía adoptarse, fué menester aplazar la resolución del negocio hasta que, desvanecida toda duda, fuera posible ocurrir nuevamente al Congreso si las circunstancias así lo requirían.

Santiago, agosto 31 de 1881.

JOSÉ F. VERCARA.

DOCUMENTOS.

MEMORIA

DEL

COMANDANTE JENERAL DE MARINA.

COMANDANCIA JENERAL DE MARINA.

Valparaiso, mayo 25 de 1881.

Señor Ministro:

Durante el año administrativo que ha terminado, los buques que componen la Escuadra de la República han estado a las inmediatas órdenes de su ex-comandante en jefe contra-Almirante don Galvarino Riveros, quien los ha ocupado según las exigencias de la campaña que nos ha dado la posesión de Lima i el Callao; i solo cuando los espresados buques han venido a esta capital del departamento en comisión del servicio o para efectuar algunas reparaciones, han dependido de la autoridad del que suscribe.

Por este motivo, i no obrando en mi conocimiento de un modo directo i auténtico las operaciones que ha ejecutado la referida Escuadra, operaciones que deben haberse comunicado al Ministerio de US., no me es dado hacer una reseña de ellas en la presente Memoria.

En consecuencia de lo espuesto, la acción de esta Comandancia Jeneral se ha limitado en el año trascurrido a transmitir a los diversos funcionarios i oficinas del ramo las resoluciones espeditas por el Supremo Gobierno, sea en lo tocante a la guerra, sea en lo tocante a la administración ordinaria de la Marina; en atender a las reparaciones i armamento de los buques que han sido enviados con tal objeto a este puerto; en proveer a la Escuadra, por el conducto de la Intendencia Jeneral del Ejército i Armada,—oficina que ha tenido a

su cargo el manejo de los trasportes—de los artículos i pertrechos de todo jénero que se han solicitado para su servicio; i en el despacho de todos los asuntos relacionados con la marina mercante i con nuestro territorio marítimo, aumentado ahora con las gobernaciones marítimas de Antofagasta i Tarapacá.

El personal de la Armada segun el escalafon que acompaño, marcado con la letra A, consta en el dia de los siguientes oficiales jenerales i particulares.

OFICIALES DE GUERRA.

Un vice-Almirante.
Cuatro contra-Almirantes.
Cinco capitanes de navío, efectivos.
Seis id. de id., graduados.
Ocho capitanes de fragata, efectivos.
Dos id. de id., graduados.
Catorce capitanes de corbeta, efectivos.
Ocho id. de id., graduados.
Veinticinco tenientes primeros, efectivos.
Veintidos id. segundos, id.
Tres guardias-marinas.
Treinta i nueve aspirantes.

OFICIALES MAYORES.

Un inspector jeneral de máquinas.
Catorce ingenieros primeros.
Veinte id. segundos.
Veinticinco id. terceros.
Un cirujano mayor.
Siete id. primeros.
Cuatro id. segundos.
Un inspector de contabilidad.
Diez contadores primeros.
Seis id. segundos.
Siete pilotos primeros.
Dieziseis id. segundos.
Un capellan.
Un constructor naval.

Constando al presente la Escuadra Nacional de un número considerable de buenos buques, se ha preocupado el Supremo Gobierno de tomar las medidas necesarias para proveerlos de oficiales competentes a medida que lo exijan las bajas que ocurran por fallecimientos, ascensos o retiros. Con este importante fin ha mandado restablecer la Escuela Naval i ha dejado subsistentes las plazas de aspirantes de la Armada que se crearon con motivo de la guerra.

Empero, si hemos de conservar en buen estado i en disponibilidad de inmediato servicio nuestro material flotante, i si hemos de mantener la supremacía marítima en el Pacífico, a que somos llamados por tantas razones, incluso la de nuestra propia seguridad i la del merecido renombre que han adquirido nuestros marinos, es menester también, a mi juicio, arbitrar los medios de formar exclusivamente de hijos del país, buenos i numerosos marineros, artilleros, ingenieros, cirujanos, etc.

El patriotismo, el celo inteligente i la abnegación desplegados por todos los funcionarios i clases sociales en la reciente guerra, han podido llenar todos los vacíos i satisfacer del mejor modo posible las necesidades que hemos experimentado en el curso de la misma; pero esa misma guerra nos ha venido a manifestar los defectos de que adolece nuestra organización militar i todos nuestros conatos deben dirigirse a ir progresando gradualmente en este ramo, como en todos los demás que constituyen la administración pública.

Echar resueltamente las bases de nuestro engrandecimiento futuro, bajo todos los aspectos sociales, es, en la época que alcanzamos, no solo la aspiración universal, sino el momento más oportuno de verificarlo.

La matrícula de la jente de mar existente en el litoral de la República i a bordo de los buques que llevan nuestra bandera; la confección de las leyes i reglamentos necesarios para llamarla al servicio del Estado en caso de necesidad, como a la guardia cívica; la fundación de planteles que nos den marineros aptos i otros empleados que no pueden improvisarse; la reorganización de algunas oficinas del ramo, de manera que llenen con más amplitud i perfección los fines de su instituto, con arreglo a nuestras exigencias futuras, entre las que debo mencionar el Arsenal de Marina, la Mayoría del Departamento i la secretaría de esta Comandancia Jeneral, i el mejoramiento de los sueldos asignados a los cirujanos, ingenieros i otras clases que encuentran en el trabajo libre provechos que no pueden equipararse a los que les proporciona su condición de empleados pú-

blicos, son, en mi concepto, las medidas mas urgentes que reclama la situacion que nos hemos creado.

Por lo que respecta a otras necesidades de vital importancia, la administracion que en breve va a terminar sus funciones ha proveido ya a su satisfaccion con los trabajos que se ejecutan en Talcahuano para la formacion de un dique seco; haciendo construir nuevos buques en Europa; dotando a nuestras naves de las mejores ametralladoras, botes-torpedos, cañones de nuevos modelos i otras armas perfeccionadas, que nos proporcionan un poder bélico respetable.

Signadas con la letra B a F, acompaño las memorias i estados que he recibido del cirujano mayor del departamento, inspector jeneral de faros, gobernadores marítimos, comandante del Regimiento de Artillería de Marina i el de igual clase de la brigada cívica de Artillería naval de Antofagasta, esponiendo la situacion en que se encuentran los establecimientos i cuerpos que corren a su cargo i manifestando las necesidades que en algunos se hacen sentir i que convendria remediar. Considero justas las indicaciones que hacen estos funcionarios con relacion a las mejoras que proponen en sus respectivas memorias, i las recomiendo a la consideracion del Supremo Gobierno.

Resumiendo los estados del movimiento marítimo, resulta que en el año administrativo que ha tracúrrido, han entrado a los diversos puertos de la República i a los de los nuevos territorios de Antofagasta i Tarapacá 6 183 buques, con un tonelaje total de 2 279 211, 53 toneladas, i salido de los mismos puertos 6 201 buques, que median 4 205 335 toneladas. Los mismos estados acusan un movimiento de 37 711 pasajeros en la *entrada*, i de 27 356 en la *salida*.

En el cuadro que adjunto bajo la letra G, encontrará US. especificado por puertos i gobernaciones marítimas, el movimiento de que dejo hecha mencion.

Desde la fecha de mi anterior memoria, 29 buques de comercio han tomado nuestra bandera, i se ha cancelado en el registro que se lleva en esta Comandancia la inscripcion de 6 buques.

Actualmente, segun el cuadro que acompaño bajo la letra H, nuestra marina mercante nacional consta de 18 vapores i 56 buques de vela, que miden, entre todos, 21 673, 20 toneladas métricas.

Dios guarde a US.

E ALTAMIRANO.

Al señor Ministro de Marina.

A

. ESCALAFON DE LA MARINA.

Relacion nominal, clasificada por órden de antigüedad, de los señores jefes, oficiales de guerra i mayores de la Armada de la República que se encuentran en activo servicio, con demostracion del destino de cada uno.

VICE-ALMIRANTE.

NOMBRES.	ANTIGÜEDAD.			TIEMP. DE SERVICIO.		DESTINO.
	Dias.	Meses.	Año	Añs.	Ms.	
Don Santiago J. Bynon.....	13	Julio.....	1880	53	10	Miembro de la junta de asistencia.
CONTRA-ALMIRANTES.						
Don José Anaecto Goñi.....	6	Abril..	1872	50	8	Miembro de la comision calificadora.
— J. Williams Rebolledo.	29	»	1877	37	.....	Miembro de la junta de asistencia.
— Galvarino Riveros.....	31	Octubre.....	1879	37	4	Con licencia.
— Patricio Lynch.....	2	Abril.....	1881	33	6	Jeneral en jefe del Ejército del norte.
CAPITANES DE NAVIO.						
Don Ramon Caviezes.....	6	Octubre.....	1866	43	3	Miembro de la junta de asistencia.
— Luis A. Lynch Z.....	10	Mayo.....	1876	31	9	En comision en Europa.
— Juan J. Latorre	31	Octubre.....	1879	22	10	Com. del bl. <i>A. Cochrane</i> i jef. de la div. nav.
— Oscar Viel.....	17	Julio.....	1880	26	8	Mayor jeneral del departamento.
— Carlos Condell.....	21	Mayo.....	1881	18	1	Comandante del <i>Huáscar</i> (con licencia en el Depto).

CAPITANES DE FRAGATA.

NOMBRES.	ANTIGÜEDAD.			ERA. DE CAP. DE NAVÍO.			TIEMPO DE SERVICIO.		DESTINO.	
	Dias	Meses.	Año	Dias	Meses.	Año	Años.	Ms.		
Don Miguel Hurtado.....	13	Enero.....	1859	22	Octubre...	1869	47	9	A. de la com. jrl. de marina.	
— Carlos Pozzi.....	11	Enero.....	1869	.....	.....	.....	46	4	A. del Ministerio de Marina.
— Enrique M. Simpson...	9	Setiembre...	1869	10	Mayo.....	1871	32	10	Esperando órdenes.	
— Juan E. Lopez.....	9	»	1869	10	»	1871	28	7	Job. mart. de Valparaiso.	
— Baltazar Campillo.....	15	»	1871	10	»	1881	35	1	Vd. de la ofi. de engs. de mar.	
— Domingo Salamauca.....	13	Enero.....	1871	.....	.....	.....	29	4	Job. mart. de Coquimbo.
— Francisco Vidal Gormaz	12	Febrero.....	1871	.....	.....	.....	29	6	Jefe de la ofi. hidrográfica.
— Ramon Vidal Gormaz...	12	»	1871	.....	.....	.....	30	.....	Comandante de arsenales.
— Luis Pomar.....	15	»	1871	.....	.....	.....	29	2	Comandante del Callao.
— Aureliano T. Sanchez...	15	Setiembre....	1871	.....	.....	.....	31	4	Cmdt. del vapor <i>Abtao</i> .
— Jorje Montt.....	25	Febrero.....	1877	24	Mayo.....	1881	22	8	Id. del bl. <i>Blanco Encalada</i> .	
— Luis Uribe.....	16	Junio.....	1879	21	»	1881	22	7	Id. de la corbeta <i>O'Higgins</i> .	
— Luis A. Castillo.....	19	Mayo.....	1880	.....	.....	.....	22	5	Dr. de la Escuela Naval.
— Francisco J. Molinas...	28	Julio.....	1880	.....	.....	.....	22	11	Insp. jrl. de máquinas.
CAPITANES DE CORBETA.										
Don Ignacio L. Gana.....	9	Enero.....	1869	12	Febrero.....	1871	29	7	Job. mart. de Iquique.	
— Santiago Hudson.....	9	»	1869	.....	.....	.....	28	1	» de Chilóe.
— Francisco Rondizzoni...	11	»	1869	12	Febrero.....	1871	32	11	Insp. de faros.	
— J. Walker Martinez.....	25	Setiembre....	1877	.....	.....	.....	14	1	Arsenal de marina.

NOMBRES.	ANTIGÜEDAD.			ED. DE CA. DE FRAGATA.			TIEMP. DE SERVICIO.		DESTINO.
	Dias	Meses.	Año.	Dias	Meses.	Años.	Años.	Miss.	
							Años.	Miss.	
Don Francisco 2º Sanchez....	16	Junio	1879	.....	.....	.....	19	.....	Embarc. en la c. <i>Chacabuco</i> .
— Wenceslao Frias.....	10	Setiembre....	1879	.....	.....	.....	22	4	Comt. del p. <i>Valdivia</i> .
— Miguel Gaona.....	10	»	1879	.....	.....	.....	22	8	» de la c. <i>Magallanes</i> .
— Constantino Bannen....	10	»	1879	.....	.....	.....	22	10	» del vapor <i>Talca</i> .
— Luis A. Lynch S.....	15	Mayo	1880	.....	.....	.....	19	7	Comision en Europa.
— Basilio Rojas.....	15	»	1880	.....	.....	.....	19	5	Comt. del c. <i>Amazonas</i> .
— Juan M. Simpson.....	15	Mayo	1880	.....	.....	.....	19	4	2.º comt. del bl. <i>Cochrane</i> .
— Javier Barahona.....	15	»	1880	.....	.....	.....	1	10	Con licencia.
— Juan T. Rogers.....	11	Junio	1880	.....	.....	.....	19	19	Embc. en la <i>O'Higgins</i> .
— Carlos E. Moraga.....	28	Julio	1880	.....	.....	.....	91	19	Comt. de la <i>Pilcomayo</i> .
— Manuel A. Riofrio.....	»	»	1880	.....	.....	.....	18	12	» del ponton <i>Valdivia</i> .
— Emilio Valverde.....	»	»	1880	.....	.....	.....	2	13	Embc. en el <i>Huáscar</i> .
TENIENTES PRIMEROS.									
Don Nicolas C. Moller.....	3	Julio.....	1860	23	Mayo	1881	15		Subd. mart. de Lota.
— Manuel Garcia.....	15	Setiembre....	1876	.....	.....	.....	14	2	Gbr. mrt. de Pisagua.
— Dionisio Olavarría.....	15	»	1876	28	Julio	1880	15	4	Embc. en el vapor <i>Abtao</i> .
— Ramon Godomar.....	15	»	1876	.....	.....	.....	20	5	Gbr. mrt. de Coronel.
— Demetrio Eusquiza.....	16	Julio.....	1879	.....	.....	.....	15	7	Embc. en el vapor <i>Abtao</i> .
— Estanislao Lynch.....	16	»	1879	.....	.....	.....	13	10	Gbr. mrt. de Talcahuano.
— Arturo Wilson.....	16	»	1879	.....	.....	.....	1	.....	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
— Arturo Fernandez.....	16	»	1879	.....	.....	.....	9	3	» en el m. <i>Huáscar</i> .

Don Vicente Zégers.....	16	Julio.....	1879	.....	.....	.....	6	10	Embc. en la c. <i>O'Higgins</i> .
Enrique Gutierrez.....	10	Setiembre ...	1879	.....	1880	.....	15	8	" en la c. <i>Magallanes</i> .
Federico Chaigneau.....	10	"	1879	"	"	.....	15	11	" en el b. <i>Cochrane</i> .
Manuel Señoret.....	10	Setiembre ...	1879	"	.....	.....	18	11	Sub-d. de la Escuela Naval.
Leoncio Señoret.....	10	"	1879	"	.....	.....	15	3	Ofi. de det. en el <i>Amazonas</i> .
Ramon Serrano M.....	10	"	1879	"	.....	.....	15	2	Con licencia.
Luis A. Goffi.....	10	"	1879	"	.....	.....	15	.....	Ofi. de dl. en el <i>B. Encalada</i> .
Aujel C. Lynch.....	11	Junio	1879	"	.....	.....	15	.....	Gbr. mrt. de Valdivia.
Guillermo Aguayo.....	11	"	1880	"	.....	.....	15	.....	Embc. en la c. <i>Chacabuco</i> .
J. de D. Rodriguez.....	11	"	1880	"	.....	.....	13	.....	En la ofi. jnl. de enganches.
Alvaro Bianchi T.....	11	"	1880	"	.....	.....	14	2	Con licencia.
Florencio Valenzuela D.....	11	"	1880	"	.....	.....	14	2	"
Enilio Jardel.....	11	"	1880	"	.....	.....	15	1	Embc. en el <i>B. Encalada</i> .
A. Silva Palma.....	11	"	1880	"	.....	.....	13	.....	"
Policarpo Toro.....	11	"	1880	"	.....	.....	12	.....	Cap. de pt. de Constitucion.
Carlos Krugg.....	11	"	1880	"	.....	.....	15	3	Embc. en el <i>B. Encalada</i> .
J. M. Santa Cruz.....	11	"	1880	"	.....	.....	7	.....	" en la c. <i>Chacabuco</i> .
Eduardo Valenzuela.....	23	Mayo	1881	"	.....	.....	12	2	" en el m. <i>Huáscar</i> .
Antonio Marazzi.....	10	"	1881	"	.....	.....	14	2	Ay. de la mayoría jeneral.
Leoncio F. Valenzuela..	10	"	1881	"	.....	.....	12	.....	" de la Escuela Naval.
Adolfo Rodriguez.....	10	Setiembre.....	1881	"	.....	.....	11	1	Embc. en el <i>Angamos</i> .
Lindor Perez.....	10	"	1881	"	.....	.....	9	7	At. de la Escuela Naval.
Joaquin Muñoz.....	10	"	1881	"	.....	.....	6	11	Embc. en el <i>Cochrane</i> .
Pedro N. Martinez.....	10	"	1881	"	.....	.....	10	1	" en el <i>Amazonas</i> .

TENIENTES SEGUNDOS.

NOMBRES.	ANTIGÜEDAD.			Año	TIEMP. DE SERVICIO.		DESTINO.
	Días	Meses.	Año		Añs.	Ms.	
Don Roberto Cueto	6	Agosto	1877	15	.....	Ayudante de la Escuela Militar.
Miguel Sanz	16	Junio... ..	1879	6	.....	Embarcado en la corbeta <i>Chacabuco</i> .
José L. Silva J.	10	Setiembre...	1877	13	.....	» en la cañonera <i>Pilcomayo</i> .
Luis Artigas C.	10	»	1877	14	2	» en la »	
Horacio Urmeneta....	10	»	1877	11	3	» en el blindado <i>Cochrane</i> .	
Cárlos M. Herrera....	7	Noviembre...	1880	10	1	Ayudante de la Escuela Naval.	
Alejandro Alcérrec...	2	Enero.....	1880	6	.....	Embarcado en el blindado <i>Bianco Encalada</i> .
Eduardo Riquelme	2	»	1880	8	7	Con licencia.	
José Miguel Carrasco...	29	»	1880	9	7	Embarcado en la cañonera <i>Magallanes</i> .	
Fernando Gomez.....	29	Enero.....	1880	8	.....	» en el monitor <i>Huáscar</i> .
Miguel Tejeda.....	19	Marzo	1880	9	7	» en la corbeta <i>Chacabuco</i> .	
Alejandro Silva V....	19	»	1880	11	1	» en la » <i>Pilcomayo</i> .	
Froilan Gonzalez.....	19	»	1880	7	.....	» en la cañonera <i>Magallanes</i> .
José M. Villarreal....	19	»	1880	6	11	» en la » <i>Pilcomayo</i> .	
Onofre Pérez.....	28	Julio.....	1880	5	11	» en la » <i>Magallanes</i> .	
José L. Valenzuela....	28	»	1880	8	.....	Con licencia.
Vicente Merino J.....	28	»	1880	9	1	Embarcado en la cañonera <i>Pilcomayo</i> .	
Ricardo Borcosque....	28	»	1880	15	1	» en el blindado <i>Cochrane</i> .	

Don Recaredo Amengual.....	28	Julio	1880	9	...	Embarcado en el <i>Cochrane</i>
— Ricardo Beaungcy	10	Mayo	1881	10	.....	» en la cañonera <i>Magallanes</i> .
— Francisco Moreno	10	»	1881	7	1	» en el blindado <i>Blanco Encalada</i> .
— Eduardo Serrano M.....	10	»	1881	5	11	» en el monitor <i>Huáscar</i> .
— Víctor M. Donoso.....	10	»	1881	9	1	» en el »

GUARDIA-MARINA.

Don Patricio Aguayo

271	Enero.....	1874	11	Embarcado en el crucero <i>Amazonas</i> .
-----	------------	------	----	-------	---

ASPIRANTES.

Don Alberto Fuentes.....	2	Agosto	1879	1	9	Embarcado en el <i>Blanco Encalada</i> .
— Arturo Cuevas	2	»	1879	1	9	» en el »
— Melifon Gajardo	2	»	1879	1	9	» en la <i>Chacabuco</i> .
— Daniel Gacitúa.....	2	»	1879	1	9	» en el <i>Cochrane</i> .
— Nemecio Pacheco.....	2	»	1879	1	9	» en el <i>Amazonas</i> .
— Cenobio Bravo I	2	»	1879	1	9	» en el »
— Alberto Chacon	9	Setiembre.....	1879	1	8	» en la <i>O'Higgins</i> .
— Enrique Urriola.....	9	»	1879	1	8	» en la <i>Chacabuco</i> .
— Oscar Señoret.....	25	Octubre.....	1879	1	6	Con licencia.
— Roberto Linere.....	25	»	1879	1	6	Embarcado en la <i>Chacabuco</i> .
— Ramon 2º Cabieses.....	31	»	1879	1	6	» en la <i>O'Higgins</i> .
— Luis Lopez.....	31	»	1879	1	6	» en el <i>Blanco Encalada</i> .
— Florencio Guzman.....	31	»	1879	2	6	» en la <i>O'Higgins</i> .

NOMBRES.	ANTIGÜEDAD.			TIEMP. DE SERVICIO.		DESTINO.
	Días	Meses.	Año.	Años. Ms.		
				Años.	Ms.	
Don Jorje Hernandez M.....	31	Octubre.....	1879	1	6	Embarcado en el <i>Huáscar</i> .
— Julio Diaz.....	1.º	Diciembre....	1879	1	2	» en la <i>Pilcomayo</i> .
— Enrique Guimpe.....	27	»	1880	1	2	» en el <i>Amazonas</i> .
— José Iglesias B.....	27	»	1880	1	2	» en la <i>Chacabuco</i> .
— Víctor Uribe.....	27	»	1880	1	2	» en la <i>Pilcomayo</i> .
— Clodomiro Palacios.....	27	»	1880	1	2	» en la »
— Luis A. Molina.....	27	»	1880	1	.....	» en la <i>O'Higgins</i> .
— Anjel Bazan.....	27	»	1880	1	.....	» en la <i>Pilcomayo</i> .
— Emilio Garin.....	22	Abril.....	1880	1	.....	» en el <i>Bianco Encalada</i> .
— Arturo Juseff.....	22	»	1880	1	.....	» en el <i>Angamos</i> .
— Miguel Aguirre.....	4	Junio.....	1880	.....	10	» en el <i>Cochrane</i> .
— Salvador Concha B.....	3	Julio.....	1880	.....	9	» en el »
— Carlos Keitel.....	29	»	1880	.....	8	» en el »
— Ramiro Infante C.....	31	»	1880	.....	8	» en el »
— Luis Gomez C.....	30	Setiembre....	1880	.....	6	» en la <i>O'Higgins</i> .
— David Rodriguez.....	5	Octub ^o	1880	.....	6	» en el <i>Huáscar</i> .
— Oscar Gacitúa.....	30	»	1880	.....	5	» en la <i>Magallán</i> .
— José Luco S.....	30	Diciembre ...	1880	.....	.....	No se ha presentado.
— Baldomero Pacheco.....	29	»	1880	.....	3	Embarcado en la <i>Magallán</i> .
— José A. Astudillo.....	29	Marzo.....	1881	.....	.....

Don Alejandro Grez.....	29	Marzo	1881	.....	.....	Embarcado en la <i>Chacabuco</i> .
— José Santos Urzúa.....	12	Abril	1881	.....	.....	» en la »
— Eduardo Morel.....	5	»	.....	.....	.....	» en el <i>Blanco Encalada</i> .
INSPECTOR DE CONTABILIDAD.						
Don Nicolas Redolés.....	18	Marzo.....	1875	35	10	En el departamento.
CONTADORES PRIMEROS.						
Don David Rodriguez.....	27	Setiembre.....	1854	30	.....	En el departamento.
— Javier Angulo.....	2	Marzo	1875	27	2	Embarcado en el <i>Blanco Encalada</i> .
— David Honorato	11	Setiembre... ..	1876	13	10	» en el ponton <i>Thalaba</i> .
— Daniel Prieto.....	11	»	1876	15	5	» en el » <i>Valdivia</i>
— Enrique Reynold.....	27	Junio	1879	1	10	En el departamento.
— Juan O. Gofii.....	27	»	1879	1	10	»
— Marco A. Stuardo.....	16	Julio.....	1879	1	9	Embarcado en el <i>Amazonas</i> .
— Emilio Lorea.....	18	Setiembre.....	1879	28	8	» en el <i>Cochrane</i> .
— Luciano Gomez R.....	2	Octubre	1880	3	.....	» en la <i>O'Higgins</i>
— Julio Chaparro.....	2	»	1880	8	.....	» en la <i>Chacabuco</i> .

CONTADORES SEGUNDOS.

NOMBRES.	ANTIGÜEDAD.			TIEMP. DE SERVICIO.		DESTINO.
	Dias	Meses.	Añs.	Añs.	Ms.	
Don Ricardo Bordaft.....	3	Setiembre.....	1879	1	8	Embarcado en la <i>Magallanes</i> .
— Francisco 2.º Leyton. . .	24	Octubre.....	1879	1	6	Subdelegado marítimo de Pabellon de Ica.
— Alberto Wilson.....	16	Enero.....	1880	1	3	Embarcado en el <i>Angamos</i> .
— Víctor Yentzen.....	29	»	1880	1	3	» en la <i>Pilecomayo</i> .
— Agustín González.....	31	Marzo.....	1880	1	2	Embarcado en el <i>Huáscar</i> .
— Orompello Condell.....	.....	.....	.....	.....	.....	» en el <i>Abtao</i> .
CIRUJANO MAYOR DEL DEPARTAMENTO.						
Don Javier Villanueva.....	9	Setiembre.....	1836	44	7	En el departamento.

CIRUJANOS PRIMEROS.

Don Pedro O'Ryan.....	25	Julio	1876	4	7	Embarcado en el <i>Hudscar</i> .
— Alexis Seherbakoff.....	28	Abril.....	1877	5	3	Con licencia.
— Hldefonso Nuñez.....	25	Febrero.....	1879	2	2	Embarcado en la <i>Chacabuco</i> .
— Manuel F. Aguirre.....	12	Marzo	1879	2	1	» en el <i>Cochrane</i> .
— Francisco C. Guzman.....	8	Abril	1879	2	»	» en el <i>Blanco Encalada</i> .
— Manuel Espinosa.....	14	Julio.....	1879	1	10	» en la <i>Magallanes</i> .
— Jerónimo Lavinas.....	27	Octubre.....	1879	1	10	» en el <i>Amazonas</i> .

CIRUJANOS SEGUNDOS.

Don Ramon Leon Luco.....	17	Abril.....	1880	1	.....	Embarcado en la <i>O'Higgins</i> .
— David Mesa.....	25	Mayo	1880	.....	11	» en la <i>Pilcomayo</i> .
— Guillermo del Sol.....	25	»	1880	.....	11	» en el <i>Amazonas</i> .

INJENIEROS PRIMEROS.

Don Manuel Altamirano.....	30	Setiembre.....	1866	22	.....	Agregado a la comandancia de trasportes.
— Jorge Titus.....	30	Octubre.....	1866	18	.....	Embarcado en la <i>Chacabuco</i> .
— Ladislao Medina.....	18	»	1868	19	2	» en la <i>Pilcomayo</i> .

NOMBRES.	ANTIGÜEDAD.			TIEMP. DE SERVICIO.		DESTINO.
	Días	Meses.	Año.	Añs.	Ms.	
Don Benjamin Bravo	6	Febrero.....	1874	15	3	Embarcado en el <i>Tolten</i> .
— Juan Mac. Pherson.....	6	»	1874	14	4	» en el <i>Cochrane</i> .
— Alejandro Pushesford...	19	Julio.....	1879	1	9	» en el <i>Amazonas</i> .
— Santiago Wyllie.....	16	Setiembre....	1879	1	7	» en la <i>Magallanes</i> .
— Clarence O'Brien.....	20	»	1879	1	7	» en el <i>Bianco Encalada</i> .
— Ricardo Frewhela.....	3	Octubre.....	1879	1	6	» en la <i>O'Higgins</i> .
— Pedro García.....	25	Noviembre....	1879	16	2	Con licencia.
— Cipriano Encina.....	25	»	1879	12	9	Embarcado en las lanchas-torpedos.
— Juan Matheson.....	24	Febrero.....	1880	1	2	» en el <i>Angamos</i> .
— David Glover.....	10	Abril.....	1880	1	1	» en el »
— Santiago Miller.....	23	Julio.....	1879	1	9	» en el <i>Pisagua</i> .
INJENIEROS SEGUNDOS.						
Don Pablo Rebolledo.....	5	Octubre.....	1874	14	7	Embarcado en el <i>Huáscar</i> .
— José S. Coro.....	8	Enero.....	1875	14	6	Con licencia.

Don Francisco Guzman.....	18	Mayo	1876	14	6	Embarcado en el <i>Abtao</i> .
— Anjel Feite	18	Julio	1879	1	9	» en las lanchas-torpedos.
— Benjamin Frewela.....	29	»	1879	1	9	» en la <i>O'Higgins</i> .
— Raimundo Smith.....	30	Setiembre	1879	1	7	» en el <i>Cochrane</i> .
— Bann Palmer	21	Octubre	1879	1	6	» en el »
— Juan de la C. Vial.....	29	»	1879	11	3	En las lanchas-torpedos.
— Francisco P. Silva.....	29	»	1879	13	10	Con licencia.
— Carlos Warner.....	20	Enero	1880	5	2	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
— José B. Ampuero.....	20	»	1880	11	2	» en la <i>Chacabuco</i> .
— Luis Gonzalez G.....	20	»	1880	14	3	» en el <i>Tolten</i> .
— Santiago Campbell.....	14	Abril.	1880	1	.....	» en el <i>Amazonas</i> .
— A. Mac, Naughton.....	21	»	1880	11	11	» en la <i>Magallanes</i> .
— Cecilio Didier.....	29	Mayo	1880	.....	5	» en el <i>Blanco Encalada</i> .
— Alejandro Alveal.....	4	Junio	1880	.....	9	» en el <i>Toro</i> .
— Manuel Romo	2	Octubre.....	1880	11	10	» en el <i>Huáscar</i> .
— Nataniel Muñoz.....	29	»	1880	10	6	» en el <i>Abtao</i> .
— Santiago O'Brien.....	24	Noviembre... 1880	.....	.....	5	» en la <i>O'Higgins</i> .
INJENIEROS TERCEROS.						
Don Elías Beltrán.....	7	Enero	1875	6	3	Embarcado en el <i>Abtao</i> .
— Pascual Gallardo.....	7	»	1875	8	.....	» en la <i>Pilcomayo</i> .
— Onofre Leon.....	31	Marzo	1876	7	.....	» en el <i>Cochrane</i> .
— Eujenio C. Perez.....	7	Enero	1875	11	11	» en la <i>Chacabuco</i> .

NOMBRES.	ANTIGÜEDAD.			TIEMP. DE SERVICIO.		D.E.S.T.I.N.O.
	Días	Meses.	Año.	Añs.	Ms.	
Don Narciso Silva.....	4	Marzo	1879	2	11	Embarcado en la <i>Pilcomayo</i> .
— Daniel Olivares.....	4	»	1879	2	1	» en la <i>O'Higgins</i> .
— Collen Cummings.....	6	Agosto.....	1879	1	8	» en el <i>Amazonas</i> .
— Salustio Formas	28	»	1879	1	8	» en el <i>Cochrane</i> .
— Lorenzo Diaz.....	28	»	1879	1	8	» en el »
— José Formas.....	17	Setiembre	1879	1	7	» en el »
— Rafael Astorga.....	22	Octubre	1879	1	6	» en el <i>Huáscar</i> .
— Manuel Madrid	22	»	1879	1	6	» en el <i>Blanco Encalada</i> .
— Nemoroso Jaramillo.....	11	Noviembre.....	1879	1	5	» en el <i>Cochrane</i> .
— Fructuoso Vargas.....	6	Diciembre.....	1879	1	4	» en el <i>Huáscar</i> .
— Teodoro Mariscal.....	6	»	1879	1	4	» en el <i>Tolten</i> .
— Caupolican Merino.....	30	Marzo	1880	1	.....	» en el <i>Blanco Encalada</i> .
— Daniel Stuart.....	14	Abril.....	1880	1	.....	» en el <i>Amazonas</i> .
— Juan A. Valenzuela.....	29	Mayo	1880	.....	11	» en la <i>O'Higgins</i> .
— Ramon Rebolledo.....	28	Junio	1880	.....	10	» en la <i>Chacabuco</i> .
— Santiago Mackelain	19	Noviembre.....	1880	.....	5	En comision en San Lorenzo.
— José Didier.....	2	Diciembre	1880	.....	4	Embarcado en el <i>Blanco Encalada</i> .
— Marias Escobar.....	2	»	1880	.....	4	» en el »
— Mariano Soto.....	4	Febrero	1881	.....	2	» en la <i>Chacabuco</i> .
— Victoriano Gamboa.....	4	»	1881	.....	2	» en la »
— Pedro A. Valenzuela.....	4	»	1881	.....	2	» en la »

PILOTOS PRIMEROS.

Don Luis Pillotti.....	6	Marzo	1878	6	3	Embarcado en el <i>Thalaba</i> .
— Juan M. Campbell.....	6	»	1878	6	1	» en el <i>Pisagua</i> .
— Tomas Went.....	2	Setiembre.....	1879	1	7	» en el <i>Amazonas</i> .
— Carlos Wilson.....	11	»	1879	1	6	» en el <i>Gaviota</i> .
— Santiago Asenjo.....	28	Setiembre.....	1880	1	6	» en el <i>Abtao</i> .
— Ramon Osorio.....	20	Octubre.....	1880	1	9	» en el <i>Lautaro</i> .
— Pedro E. Stabell.....	21	»	1880	1	6	» en el <i>Tolten</i> .

PILOTOS SEGUNDOS.

Don Avon F. Janis.....	2	Setiembre.....	1879	1	7	Embarcado en el <i>Amazonas</i> .
— Nicolas Schuoord.....	11	Octubre.....	1879	1	6	» en el <i>Toro</i> .
— Juan Kammerath.....	21	»	1879	1	6	» en el <i>Angamos</i> .
— Juan Thomas.....	3	Noviembre.....	1879	1	5	» en el <i>Valdivia</i> .
— A. 2.º Campbell.....	22	Enero.....	1880	1	3	» en el <i>Angamos</i> .
— Carlos Naase.....	6	Marzo	1880	1	1	» en el <i>Tolten</i> .
— Francisco Carey.....	24	»	1880	1	.....	»
— Wiggo L. Thetis.....	30	»	1880	1	.....	»
— Hamlet Jaget.....	30	»	1880	1	.....	Embarcado en el <i>Tolten</i> .
— V. L. Lloid.....	30	»	1880	1	.....	» en el <i>Abtao</i> .
— Carlos Hass.....	30	»	1880	1	.....	» en el »
— Andres Fuentes.....	10	Agosto.....	1880	.....	7	» en el <i>Lautaro</i> .

NOMBRES.	ANTIGÜEDAD.			TIEMP. DE SERVICIO.		DISTRITOS.
	Días	Meses.	Años.	Años.	Ms.	
Don Tomas Kelly.....	28	Setiembre ..	1880	6		Embarcado en el <i>Valparaiso</i> .
— Guillermo Hyng.....	6	Diciembre....	1880	5		» en el <i>Toro</i> .
— Jorge King.....	1	Setiembre....	1880	8		» en el <i>Pisagua</i> .
— Francisco Candia.....	1	»	1880	8		» en el »
CONSTRUCTOR NAVAL.						
Don Aquiles Court.....	13	Febrero	1879	3	2	En el departamento.
CAPELLAN.						
Don Enrique Christie.....	2	Junio	1879	1	11	Embarcado en el <i>Amazonas</i> .

Mayoría jeneral del departamento.—*Valparaiso*, mayo 25 de 1881.

V. B.º—**ALTAMIRANO.**

Oscar Viel.

B

MEMORIAS

DE LOS

GOBERNADORES MARITIMOS.

I.

Memoria del Gobernador marítimo de Iquique.

MEMORIA DEL GOBERNADOR DE

Iquique, abril 1.º de 1881.

Adjuntos remito a US. los datos del movimiento marítimo de este puerto que han de figurar en la Memoria de Marina del presente año i que US. me pide por nota núm. 387, de fecha 15 último.

Los referentes a las subdelegaciones marítimas dependientes de esta Gobernacion, le serán remitidos tan luego como lleguen a mis manos, habiendo sido pedidos con urjencia por el que suscribe.

Dios guarde a US.

E. LYNCH.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

MOVIMIENTO marítimo habido en el puerto de Iquique durante el año trascurrido entre el 1.º de abril de 1880 e igual fecha del presente año.

ENTRADAS.						
	NACIONALES.		ESTRANJEROS.		TOTALES.	
	N.º	Tonelaje.	N.º	Tonelaje.	N.º	Tonelaje.
Buques de vela.....	9	1,655. t ^s	206	115,676. t ^s	215	117,331. t ^s
Id. de vapor.....			214	179,072 »	214	179,072 »
Id. de guerra...	127	100,588 »	26	49,961 »	153	150,549 »
Resúmen.....	136	102,243. t ^s	446	344,709. t ^s	582	446,952. t ^s

SALIDAS.

	NACIONALES.		ESTRANJEROS.		TOTALES.	
	N.º	Tonelaje.	N.º	Tonelaje.	N.º	Tonelaje.
Buques de vela.....	9	1,655. t ^s	203	113,325. t ^s	212	114,980. t ^s
Id. de vapor.....			214	179,072 »	214	179,072 »
Id. de guerra....	127	100,588 »	26	49,961 »	153	150,549 »
Resúmen.....	136	102,243. t ^s	443	342,358. t ^s	579	444,601. t ^s

Ademas hai veinte embarcaciones menores entre goletas, pailebots i balandras que trafican constantemente entre los puertos i caletas dependientes de esta Gobernacion marítima.

Existen matriculadas ciento once lanchas, ochenta i cinco chapas i botes, ochenta i tres cachuchos i dieziocho canoas para el servicio público del puerto.

Iquique, abril 1.º de 1881.

E. LYNCH.

II.

Memoria del Gobernador de Antofagasta.

NÚM. 1.

Antofagasta, abril 12 de 1881.

Señor Comandante Jeneral:

Elevo a manos de US. la memoria anual i cuadros del movimiento marítimo de esta Gobernacion, durante el año que terminó el 31 de marzo próximo pasado.

MOVIMIENTO MARÍTIMO.

Segun se vé en el estado que adjunto bajo el núm. 1, han entrado a este puerto 316 buques con 259,777 toneladas 52 centésimos de tonelada, i han salido 318 buques con 260,595 toneladas. Comparando este resúmen con el del año último, resulta para el de que doi cuenta una disminucion de 34 buques de los primeros, i 23 de los segundos.

De las subdelegaciones marítimas dependientes de esta Gobernacion, que son: Mejillones del Sur, Cóbija i Tocopilla, acompaño a U.S. bajo los núms. 2, 3 i 4 el resúmen del movimiento marítimo, cuya suma es de 358 buques entrados con 398,088 toneladas i 359 buques salidos con 368,877 toneladas, lo que, agregado al resúmen de este puerto, dá un total para la provincia de Antofagasta de 674 buques entrados con 656, 865 toneladas 52 centésimos, i 677 buques salidos con 629,472 toneladas.

EMBARCACIONES MENORES.

Segun el registro de embarcaciones menores que se lleva en esta oficina, hai en el puerto 78, de las clases que se espresan:

Lanchas i lanchones.....	42
Chalupas.....	20
Botes redondos.....	14
Lancha de aguada.....	1
Vaporcito remolcador.....	1
Suma.....	78

Comparando este número con el que habia el año último, resulta que en éste hai 14 ménos, de las clases que siguen:

Lanchas i lanchones....	10
Chalupas.....	2
Botes redondos.....	2
Suma.....	14

IMPORTANCIA DEL PUERTO.

En la memoria del año anterior, al tratar a la lijera sobre esta materia, manifesté a U.S. las fundadas esperanzas que se abrigaban respecto al lisonjero porvenir de este puerto i habia razones poderosas para creerlo así, desde que la industria salitrera al sur del paralelo 24 se desarrollaba con toda fuerza i los capitales se introdu-

cian en esas rejiones, siendo su tránsito forzoso este puerto. Por otro lado, Caracoles conservaba algunos perseverantes mineros que trabajaban con teson i estas dos zonas de trabajos daban a Antofagasta movimiento i vida.

Hoi la situacion comercial ha cambiado notablemente, i lo que es mas sensible aun, muchas emergjencias por venir mui luego, parece que traerán una decadencia que, a juicio jeneral, será seguida de una paralización casi completa. Este próximo i fatal desconcierto, traerá la suspension de los trabajos en las oficinas salitreras de Aguas Blancas, tan pronto como se cumpla el término de la liberación de derechos de los salitres por este puerto, es decir a mediados de setiembre próximo. Es fuera de toda duda que esta industria no resiste el impuesto, pues así lo dan a entender las medidas que esos industriales toman a fin de retirar sus trabajos si el Supremo Gobierno no atiende sus reclamos.

Al terminar el año de que doi cuenta, ninguna de las siete oficinas salitreras implantadas en Aguas Blancas ha concluido sus trabajos preparatorios, i el empeño de resarsirse en parte es lo que los ha obligado a trabajar sin los recursos suficientes; en los primeros meses del año 81 principiaban a explotar sus salitres, de manera que el tiempo que resta hasta setiembre, no les alcanza para cubrir sino en mui pequeña parte el enorme capital que han necesitado para organizarse.

Por otra parte, Caracoles ha visto decaer uná por una las faenas mineras que le daban un poco de vida, los capitales han huido de esa zona que ha destruido tantas fortunas, i en la actualidad, en ese que ayer fuera un centro de comercio, apenas quedan contados mineros que, halagados por la esperanza, siguen algunos trabajos, como la mayor parte, sin gran importancia.

El mineral del «Inca,» que a fines del 80 fué reconocido i cuyos primeros trabajos halagaron a unos pocos, no ha dado los resultados que se esperaban; i aunque se sigue con empeño algunas faenas, ellas no alcanzan a despertar mayor entusiasmo por la poca lei de sus metales i por el temor con que los capitales se aventuran hoy en empresas mineras. Por otro lado, si este mineral prospera, es indudable que buscaria su salida al Pacífico por el puerto de Cobija o el de Tocopilla, puntos que le presentan mejor i mas corta vía.

La Compañía de Salitres i Ferrocarril, empresa que puede decirse dá una gran parte del movimiento de este puerto i ocupa por lo ménos una quinta parte de su poblacion en sus diferentes faenas, ha disminuido notablemente sus operarios i lucha con el gravámen del

impuesto, merced a la economía que le proporcionan su línea férrea, su excelente maquinaria i sobre todo por el ventajoso precio que obtiene hoy el salitre, debido a las bajas que desde algun tiempo se operan en los cambios sobre Europa.

Me he permitido estenderme sobre estas materias por ser ellas de vital importancia para este puerto, sin mas industria ni mas comercio que el que le proporciona el salitre i los minerales, únicos productos del estenso desierto que lo rodea. Esta poblacion, esencialmente trabajadora, repartida entre los puntos de Salinas, Sierra Gorda, Caracoles, Inca i Aguas-Blancas, toda ella fluye i refluye de este puerto, centro de todos los recursos i verdadera puerta para el desierto.

De manera que, resumiendo lo espuesto anteriormente, la importancia de este puerto está en relacion con la de las industrias que lo sostienen i como ámbas, los minerales i el salitre atraviesan en la actualidad, los primeros una verdadera crisis, i los segundos una vida próxima a extinguirse, este puerto se vé hoy con una expectativa muy poco consoladora, haciendo temer, como he dicho, una paralización casi completa, si alguna circunstancia no viene a salvar los males que se divisan muy próximos.

FAROS, MUELLES I BOYAS.

Cada día se hace sentir con mas-fuerza la falta del farol que pedí a US. con fecha 14 de febrero del año último, el que enfilando con el de la torreilla dará, no solo direccion segura a las embarcaciones que pasen de noche el canal, sino que prestará útiles servicios a las naves que arriben al puerto.

En la memoria del año próximo pasado llamé la atencion de US. sobre el particular i espero que, en vista de las razones espuestas, se sirva US. ordenar su pronta remision.

A los muelles de que dí cuenta a US. en la memoria última, se agrega ahora el muelle «Miraflores,» construido por particulares en mérito de la concesion que el Supremo Gobierno hizo al señor Rafael Barazarte, el que está al terminarse, bajo la inspeccion i vijilancia de esta Gobernacion.

Con fecha 1.º i 7 de julio i 26 de noviembre manifesté a US. que con motivo de una braveza de mar, la boya que servia para marcar el tránsito de las embarcaciones menores en la barra, habia sido arrancada por haberse cortado sus cadenas; en esas mismas notas espresé a US. la conveniencia de volver a colocarla. Creo de mas

manifestar lo indispensable de esta medida en mérito de los peligros que se evitarían si esa boya existiese, tanto mas cuanto que el costo que esa obra demanda es mui pequeño si se atiende a los servicios que presta.

Igualmente he manifestado a US. que es indispensable valizar la roca del *Payta* para el seguro fondeadero de las naves que arriben al puerto.

SUBDELEGACIONES MARÍTIMAS.

Las que dependen de esta Gobernacion i que menciono anteriormente están administradas en la siguiente forma: Mejillones del sur por el jefe del Resguardo, Cobija por el jefe de plaza, i Tocopilla por el comandante de plaza i subdelegado civil e interinamente por el Administrador de Aduana.

Como US. notará, resalta a primera vista la irregularidad con que se han hecho esos nombramientos, ocasionando esto perturbaciones i dificultades para que esta Gobernacion atienda como es debido, al servicio marítimo de esos puertos.

De desear sería normalizar el servicio en esas localidades, nombrando a los respectivos jefes de los resguardos, que son los llamados mas directamente para desempeñar esos puestos.

NECESIDADES.

Llamo la atencion de US. sobre el pedimento núm. 9 de 23 de febrero del presente año, en el que solicité una chalupa lijera para el servicio de esta oficina.

La embarcacion que existe no solo es insuficiente para el servicio, sino que es demasiado pesada para el escaso número de marineros con que se ha dotado a esta Gobernacion, sobre todo en la próxima estacion en que las bravezadas de mar se suceden amenudo.

Asimismo ruego a US. fije su atencion en los pedimentos que se han hecho en diferentes ocasiones.

Dios guarde a US.

BENJAMIN FARIÑA ESPEJO.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Mejillones del Sur, abril 1.º de 1881.

En cumplimiento de lo dispuesto por la Comandancia Jeneral de Marina en su circular de 15 de marzo próximo pasado, núm. 387, que Ud. me trascribe con fecha 24 del mismo bajo el núm. 59 recomendándome su cumplimiento, acompaño a Ud. un cuadro que demuestra el movimiento marítimo habido en esta subdelegacion desde el 1.º de abril del año próximo pasado hasta el 31 de marzo del corriente.

MOVIMIENTO MARÍTIMO.

El estado adjunto manifiesta que el movimiento marítimo habido en este puerto durante el año administrativo de 1.º de abril del año 80 al 31 de marzo último, ha sido de 7 buques de vela entrados con 4,408 toneladas i 93 vapores con 108,900 toneladas; habiendo salido 7 buques de vela con 4,408 toneladas i 93 vapores 108,900 toneladas.

EMBARCACIONES MENORES.

Las embarcaciones menores que actualmente hacen tráfico en la bahía consisten en 19 lanchas, 7 botes, 3 chalupas i 5 cachuchos, perteneciendo las lanchas a la Casa Esplotadora del guano, como tambien 2 chalupas i 6 botes.

IMPORTANCIA DEL PUERTO.

Las únicas producciones del puerto hasta ahora consisten en guano i minerales de cobre, habiendo sido la esplotacion de ambas cosas menor que la del año anterior, a consecuencia: el primero, de irse agotando i ser el que se esporta de mui baja lei, i el segundo por la falta de brazos i capitales que se han retirado con motivo de la guerra, cuyo estado quizá mejorará una vez restablecida la paz.

FAROS, MUELLES I BOYAS.

Faro, no existe; boyas, tampoco; i muelle hai uno fiscal en regular estado, el que necesita una pronta reparacion.

POLICIA DEL PUERTO.

Se cumple con lo ordenado por la lei de navegacion i reglamentos anexos.

Dios guarde a Ud.

ALFREDO ZAMUDIO.

Al Gobernador marítimo de Antofagasta.

NÚM. 3.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Cobija, abril 21 de 1881.

En cumplimiento a su nota fecha 24 de marzo, núm. 58, paso a ocuparme de la Memoria a que Ud. se refiere.

MOVIMIENTO MARÍTIMO.

Desde el 1.º de abril del año próximo pasado hasta el 31 de marzo del presente han entrado a esta bahía 13 buques con 3,654 toneladas i han salido 14 con 3,816 toneladas.

Han entrado 97 vapores con 144,431 toneladas i han salido 98 con 115,641 toneladas.

Todos estos buques han introducido 438 pasajeros.

Tambien ha entrado i salido un vapor de guerra inglés de seis cañones.

EMBARCACIONES MENORES.

Hai en este puerto doce botes con todos sus útiles, de los cuales diez son del servicio público i dos de servicio particular.

Seis lanchas para el servicio público i el de sus dueños; todas en buen estado i con sus útiles necesarios.

IMPORTANCIA DEL PUERTO.

Este puerto es de la mas vital importancia, si bien por ahora a consecuencia de la guerra su movimiento está casi paralizado; pero una vez concluida ésta indudablemente volverá a su movimiento que tenia ántes de la ocupacion por las armas de la República, habiendo por esta causa concluido el comercio con todo el sur de Bolivia i que ascenda, segun datos fidedignos, a la no insignificante

suma de tres a cuatro millones de pesos. En esa época era el puerto principal de este litoral, pues es la vía mas recta para la esportacion e internacion de todas las mercaderías a la parte austral del citado pais. Se ha construido recientemente una vía carretera, hecha con erogaciones del pueblo i debido en su principal parte a la respetable casa de los señores Artola Hermanos, cuyo costo ha sido el de cien mil i tantos pesos. Por esta vía se hace el servicio para todos los pueblos del interior, Calama, Chiuchiu, Chacance, Atacama i mineral del Inca.

En el rico mineral de Huanchaca existen inmensos depósitos de minerales de plata para esportarlos por este puerto una vez concluida la guerra, como única vía que les reporta mas economías que las de Tocopilla i Antofagasta, cuyo tráfico se ha hecho siempre.

Existen en esta subdelegacion cinco caletas importantes, todas ellas centros de minerales importantísimos, cuyo producto en minerales de cobre ha sido en el año de 1880, de 131,729 quintales o sea de 6.059,534 kilogramos, i su valor 305,619 pesos 28 centavos. Acompaño a Ud. el cuadro adjunto.

Tambien existen inmensos depósitos de salitre que, a juicio de hombres inteligentes, son mejores que las del Toco i Antofagasta. La elaboracion de esta sustancia aun no se ha practicado en esta parte del litoral por el privilejio concedido por Bolivia al gobierno del Perú i tambien por el subido impuesto que ahora tiene el salitre.

En resúmen, este puerto será el mas importante de este litoral en atencion al comercio que habrá con el sur de Bolivia despues de la guerra, por sus innumerables minas en actual trabajo i por la elaboracion de sus productos naturales.

Por ahora está reducido a puerto menor, tropezando el comercio por esta causa con mui graves inconvenientes que hacen un tanto difícil la marcha regular de su comercio. Creo de imprescindible necesidad sea elevado a la categoría de puerto mayor.

FAROS, NUELLES I BOYAS.

No existen de ninguna clase.

POLICÍA DE PUERTO.

Se hace con regularidad, segun lo disponen los reglamentos vijentes.

NECESIDADES.

El servicio se ha hecho jeneralmente mui irregular por la falta de todos los útiles necesarios para el buen desempeño de este ramo. Es

indispensable la construccion de un muelle; por falta de éste los pasajeros tienen que embarcarse i desembarcarse a hombros.

Jamas se ha retribuido a la oficina para ningun gasto de escritorio, haciéndose éstos con los fondos que proporciona la gobernacion.

Se necesitan faroles con sus correspondientes accesorios; por falta de éstos las naves han tenido serias dificultades para entrar de noche al puerto.

Se necesita tambien un bote con sus aperos correspondientes i trajes para cuatro marineros.

Por lo que respecta a útiles de escritorio, pintura i reparacion de bote, considero que la suma de diez pesos mensuales seria suficiente.

El sueldo de 40 pesos que se les paga a los marineros, lo considero insuficiente en relacion al excesivo precio de los artículos de primera necesidad.

Con esto creo haber dejado cumplido mi deber, en cumplimiento de su precitada nota.

Dios guarde a Ud.

CLODOMIRO VARGAS.

Al señor Gobernador marítimo de Antofagasta.

NÚM. 4.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE

Tocopilla, abril 7 de 1881.

En cumplimiento del contenido de su nota núm. 65, fecha 4 del actual, acuso a US. recibo de ella i de las dos anteriores, núms. 49 i 57. Asimismo, devuelvo los formularios pertenecientes a Mejillones e incluyo por cuadros en separado el resumen del movimiento marítimo habido en este puerto desde el 1.º de abril del año próximo pasado, hasta el 31 de marzo del presente.

Como US. verá, ese resumen no es tan minucioso, pero llena el objeto principal que se busca i, en todo caso, estará conforme con el modelo que US. me remitió.

Paso en seguida a ocuparme de la memoria a que US. se refiere en su precitada nota, núm. 57.

MOVIMIENTO MARÍTIMO.

Desde la fecha ya indicada hasta el 31 de marzo, han entrado a esta bahía 48 buques con 18,703 toneladas i han salido 47 con 19,120 toneladas.

Han entrado 100 vapores con 116,992 toneladas, i ha salido igual número con el mismo tonelaje.

Todos estos buques han introducido 1,212 pasajeros.

Han entrado tambien tres buques de guerra ingleses con 26 cañones i un transporte nacional con 1,139 toneladas.

EMBARCACIONES MENORES.

Hai en este puerto 15 botes con todos los útiles necesarios, de los cuales 12 son del tráfico i uso público i 3 de servicio particular.

Doce lanchas que se ocupan indistintamente del servicio público i en particular del de sus dueños; todas en perfecto estado i con sus útiles necesarios.

IMPORTANCIA DEL PUERTO.

Este puerto es de importancia suma i, si bien en la actualidad no se manifiesta en toda su plenitud, no pasará mucho tiempo sin que su mérito se haga mas palpable. Como este territorio debe ser gobernacion, cuya cabecera departamental será Tocopilla, es evidente que duplicará su importancia. A esto debe agregarse que los minerales existentes a sus alrededores mejoran cada dia, pues se ha aumentado el número de hornos de fundicion i la esportacion de minerales de buena lei al extranjero: Las salitreras son abundantísimas i una vez concluida la cuestion que hoi tiene mui reducidos los trabajos, su produccion se triplicará. Concluye en este mes la planteacion de una maquinaria para la elaboracion de salitre i yodo en grande escala.

El mineral del Inca, cuya bondad e importancia es notoria, queda dentro de la nueva gobernacion i la salida de sus productos i entrada de sus consumos tiene necesariamente que hacerse por este puerto. El gran establecimiento de amalgamacion de Chacance hace tambien su movimiento comercial por esta vía.

Está, pues, evidenciado que el puerto de Tocopilla está llamado a ser uno de los principales del litoral ántes boliviano.

Las producciones principales del territorio son cobres, minerales de plata i salitre.

Desde el mes de mayo del año anterior, que se planteó formalmente la aduana, hasta el 31 de diciembre del mismo, se embarcaron 8.974,858 quilógramos de salitre; 1.471,306 quilógramos de ejes de cobre; 3.281,805 quilógramos minerales de id. i 15,438 quilógramos minerales de plata que fueron como muestras.

En el trimestre que vá corrido del presente año, se han esportado: 2.173,391 quilógramos de salitre; 821,945 quilógramos ejes de cobre i 646,950 quilógramos minerales de id.

La Aduana se normalizó, como ya he dicho, en mayo del 80. En ese mes produjo solamente 4,388 pesos; en junio 12,999 pesos i así fué aumentando progresivamente hasta que en el mes de diciembre arroja la suma de 54,578 pesos; dando un total en los ocho meses transcurridos de ese año, de 145,000 pesos. Ahora bien: solo en el primer trimestre del año que cursa, las entradas han sido de 92,971 pesos, pudiendo asegurar que el total de entradas en el presente año no bajará de cuatrocientos mil pesos.

De esas cifras se desprende que la producción aumenta notablemente i que el año actual será, en mucho, superior al pasado en orden al incremento i desarrollo de la industria i de la riqueza pública i privada, debido todo a la laboriosidad de los habitantes, a la bondad de las fuentes de riqueza que se explotan i a la protección que las autoridades de la localidad prestan a los industriales i vecinos de todas clases.

FAROS, MUELLES I BOYAS.

No existe faro de ninguna clase, i si bien no se nota su falta por el momento, dentro de poco tiempo, con el aumento del tráfico marítimo se hará notar. Creo que debiera pensarse ya en la colocación de un faro de segunda o tercera clase.

Hai dos muelles de propiedad particular, uno de ellos casi inútil i el otro pequeño i que no presta las facilidades necesarias para el uso público. Ultimamente el propietario del muelle casi inservible ha solicitado permiso para refaccionarlo; pero creo que ni aun así se satisfarán las necesidades que hoy se dejan sentir en ese orden. Un muelle fiscal o la concesión a particulares para la construcción de uno, con las garantías i obligaciones de costumbre, vendría a llenar un vacío por demás sensible i perjudicial.

Boyas no hai ninguna i las embarcaciones mayores i menores se aseguran sobre sus anclas.

POLICÍA DEL PUERTO.

Puedo asegurar a US. que se cumple con estrictez, atendidos los escasos elementos con que cuenta esta subdelegacion, con todo lo que ordena la lei de navegacion i reglamentos enexas.

NECESIDADES.

A propósito del párrafo anterior, es de todo punto necesario que haga presente a US. la urgente necesidad que hai de dar a esta oficina la organizacion que reclama, dotándola de todos los útiles i menaje que tienen las mas ínfimas de la República en su clase.

En efecto, esta oficina no ha tenido estabilidad en lugar determinado i fijo; tan presto ha funcionado en la Comandancia de Armas, en la subdelegacion civil, como en la Aduana, i algunas de éstas ha tenido que suministrar los útiles de escritorio i demas que se ha necesitado. La Aduana, con perjuicio de su servicio, facilita su bote i sus marineros, i todo lo que es necesario i corresponde a la subdelegacion se hace por aquella oficina, lo que perjudica a su independencia, a la brevedad i al buen servicio de ésta.

Llamo mui particularmente la atencion de US. hácia este estado de cosas que no debe existir bajo ningun aspecto.

Creo de urgente necesidad que por el momento se autorice el gasto de cien pesos para proporcionarse lo mas esencial, como útiles de escritorio, alguna mesa, sillas i refaccion i compostura del bote de la Aduana, cuyo gasto documentado se pasaria a esa gobernacion oportunamente.

Dejo con esto cumplido lo que US. ordena en la nota de mi referencia.

Dios guarde a US.

SANTIAGO CALDERON.

Al señor Gobernador marítimo de Antofagasta.

Num. 1.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo habido en el puerto de Antofagasta, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

ENTRADAS.

CLASES.	DEL CABOTAJE.				DEL ESTERIOR.				TOTAL.		RESUMEN.		
	Nacionales.		Estranjeros.		Nacionales.		Estranjeros.		Buques.	Toneladas.	Pasajeros.	Buques.	Toneladas.
	Buques.	Tonls.	Buques.	Tonls.	Buques.	Tonls.	Buques.	Tonls.					
Vapores.....	2	976	125,136,266					43	50,916	43	50,916	170	188,158
Buques de vela.	14	4,611,89	58,139,63	127,137,242	.....	.....	17	8,868	17	8,868	13	146	71,619,52
				129,62,751,52	.....	.....					4,033	316	259,777,52

SALIDAS.

Vapores.....	2	976	118,129,151	120,130,127	.....	.....	50	58,031	50	58,031	4,680	170	188,158
Buques de vela.	14	4,286,89	78,34,152,24	92,38,439,13	.....	.....	56	33,997,87	56	33,997,87	2	148	72,437
											4,682	318	260,595

NOTA.—Han entrado i salido.—Buques de guerra nacionales, 2 con 12 cañones.—Pasportes nacionales, 37 con 22,500 58/100 toneladas.—Buques de guerra británicos, 2 con 2,277 toneladas i 12 cañones.—Antofagasta, marzo 31 de 1881.—BEN- JAMIN FARINA ESPEJO.

Nim. 3.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo habido en el puerto de Cobija, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

ENTRADAS.

CLASES.	DEL CABOTAJE.				TOTAL.		DEL ESTRANJERO.				TOTAL.		RESUMEN.		
	Nacionales.		Estranjeros.		Buques.	Toneladas.	Nacionales.		Estranjeros.		Buques.	Toneladas.	Pasajeros.	Buques.	Toneladas.
	Buques.	Toneladas.	Buques.	Toneladas.			Buques.	Toneladas.	Buques.	Toneladas.					
Buques de vela.	8	497	9	2,907	12	3,404	1	250	1	250	1	250	1	13	3,654
Vapores.....	1	488	56	66,131	57	66,619	40	47,812	40	47,812	40	47,812	437	97	144,431
SALIDAS.															
Buques de vela.	2	270	12	3,546	14	3,816	53	62,734	53	62,734	53	62,734	585	14	3,816
Vapores.....	1	488	44	52,419	45	52,907	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	98	115,641

NOTA.—Ha entrado i salido un buque de guerra inglés con seis cañones.—Cobija, abril 1.º de 1881.—CLODOMIRO VARGAS.

III.

Memoria del Gobernador marítimo de Atacama.

Caldera, abril 21 de 1881.

Dando cumplimiento a la nota circular de US., núm. 387, de 15 de marzo próximo pasado, tengo el honor de remitir a US. los cuadros estadísticos del movimiento marítimo habido por este puerto i demas subdelegaciones dependientes de esta Gobernacion durante el período comprendido entre el 1.º de abril del año último al 31 de marzo del presente.

MOVIMIENTO MARÍTIMO.

Los cuadros que bajo el núm. 1 acompaño, demuestran el movimiento habido durante el tiempo mencionado en los puertos de Chañaral, Pan de Azúcar, Caldera, Carrizal, Huasco i Peña-Blanca, arrojando todos un total de 941 buques de vela i vapores entrados con 775,592 toneladas i 928 salidos con 775,792 toneladas.

De modo que el movimiento habido durante el año pasado ha sido superior al presente en 270 buques entrados con 261,257 toneladas i 275 salidos con 257,674 toneladas.

Los cuadros que corresponden a los puertos de Taltal i Blanco Encalada, no han sido recibidos en esta Gobernacion apesar de haberse exigido con bastante anticipacion, los que remitiré a US. tan pronto como se reciban.

TELÉGRAFO MARÍTIMO.

El que hoy satisface todas las necesidades que exige el buen servicio está servido por un vijía; pero, no obstante esto, juzgo conveniente participar a US. la necesidad que hai de dos anteojos: uno para la oficina i el otro para el vijía; como asimismo de la provision de pintura para la refaccion de la habitacion del ya mencionado em-

pleado, actualmente bastante deteriorada por la accion del sol. Estas necesidades fueron insertadas en la memoria del año pasado que a US. remití.

FAROS, MUELLES I BOYAS.

El primero de estos establecimientos funciona con toda regularidad, prestando grandes servicios a la navegacion; es servido, como US. lo sabe, por un guardian, un ayudante i un asistente; el segundo de estos empleados pocos dias que ha fallecido en viaje de Valparaiso, habiendo tenido conocimiento de lo sucedido esta Gobernacion de una manera estrajudicial, circunstancia por la cual no ha sido puesta en conocimiento de esa Comandancia Jeneral.

Los muelles se encuentran en buen estado i siguen prestando servicios al público, como ya lo he hecho presente a US. en mi ya citada memoria. Existen tambien cuatro boyas pertenecientes a la Compañía Inglesa de Vapores en el Pacífico; des de éstas son destinadas esclusivamente para los vapores que hacen la carrera en la costa i las otras dos fueron destinadas a los que hacen la carrera a Europa; mas, no prestando éstas ningun servicio a la Compañía por haber suspendido los trasbordos que se hacian en este puerto, soi de opinion que si dicha Compañía ha suspendido por completo las operaciones, deben quitarse por ser un obstáculo para el tráfico de navés en la bahía.

ASTILLEROS.

El único en su clase i que sigue siendo su propietario el ciudadano naturalizado don Eduardo Atkinson, continúa como siempre prestando buenos servicios a los dueños de embarcaciones menores.

EMBARCACIONES MENORES.

Existen para el tráfico de la bahía 67 embarcaciones menores, siendo de éstas 39 lanchas que se ocupan en la carga i descarga de buques. 18 botes que se ocupan en el embarque i desembarque de pasajeros i 10 en la pesca.

El número de estas embarcaciones es inferior al del año pasado en cuatro, por cuanto han sido trasladadas a Taltal tres lanchas i una chalupa que salió para Chañaral cargada con fruta i que segun datos obtenidos últimamente por esta Gobernacion, dicha embarcacion naufragó en la punta Cabeza de Vaca, perdiendo sus tripulantes José i Raimundo Soto. Pero no teniendo certidumbre de lo ocurrido, no se habia puesto en conocimiento de esa Comandancia Jeneral.

NECESIDADES.

Creo indispensable el que se provea a esta Gobernacion de los útiles necesarios para el aseo i conservacion de las embarcaciones de la Renta; asimismo de una bandera para la oficina i dos pequeñas para los botes; tambien es de suma necesidad que se provea de cuatro remos americanos de dieziocho piés de largo cada uno i un juego de chumaceras, esperando que US. se servirá disponer lo conveniente para llenar estos requisitos.

El servicio de marineros se hace cada dia mas difícil por no encontrar hombres que desempeñen estos destinos, atendido al escaso sueldo de que gozan. Estas circunstancias han sido puestas en conocimiento de US. no tan solo por el que suscribe, sino tambien por los dignos gobernadores marítimos a quienes he sucedido. En tal concepto, me permito llamar la atencion de US. a este respecto a fin de que se sirva representar estas necesidades ante el Supremo Gobierno, porque sin el aumento de sueldo de que hago referencia, esta Gobernacion tropezará con el inconveniente de no encontrar personas que desempeñen tales ocupaciones.

Dios guarde a US.

SILVESTRE TORO.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

NUM. 1.
RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Chañaral de las Animas, desde el 1.º de abril de 1880 al 31 de marzo de 1881.

ENTRADA.—NAVEGACION ESTERIOR.						
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS	CARGADOS.	EN LASTRE	TRIPULANT.
Vapores.....	{ Ingleses.....	45	52055	17	28	3085
Buques de vela.....	{ Ingleses.....	3	1763	3	.....	49
	TOTAL.....	48	53818	20	28	3134
S A L I D A .						
Vapores.....	{ Ingleses.....	57	70271	57	.....	3966
Buques de vela.....	{ Ingleses.....	1	499	.....	1	13
	TOTAL.....	58	70770	57	1	3979

Chañaral, marzo 31 de 1881.—Por el subdelegado marítimo, Domingo Toro V.

NUM. 2.
**RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Chañaral de las Animas, desde el 1.º de abril de 1880 al
 31 de marzo de 1881.**

ENTRADAS.—NAVEGACION DE CABOTAJE.							
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.	PASAJEROS.
Vapores.....	Ingleses.....	100	10022	85	15	5559	1946
	Nacionales.....	1	488	1	.....	44	9
	SUMA	101	100510	86	15	5603	1955
Buques de vela.....	Norte americanos.....	16	5637	15	1	158	5
	Nacionales.....	7	2070	7	.....	59	.....
	Italianos	1	527	1	.....	11	.....
	Portugueses.....	1	198	1	.....	11	.....
	Alemanes	8	3219	8	.....	89	.....
	Ingleses	15	8120	15	.....	211	.....
	SUMA	48	19771	47	1	539	5
	TOTAL.....	149	120281	133	16	6142	1960
Fragata de guer. a vap.	Ingles		1870	cañones 14	.....	225	.....
Corbeta de id. a id.....	Id	King fisher	1137	id. 6	.....	128	.....

Chañaral, marzo 31 de 1881.—Por el subdelegado marítimo, DOMINGO TORO V.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Chañaral de los Animas desde el 1.º de abril de 1880 al 31 de marzo de 1881.

SALIDA.—NAVEGACION DEL CABOTAJE.							
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRE- PULANTES.	PASAJEROS.
Vapores.....	Ingleses.....	88	81806	73	15	4678	1858
	Nacionales.....	1	488	1	.....	44	7
	SUMA.....	89	82294	74	15	4722	1865
Buques de vela.....	Norte-americanos.....	17	5938	9	8	164	1
	Nacionales.....	6	1467	6	.....	46	1
	Italianos.....	1	527	1	.....	11	.....
	Portugueses.....	1	198	.....	.....	11	.....
	Alemanes.....	9	3669	3	1	101	.....
	Ingleses.....	16	9703	3	13	235	2
	Holandeses.....	1	239	.....	1	9	.....
	SUMA.....	51	21741	22	29	577	4
	TOTAL.....	140	104035	96	44	5299	1869
Fragata de guer. a vap.	Ingles.....	Thetis.....	1870	cañones	14	.....	225
Corbeta de id. a id.....	Id.....	King fisher.	1137	id.	6	.....	128

Chañaral, marzo 31 de 1881.—Por el subdelegado marítimo, Domingo Tono V.

NUM. 3.
**CUADRO que demuestra el número de embarcaciones menores que hacen el tráfico de la bahía
 i jente de mar que las tripulan.**

CLASE.	NUMERO.	NACION.	NOMBRE.	TONELADAS METRICAS.	TRIPULANTES.		PUNTO DE TRAFICO.	OCCUPACIONES.
					Nacionales.	Estrangeros.		
Lanchas.....	10	Nacional	10 a 12.....	20	Bahia.....	En el acarreo de mer- caderías, etc. En fletes. Id. id. En la pesca.
Lauchoncitos.....	1	.....	.....	De 6 .....	.....	.....	Id.
Chalupas	5	.....	.....	1 a 2	22	.....	Id.
Botes.....	3	.....	.....	.....	4	.....	Id.
Id.	2	.....	.....	.....	.....	.....	Fuera de id.
TOTAL.....	21	46	

Chañaral, marzo 31 de 1881.—Por el subdelegado marítimo, Domingo Toro V.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo en el puerto de Pan de Azúcar, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

CLASES.	DEL CABOTAJE.						DEL ESTRANJERO.						TOTAL.		RESUMEN.		
	NACIONALES.			ESTRANJEROS.			NACIONALES.		ESTRANJEROS.		Buques.	Tonelaje.	Buques.	Tonelaje.	Pasajeros.	Buques.	Tonelaje.
	Buques.	Tonelaje.		Buques.	Tonelaje.		Buques.	Tonelaje.									
Buques de vela.....	5	2676		9	3647	14	6323					14	6323				
Id. vapores.....	2	880		36	27859	38	28739					38	28739	188			
												52	35062				
Buques de vela.....	5	2676		9	3647	14	6323					14	6323				
Id. vapores.....	3	1343		36	27859	59	29202					39	29202				
												53	35525				

M. DE M.

Pan de Azúcar, marzo 31 de 1881.—MÁXIMO VILLAFLOR.

RESÚMEN del movimiento marítimo del puerto de Caldera desde el 1.º de abril de 1880 al 31 de marzo de 1881 inclusive.

NAVEGACION ESTERIOR.—ENTRADAS,							
CLASIFICACIONES.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TIR- FULANTES.	PASAJEROS.
Vapores	Británicos.....	64	73829	64	.....	4300	1751
Id. de guerra.....	Norte-americanos...	1	695	.....	.....	204	.....
Id. trasportes.....	Nacionales.....	2	987	.....	.....	66	.....
	SUMAS.....	67	75511	64	.....	4570	1751
Buques de vela.....	Británicos	4	2178	4	.....	51	.....
	Italianos	1	150	1	.....	10	.....
	Alemanes	1	475	1	.....	13	.....
	SUMAS.....	6	2803	6	.....	74	.....
S A L I D A S .							
Vapores.....	Británicos.....	67	76194	67	.....	3360	.....
Buques de vela.....	Británicos.....	3	1664	3	.....	45	.....
	Franceses.....	1	678	.....	.....	23	.....
	SUMAS.....	4	2342	3	.....	68	.....

Caldera, marzo 31 de 1881.—SILVESTRE TORO.

RESÚMEN del movimiento marítimo del puerto de Caldera, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881 inclusive.

NAVEGACION DE CABOTAJE.—SALIDAS.						
CLASIFICACIONES.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.
Vapores	Británicos	150	123810	133	17	8371
Id. de guerra	Id.	3	3361	.....	.....	508
Id. de id.	Norte-americanos	1	695	.....	.....	204
Id.	Alemanes.....	1	1166	1	.....	34
Id.	Nacionales.....	2	906	2	.....	53
Id. de id	Id.	1	2200	.....	.....	180
Id. trasportes	Id.	21	11929	.....	.....	843
	SUMAS.....	179	144067	136	17	10393
	Británicos	23	12167	5	18	169
	Norte-americanos	23	10128	3	20	251
	Alemanes	16	6352	2	14	184
	Italianos.....	5	1836	2	3	29
	Holandeses	2	478	.....	2	18
	Portugueses.....	1	449	.....	1	14
	Belgas.....	1	240	.....	1	10
	Guatemaltocos.....	4	2740	.....	4	60
	Nacionales.....	2	175	.....	2	13
	SUMAS	77	34565	12	65	748

Caldera, marzo 31 de 1881.—SILVESTRE TORO.

RESÚMEN del movimiento marítimo del puerto de Caldera, desde el 1.º de abril de 1830 al 31 de marzo de 1881 inclusive.

NAVEGACION DE CABOTAJE.—ENTRADAS.							
CLASIFICACIONES.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRIPULANTES.	PASAJEROS.
Vapores.....	Británicos.....	153	126175	136	17	7631	1634
Id. de guerra.....	Id.	8	3361	.....	.....	508	.....
Id. de id.	Alemanes.....	1	1166	1	.....	34	.....
Id. de id.	Nacionales.....	3	1210	3	.....	74	.....
Id. de id.	Id.	1	2200	.....	.....	180	.....
Id. trasportes.....	Id.	19	10942	.....	.....	777	.....
	SUMAS.....	180	145054	140	17	9204	1634
	Británicos.....	24	12335	22	2	231	.....
	Norte-americanos.....	25	11244	24	1	273	.....
	Alemanes.....	17	6495	17	.....	192	.....
	Italianos.....	4	1686	4	.....	46	.....
	Franceses.....	1	678	1	.....	18	.....
	Holandeses.....	2	478	2	.....	18	.....
	Portugueses.....	1	449	1	.....	14	.....
	Belgas.....	4	2740	4	.....	60	.....
	Guatemaltecos.....	1	240	1	.....	10	.....
	Nacionales.....	2	175	2	.....	13	.....
	SUMAS.....	81	36520	78	3	875	.....
	Buques de vela.....						

Caldera, marzo 31 de 1881.—SILVESTRE TORO.

Astilleros, varaderos i carpinteros de bahía que existen dentro de los límites de la subdelegación marítima de Carrizal Bajo.

NUMEROS.	VARADEROS.		ASTILLEROS.			CARPINTEROS DE RIBERA.				
	DUEÑOS.	FAENAS EN QUE SE OCUPAN.	NUMEROS.	DUEÑOS.	FAENAS EN QUE SE OCUPAN.	CONSTRUCTORES.	OFICIALES.	APRENDICES.	CALAFATES.	RESIDENCIA.
1	J. Brown.....	Compost. de lanch	.....	.....	.....	.....	1	2	1	Este puerto.
2	R. Ovalle i Ca ...	Id.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Carrizal Bajo, abril 1.º de 1881.—AMADOR A. VÁSQUEZ.

*Embarcaciones menores que hacen el tráfico dentro de los límites delitoral de la subdelegación
marítima de Carrizal Bajo.*

N U M E R O S .	CLASES.	NACION.	TONELAJE.		TRIPULACION.		PUERTO	O C U P A C I O N .	T O T A L .
			Nacionales.	Estranjeros.	Nacionales.	Estranjeros.			
1	Lanchas	Nacional.....	10	.....	.....	.....	La bahía	Servicio del práctico.....	1
1/21	Id.	Id.	322	.....	1	.....	Id.	Carga i descarga.....	17
1/10	Id.	Id.	128	.....	6	.....	Id.	Id.	6
s/n	Botes	Id.	3	.....	4	.....	Id. i fuera de ella	Pesca	3
3, 4 i 7	Id.	Id.	3	.....	.....	.....	Id.	Fleteros.....	3
s/n	Id.	Id.	5	.....	.....	.....	Id.	Uso particular	4
5, 6	Chalupas	Id.	4	.....	6	.....	Id.	Fleteros.....	2
s/n	Cachucho	Id. ....	.....	.....	.....	.....	Id.	Servicio de lanchas i pescadores	3

Carrizal Bajo, abril 1.º de 1881.—AMADOR A. VASQUEZ.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo del Puerto del Huasco del 1.º de abril de 1880 al 31 de marzo de 1881.

ENTRADAS.														
CLASES.	DEL CABOTAJE.				DEL ESTRANJERO.				TOTAL.		RESUMEN.		Pasajeros.	Tripulantes.
	NACIONALES		ES-TRANJEROS.		NA-CIONALES.		ES-TRANJEROS.		Buques.	Tonelaje.	Buques.	Tonelaje.		
	Buques.	Tonelaje.	Buques.	Tonelaje.	Buques.	Tonelaje.	Buques.	Tonelaje.						
Buques de vela...	4	178	10	2842	14	3020	29	33463	4	3020	14	3020	99	
Id. a vapores.....	7	2843	73	82548	80	85391	29	33463	645	109118854	109	118854	6949	
TOTALES.....	11	3021	83	85390	94	88411	29	33463	650	123121874	123	121874	7048	
SALIDAS.														
Buques de vela..	4	178	10	2842	14	3020	49	57308	2	3020	14	3020	99	
Id. a vapor.....	7	2843	54	59211	61	62054	49	57308	858	110119362	110	119362	6971	
TOTALES.....	11	3021	64	62053	75	65074	49	57308	860	124122382	124	122382	7070	

Huasco, abril 1.º de 1881.—J. C. UGALDE.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo del puerto de Peña Blanca, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

ENTRADAS.														
CLASES.	DEL CABOTAJE.				DEL ESTRANJERO.				TOTAL.		TOTAL.		TOTAL GENERAL.	
	NACIONALES.		ESTRANJEROS.		NACIONALES.		ESTRANJEROS.		Buques.	Tonelaje.	Buques.	Tonelaje.	Buques.	Tonelaje.
	Buques.	Tonelaje.	Buques.	Tonelaje.	Buques.	Tonelaje.	Buques.	Tonelaje.						
Buques de vela.....	.....	.....	31	9001	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Id. a vapor.....	1	419	28	21464	.....	.....	.....	.....	31	9001	.....	.....	29	21964
Id. de guerra.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29	21964	.....	.....	.....	.....
SALIDAS.														
Buques.....	.....	.....	31	9001	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Id. a vapor.....	1	419	28	21964	.....	.....	.....	.....	31	9001	.....	.....	29	21964
Id. de guerra.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29	21964	.....	.....	.....	.....

Peña Blanca, marzo 31 de 1881.—AGUSTIN MUNDAY.

IV.

Memoria del Gobernador marítimo de Coquimbo.

GOBERNACION MARÍTIMA DE

Coquimbo, abril 14 de 1881.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

En cumplimiento de lo que US. se sirve prevenirme en su circular del 15 de marzo próximo pasado, núm. 387, tengo el honor de remitir a US. los datos estadísticos del movimiento marítimo de este puerto i subdelegaciones dependientes de esta provincia litoral de Coquimbo, durante el año administrativo comprendido entre el 1.º de abril de 1880 al 31 de marzo de 1881.

MOVIMIENTO MARÍTIMO.

Segun el estado núm. 1 i 3 han entrado a este puerto de Coquimbo durante el período citado, 467 buques con 299,065 toneladas; notándose una pequeña disminucion respecto de las entradas de los años anteriores, la que proviene sin duda de la baja del cobre i escasez de trabajadores en los minerales i el subido precio de los artículos estranjeros. En el núm. 2 i 4 se demarca las salidas; en el núm. 5 las entradas i salidas de los buques de guerra i en el núm. 6 se manifiestan los estados de las embarcaciones menores, varaderos, muelles, etc., existentes en esta bahía.

Por lo que hace a las subdelegaciones marítimas dependientes de esta Gobernacion notará US. la diferencia con la simple comparacion de los estados, del movimiento habido en el año anterior.

Los muebles, archivos i útiles de la oficina se mantienen en un regular estado de conservacion, lo mismo el bote al servicio de la Gobernacion.

IMPORTANCIA DEL PUERTO.

Como he tenido el honor de manifestar a US. ántes de ahora, que el

mayor o menor precio de cobre, aumenta o disminuye el comercio i por consiguiente el movimiento marítimo.

PRÁCTICO.

Las necesidades de este puerto i del vecino de Guayacan, se llenan satisfactoriamente por el práctico de esta bahía.

FAROS, VALIZAS I TELÉGRAFOS.

El faro de este puerto se mantiene en buen estado. El servicio se desempeña bien. Respecto de valizas, la que demarca el bajo submarino que hai a la entrada del puerto de Guayacan, necesitan de la colocacion de un nuevo aparato porque el que existe actualmente está en mui mal estado. Tambien se necesita poner una valiza a la entrada del puerto de Tongoi, en las rocas en que se quebró la hélice del vapor nacional *Luis Cousiño*. El telégrafo funciona con toda regularidad; pero la casita del vijía mui deteriorada.

SINIESTROS MARÍTIMOS.

No hai que deplorar mas que el de una lancha que naufragó el 1.º de marzo en la isla de los Choros, cuyo accidente he tenido el honor de comunicar a US. el 11 del mismo mes.

Dios guarde a US.

H. KEMNER,
Gobernador marítimo interino.

NUM. 1.

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Coquimbo, durante el año trascurrido entre 1.º de abril de 1880
i 31 de marzo de 1881.*

NAVEGACION ESTERIOR.—ENTRADAS.						
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS	CARGADOS.	EN LASTRE	TRIPULANT. PASAJEROS.
Vapores.....	Ingleses.....	68	77762	68	.....	4526
	Nacionales.....	6	3338	6	.....	236
	Alemaues.....	5	5674	5	.....	174
	TOTAL.....	79	86774	79	.....	4936
Buques de vela.....	Ingleses.....	20	13427	20	.....	321
	Alemanes.....	4	1816	4	.....	48
	Norte-americanos.....	4	5246	4	.....	89
	Franceses.....	1	1139	1	.....	19
	Italianos.....	2	1731	1	.....	32
	TOTAL.....	31	23359	31	.....	509
						1765
						1522
						241
						2

Coquimbo, abril 2 de 1881.—J. S. KAMNER, Gobernador marítimo interiorio.

NUM. 2.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Coquimbo, durante el año transcurrido entre el 1.º de abril de 1880 i 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION EXTERIOR.—SALIDAS.							
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.	PASAJEROS.
Vapores.....	Ingleses.....	67	81538	67	.....	4564	1331
	Nacionales.....	4	2578	4	.....	177	497
	TOTAL.....	71	84116	71	.....	4741	1828
Buques de vela.....	Nacionales.....	1	257	1	.....	9	1
	Ingleses.....	6	4520	4	.....	97	7
	Norte-americanos.....	3	4772	2	.....	73	81
	Alemanes.....	1	358	.....	.....	10	.....
	Franceses.....	2	1077	.....	.....	31	.....
	Hondurenses.....	1	297	.....	.....	11	.....
TOTAL.....	.....	14	11281	10	.....	231	89

Coquimbo, abril 2 de 1881.—J. S. KAMNER, Gobernador marítimo interino,

NUM. 3.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Coquimbo, durante el año transcurrido entre el 1.º de abril de 1880
i 31 de marzo de 1881.

ENTRADAS.—NAVEGACION DE CABOTAJE.						
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS CARGADAS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.	PASAJEROS.
Vapores.....	Ingleses.....	136	139831	136	7438	1730
	Italianos.....	43	8944	43	793	20
	Nacionales.....	18	7843	18	588	826
	Alemanes.....	1	1270	1	38	.....
	TOTAL.....	198	157388	198	8857	2576
Buques de vela.....	Nacionales.....	55	4326	15	30	7
	Alemanes.....	5	1758	4	1	.....
	Ingleses.....	14	5387	14	163	.....
	Norte-americanos.....	62	15324	43	19	10
	Italianos.....	17	1173	2	15	.....
	Hondurenses.....	1	297	1	11	.....
	Franceses.....	5	3279	3	82	17
	TOTAL.....	159	31544	82	67	34

Coquimbo, abril 2 de 1881.—J. S. KAMNER, Gobernador marítimo interino.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Coquimbo, durante el año trascurrido entre el 1.º de abril de 1880
 NUM. 4.
 á 31 de marzo de 1881.

SALIDAS. — NAVEGACION DE CABOTAJE.							
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- TULANES.	PASAJEROS.
Vapores.....	Ingleses.....	116	127877	116	.....	6805	1360
	Italianos.....	43	89444	43	.....	793	61
	Nacionales.....	12	6510	12	.....	580	484
	Alemanes.....	5	5775	5	.....	177	3
	TOTAL.....	176	147106	176	.....	8355	1908
Baques de vela.....	Nacionales.....	54	3884	54	.....	243	2
	Norte-americanos.....	59	12877	59	.....	351	8
	Italianos.....	19	2904	17	.....	134	.....
	Ingleses.....	31	16212	21	.....	430	18
	Alemanes.....	8	3374	4	.....	96	1
	Franceses.....	3	2152	2	.....	52	8
	TOTAL.....	174	41403	157	.....	1306	37

Coquimbo, abril 2 de 1881. — J. S. KAMMER, Gobernador marítimo interino.

NUM. 5.

ESTADO que manifiesta la entrada i solida de los buques de guerra desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

ENTRADAS.			
CLASES.	NUMERO.	CAÑONES.	TRIPULACION.
Ingleses.....	15	125	3,432
Nacionales.....	6	23	616
Franceses.....	1	13	430
Norte-americanos.....	1	7	210
Alemanes.....	1	18	348
RESUMEN.....	24	186	5,036
SALIDAS.			
Ingleses.....	16	139	3,657
Nacionales.....	6	23	616
Franceses.....	1	13	430
Norte-americanos.....	1	7	210
Alemanes.....	1	18	348
RESUMEN.....	25	200	5,261

Coquimbo, abril 2 de 1881.—J. S. KEMNER, Gobernador marítimo interino.

NUM. 6.

ESTADO que manifiesta las embarcaciones menores existentes en el puerto de Coquimbo, entre el 1.º de abril de 1880 i 31 de marzo de 1881.

NUM.	CLASES.	DE FIERRO	DE MADE- RA.	NOMBRE DEL PROPIETARIO.	PUESTO DE TRÁFICO.	OCCUPACION.
1	Bote a vapor.....	.....	1	Jenaro Diaz.....	En la bahía i afuera ...	Remoladora de lanchas.
1	Lancha agudora..	.....	1	J. Ireland i Cª.....	En la bahía.....	Surtir agua a los buques.
42	Lanchas.....	2	40	De varios dueños.....	Id.....	Carga i descarga de buques.
38	Botes redondos.....	.....	38	Id.....	En la bahía i afuera ...	En la pesca i varias ocupac.
20	Chalupas.....	.....	20	Id.....	Id.....	Pasajeros i varias ocupaciones
9	Cachuchas.....	.....	9	Id.....	Id.....	Id.
3	Canoas.....	.....	3	Id.....	Id.....	Pesca.
4	Botes.....	.....	4	Del Estado.....	Id.....	Gobern. marítima i resguard

CUADRO que manifiesta el número de varaderos, muelles i jente de mar que hai en el puerto de Coquimbo.						
VARADEROS	CARPINTE- ROS.	LANCHEROS I FLITEROS.	JENTE DE MAR.	PESCADORES PALO VIJIA.	VALIZAS I BOYAS.	MUELLES DEL ESTADO.
5	12	68	36	20	1	1 en mal estado 9 en estado alicde ser

Coquimbo, abril 2 de 1881. - J. S. KEMPER, gobernador marítimo interino.

NUM. 1.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Totoralillo, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION DE CABOTAJE.—ENTRADAS.							
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRIPULANTES.	PASAJEROS.
Baques de vela.....	Norte-americanos.....	74	17823	57	17	517	.....
	Italianos.....	14	1422	14	.....	80	.....
	Nacionales.....	42	4154	42	.....	144	.....
	Alemanes.....	2	878	2	.....	16	.....
	Franceses.....	1	1000	1	.....	22	.....
	Ingléses.....	7	3564	7	.....	80	63
	SUMA.....	140	28841	223	17	859	65
Vapores.....	Ingléses.....	1	380	.....	1	23	.....
	Alemanes.....	1	1000	1	.....	34	.....
	Nacionales.....	5	2507	5	.....	111	.....
		SUMA.....	7	3887	6	1	168

Subdelegacion marítima, Totoralillo, marzo 31 de 1881.—Jose MANUEL ZAVALA.

NUM. 1 BIS.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Totoralillo, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881

S A L I D A S .							
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.	PASAJEROS.
Buques de vela.....	{ Norte-americanos.....	73	18863	32	41	517	.....
	{ Italianos.....	13	897	.....	13	69	.....
	{ Nacionales.....	41	2722	5	36	127	.....
	{ Alemanes.....	2	874	2	.....	18	.....
	{ Ingleses.....	8	6830	5	.....	136	78
	SUMA.....	137	28866	44	93	867	78
Vapores.....	{ Ingleses.....	2	1218	.....	2	46	.....
	{ Nacionales.....	5	2156	4	1	107	.....
	SUMA.....	7	3373	4	3	153	.....

Subdelegacion marítima, Totoralillo, marzo 31 de 1881. -- José MANUEL ZAVALA.

NUM. 2.
RESÚMEN del movimiento marítimo del puerto de Totoralillo, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION ESTERIOR.—ENTRADAS.						
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS CARGADAS.	EN LASTRE.	TRI-PULANTES.	PASAJEROS.
Buques de vela.....	Ingléses.....	9	6239	9	152	.....
	SUMA	9	6239	9	152	.....
Vapores.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	SUMA.....	.....	.....	.....	.....	.....
S A L I D A S.						
Buques de vela.....	Ingléses.....	7	3842	7	97	.....
	Franceses.....	1	1000	1	22	.....
	SUMA	8	4842	8	119	.....
Vapores.....	Alemanes	1	1000	1	34	.....
	SUMA.....	1	1000	1	34	.....

Subdelegacion marítima de Totoralillo, mayo 31 de 1881.—JOSE MANUEL ZAVALA.

NUM. 3.
EMBARCACIONES menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la subdelegación marítima del
 puerto de Totoralillo.

NUMERO.	CLASE.	NACION.	NOMBRE.	TONELAJE O CAPACIDAD.	TRIPULACION.		PUNTO DE TRAFICO.	OCUPACION.	TOTAL.
					Nacionales.	Estranjeros.			
5	Lanchas.....	Nacionales.....	F. i P. P. Muñoz ..	90	10	.....	Bahía de Totoralil.	Carga i descarga.....	.....
3	Botes.....	Id.....	Id. id.....	9	6	.....	Id. id.....	En las lanchas.....	.....
3	Lanchas.....	Id.....	Vicente Zorrilla....	54	6	.....	Id. id.....	Carga i descarga....	.....
1	Botes.....	Id.....	Id. id.....	3	2	.....	Id. id.....	En las lanchas.....	.....
7	Lanchas.....	Id.....	F. i S. Vicuña....	126	14	.....	Id. id.....	Carga i descarga....	.....
2	Botes.....	Id.....	Id. id.....	7	4	.....	Id. id.....	En las lanchas.....	.....
1	Id.....	Id.....	Capitania puerto...	3	2	.....	Id. id.....	Para la visita.....	.....
6	Id.....	Id.....	De pescadores.....	18	12	.....	Id. id.....	En la pesca.....	.....
2	Balsas.....	Id.....	Id. ....	.....	2	.....	Id. id.....	Id. id.....	30

Subdelegación marítima, Totoralillo, marzo 31 de 1881.—José MANUEL ZAVALA.

NUM. 4.

ASTILLEROS, varaderos i carpinteros de ribera, que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima

del puerto de Totoralillo.

VARADEROS.		ASTILLEROS.			CARPINTEROS DE RIBERA.				RESIDENCIA.	
Número.	Dueños.	Faenas en que se ocupan.	Número.	Dueños.	Faenas en que se ocupan.	Constructores.	Oficiales.	Aprendices.	Calafates.	
2	F. i P. P. Muñoz...	Calafatear Las...							1	Totoralillo.

Subdelegacion marítima, Totoralillo, marzo 31 de 1881.—José MANUEL ZAVALA.

NUM. 1.
 CUADRO comparativo que manifiesta los buques que han entrado i salido en el puerto de Guayacan, durante los años trascurridos que se espresan a continuacion.

CLASIFICACIONES.		ENTRADAS.											
		ENTRE EL 1.º DE ABRIL DE 1879 I EL 31 DE MARZO DE 1880.					ENTRE EL 1.º DE ABRIL DE 1880 I 31 DE MARZO DE 1881.						
NACIONALIDADES.		Navegacion de cabotaje.					Navegacion exterior.						
		Buques.	Tonelaje.	Cargados.	En lastre.	Tripulantes.	Pasajeros.	Buques.	Tonelaje.	Cargados.	En lastre.	Tripulantes.	Pasajeros.
Buques de vela	Nacionales.	2	283	2	1	1	1	696	1	18	1	1	2
Id. de id.	Inglésas.	40	5089	40	216	1	9	4575	6	8	103	5	2
Id. de id.	N. Americ.	40	4229	40	195	53	58	5869	57	1	269	42	1
Id. de id.	Alemanas.	2	885	1	45	1	1	719	1	13	1	1	1
Vapores	Nacionales.	2	885	1	45	1	40	52299	38	2	1921	124	2
Id.	Inglésas.	49	74231	48	2588	62	2	2377	2	57	5	5	5
Id.	Alemanas.	1	1166	1	38	1	40	2377	2	57	5	5	5

Guayacan, abril 2 de 1881.—PASCUAL MALUENDA.

NUM. 2.

ESTADO que manifiesta las embarcaciones menores existentes en el puerto de Guayaquil, entre el 1.º de abril de 1880 i 31 de marzo de 1881.

NUM.	CLASES.	CALIDAD.	ESTADO ACTUAL.	NACION	NOMBRE DEL INTERESADO.	TONELADAS.	TRIPULACION.	PUNTO DE TRÁFICO.	OCCUPACION.
1	Lancha vapor	De fierro.	En servicio...	Chile...	Sociedad chilena de luminacion.	15	3	En la bah. i fiera de ella	Remolcadora de buques...
10	Lanchas.....	Madera...	Id.....	Id.....	Id. id.	200	10	Id. id.....	Carga i descarga de buques
2	Chalupas.....	Id.....	Id.....	Id.....	C. Ardiles.....	.....	6	Id. id.....	En la pesca.....
4	Id	Id.....	Id.....	Id.....	Varios dueños.....	.....	12	Id. id.....	Para pasajeros ..
2	Botes.....	Id.....	Id.....	Id.....	Id. id.....	.....	4	Id. id.....	Id. id.....
1	Id.....	Id.....	Id.....	Id.....	Fiscal.....	.....	2	Id.....	En servicio de la Rentia...

CUADRO que manifiesta el número de varaderos, carpinteros de ribera, etc., etc., que hai en el puerto de Guayaquil.

VARADEROS.	CARPINTEROS	LANCHEROS.	JENTE DE MAR.	PESCADORES.	VALIZAS DE FIERRO.	BOYAS DE FIERRO	PAJO VILJA. PATICULARES.	MUELLES	OBSERVACIONES.
1	1	10	20	16	1	1	1	2	50 jornaleros.

Guayaquil, abril 2 de 1881.—Conforme, P. ESCUAL MALUENDA.

NUM. 1.
ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo de las naves en el puerto de Tongoi, entre el 1.º de abril de 1880 i 31 de marzo de 1881.

CLASES.	ENTRADAS.										RESUMEN.							
	DEL CABOTAJE.					Tonelajes de los					Naves.	Cargados.	En lastre.	Tonelaje.	Tripulantes de los		Pasajeros.	
	Núm. de	Con carga		En lastre		Nacionales.	Estranjeros.	Nacionales.	Estranjeros.	Nacionales.					Estranjeros.	Nacionales.		Estranjeros.
		Nacionales.	Estranjeros.	Nacionales.	Estranjeros.						Nacionales.	Estranjeros.	Nacionales.	Estranjeros.				
Vapores.....	9	79	5	68	4	113594	43117	98	85	1410	801	88	73	15	46711	899	1495	103
Buques de vela...	10	58	8	46	2	12438	11335	36	48	316	126	68	54	14	13773	162	364	15
Lanchas.....	14	.....	1	.....	13	280	.....	29	23	.....	.....	14	1	13	280	29	23	3
Chalupa a remo i velas...	1	.....	.....	.....	1	3	.....	1	1	.....	.....	1	.....	.....	3	1	1	4
SEMA.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	171	128	43	60767	1091	1833	125
SALIDAS.																		
Vapores.....	10	79	9	49	1	304034	43117	107	93	1410	793	89	58	31	47151	900	1503	179
Buques de vela...	10	60	1	46	6	172438	11915	27	46	331	136	70	47	23	14353	163	377	23
Lanchas a vapor...	14	.....	2	.....	12	280	.....	29	23	.....	.....	14	2	12	280	29	23	21
Chalupa a remo i vapor...	1	.....	.....	.....	1	3	.....	1	1	.....	.....	1	.....	.....	3	1	1	.....
TOTAL.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	174	107	67	61787	1093	1904	223

OBSERVACION.—Han salido directamente al extranjero con cargamento de carbón en barras las barcas inglesas *Serená, Beatrice, Huasco, Magno Mézima*, llevando además la penúltima minerales argentíferos.—Tongoi, abril 5 de 1881.—PEDRO AGUIRRE RIVERA.

NUM 2.

ESTADO que demuestra el número de embarcaciones menores que se hallan matriculadas en la subdelegación marítima de Tongoi i que hacen el tráfico dentro de sus límites.

NUM.	NUMERO DE MATRICULA.	CLASE DE LA ENDAKAC.	TONETADAS.	TRIPULANTES QUE OCUPAN.	LUGAR DEL TRAFICO.	OCCUPACION.	DUÑOS.
6	1, 2 i 4/7	Lanchas..	10, 15, 20 i 25	Dos c/u.....	La bahía.....	En embarques i desembarques de los mercaderías del tabaje.....	La empresa del ferrocarril de Tongoi.....
8	9/11	Id.....	18, 22 i 25	Id.....	Id.....	En id. id. de id. i de los minerales.	La compañía de las señoras Barros i Morgan.
9	12, 13 i 15/21	Id.....	12/15, 18 i 30	Id.....	Id.....	En id. id. de id. id. id. i del cobre en bruto.....	La sociedad chilena de fundicion de cobre.....
2	1 i 2	Botes.....	½	Id.....	Id.....	En el servicio de las lanchas.....	El ferrocarril i la compañía de Barros i Morgan.
3	3, 9 i 17	Chalupas	1	Cuatro c/u.....	Dos en id. i uno Huanequeo	En el id. de las id. i en remolcadores	La sociedad chil. de fund., ferruc. i Fenc. Alv. Domingo Segovia, Noharto i Cipriano Velasquez i Felipe Escobar.....
4	6, 8, 12 i 13	Botes.....	½	Dos c/u.....	Tres en id. i uno en id.....	En el id. de las id. i en pescar la bahía.....	La sociedad chilena de fundicion, Bonifacio Zapeda i Noharto Velasquez.....
3	5, 7, 11	Sacochas.....	½	Uno c/u.....	Un id. i 2 en id.....	En el servicio de lanchas i en pescar dentro i fuera de id.....	José Ulizer i José González.....
2	10 i 16	Bota i canoa.....	«	Dos c/u.....	Un id. i 1 id.....	En pescar dentro i fuera de id.....	La sociedad chilena de fundiciones.....
1	15	Botes.....	½	Cuatro.....	La bahía.....	Usa particular.....	Guillermo Sprins.....
1	4	Id.....	½	Dos c/u.....	Id.....	Id.....	José Duran, Juan José i Martín Martín.
4	s/n	Balsas.....	Sim arqueo...	Uno c/u.....	La id. i fuera de ella.....	En pescar dentro i fuera i de la bahía.	La Tenencia de Aduana.....
1	s/n	Botes.....	½	Dos.....	Id.....	Usa del resguardo.....	
39							

OBSERVACION.—Tambien hai en este puerto tres varaderos para reparar las lanchas i botes de la Sociedad Chilena de Fundiciones i de la empresa del Ferrocarril. No tienen empleados fijos sino los calafates, los otros auxiliares son empleados de las mismas empresas.—Longoi, abril 5 de 1881.—PEDRO AGUIRRE RIVERA.

V.

Memoria del Gobernador marítimo de Aconcagua.

GOBERNACION MARÍTIMA DE

Papudo, abril 13 de 1881.

En cumplimiento de lo ordenado por US. en su nota núm. 387, de fecha 15 del mes próximo pasado, tengo el honor de elevar a manos de US. los datos que por ella se me piden, referentes al movimiento marítimo que ha habido por los puertos dependientes de esta Gobernacion.

MOVIMIENTO MARÍTIMO.

Por los estados que bajo el núm. 1 se acompañan a esta Memoria, se impondrá US. de las entradas i salidas de buques que hubo por los puertos de Papudo, Zapallar, Pichidangui i los Vilos, durante el año de que se da cuenta, i por los cuadros núms. 2 de las embarcaciones menores que hacen el tráfico en los mismos.

NAUFRAJIOS.

Durante el año de que se da cuenta, no ha ocurrido ninguno en el litoral de esta Gobernacion.

MUELLE.

El que hai de propiedad fiscal en este puerto, se encuentra en mal estado; hai urgente necesidad de hacerle una reparacion ántes de que las fuertes bravesas de mar, que por lo regular se hacen sentir en el invierno en este puerto, lo destruyan por completo.

CASA FISCAL.

La que ocupa la Aduana i Gobernacion marítima se encuentra al oresente en pésimo estado, principalmente en su techo, pues se llueve como afuera, dando motivo para que sea sumamente molesto el

habitar en ella. Yo creo que con un gasto de trescientos pesos se puede subsanar el mal que dejo indicado.

OFICINA DE LA GOBERNACION.

Esta adolece, como siempre, de todo lo mas indispensable para su decencia, pues no cuenta ni con una silla en que sentarse.

ARTÍCULOS DE ESCRITORO.

Ya hace mas de dos años que a esta oficina no se provee de ellos, sin embargo de que repetidas veces he hecho solicitudes a este respecto; segun la Lei de Presupuestos vijente veo que todas las gobernaciones marítimas de la República tienen asignado un item fijo para gastos de escritorio; solo la de Aconcagua ha sido la única que no tiene nada. Seria conveniente que US. tuviera la bondad de hacer presente al señor Ministro de Marina esta anomalía, para que por medio de un decreto del Gobierno se subsanara cuánto ántes.

Dios guarde a US.

FLORENCIO TORRES.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

NUM. 1.
RESÚMEN del movimiento marítimo del puerto de Papudo, desde el 1.º de abril de 1880 al 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION DE CABOTAJE.—ENTRADAS.						
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.
Vapores	Italianos	2	416	.....	.....	36
Id.	Alemanes	1	1216	.....	.....	39
Fragatas de vela	Norte-americanas	2	2318	.....	2	33
Barcas id.	Inglesas	1	590	.....	.....	15
Id.	Norte-americanas	2	1022	.....	.....	23
Goletas id.	Nacionales	1	179	.....	.....	8
Lanchas id.	Id.	2	20	.....	.....	10
	SUMAS	11	5761	8	3	104
S A L I D A S .						
Vapores	Italianos	2	416	.....	.....	36
Fragatas de vela	Norte-americanas	2	2318	.....	2	33
Barcas id.	Id.	2	1022	.....	.....	23
Goletas id.	Nacionales	1	179	.....	.....	8
	SUMAS	7	3955	4	3	100

Papudo, abril 31 de 1881.—FLORENCIO TORRES.

NUM. I BIS.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Papudo, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION EXTERIOR.—SALIDAS.						
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRIPULANTES.
Vapores.....	Alemanes.....	1	1216	1	.....	39
Buques de vela.....	Ingleses.....	1	500	1	.....	16
	TOTAL.....	2	1806	2	.....	54

Papudo, abril 13 de 1881.—FLORENCIO TORRES.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Zapallar, durante el año transcurrido entre el 1.º de abril de 1880.
NUM. 1.
i 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION DE CABOTAJE.						
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS CARGADAS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.	
Barcas de vela.....	Norte-americanas.....	2	802	2	22	
Lanchas id.....	Nacionales	4	80	1	20	
	SUMAS.....	6	882	1	42	
Barcas de vela.....	Norte-americanas.....	2	802	2	22	
Lanchas id.....	Nacionales	4	80	4	20	
	SUMAS.....	6	882	6	42	

Papudo, abril 13 de 1881.—FLORENCIO TORRES.

NÚM. 2.

*EMBARCACIONES menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la gobernacion marítima de Aconcagua
(Papudo i Zapallar.)*

NÚMERO.	CLASE.	NACION.	NOMBRE.	TONELAJE o CAPACIDAD.	TRIPULACION.		PUNTO DE TRAFICO.	OCCUPACION.	TOTAL.
					Naciona- les.	Estranje- ros.			
6	Lanchas	Nacionales...	.....	48	12	.....	Bahía de ambos puertos	Cargar	6
35	Canoa	Id.....	.....	.....	10	.....	Id.....	Pescar	35
1	Botes	Fiscal.....	.....	.....	2	.....	Resguardo.....	Visita de buques	1
42	.....	.....	.....	48	84	.....	.....	.....	42

Papudo, abril 13 de 1881.—FLORENCIO TORRES.

NUM. 2.

EMBARCACIONES menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Pichidangui.

NUMEROS.	CLASE.	NACION.	NOMBRE.	TONELAJE O CAPACIDAD.	TIPIFICACION.		PUNTO DE TRÁFICO.	OCUPACION.	TOTAL.
					Nacio- nales.	Extran- jeros.			
2	Lanchas.....	Nacionales..	.....	18	8	.....	Bahía del puerto.....	Cargar.....	2
3	Canoas.....	Id.....	.....	.....	6	.....	Id. del. id.	La pesca.....	3

Subdelegacion Marítima de Pichidangui, marzo 31 de 1881.—JERÓNIMO S. CARVAJAL.

NUM. 1.
RESÚMEN del movimiento marítimo del puerto de los Vilos, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION DEL CABOTAJE.—ENTRADAS.							
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.	PASAJEROS.
Vapores	Italianos.....	45	7800	36	9	765	150
	Nacionales.....	1	400	1	.....	20	20
	SUMAS.....	46	8200	37	9	785	170
Buques de vela.....	Italianos.....	1	619	.....	1	13	.....
	Norte-americanos.....	2	380	2	.....	13	.....
	Belgas.....	1	315	.....	1	10	.....
	Alemanes.....	1	592	1	.....	13	.....
	Ingléses.....	2	981	1	.....	28	.....
	Nacionales.....	1	265	.....	1	8	.....
	SUMAS.....	8	3155	4	4	85	.....
S A L I D A S .							
Vapores.....	Italianos.....	45	7800	37	8	765	30
	Nacionales.....	1	400	.....	1	20	.....
	SUMAS.....	46	8200	37	9	785	30
Buques de vela.....	Norte-americanos.....	2	380	.....	2	13	.....
	Ingléses.....	1	394	.....	1	13	.....
	Nacionales.....	1	265	.....	1	8	.....
		SUMAS.....	4	1039	4	34

Puerto de los Vilos, marzo 31 de 1881.—MARTIN VICURA.

NUM. 1 BIS.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de los Vilos, desde el 1.º de abril del año próximo pasado hasta el 31 de marzo del presente.

NAVEGACION EXTERIOR.—SALIDAS.						
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.
	Alemanes.....	1	592	1	.....	18
	Belgas.....	1	315	1	.....	10
	Italianos.....	1	618	1	.....	18
	Ingleses.....	1	590	1	.....	15
Buques de vela.....						
	Suma.....	4	2115	4	.....	51

Puerto de los Vilos, marzo 31 de 1881.—MARTIN VICUÑA.

ESTADO NUM. 2.

EMBARCACIONES menores que hacen el tráfico dentro de los limites de la Subdelegacion marítima del puerto de los Vilos.

NUMERO.	CLASE.	NACION.	NOMBRE.	TONELAJE O CAPACIDAD.	TRIPULACION.		PUNTO DE TRÁFICO.	OCUPACION.	TOTAL.
					Na- cionales.	Es- trañeros.			
6	Lanchas.....	Nacionales...	.....	90	18	.....	En este	Cargar.....	.....
2	Chalupas.....	Id.....	.....	2	4	.....	Del resguardo .....	.....	.....
8	Canoas.....	Id.....	.....	.....	16	.....	Pesca.....	.....	.....
1	Bote.....	Id.....	.....	2	2	.....	Id.....	.....	.....
17	.....	.....	.....	94	40	.....	.....	.....	.....

Puerto de los Vilos, marzo 31 de 1881.—MARTIN VIGUÑA.

VI.

Memoria del Gobernador marítimo de Valparaíso.

GOBERNACION MARÍTIMA DE

Valparaíso, abril 14 de 1881.

Remito a US. la memoria anual i los estados correspondientes al movimiento marítimo de esta Gobernacion durante el año administrativo trascurrido hasta el 1.º del presente mes de abril.

MOVIMIENTO MARÍTIMO.

En el estado núm. 1 se vé que el movimiento total de entradas i salidas de buques en este puerto ha sido de 2,335 buques de vela i vapores, con 1.388,002 toneladas; siendo 1,163 buques con 686,626 toneladas los entrados, i 1,172 con 701,376 toneladas los que han salido.

SINIESTROS.

El naufragio de la goleta norte-americana *Clomira* acaecido en este puerto en el mal tiempo del 15 de agosto de 1880, es el único que ha tenido lugar en la jurisdiccion de esta Gobernacion i sin pérdida de vidas.

DIQUES.

Los dos de madera que existen en la bahía se hallan en buen estado i han prestado durante la guerra importantes servicios. En el estado núm. 2 se puede ver los trabajos que han ejecutado en ellos los buques que los han ocupado.

EMBARCACIONES MENORES.

El registro que existe en esta oficina arroja el número de embarcaciones menores que se ocupan en el movimiento de la bahía, el que, clasificado, es como sigue:

Lanchas i lanchones	258
Chalupas fleteras	95
Botes fleteros	137
Canoas i bongos pescadores	58
Cachuchas	4
Botes particulares	18
Lanchas de aguada	2
Id. depósitos de ostras	3
Vapores remolcadores	12

Existen además en el Algarrobo 6 botes fleteros; en Concon 19 canoas pescadoras; en Quinteros 35 embarcaciones como las anteriores i 1 lancha.

VARADERO.

El que en este puerto posee el señor Finlay para embarcaciones menores sigue prestando buenos servicios.

BAHÍA.

El seno sur de la bahía sigue embancándose a consecuencia del acarreo de las arenas que vienen por los cauces de las quebradas vecinas, lo que es bastante sensible por ser éste el lugar mas abrigado de la bahía. Mientras no se construya un gran cauce que reciba los acarreos de los del oeste i sur i que los desagüe al este de la bahía, i que se impida arrojar a la ribera los desmontes de cerros i basuras que se hagan desde la Baja al sur de la poblacion, será imposible evitar los embancamientos en los lugares mas abrigados del puerto.

DESEMBARCADERO.

Durante el año que encierra esta memoria, el acceso a la bahía se ha llevado a cabo por un pequeño muelle flotante de propiedad de la Compañía de Diques Flotantes, como embarcadero principal i por las escalas que existen en el malecon de la avenida Errázuriz.

El pequeño muelle que se construye al frente de la Bolsa Comercial vendrá en parte a llenar la gran necesidad de dar fácil acceso a la bahía al numerosísimo personal que trafica en ella; pero es sensible que dicho muelle no tenga las dimensiones que las necesidades exigen, como asimismo el que no se le haya dado la altura necesaria para evitar que sea invadido por las olas en los malos tiempos, como asimismo el que no tenga la direccion que exige el oleaje, a fin de evitar embancamiento i facilitar el atracamiento a él de las embarcaciones menores.

VALIZAS.

La del Buei i la que marca el lugar en que se fué a pique la barca *Déva*, se conservan en buen estado.

LASTRE.

Esta faena se lleva a cabo segun las prescripciones del reglamento de policia marítimo i cuidando que la estraccion se haga de los lugares embancados que perjudican a la bahía.

REGLAMENTO SOBRE EL CARGUÍO DE NAVES.

Se espera la resolucion suprema sobre este importantísimo asunto.

NECESIDADES.

Lo reducido de los sueldos de que gozan los marineros de esta Gobernacion hacen que cada dia se haga mas difícil dotarla de un personal de marineros que reunan las indispensables condiciones de competencia i buenas costumbres, a fin de que el laborioso servicio que tienen que desempeñar sea llevado a cabo convenientemente. En comunicaciones especiales, he solicitado se conceda a los marineros que sirven en esta Capitanía el goce a la racion de armada que se dá a los marineros que sirven en el arsenal, con lo cual quedaria obviada la necesidad de que me ocupo.

Dotar a esta Capitanía de una embarcacion a vapor adecuada al servicio, es otra de las indispensables necesidades que habra que llenar, lo que puede obviarse al terminar la guerra, dedicando una de las pequeñas embarcaciones a vapor de las que se encuentran al servicio de la escuadra.

Una de las necesidades que cada dia se hacen sentir con mas urgencia, es la de dotar a este puerto de una embarcacion dedicada a draguear los embancamientos que vienen formándose en él.

FAROS I TELÉGRAFOS.

El faro de Playa Ancha i farol de direccion del muelle de desembarque han funcionado sin interrupcion, prestando importantes servicios durante todo el año.

Ultimamente, i a consecuencia de haberse roto el palo de señales del vijía, se ha dotado a esta oficina de un aparato telefónico, con lo cual se ha obtenido grandes ventajas, pues hallándonos al habla con el vijía, se tiene pleno conocimiento de todo lo que sucede fuera del

puerto hasta donde alcanza la vista del hombre que desempeña aquellas funciones.

CUERPO DE PRÁCTICOS.

Este cuerpo sigue prestando sus importantes servicios en la bahía, con jeneral aceptación.

SUBDELEGACION MARÍTIMA DE SAN ANTONIO.

Bajo el núm. 3 acompaño los datos que han sido remitidos por el subdelegado marítimo de San Antonio.

Dios guarde a US.

JUAN E. LOPEZ.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

ESTADO NUM. 2.

De los buques i vapores entrados en los diques de esta Compañía con esplotacion de ban lra, nombre, tonelaje i crijen de su entrada, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

FECHA	CLASE.	BANDERA.	NOMBRE.	TONELAJE.	OBSERVACIONES.
Abril.....	2 Vapor.....	Británico.....	Retriever.....	500	Limpia i pintar.
Id.....	6 Id. de la.....	República.....	Amazonas.....	2020	Id. id.
Id.....	11 Id.....	Británico.....	Paita.....	1344	Id. id.
Id.....	13 Barca.....	Nacional.....	Guacolda.....	320	Carena.
Id.....	14 Vapor.....	Británico.....	Arauco.....	891	Limpia i pintar.
Id.....	16 Id.....	Italiano.....	Guaycurú.....	201	Id. id.
Id.....	20 Barca.....	Norte-americano..	Talca.....	372	Tapar via de agua i remiendo
Id.....	21 Vapor.....	Británico.....	Puchoco.....	801	Limpia i pintar.
Id.....	22 Id.....	Nacional.....	Copiapó.....	1400	Id. id.
Id.....	Id.....	Id.....	Laus Cousiño.....	325	Id. id.
Id.....	25 Barca.....	Id.....	Zarapico.....	475	Carenada con el metal antiguo
Id.....	28 Vapor.....	Británico.....	Supé.....	298	Limpia i pintar.
Id.....	30 Chata.....	Id.....	Belisario.....	.....	Sacar el metal viejo.
Mayo.....	2 Barca.....	Norte-americano..	Vilatia.....	743	Carena.
Id.....	3 Vapor.....	Italiano.....	Paquete de los Vilos ...	298	Limpia i pintar.
Id.....	14 Id.....	Nacional.....	Loa.....	1800	Id. id.

Mayo.....	15 Barca.....	Británico.....	Tinto.....	433	Carena.
Id.....	19 Vapor.....	Nacional.....	La-Mar.....	981	Limpiar i pintar.
Id.....	24 Barca.....	Aleman.....	Federica.....	729	Carena i varios.
Id.....	28 Vapor.....	Nacional.....	Matías Cousiño.....	753	Tapar una agua.
Junio.....	5 Id.....	Británico.....	Coquimbo.....	1821	Limpiar i pintar.
Id.....	8 Id.....	-Id.....	Isidora de Cousiño.....	386	Id.
Id.....	14 Bergantín.....	Norte-americano.....	Lrene.....	295	Carena
Id.....	26 Vapor.....	Remolcador.....	Nelly.....	1821	Colocar timon.
Id.....	28 Id.....	Británico.....	Coquimbo.....	1794	Componer averías a pron.
Julio.....	3 Id.....	Id.....	Paquete de Maule.....	187	Limpiar i pintar.
Id.....	10 Id.....	Nacional.....	Covadonga.....	400	Id.
Id.....	3 Cañonera de la.....	Repbública.....	Angamos.....	855	Revisar el fondo.
Id.....	15 Crucero.....	Id.....	Carlos Roberto.....	410	Limpiar i pintar.
Id.....	19 Vapor.....	Nacional.....	Avelina Sanchez.....	287	Id.
Id.....	22 Barca.....	Id.....	Bolivia.....	1925	Componer quilla i zapata.
Id.....	27 Vapor.....	Británico.....	Estrella del mar.....	.....	Limpiar i pintar.
Id.....	30 Goleta.....	Id.....	Toro.....	.....	Carena.
Id.....	1* Vapor de la.....	Repbública.....	Teniente Serrano.....	.....	Id.
Agosto.....	4 Barca.....	Nacional.....	Estrella del mar.....	.....	Sacar la zapata.
Id.....	Goleta.....	Id.....	Ayacucho.....	1916	Tapar una agua.
Id.....	7 Vapor.....	Británico.....	Pizarro.....	.....	Limpiar i pintar.
Id.....	9 Id.....	Id.....	Juanito.....	.....	Id.
Id.....	Barca.....	Nacional.....	21 de mayo.....	.....	Carena.
Id.....	12 Id.....	Id.....	Copiapó.....	1400	Remiendo.
Id.....	16 Vapor.....	Id.....	Lima.....	1804	Limpiar i pintar.
Id.....	18 Id.....	Británico.....	Limarí.....	613	Id.
Id.....	Id.....	Nacional.....	Pisagua.....	1200	Id.
Id.....	20 Id.....	Id.....	Guayaqui.....	545	Id.
Id.....	24 Id.....	Británico.....	.....	.....	Id.

FECHA	CLASE.	BANDERA.	NOMBRE.	TONELAJE.	OBSERVACIONES.
Agosto	Vapor	Británico	Baja	.....	Limpiar i pintar.
Id.	Barca	.....	Mercedes	.....	Carena.
Id.	Id.	.....	Matador	141	Varios arreglos.
Id.	Id.	Británico	Ada Brown	.....	Carena.
Setiembre	Id.	Id.	Mendoza	.....	Limpiar i pintar.
Id.	Id. de la	República	Amazonas	2200	Id.
Id.	10 Monitor	Id.	Huáscar	2000	Id. i varios.
Id.	16 Barca	Aleman	Dordrecht	778	Carena.
Id.	Vapor	Remolcador	Valparaiso	.....	Limpiar i pintar.
Id.	Id.	Id.	Rimquinto	.....	Id.
Id.	24 Barca	Nacional	Tordo	387	Carena.
Id.	25 Vapor	Británico	Vadivía	700	Limpiar i pintar.
Id.	27 Id.	Id.	Santiago	1451	Id.
Id.	Id.	Id.	Santa Rosa	1817	Id.
Octubre	1º Id.	Id.	Thane	807	Id.
Id.	4 Id.	Id.	Paquete de los Vilos	298	Id.
Id.	Id.	Italiano	Lontué	871	Id.
Id.	7 Id.	Británico	Santa Lucía	520	Id.
Id.	Id.	Nacional	Supe	298	Id.
Id.	Id.	Británico	Payta	1344	Id.
Id.	Id.	Id.	Huáscar	2000	Id.
Id.	13 Monitor de la	República	Fuchoco	801	Id.
Id.	Vapor	Británico	Japan	894	Carena.
Id.	16 Barca	Id.	.....	.....	.....

Octubre.....	16 Vapor	Británico.....	Chile.....	1174	Limpia <i>r</i> i pin <i>ta</i> r.
Id.....	19 Id.....	Nacional.....	La-Mar.....	981	Id. id.
Id.....	22 Id.....	Id.....	Huanay.....	358	Id. id.
Id.....	24 Barca.....	Británico.....	Antípodas.....	592	Carena.
Id.....	25 Id.....	Nacional.....	Hualpen.....	.....	Remiendo.
Id.....	27 Vapor	Británico.....	Retrevior.....	500	Limpia <i>r</i> i pin <i>ta</i> r.
Id.....	30 Barca.....	Sueca.....	Albatross.....	480	Carena.
Id.....	31 Id.....	Alemán.....	Union.....	363	Id.
Noviembre	7 Vapor	Nacional.....	Matías Cousiño.....	753	Limpia <i>r</i> i pin <i>ta</i> r.
Id.....	Id.....	Remolcador.....	Salvadora.....	.....	Revisar el fondo.
Id.....	11 Id.....	Italiano.....	Guaycurú.....	201	Comp. el eje i limpia <i>r</i> i pin <i>ta</i> s.
Id.....	22 Id.....	Británico.....	Colombia.....	1823	Limpia <i>r</i> i pin <i>ta</i> r.
Id.....	28 Id.....	Id.....	Luis Cousiño.....	325	Id. id.
Id.....	30 Id.....	Id.....	Lima.....	1804	Id. id.
Diciembre.....	1.º Id de la	República.....	Tolten.....	180	Id. id.
Id.....	2 Id.....	Nacional.....	Lata.....	1211	Id. id.
Id.....	5 Id.....	Id.....	Elenita.....	.....	Id. id.
Id.....	Barca.....	Alemana.....	Oscar.....	735	Carena.
Id.....	7 Id.....	Portuguesa.....	Tujo.....	.....	Colocar zapata i falsa quilla.
Id.....	16 Id.....	Nicaraguense.....	Matador.....	141	Sacar ferro de zinc i empuestas de ferro.
Id.....	17 Vapor	Remolcador.....	Nelly.....	.....	Limpia <i>r</i> i pin <i>ta</i> r.
Id.....	Id.....	Id.....	Sofía.....	.....	Id. id.
Id.....	22 Id.....	Británico.....	Ayacueho.....	1916	Id. id.
Id.....	27 Id.....	Id.....	Lontué.....	871	Id. id.
Id.....	Barca.....	Nicaraguense.....	Activo.....	276	Carena.
Id.....	30 Vapor	Italiano.....	Paquete de los Vilos	298	Limpia <i>r</i> i pin <i>ta</i> r.
Id.....	Id.....	Remolcador.....	Baja.....	.....	Id. id.
Id.....	Id.....	Id.....	Abeja.....	.....	Id. id.
Id.....	Id de la	República.....	Angamos.....	855	Limpia <i>r</i> i pin <i>ta</i> r i camb. marip.
Enero.—1881	4				

Marzo								
Id.....	4	Goleta	Nacional	Edith.....	72	Revisar.		
Id.....	5	Vapor	Remolcador	Adela	1000	Limpia i pintar.		
Id.....	7	Corbeta de la	República	Chacabuco	298	Tapar una agua.		
Id.....	14	Vapor	Británico	Supé	981	Limpia i pintar.		
Id.....	19	Id.....	Nacional	La-Mar	855	Id.		
Id.....	20	Id. de la	República	Angamos.....	410	Id.		
Id.....	21	Id.....	Nacional	Cárlos Roberto	1344	Id.		
Id.....	23	Id. de la	República	Payta.....	520	Id.		
Id.....	24	Id.....	Nacional	Santa Lucia	1000	Revisar el fondo.		
Id.....	25	Corbeta de la.....	República	O'Higgins	807	Limpia i pintar.		
Id.....	27	Vapor	Británico	Thane				

ESTADO NUM. 3 DIS.

EMBARCACIONES menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la subdelegación marítima de San Antonio.

NUMERO.	CLASE.	NACION.	NOMBRE.	TONELAJE O CAPACIDAD.	TRIPULACION.		PUNTO DE TRAFICO.	OCCUPACION.	TOTAL.
					Nacionales.	Estrangeros.			
9	Lanchas	Nacionales	Numeradas		45		En la bahía	A la carga	9
8	Botes	Id	Id		24		Id	Para el servicio	8
16	Pescadores	Id	Id		64		Id	Pesca	16
4	Balsas	Id	Id		12		Id	Para el servicio	4

VII.

Memoria del Gobernador marítimo de Colchagua.

GOBERNACION MARÍTIMA DE COLCHAGUA

Llico, abril 1.º de 1881.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

Acompaño a US. el estado del movimiento marítimo de este puerto, por el cual se demuestran los nueve buques que ha habido durante el año administrativo hasta esta fecha, a escepcion de uno que actualmente se está cargando, que no lo he estacionado.

MOVIMIENTO DEL PUERTO.

Por el estado adjunto, se manifiesta los nueve buques que ha habido, en los cuales hai un total de 4,259 toneladas que han sido cargados con los destinos que alli se demuestra.

Embarcaciones se encuentran al servicio actual, ocho lanchas tripuladas con 12 marineros i un patron cada uno que hacen una totalidad de 104 lancheros, los cuales se ocupan en los embarques i desembarques, previniéndose que estas lanchas no bajan de 16 toneladas cada una. Hai otras tres lanchas que no se ocupan i en estado de compostura. Asimismo existen tres botes de propiedad de particulares, pues el bote que tenia esta Gobernacion lo he recibido en pésimo estado i que aun no tiene compostura, pues es de zinc. Tambien hai sus cincuenta canoas que se ocupan de la pesca, como cien hombres pescadores.

IMPORTANCIA DEL PUERTO.

La importancia de este puerto es la vida de todo este departamento i de su provincia (permitaseme decirlo asi), pues el único

puerto con que cuenta para esportar sus novecientos mil hectólitros de trigo que poco baja de esa suma, lo que se embarca al año frejoles, cebada, papas, etc., haciéndose el embarque en la boca de la Laguna que es muy espaciosa i pintoresca, por su naturaleza productiva, teniéndose presente que en la union de la laguna a la mar (que es donde se hace el embarque) solo obra el estado en que quedó por la naturaleza, pues no hai adelanto para mejorar el embarque.

La policía del puerto se encuentra basada sobre arreglos, que llenan las necesidades i buen manejo.

El personal de esta Gobernacion se compone del que suscribe i de un marinero 2.º que sirve a las órdenes del servicio en todos los embarques i desembarques, persiguiéndose marineros cuando se fugan, etc.

Con lo espuesto creo dejar contestada i cumplida la nota de US. del 15 de marzo próximo pasado, bajo el núm. 387.

Dios guarde a US.

JOSÉ R. FUENZALIDA B.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto menor de Llico.

NAVEGACION DE CABOTAJE.					
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS	CARGADOS EN LASTRE.	TRI-PULANTES.
Mayo 7, barca	Italianos	Orione	647	Cargado a Inglat.	15
Id. 21, id	Id.	Tratelli Serro.....	618	Id. a Id.....	15
Junio 9, id	Franceses.....	Bleville	705	Id. a Id.....	18
Setiembre 14, paifebot.....	Chilenos.....	Conde de cour.....	57	Id. a Valparaiso...	4
Diciembre 23, barca	Británicos.....	Luisa Malcon.....	700	Id. a Inglaterra...	18
Enero 5, id	Norte-americano.....	Sarjento Aldca.....	498	Id. a Constitucion.	14
Id. 13, id	Británicos.....	Antillo.....	600	Id. a Inglaterra...	16
Id. 25, id	Id.....	Chilian.....	174	Id. a Id.....	8
Marzo 3, id.....	Portugueses.....	Deva	256	Id. al Callao.....	11
			Suma 4,259		

NOTA.—La presente planilla demuestra los nueve buques que se han cargado en este puerto durante el año que espira con esta fecha, a escepcion de uno que actualmente se está cargando,

Gobernacion marítima, Llico, abril 1.º de 1881.—JOSÉ R. FUEVZALIDA B.

VIII.

Memoria del Gobernador marítimo de Maule.

GOBERNACION MARÍTIMA DE MAULE.

Constitucion, abril 12 de 1881.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

Remito a US. los estados correspondientes al movimiento marítimo habido en los puertos dependientes de esta Gobernacion, durante el año comprendido entre el 1.º de abril del 80 hasta igual fecha del corriente; advirtiéndole a US. que durante dicho tiempo no ha habido movimiento para el exterior.

Dejo contestada la nota de US. núm. 387.

Dios guarde a US.

ALBERTO C. PATIÑO.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo en el puerto de Constitución, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION DEL CABOTAJE.												
ENTRADAS.						SALIDAS.						
BUQUES DE VELA.	NA- CIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRIPULANTES.	NA- CIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRIPULANTES.
	Norte-americanos...	35	5135	4	31	266	Norte-americanos .	40	5804	40	.....	309
	Italianos	1	1062	.....	1	25	Italianos	1	1062	1	.....	17
	Nacionales	11	1116	1	10	81	Nacionales	15	1707	15	.....	107
	Ingléses	8	1174	.....	8	68	Ingléses	7	1134	7	.....	52
	Alemanes	5	660	2	3	33	Alemanes	5	660	5	.....	33
	Ecuatorianos.....	1	146	.....	1	11	Ecuatorianos.....	1	146	1	.....	10
	Portugueses.....	1	484	1	.....	13	Portugueses.....	1	484	1	.....	13
	Holandeses.....	1	170	.....	1	7	Holandeses.....	1	170	1	.....	7
	SUMA	63	9897	8	55	499	SUMA.....	71	11117	71	.....	548
							Lanchas	136	1632	136	.....	408

ALBERTO C. PATIÑO.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo en el puerto de Constitución, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION DE CABOTAJE,											
ENTRADAS.						SALIDAS.					
NACIONALIDAD.	VAPORES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRIPULANTES.	NACIONALIDADES.	VAPORES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRIPULANTES.
Vaps.	Nacionales	28	6388	28	.....	Nacionales	27	6053	27	.....	578
	Italianos	28	7168	28	.....	Italianos	30	7670	30	.....	413
SUMA	56	13556	56	.....	1003	SUMA	57	13723	57	.....	991

ALBERTO C. PATIÑO.

NUM. 1.
RESÚMEN del movimiento marítimo del puerto de Curanipe, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION DE CABOTAJE.—ENTRADAS.							
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- POLANTES.	PASAJEROS.
Buques de vela.....	{ Italianos	1	710	.....	1	16	1
	{ Franceses.....	1	705	.....	1	18	.....
	{ Portugueses.....	1	419	1	.....	15	.....
	SUMA.....	3	1834	1	2	49	1
S A L I D A S.							
Buques de vela.....	{ Italianos.....	1	710	1	.....	16	1
	{ Franceses.....	1	705	1	.....	18	.....
	{ Portugueses.....	1	419	1	.....	15	.....
	SUMA.....	3	1834	3	.....	49	1

Curanipe, marzo 31 de 1881.—MELCHOR FLEIIT G.

NUM. 2.
RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Curanipe, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION DE CABOTAJE.—ENTRADAS.							
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- FULANTES.	PASAJEROS.
Buques de vela.....	{ Franceses	1	705	.....	1	18	.....
	{ Portugueses.....	1	419	.....	1	15	.....
	Suma	2	1124	.....	1	33	.....
Lanchas.....	Nacionales.....	3	48	.....	3	9	.....
S A L I D A S .							
Lanchas	Nacionales	19	344	.....	19	57	.....

Curanipe, marzo 31 de 1881.—MELCHOR FLEITZ G.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Huechupureo, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881

NAVEGACION DEL EXTERIOR.—ENTRADAS.							
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.	PASAJEROS.
Buques de vela.....	Italianos	1	797	.....	1	12	.....
S A L I D A S .							
Buques de vela.....	{ Ingleses	1	509	1	.....	16	.....
	{ Italianos	1	797	1	.....	12	.....
	SUMA	2	1306	2	.....	28	.....

Huechupureo, marzo 31 de 1881.—MANUEL GONZALEZ, subdelegado marítimo.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Huechupurco, desde el 1.º de abril de 1880 al 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION DE CABOTAJE.—ENTRADAS.							
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.	PASAJEROS.
Buques de vela.....	Ingléses.....	2	1246	2		30	2
	Italianos.....	1	975		1	16	1
	SUMA	3	2221	2	1	46	3
S A L I D A S .							
Buques de vela.....	Italianos	1	975	1		16	1

M. DE M.

12

Huechupureo, marzo 31 de 1881.—MANUEL GONZALEZ, subdelegado marítimo.

IX.

Memoria del Gobernador marítimo de Talcahuano.

GOBERNACION DE

Talcahuano, abril 8 de 1881.

En cumplimiento de la circular de US. de fecha 15 del mes próximo pasado, núm. 387, tengo el honor de remitir a US. los estados condensados del movimiento marítimo que ha habido en los puertos de la provincia de Concepcion desde el 1.º de abril próximo pasado hasta el 31 de marzo último.

TALCAHUANO.

El movimiento marítimo de este puerto durante el período comprendido entre el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881, ha sido: entrados 320 buques con 177,655 toneladas. Salidos 342 con 186,122 id., como se verá en el estado núm. 1 adjunto, notándose una gran diferencia de 62 buques ménos que el año anterior.

Pasajeros llegados 1,346 i salidos 417 para diversos puertos.

EMBARCACIONES MENORES.

El estado núm. 2 demuestra el total de embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico de bahía i el número de individuos que las tripulan, incluyendo tambien en dicho estado seis chalupas que hacen la pesca de ballenas, lobos i corbinas, cruzando desde Tumbes hasta la isla de Santa Maria.

TOMÉ.

Entrados 203 buques con 90,011 toneladas i salidos 208 con 93,713 id.

LOTA.

Entradas 365 naves con 185,314 toneladas i han salido 369 con 186,537 id.

CORONEL.

Entrados 397 buques con 301,637 toneladas, salidos 414 con 379,972 id.

El estado núm. 3 demuestra los varaderos i astilleros que existen en los puestos de la Gobernacion i el número de individuos que se ocupan en estas faenas, i aunque en el puerto de Talcahuano no hai varaderos, pero en cambio la playa sirve para este objeto a los que se dedican a la reparacion de lanchas, ocupándose en estos trabajos seis individuos.

OFICINAS DE ENGANCHES.

Los estados núm. 4 manifiestan el movimiento de jente de mar que han tenido dichas oficinas duarante el año trascurrido.

FARO.

Existe uno en la isla Quiriquina, funcionando éste con regularidad i buen orden.

PRÁCTICOS.

Hai dos, los que cumplen satisfactoriamente con sus deberes de tales.

BOYA.

Con fecha 5 de marzo próximo pasado se procedió a su colocacion en su respectivo lugar, la cual no satisface las necesidades por ser demasiado pequeña. Mui conveniente seria que se cambiase por otra de mayores dimensiones, i de esta manera quedaria mas visible a una larga distancia i se haria un gran bien a los navegantes que entran en demanda del puerto.

OBSERVACIONES.

Con autorizacion de la Gobernacion departamental de este puerto se ha cambiado el lugar donde deslastraban los buques por el del malecon norte del ferrocarril i sur de la calera.

NECESIDADES.—BOTE.

Se carece de esta embarcacion tan necesaria i dia a dia se hace

mas palpable su necesidad, pues si no fuese por el bote del Resguardo de esta capitanía, quedaria imposibilitada para poder desempeñar como es debido su cometido.

En varias ocasiones el bote del Resguardo se ocupa en operaciones aduaneras que no le es posible retraerse de ellas, teniendo que recurrir la autoridad marítima a los botes fletados para poder pasar las visitas a las naves que toman el fondeadero.

Dios guarde a US.

RAFAEL P. DE ARCE.

Al señor Ministro de Marina.

RESÚMEN del movimiento marítimo del puerto de Tomé, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION DEL CABOTAJE.—ENTRADAS.							
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELAJAS CARGADAS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.	PASAJEROS.	
Buques de vela.....	Ingléses.....	15	8660	12	3	217	
	Portugueses.....	7	2897	4	3	93	
	Italianos.....	5	4020	4	1	79	
	Alemanes.....	3	1342	1	2	35	
	Franceses.....	1	1001	.....	1	21
	Norte americanos.....	13	1882	5	8	90	
	Costarricenses.....	2	480	1	1	18	
	Nacionales.....	79	4413	69	10	326	
	SUMAS.....	125	24605	96	29	880	3
	Vapores.....	Ingléses.....	48	56278	48	3131
Nacionales.....		23	4701	22	1	428	
SUMAS.....		71	60979	70	1	3559	

Tomé, marzo 31 de 1881.—JUAN M. BRAÑAS.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Tomé, desde el 1.º de abril del año de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

S A L I D A S .							
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.	PASAJEROS.
Buques de vela.....	Ingléses.....	6	3685	2		4	88
	Portugueses.....	6	1791	2		4	71
	Italianos.....	5	8841	4		1	71
	Alemanes.....	3	1960	1		2	45
	Franceses.....	1	705			1	18
	Norte-americanos.....	13	1882	18			90
	Costaricenses.....	2	480	2			18
	Hondurenses.....	1	297				10
	Nacionales.....	79	4413		72		327
	SUMAS.....		116	19054	96	20	738
Vapores.....	Ingléses.....	48	56278	48			120
	Nacionales.....	23	4701	23			19
	SUMAS.....	71	60979	71			139

Tomé, marzo 31 de 1881.—JUAN M. BRAÑAS.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Tomé en el año administrativo que termina en marzo de 1881.

NAVEGACION EXTERIOR.—ENTRADAS.						
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI- PULANTES.
Buques de vela.....	Ingleses.....	6	3384	2	8	84
	Italianos.....	1	656	.....	1	14
	Hondurenses.....	1	297	.....	1	10
	SUMAS.....	7	4337	2	6	108
S A L I D A S .						
Buques de vela.....	Ingleses.....	16	10195	16	.....	252
	Italianos.....	8	2428	8	.....	48
	Alemanes.....	1	351	1	.....	9
	Portugueses.....	1	706	1	.....	17
	SUMAS.....	21	13680	21	.....	321

Tomé, marzo 31 de 1881.—JUAN M. BRAÑAS.

CUADRO de embarcaciones menores del puerto del Tomé.

CLASE DE EMBARCACIONES.	NUMERO DE EMBARCACIONES.	OCUPACION.	ESTADO DE SERVICIO.	
			Bueno.	Malo.
Lanchas.....	10	Carga i descarga	7	3
Lanchones.....	3	Id. id.	3	.....
Chalupas.....	9	Fleteras.....	9	.....
Botes redondos	1	Id.	1	.....
Id. id.	1	Reserva.....	1	.....
Canoas.....	29	En la pesca.....	25	4
	53		46	7

CUADRO de maestranzas i varaderos del puerto del Tomé.

NOMBRE DEL DUEÑO.	CLASE DE EMBARCACIONES.	EN CONSTRUCCION.	EN COMPOSTURA.
Henry A. Ward.....	Lanchas.....	1	1
Humsipchin e hijo.....	Id.		2
Juan Hahn.....	Id.		

Marzo, 31 de 1881.—JUAN M. BRAÑAS,

NUM. 1.
ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo del puerto de Talcahuano, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

CLASES.	DEL CABOTAJE.						DEL ESTRANJERO.						TOTAL.		RESUMEN.		
	NACIONALES			ES- TRANJEROS.			NACIONALES			ES- TRANJEROS.			Buques.	Tonelada	Buques.	Tonelada	
	Buques.	Tonelada		Buques.	Tonelada		Buques.	Tonelada		Buques.	Tonelada		Buques.	Tonelada	Buques.	Tonelada	
Buques de vela...	76	5722		72	41837		148	47559	1	259		48	23380	49	23639	197	71198
Id. vapores.....	49	12320		72	91678		121	183998								121	103998
Id. de guerra.....	1	187		1	1131		2	1318				1	1141		1141	3	2459
SUMA.....	126	18229		145	134646		271	152875	1	259		49	24521	49	24780	320	177655
S A L I D A S .																	
Buques de vela...	76	5944		49	24047		125	29991	1	259		93	52013	94	52272	219	82263
Id. vapores.....	49	12320		71	89080		120	101400								120	101400
Id. de guerra....	1	187		2	2272		3	2459								3	2459
SUMA.....	126	18451		122	115399		248	133850	1	259		93	52013	94	52272	342	186122

Existencia de buques en la bahía: un vapor del Estrecho con 2593 toneladas, dos fragatas con 2493 id., doce barcas con 6120 id.—Total de buques, 15.—Total de toneladas, 11154.—Talcahuano, marzo 31 de 1881.—M. C. MOLLEK.

ESTADO NUM. 2.

EMBARCACIONES menores que hacen el tráfico dentro de la bahía de Concepcion.

NUMERO.	CLASE.	NACION.	NOMBRE.	TONELAJE O CAPACIDAD.	TRIPULACION.		PUNTO DE TRAFICO.	OCCUPACION.	TOTAL.
					Nacionales.	Estranjeros.			
49	Lanchas.....	Nacionales.....	Inic. de sus dueños.....	De 10 a 12 tol. métr.	4	.....	La bahía...	Carga i descarga.....	196
37	Chalupas.....	Id.....	Ninguno.....	De 2 a 3 id. id ...	2	.....	Id.....	Fleteras.....	74
88	Canoes.....	Id.....	Id.	Pequeñas p. pesca.	3	.....	Id.....	Mariscando	264
1	Lanchas.....	Id.....	Cisterua	De 12 tol. métricas.	4	.....	Id.....	Aguada a los buq..	4
6	Chalupas.....	Id.....	Numeradas	Para la pesca	5	.....	Desde Pumbas hasta	la ish Saala María	30

Talcahuano, marzo 31 de 1881.—M. C. MOLLER.

ESTADO que representa el movimiento que ha habido en la Oficina de Enganche de marineros de este puerto, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

FECHAS.	MARINEROS INSCRITOS.		MARINEROS EMBARCADOS.		MARINEROS LICENCIADOS.		RESUMEN.					
	Nacionales.	Estrangeros.	Nacionales.	Estrangeros.	Nacionales.	Estrangeros.	TOTAL DE INSCRITOS.	TOTAL DE EMBARCADOS.	TOTAL DE LICENCIADOS.	Inscritos.	Embarcados.	Licenciados.
	Abril	5	3	2	37	7	8	39	7	8	39	7
Mayo .....	.....	.....	.....	8	3	.....	.....	8	3	.....	8	3
Junio .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Julio .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Agosto	3	.....	5	6	5	6	8	11	11	3	11	11
Setiembre .....	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	3	.....
Octubre .....	.....	1	.....	.....	.....	10	1	4	10	1	4	10
Noviembre .....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Diciembre .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Enero .....	.....	2	4	.....	2	.....	2	4	2	2	4	2
Febrero .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Marzo .....	.....	3	9	4	8	1	3	13	9	3	13	9
SUMA	8	9	23	59	25	17	17	82	42	17	82	42

Gobernacion marítima de Talcahuano.—Z. Apolonio C., oficial cajero.—V.º B.º.—MOLLER.

ESTADO NUM. 1.
 MOVIMIENTO marítimo del puerto de Coronel, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

CLASES.	DEL CABOTAJE.				DEL ESTRANJERO.				TOTAL.		RESUMEN.	
	NACIONALES.		ESTRANJEROS.		NACIONALES.		ESTRANJEROS.		TOTAL.		RESUMEN.	
	Buques.	Tonela- das.	Buques.	Tonela- das.	Buques.	Tonela- das.	Buques.	Tonela- das.	Buques.	Tonela- das.	Buques.	Tonela- das.
Buques de vela.....	44	5899	169	90703	1	247	43	28227	44	28474	257	120076
Id. vapores.....	6	1145	95	111046	.....	.....	34	55877	34	55877	135	168168
Id. de guerra.....	.....	.....	4	12193	.....	.....	1	1200	1	1200	5	13393
SUMAS.....	50	7044	268	218942	1	247	78	80294	79	80551	397	301637
S A L I D A S .												
Buques de vela.....	47	5983	225	189222	.....	.....	2	3206	2	3206	274	198411
Id. vapores.....	6	1145	100	121119	.....	.....	29	45904	29	45904	135	168168
Id. de guerra.....	.....	.....	2	2500	.....	.....	3	10373	3	10373	5	13393
SUMAS.....	53	7128	327	312841	.....	.....	34	60003	34	60003	414	379972

Buques existentes en la bahía: 12.—Coronel, abril 1.º de 1881.—R. GODOYAN.

ESTADO NUM. 2.

EMBARCACIONES menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la subdelegación marítima de Coronel.

NUMEROS.	CLASE.	NACION.	NOMBRES.	TONELADAS.	TRIPULACION.		PUNTO DE TRÁFICO.	OCUPACION.	TOTAL.
					Nacio- nales.	Estran- jeros.			
1	Balandra.....	Nacional	Tres Hermanos	24.05	3	.....	Talcahuano i Lebu.....	Frutos.....	.....
1	Id.	Id.	Galic. gallifei	23.50	2	.....	Id.....	Id.....	.....
1	Id.	Id.	Don Juan.....	12	2	.....	Id.	Id.....	.....
46	Lanchas.....	Id. ....	.....	13	4	.....	Id.....	Carbon i madera	.....
15	Chalupas.....	Id. ....	.....	.....	.....	.....	Id.....	Fletes.....	.....
4	Chatas.....	Id. ....	.....	.....	.....	.....	Id.....	Id.....	.....
13	Canoas.....	Id. ....	.....	.....	.....	.....	Id.....	Id.....	81

Coronel, abril 1.º de 1881.—R. GODOMAR.

ESTADO NUM. 3.

Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Coronel.

VARADEROS.		ASTILLEROS.		CARPINTER DE RIVERA.				RESIDENCIA.		
D. U Ñ O S .	FAENAS EN QUE SE OCUPAN.	DUEÑOS.	FAENAS EN QUE SE OCUPAN.	Constructores.	Ochiles.	Aprediles.	Calafates.			
NUMERO.		NUMERO.								
1	Compañía explot. de Lola i Ceraul ..	1	Trabaj. lanch. de carga.	Déano.....	Trabaj. lanch. de carga.	2	8	5	7	Coronel.
1	Cervasoni.....		Id.....	Id.....	Id.....	.....	.....	.....	.....	Id.
1	Hagen i C ^a		Id.....	Id.....	Id.....	.....	.....	.....	.....	Id.
1	Rojas i Pinto.....		Id.....	Id.....	Id.....	.....	.....	.....	.....	Id.

Coronel, abril 1.º de 1881.—R. GODOMAR.

ESTADO NUM. 4
Que representa el movimiento que ha habido en la Oficina de Embarques de Marineros de este puerto, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

FECHA.	Marineros inscritos.		Marineros embarcados.		Marineros licenciados.		TOTAL DE INSCRITOS.	TOTAL DE EMBARCADOS.	TOTAL DE LICENCIADOS.	RESUMEN.		
	Nacidos.	Estranjjs.	Nacidos.	Estranjjs.	Nacidos.	Estranjjs.				Inscritos.	Embarcados.	La. cendados.
1880..	43	44	52	30	1	.....	87	82	1	.....	.....	.....
Abril.....	59	43	54	39	2	.....	102	93	5	.....	.....	.....
Mayo.....	30	25	27	16	4	.....	5	43	6	.....	.....	.....
Junio.....	29	32	31	30	1	.....	61	61	.....	.....	.....	.....
Julio.....	100	64	99	55	2	.....	164	154	8	.....	.....	.....
Agosto.....	30	59	33	56	4	.....	89	89	9	.....	.....	.....
Setiembre...	24	17	20	15	2	.....	49	35	2	.....	.....	.....
Octubre.....	30	42	42	21	3	.....	72	63	3	.....	.....	.....
Noviembre.....	46	49	50	47	.....	.....	95	97	.....	.....	.....	.....
Diciembre.....	47	38	47	28	1	.....	85	75	1	.....	.....	.....
1881..	48	31	30	44	.....	.....	34	74	1	.....	.....	.....
Enero.....	86	60	78	56	.....	.....	146	134	.....	.....	.....	.....
Febrero.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Marzo.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
SUMAS.....	567	504	563	437	.....	.....	1071	1000	31	1071	1000	31

Coronel, abril 1.º de 1881.—E. GODOMAR.

ESTADO NUM. I.
ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo del puerto de Iota desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

CLASES.	DEL CABOTAJE.				TOTAL.		DEL ESTRANJERO.				TOTAL.		TOTAL GENERAL.	
	NACIONALES.		ES-TRANJEROS.		Buques.	Tonelads.	NACIONALES.		ES-TRANJEROS.		Buques.	Tonelads.	Buques.	Tonelads.
	Buques.	Tonelads.	Buques.	Tonelads.			Buques.	Tonelads.	Buques.	Tonelads.				
Buques de vela.....	86	12680	121	51898	207	64578	.....	.....	11	5661	11	5661	218	70234
Id. vapores.....	67	20639	69	81070	136	101707	.....	.....	6	13278	6	13278	142	115080
Id. de guerra.....	.....	.....	2	.....	2	.....	.....	.....	8	.....	8	.....	5	.....
TOTALES.....	153	33319	192	132963	345	166280	.....	.....	20	18934	20	18934	365	185314
S A L I D A S .														
Buques de vela.....	87	12871	125	54417	212	66288	.....	.....	10	5169	10	5169	222	71457
Id. vapores.....	67	20639	66	76398	133	97032	.....	.....	9	18048	9	18048	142	115080
Id. de guerra.....	.....	.....	2	.....	2	.....	.....	.....	8	.....	8	.....	5	.....
TOTALES.....	154	33510	193	130810	347	163320	.....	.....	22	23217	22	23217	369	186537

Existencia: siete barcas con 3372 toneladas.—Iota, marzo 31 de 1881.—M. C. MOLLER.

ESTADO NÚM. 2.

EMBARCACIONES menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la gobernacion marítima de la provincia de Concepcion.

NUMERO.	CLASE.	NACION.	NOMBRE.	CAPACIDAD.		TRIPULACION.		PUNTO DE TRAFICO.	OCCUPACION.
				TONELAJE	o CAPACIDAD.	Naciona- les.	Estranje- ros.		
1	Pallebot.....	Nacional.....	Maria	22	toneladas.	3	.....	Talcahuano i Tomé.....	Conducir frutos.
1	Vaporeto	Id.....	Luz.....	17	id.	2	.....	Bahía de Arauco	Remolcador.
1	Id.....	Id.....	La Bee Bé.....	12	id.	2	.....	Id.....	Id.
1	Lancha.....	Id.....	Fontaine.....	19	id.	3	.....	Id.....	Surtir agua a los buques.
1	Id.....	Id.....	.....	12	id.	3	.....	Id.....	Id.
27	Lanchas.....	Id.....	.....	432	id.	135	.....	En la bahía.....	Carga i descarga
10	Chalupas.....	Id.....	.....	30	id.	30	.....	Id.....	Conducir pasaj.
13	Botes	Id.....	.....	39	id.	32	.....	Id.....	Id.
55	.....	.....	.....	.....	.....	210	.....	.....	.....

Loza, marzo 31 de 1881.—M. C. MOLLER.

ESTADO NUM. 3.

ASTILLEROS, varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Lota.

VARADEROS.		ASTILLEROS.		CARPINTEROS DE RIBERA.		RESIDENCIA.	
DUEÑOS.	FAENAS EN QUE SE OCUPAN.	NUMERO.	FAENAS EN QUE SE OCUPAN.	Constructores.	Oficiales.	Aprendices.	
2	Compañía de Lota.....		Compostura de lancha.....	.....	26	2	Calafates.

OBSERVACIONES.—La playa de Lota i rincluelo Laraquete se usa como varadero para compostura de lanchas.—
Lota, marzo 31 de 1881.—M. C. MOLLER.

NUM. 4.

ESTADO que representa el movimiento que ha tenido la Oficina de Enganches de marineros de este puerto, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

FECHAS.	Marineros inscritos.		Marineros embarcados.		Marineros licenciados.		TOTAL DE INSCRITOS.	TOTAL DE EMBARCADOS.	TOTAL DE LICENCIADOS.	RESUMEN.		
	Nacionales.	Estranjeros.	Nacionales.	Estranjeros.	Nacionales.	Estranjeros.				Inscritos.	Embarcados.	Licenciados.
1880... { 2.º Trimestre	2	2	113	90	80	61	4	203	141	.....	.....	.....
{ 3.º id. ....	.....	2	90	78	64	50	2	168	114	.....	.....	.....
{ 4.º id.	4	2	127	99	56	68	6	226	224	.....	.....	.....
1881... { 1.º Trimestre	6	5	78	92	61	27	11	170	88	23	767	467
TOTALES	12	11	408	359	261	206	23	767	467	.....	.....	467

Lota, marzo 31 de 1881.—Tomás Perry, oficial cajero.—V.º B.º—M. C. MOJER.

Memoria del Gobernador Marítimo de Lebu.

GOBERNACION MARÍTIMA DE

Lebu, abril 6 de 1881.

Señor Comandante Jeneral:

En cumplimiento de la nota de US. de 15 de marzo último, presento a US. una breve reseña de la marcha de esta Gobernacion marítima correspondiente al año administrativo que espira el 31 de marzo del presente.

MOVIMIENTO MARÍTIMO.—El estado número 1 que se acompaña a esta reseña demuestra que las naves entradas en este puerto en el tiempo de que se da cuenta, han sido 159 buques de vela i vapores con un total de 87,380 toneladas, i han salido 155 con 87,380.

IMPORTANCIA DEL PUERTO.—De año en año ha ido decayendo notablemente la importancia marítima de este puerto, hasta tal punto que causa verdadera novedad ver fondeado un buque en la bahía, por lo cual la mayor parte de su comercio de esportacion se hace por los dos vapores de la Sociedad Chilena de Fundiciones que esclusivamente se ocupan del tráfico del carbon de piedra que se extrae del establecimiento de don Maximiano Errázuriz, único en explotación, i es de sentir que en estos últimos meses no haya habido el suficiente para el cargamento de los dos vapores mencionados.

Los productos de la agricultura se esportan por los vapores de la Compañía Inglesa i Sud-Americana i por las embarcaciones de poco calado que entran al rio, haciéndose por los mismos el comercio de importacion.

El porvenir de este pueblo está cifrado en la industria agrícola i

hoi dia puede decirse sia exajeracion que es la que le da vida i movimiento a su comercio.

EMBARCACIONES MENORES.—El estado núm. 2 indica el número de embarcaciones que se ocupan dentro de los límites de la gobernacion, como igualmente los individuos de mar al servicio de ellas.

ASTILLEROS, VARADEROS, ETC.—Los existentes se indican en el estado núm. 3 i ningun cambio ni mejora se ha hecho en ellos.

MUELLES.—Los que existen en buen estado de servicio son nueve, pertenecientes uno al Fisco i los restantes a particulares, todos los cuales están construidos en la ribera izquierda del rio i con el permiso competente.

OFICINA DE ENGANCHE.—No hai en el puerto, i el reducido número de marineros que se cambian, se hace por esta gobernacion.

EMPLEADOS.—El único empleado que hai es el práctico, que atiende el servicio de la bahía, señalándoles al escaso número de buques que entran al puerto, su correspondiente colocacion i fondeándolos debidamente.

El servicio de mar se hace actualmente, señor Comandante jeneral, con los cuatro marineros de la dotacion de la Tenencia de Aduana, a cuya oficina se anexó la Gobernacion marítima, medida con la cual el supremo Gobierno ha hecho una economía que no baja de mil seiscientos pesos anuales (§ 1,600), suma no despreciable si se atiende a la poca importancia marítima del puerto, como queda demostrado mas adelante i a las escasas labores de la oficina.

Sea que la medida tomada por el Supremo Gobierno tenga el carácter de permanente o transitoria, es de todo punto indispensable reponer en sus destinos al patron de bote i marinero primero que eran los únicos que quedaban de los seis hombres que tenia la Gobernacion marítima en el año de 1879. La falta que hacen estos dos hombres es bien notable, especialmente en la presente estacion en que principia el mal tiempo, aparte de otras muchas consideraciones que obran en conocimiento de la Comandancia Jeneral.

Dios guarde a US.

LÁZARO ZALFATE.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

ESTADO NÚM. 1.

Resumen del movimiento marítimo del puerto de Lebu, correspondiente al 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

NAVEGACION DE CABOTAJE.							
CLASIFICACION.	ENTRADAS.						
	Nacionalidad.	Buques.	Toneladas.	Cargados.	En lastre.	Tripulacion.	Pasajeros.
Vapores.....	Británicos.....	79	82,094	64	15	3888	367
	Nacionales.....	2	374	2	.....	48	4
	Suma.....	81	82,468	66	15	3936	371
Buques de vela.	Nacionales.....	75	3,824	73	2	284	40
	Norte-americanos..	2	704	1	1	17	.....
	Británicos.....	1	383	.....	1	11	.....
	Suma.....	78	4,911	74	4	312	40
SALIDAS.							
CLASIFICACION.	Nacionales.	Buques.	Toneladas.	Cargados.	En lastre.	Tripulacion.	Pasajeros.
Vapores	Británicos.....	79	82,094	75	4	3883	915
	Nacionales	2	374	2	.....	48	4
	Suma.....	81	82,468	77	4	3936	919
Buques de vela	Nacionales.....	71	3,629	67	4	265	150
	Norte-americanos..	3	1,283	3	.....	29	.....
	Británicos.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Suma.....	74	4,912	70	4	294	150
NAVEGACION ESTERIOR.—SALIDAS.							
Buques de vela	Británicos.....	2	810	2	...	23	.....

Lebu, marzo 31 de 1881.

L. ZALFATE.

ESTADO NÚM. 2.

Embarcaciones menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la Gobernación marítima.

Número.	Clase.	Nacion.	Nombre.	Tonelaje o capacidad.	TRIPULACION.		Punto de tráfico.	Ocupaciones.
					Nacionales.	Estranjeros.		
22	Lanchas ...	Nacionales	Ninguno...	264	65	.....	Dentro del puerto...	Carga de carbon i mercaderías.
1	Id.....	Id.....	Id.....	6	3	.....	.....	Agua a los buques.
2	Vaporcito...	Id.....	Id.....	16	5	.....	.....	Remolcadores.
12	Chalupas...	Id.....	Id.....	24	24	.....	.....	Pesca de ballenas i fletas.
15	Botes.....	Id.....	Id.....	7	12	.....	.....	Pesca i fletas.

L. ZALFATE.

Lebu, marzo 31 de 1881.

ESTADO NUM 3.

Asilleros, varaderos i carpinteros de ribera que existen en los límites de la Gobernacion marítima de Lebu.

VARADEROS.		ASTILLEROS.			CARPINTEROS DE RIBERA.				RESIDENCIA.	
Núm.	Dueños.	Fechas de que se ocupan.	Núm.	Dueños.	Fechas de que se ocupan.	Constructores.	Oficiales.	Aprendices.		Catalales.
1	M. Errázuriz.	Componen lanchas.	1	M. Errázuriz.	Construyen lanchas i botes.	3	2	.....	6	Lebu.

Lebu, marzo 31 de 1881.

L. ZALFATE.

ESTADO NUM. 4.

Embarcaciones menores nacionales que han entrado i salido del puerto de Lebu en el tiempo trascurrido desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

ENTRADAS.				
Fecha.	Nombres.	Procedencia.	Tonelaje.	Tripulacion.
1880.				
Abril 18.	«Don Juan».....	Coronel.....	15	2
Agosto 9.	«María».....	Lota.....	23	3
1881.				
Febrero 24	«María».....	Lota.....	23	3
Total.....			61	8
SALIDAS.				
Fechas.	Nombres.	Destinos.	Tonelaje.	Tripulacion.
1880.				
Abril 18.	«Don Juan».....	Talcahuano.....	15	2
Agosto 17.	«María».....	Lota.....	23	3
1881.				
Febrero 26.	«María».....	Lota.....	23	3
Total.....			61	8

Lebu, marzo 31 de 1881.

L. ZALFATE.

XI.

Memoria del Gobernador marítimo de Valdivia.

GOBERNACION MARÍTIMA DE

Valdivia, abril 8 de 1881.

Impuesto de la nota de US. fechada el 15 del mes próximo pasado, núm. 387, en que se sirve pedirme la Memoria anual del ramo, tengo que hacer presente a US. que, como tuve ocasion de esponerlo en nota de 23 de febrero, ha sido trasladada la Aduana a Valdivia i con este motivo el infrascrito no ha podido conservar mas funciones de Gobernador marítimo que aquellas que tienen relacion con el servicio de la Aduana, para no imposibilitar el recibimiento i salida de naves.

Por otra parte, las atenciones de la Tesorería i Aduana se han recargado con el traslado, de tal manera que el infrascrito no puede atender medianamente los quehaceres de la Gobernacion, por concretarse a su principal empleo; siendo, por otra parte, del todo imposible el que el Ministro de una Tesorería situada en el centro de la poblacion pueda ejercer con eficacia las primeras funciones.

En esta virtud, ruego a US. se sirva disponer que si el señor Gobernador marítimo nombrado, no pudiera venir a hacerse cargo del empleo, se sirva nombrar intertanto a alguna persona en mi lugar, para cuyo efecto me permito recomendar a US. al ex-comandante del Resguardo, don Rudecindo Ramirez.

Dios guarde a US.

F. GOMEZ SOTO.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

XII.

Memoria del Gobernador Marítimo de Llanquihue.

GOBERNACION MARÍTIMA DE

Melipulli, abril 20 de 1881.

En cumplimiento de lo indicado en su nota núm. 387, de fecha 15 de marzo último, paso a US. la Memoria correspondiente al año transcurrido desde el 1.º de abril del próximo pasado hasta el 31 de marzo del presente.

GOBERNACION MARITIMA.

Esta Gobernacion sigue siendo servida accidentalmente por el administrador de Aduana de este puerto. La dotacion de la falúa que está a su disposicion es de cuatro marineros segundos i un marinero primero. La chalupa indicada es enteramente inútil para el servicio i es necesario reemplazarla por otra.

IMPORTANCIA DEL PUERTO.

El comercio de este puerto lo constituye principalmente la esportacion de maderas, miel de abejas, cera, mantequilla, cerveza i papas. La crisis comercial no ha dejado de hacer sentir palpablemente sus efectos en el movimiento mercantil de esta plaza.

Varios comerciantes de este puerto han dado pasos conducentes a conseguir qué a lo ménos bimestral o trimestralmente toque en él algunos de los vapores de la compañía Kosmos.

Ademas se trabaja con buenas probabilidades para el establecimiento de un vapor remolcador en los canales entre Melipulli i Ancud. Esta medida haria mas rápidos i seguros los viajes i aumentaría considerablemente el movimiento marítimo de este puerto, esperándose obtener para el indicado objeto uno de los trasportes empleados en el servicio de la guerra. El feliz éxito alcanzado por nuestras armas en la actual campaña, dá fundadas esperanzas de que se

atenderá a una necesidad i aspiracion mucho tiempo há sentidas i esperadas.

De este modo la importancia de este puerto se haría mucho mayor.

BOYAS.

De las dos boyas que existen en la jurisdiccion de esta Gobernacion marítima, la una en la isla de Abtao i la otra en la de la Lagartija, se ha desprendido de sus amarras la última i se encuentra varada en la isla de Tabou, como he tenido ocasion de espresarlo a US. en mis notas núms. 57 del 12 de noviembre i núm. 3 de 7 de febrero último.

VALIZAS.

No existen.

PRÁCTICOS.

Actualmente existe en esta Gobernacion un solo práctico, don Augusto Grassau, que basta por de pronto.

JENTE DE MAR.

Como tuve ocasion de decirlo a US. en la Memoria del año anterior, todos los habitantes de estas comarcas son marinos acostumbrados desde su niñez a surcar los golfos i canales.

ASTILLEROS.

No los hai.

VARADEROS.

Hai muchos i excelentes, siendo el principal el de la isla de Tenglo, que está al abrigo de todos los vientos.

Sobre el embancaamiento de la pequeña pero mui importante bahía formada por la costa i la isla de Tenglo, ya he tenido el honor de dar cuenta a US. en nota de fecha 4 de febrero último. El señor Ministro de Marina, a quien US. trascribió dicha nota, se sirvió recomendar a esta Gobernacion marítima, como medida provisoria, la mas estricta vijilancia para evitar deslastres furtivos i que se arrojen escombros que puedan incrementar el indicado embancaamiento.

MOVIMIENTO MARÍTIMO.

Los estados que acompaño demuestran que las naves que han entrado i salido durante el tiempo de que doi cuenta, son 24 vapores con 26,491 toneladas, i 13 buques con 4,490 toneladas.

Dios guarde a US.

J. PACHECO.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

CUADRO que demuestra el movimiento marítimo del puerto de Melipulli desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 1.º del mismo mes de 1881.

NAVEGACION DE CABOTAJE.—ENTRADAS.						
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE.	TRI-PULANTES.
	Nacionales.....	1	397	.....	1	8
	Alemanes.....	4	1342	.....	3	42
	Italianos.....	3	884	.....	3	28
	Norte-americanos.....	3	929	.....	2	29
	Belgas.....	1	742	.....	.....	17
	Portugueses.....	1	196	.....	1	9
	SUMAS.....	18	4490	3	10	133
Vapores.....	Ingleses.....	24	26491	24	.....	1480

Melipulli, abril 1.º de 1881.—J. PACHECO.

CUADRO que demuestra el movimiento marítimo del puerto de Melipulli desde el 1.º abril de 1880 hasta el 1.º del mismo mes de 1881.

		S A L I D A S .				
CLASIFICACION.	NACIONALIDAD.	C A B O T A J E .				
		BUQUES.	TONELADAS.	CARGADOS.	EN LASTRE	TRI-PELANTES.
Buques de vela.....	Nacionales.....	1	397	1	.....	8
	Alemanes.....	4	1342	4	.....	42
	Italianos.....	3	884	3	.....	28
	Norte-americanos.....	3	929	3	.....	29
	Belgas.....	1	742	1	.....	17
	Portugueses.....	1	196	1	.....	9
	SUMAS.....	13	4490	13	.....	133
Vapores.....	Ingleses.....	24	26491	24	.....	1480

Melipulli, abril 1.º de 1881.—J. Pacheco.

XIII.

Memoria del Gobernador marítimo de Ancud.

GOBERNACION MARÍTIMA DE

Ancud, abril 13 de 1881.

Cumplo con el deber de poner en conocimiento de US. los siguientes datos que forman la Memoria anual correspondiente a la seccion marítima de mi cargo:

MOVIMIENTO MARITIMO.

El estado incluso manifiesta que han entrado durante el año, 62 i salido 67 buques de vela, con 24,370 toneladas los primeros i 25,004 los segundos.

En igual período han entrado i salido 24 vapores con 113,952 toneladas.

En cuanto a la esportacion de madera, único artículo de constante comercio, ella está representada de una manera neta, hecha la correspondiente adicion, por el anterior tonelaje de registro de los buques de vela, en que tiene lugar. En cuanto al tonelaje de los vapores, que es tambien el de registro, no debe computarse de él sino un diez por ciento por la importacion i esportacion, siendo la primera, en cuanto a valor, considerablemente mayor que la segunda.

EMBARCACIONES MENORES.

He continuado, desde mi Memoria del año último, en la formacion de la matrícula de embarcaciones; i actualmente hai registradas mil de ellas, desde pequeños botes hasta pailebotes del porte de 60 toneladas métricas. Terminado este trabajo, él suministrará importantes datos estadísticos relativos a construccion i navegacion interior, cuyos ramos alcanzan aquí cada dia mas notable prosperidad.

M. DE M.

TELÉGRAFOS MARÍTIMOS.

Tanto el de punta Corona como el del muelle, que es su correspondiente, están en estado de servicio; habiendo sido el primero puesto a cargo del asistente del faro, i suprimíndose por tanto el vijía, con lo cual se realiza una economía de 150 pesos anuales.

CUERPO DE PRÁCTICOS.

Este cuerpo presta satisfactoriamente sus servicios, no solo a las naves que trafican entre este puerto i Puerto Montt e intermedios, sino a las que se dirijen a las caletas de Carelmapu, Quemchi, Quellon i al rio Maullin, del que tambien principia a esportarse maderas en embarcaciones mayores. Es por estó que ruego a U.S. se sirva ordenar el exámen i recabar la aprobacion del reglamento reformado que le he remitido, como medio de hacer cesar las numerosas deficiencias del vijente, el que ha llegado a ser casi del todo inadecuado.

POLICIA MARÍTIMA.

La dotacion de la Gobernacion atiende con esmero este ramo del servicio, siendo su mas celoso cometido la vijilancia del deslastre, en esta bahía de tau poco fondo, con el fin de prevenir una causa mas, agregada a las naturales, que daría lugar a su embancamiento.

JENTE DE MAR, CAZA, PESCA, ETC.

He dicho en otras ocasiones que en esta provincia, por constituir sus numerosos canales las mas espeditas vías de comunicacion, son hombres de mar la jeneralidad de sus habitantes. I es por esto que insisto en la conveniencia de aprovechar esta disposicion natural en la instalacion de la escuela de grumetes, que anteriormente he propuesto, como medio de formar en ella los mas aptos equipajes para nuestra armada.

Durante el año que abraza esta Memoria ha habido aquí un movimiento, en cuanto a embarque i desembarque, de setecientos marinos, cuya cifra apoya lo anteriormente espuesto.

La caza de lobos i otros animales de mar, cuyas pieles son beneficiables, principia a hacerse en grande escala, a mas de la pesca, tanto por embarcaciones nacionales como extranjeras, por lo que han llegado a ser indispensables una ordenanza que reglamente esta industria i un guarda-costas a vapor que haga cumplir aquella, como asimismo nuestras leyes ya vijentes.

VALIZAS.

En lo referente a este ramo, debo reproducir lo espuesto en mis Memorias anteriores, tanto en lo que toca a las valizas actuales, que serán colocadas luego que se reciban los útiles pedidos, en reemplazo de escludidos, como a las de nueva colocacion.

MUELLE.

Ha continuado su mal estado, tanto por contar al ménos con cincuenta años de existencia, como por no haber recibido una reparacion tan radical como la que se necesita, aunque sería lo mejor que se procediera a su reconstruccion. Hace esto último mas indispensable el embancamiento cada vez mayor de la dársena que en las bajamares queda en seco, por lo que ha sido menester, para dar las posibles facilidades al comercio, construir uno de rieles que pronto estará en estado de servicio.

SUBDELEGACIONES MARÍTIMAS.

Por la de Guaitecas, hace años establecida, ha habido en el año que corre una entrada i salida de cuatro buques, en ámbos casos con 1884 toneladas.

Por la de Quellon, recientemente establecida, ha habido en el mismo término una entrada i salida de dos buques, en ámbos casos con 797 toneladas.

Se hace indispensable crear una subdelegacion marítima cuya capital sería el puerto de Queachi, por el que se efectúa una esportacion de madera siempre creciente, pues en el año último ha sido habilitado para dieziocho naves que a él han ido a cargar. Esto no obstante, el infrascrito cree que se deben dejar subsistentes, por reducido que sea en ellas el movimiento marítimo, las dos subdelegaciones ya instaladas, para que haya en aquellos lejanos parajes, hoi todavia despoblados, un principio de autoridad, cuya presencia se ha justificado por hechos en que ha sido necesaria su intervencion, la que sería mas útil desde el dia en que se reglamente la caza i pesca, conforme ya lo he indicado i se establezcan los medios de obtener el respeto de nuestras leyes que se relacionan con aquellas industrias.

Dios guarde a US.

J. HUDSON.

Si Esor Comandante Jeneral de Marina.

MOVIMIENTO marítimo habido en el puerto de Ancud, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

ENTRADAS.						
CLASES:	NUMERO.	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Del cabotaje.	Del extranjero.	Del cabotaje.	Del extranjero.
Vapores.....	48	56976			48	
Fragatas.....	3	2238			3	
Barcas.....	51	20356			51	
Bergantines.....	2	480				2
Goletas.....	3	813			3	
Pailebotes.....	3	483	2		1	
SUMAS.....	110	81346	2		106	2

SALIDAS.						
CLASES.	NUMERO	TONELADAS.	NACIONALES.		ESTRANJEROS.	
			Al cabotaje.	Al extranjero.	Al cabotaje.	Al extranjero.
Vapores.....	48	56976			48	
Fragatas.....	3	2238			3	
Barcas.....	52	20530			52	
Bergantines.....	3	780			3	
Goletas.....	3	813			3	
Pailebotes.....	6	643	6			
SUMAS.....	115	81980	6		109	

Gobernacion marítima de Chiloé, abril 1.º de 1881.—S. HUDSON.

XIV.

Memoria del Gobernador marítimo de Magallanes.

GOBERNACION DE

Punta Arenas, abril 13 de 1881.

Tengo el honor de elevar al conocimiento de US. i por duplicado el cuadro que demuestra el movimiento marítimo habiado en este puerto durante el primer trimestre del presente año.

Igualmente acompaño i tambien por duplicado el estado que demuestra el movimiento de buques entrados i salidos durante el año, es decir desde el 1.º de abril de 1880 al 31 de marzo de 1881.

Dios guarde a US.

S. G. JURGENSEN.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo del puerto de Punta Arenas, desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

CLASES.	ENTRADAS.						SALIDAS.							
	DEL CABOTAJE.			DEL ESTRANJERO.			DEL CABOTAJE.			DEL ESTRANJERO.			RESUMEN	
	NACIONALES.			TOTAL.			NACIONALES.			TOTAL.			Buques.	Tonels.
	Buques.	Tonels.	ESTRANJEROS.	Buques.	Tonels.	ESTRANJEROS.	Buques.	Tonels.	ESTRANJEROS.	Buques.	Tonels.	ESTRANJEROS.	Buques.	Tonels.
De vela	2	35	10	12	1033	1	346	11	29347	2	2310	13	1379	
Vapores	10	998	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	54889	
De guerra	2	5640	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	7950	
De vela	3	223	.....	3	400	10	25548	3	6050	6	623	
Vapores	11	29347	.....	10	25548	.....	.....	.....	.....	21	54895	
De guerra	1	1400	.....	3	6050	.....	.....	.....	.....	4	7450	

Punta Arenas, marzo 31 de 1881.—S. G. JURGENSEN.

C.

CIRUJANO MAYOR DEL DEPARTAMENTO.

Valparaiso, abril 28 de 1881.

Señor:

En cumplimiento de mi deber doi cuenta a US. del ramo del servicio médico i sanitario de la marina de guerra nacional, i ántes de pasar a los detalles me es satisfactorio anunciar a US. que el cuerpo de cirujanos de la Armada ha cumplido sus deberes profesionales i humanitarios con el celo i perseverancia que las circunstancias lo han exijido, ya en la asistencia de heridos i enfermos de las naves, ya prestando sus cuidados en los hospitales de la costa, ya auxiliando con sus servicios en los combates que se han sostenido en tierra, donde los buques podian prestar algun apoyo a las fuerzas del ejército.

La esposicion mas clara i detallada del movimiento del servicio médico de la Armada no podria presentarse mejor a US. que copiando íntegra la memoria que me ha pasado el cirujano en jefe de la Escuadra, que comprende lo mas necesario e importante del servicio, cuyo tenor es como sigue:

«Blindado *Blanco Encalada*.—Valparaiso, abril 1.º de 1881.—
Señor:—Tengo el honor de presentar a Ud. algunos de los datos pedidos en su nota del mes próximo pasado, sobre el servicio médico de la Armada nacional.

«Despues de los grandes combates de Chorrillos i Miraflores las ambulancias del Ejército han necesitado nuestra ayuda no solo en personal sino en material, como vendajes, hilas, medicamentos, etc.

«El dia del combate de Chorrillos los cirujanos i practicantes de los buques *Blanco Encalada*, *Almirante Cochrane*, *O'Higgins* i *Pilcomayo* han bajado a tierra en la bahía Achira para atender a los heridos traídos de lugares vecinos de Morro Solar a esa caleta, pues el personal de las ambulancias habia sido ocupado en otros puntos mas lejanos de la costa.

«El número de heridos atendidos durante dos días ascendió a mas de ochenta entre chilenos i peruanos. Los hospitales de sangre de Chorrillos i de San Juan, llenos de gran número de heridos, deberian ser evacuados sin pérdida de tiempo, i esto se hizo sobre Lima i Callao.

«El jefe del servicio sanitario del Ejército ha tenido a bien confiarnos cerca de doscientos heridos trasladados al hospital de Guadalupe en el Callao, tomando en consideracion que los buques de la Armada bien dotados de personal i bien provistos de material quirúrgico podian ayudarlo por pocos días, mientras le era posible destacar una de las ambulancias a hacerse cargo de esos heridos. Cerca de dos semanas los cirujanos i practicantes de la Armada han prestado sus servicios en el hospital Guadalupe, i me es satisfactorio decir que los cirujanos han aprovechado con interes la ocasion para estudiar las heridas graves i practicar las grandes operaciones.

«En el mes de noviembre del año pasado, el señor Ministro de Guerra i Marina comunicó al comandante en jefe de la Escuadra la aparicion de la fiebre amarilla en el puerto de Guayaquil, por lo que pasé una nota al señor contra-almirante sobre las medidas que se necesitaba tomar en los buques de la Armada, la que trasmití en copia a Ud. en tiempo oportuno.

«El número de cirujanos ha disminuido a causa de la renuncia que han hecho los siguientes: cirujano primero, don Demetrio Zañartu; id. don José Tomas Aravena; id. don Ernesto Turenne; cirujano segundo, don Moises Alliende; id., don Carlos Vargas Clark; como tambien por la muerte del cirujano segundo, don Andres Avelino Olmedo.

«Por los servicios prestados durante toda la guerra i su competencia, el sangrador don José Casa Cordero ha sido nombrado ayudante de cirujano. Asimismo ha sido incorporado al servicio en el mismo rango el farmacéutico recibido don Manuel Antonio Muñoz.

«El personal de cirujanos que funciona actualmente en los buques de la Armada se compone de siete cirujanos de primera clase i cuatro de segunda, cuatro ayudantes de cirujano i once practicantes.

CIRUJANOS PRIMEROS.

Don Alexis Scherbakoff
» Pedro O'Ryan
» Manuel F. Aguirre
» Ildefonso Nuñez

Don Francisco Cornelio Guzman
» Manuel Espinosa
» Jerónimo Larenas.

CIRUJANOS SEGUNDOS.

Don Francisco I. Oyarzun
» David Mesa

Don Guillermo del Sol
» Ramon Leon Luco.

«Oportunamente se han remitido a Ud. los cuadros estadísticos medico-quirúrgicos de las enfermerías de los buques de la Escuadra por los cirujanos respectivos.

«Autes de terminar debo hacer presente a Ud. la necesidad de reglamentar el servicio sanitario de la Armada, introduciendo reformas urgentes en las enfermerías de los buques, i poner este servicio a la altura de las mejoras modernas dignas de la Escuadra que tiene actualmente el país.—Dios guarde a Ud.—*Dr. Alexis Scherbakoff.*—Al cirujano mayor del Departamento de Marina, don Javier Villanueva.»

Debo espresar a US. ántes de terminar esta nota, el sentimiento que me preocupa. Como en la Memoria que tuve el honor de presentar a US. el año pasado, le anunciaba que no seria estraño que los cirujanos de la Armada abandonarían el servicio de la marina una vez que se terminase la guerra, i que el digno entusiasmo de servir a la patria que los indujo a ofrecer sus servicios quedase satisfecho, este caso ha llegado, i muchos de los cirujanos me han anunciado ya su deseo de retirarse del servicio, unos por convenir a sus intereses particulares, otros porque tienen necesidad de terminar sus estudios i conocimientos profesionales. Esta circunstancia me hace temer que puede llegar el momento en que los buques de la Escuadra queden careciendo del personal necesario para desempeñar este servicio.

Tambien insinué a US. en aquella época que el principal motivo que tenían nuestros jóvenes médicos para no persistir en el servicio, era el ningun aliciente de adelanto i la falta de expectativas para adquirir una carrera aun despues de muchos años de servicio en la mar. Llamo la consideracion del Supremo Gobierno a este punto, para el caso en que haya de hacerse algunas reformas en este ramo del servicio.

Dios guarde a US.

JAVIER VILLANUEVA.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

D.

Memoria del Inspector Jeneral de Faros.

INSPECCION JENERAL DE FAROS.

Valparaiso, abril 15 de 1881.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

Cumpliendo con lo dispuesto en la nota de US. fecha 16 del próximo pasado, núm. 391, tengo el honor de pasar a manos de US. la Memoria anual del Departamento de mi cargo, la cual abraza desde el 1.º de abril del año último, hasta el 31 de marzo del presente.

Habiendo sido llamado el que suscribe, por decreto supremo de fecha 5 de octubre del año próximo pasado, del puesto de Inspector Jeneral de Oficinas marítimas, que desempeñaba desde el 29 de enero del mismo año, para ejercer igual cargo en el Departamento de Faros, hice presente a US., entre otras medidas urgentes, la necesidad de practicar desde luego una visita de inspeccion a cada uno de los faros de la República; pues ademas de hacer cerca de tres años que no se efectuaba, las alteraciones i acontecimientos ocurridos en los últimos tiempos, como la circunstancia de la prolongada enfermedad de mi antecesor i su fallecimiento despues, hacian mas indispensable esa medida.

Autorizado por el señor Ministro de Marina para practicar la inspeccion propuêta, el que suscribe la llevó a efecto, visitando los faros situados en la costa sur de nuestro territorio, i en comunicacion de fecha 1.º del presente tuve el honor de dar a US. circunstanciada cuenta de esta parte de mi comision, haciendo presente el estado actual de cada faro i las necesidades que con preferencia habia que remediar.

Considerando conveniente completar las memorias anuales del ramo de faros, agregándole estados que contengan todos aquellos datos necesarios para formarse exacta cuenta de su importancia i estado actual, adjunto a US. marcado con el núm. 1, un cuadro que

M. DE M.

manifiesta el número de faros i faroles en ejercicio, con expresion del orden de sus aparatos, situacion i época en que principiaron a alumbrar; i con el núm. 2, un estado que contiene la lista nominal de los empleados de faros, en el que se espresa sus clases, lugar en que se hallan destinados, fechas de sus nombramientos i años de servicios.

Ademas del excelente faro de Iquique, incorporado al ramo i que alumbra desde el mes de mayo del año próximo pasado, la iluminacion de nuestra costa ha sido aumentada, durante el período de que se dá cuenta, con la instalacion de dos faroles, destinados a servir como luces interiores i de direccion para los embarcaderos de los puertos de Antofagasta i Tomé.

En febrero del presente año propuse a US. se erijiese en el puerto de Tocopilla un buen farol de luz roja fija, adjuntandó al efecto el respectivo presupuesto.

La importancia comercial i marítima del espresado puerto, como el carecer esa costa en una considerable estension de una luz que sirva de puerto de marca a las naves que la trafican, aconsejan la instalacion del farol propuesto.

Mui conveniente seria tambien se dotase con faroles iguales a los puertos de Melipulli, Ancud, Corral, Coronel i Talcahuano. El aumento constante del movimiento marítimo, como la circunstancia de tocar ahora en algunos de esos puertos los grandes vapores del Estrecho, a los que se reunirán en breve los nuevos vapores que se proyecta hacer navegar en esas costas, hacen sumamente necesaria la instalacion de las luces mencionadas; ellas prestarian importantísimos servicios i en nuestra costa sur, donde tiene lugar récios temporales i frecuentes cerrazones, servirian ademas para precaver los continuos accidentes que ocurren a las numerosas embarcaciones que navegan en los canales interiores de la provincia de Chiloé.

Las luces que propongo se consultan igualmente en el plan de iluminacion jeneral, propuesto al Supremo Gobierno con fecha 19 de junio de 1875.

No correspondiendo al incremento e importancia actual del ramo de faros el Reglamento vijente; se creyó necesario sustituirlo por otro que, llenando las deficiencias del antiguo, comprendiese tambien la administracion del ramo de valizas. En consecuencia, reuniendo los diferentes trabajos que se habian hecho con ese fin, presenté a US. con fecha 26 de noviembre del año último un proyecto de Reglamento, en el que se consultan las necesidades que se hacian sentir, para la mejor administracion de ámbos servicios.

Este Reglamento, que fué aprobado por la comision que para su exámen nombró US., se halla ante el Supremo Gobierno, cuya resolucíon se espera en la actualidad.

Siendo las existencias de aceite mineral i otros artículos del ramo de faros, depositados en almacenes de marina, solo suficientes para el mantenimiento de los mismos, en el presente año i parte del venidero, i teniendo en consideracion que la mayor parte de esos artículos es preciso hacerlos venir de Europa, elevé a US. a fines de enero del presente año un pedimento jeneral para renovar el consumo i aumentar el depósito de aceite mineral, atendido el mayor gasto ocasionado en este artículo, con la incorporacion del faro de Iquique i en precaucion del aumento progresivo que tendrá el alumbrado marítimo de los puertos i costas de la República. En el citado pedimento se consultan tambien todos aquellos artículos mas indispensables para el mejor servicio del ramo de faros.

Dios guarde a US.

F. RONDIZZONI.

Señor Comandente Jeneral de Marina.

Estado que manifiesta el número de faros i faroles establecidos en la costa de la República.

SITUACION.	ORDEN I SISTEMA DEL APARATO.	DISTINTIVOS DE LOS MISMOS.	FECHA
			EN QUE PRINCIPIÓ A ALUMBRAR.
Playa-Ancha. Valparaiso	De 4.º orden jiratorio.....	Luz blanca fija variada por destellos de 2 en 2 minutos....	Setiembre 18 de 1857.
Punta Corona. Ancud	De 4.º id. id.....	Id. id. id. id.....	Noviembre 1.º de 1859.
Faro de Niebla. Corral.....	De 6.º id. fijo.....	.....	Agosto 20 de 1866.
Punta Caldera. Caldera	De 4.º id. jiratorio.....	Id. id. de 1½ en 1½ minutos.....	Marzo 1.º de 1868.
Id. Tortuga. Coquimbo.....	De 4.º id. id.....	Id. id. de 20 en 20 segundos.....	Junio 1.º de 1868.
Quiriquina. Isla de la.....	De 4.º id. id.....	Id. id. de 40 en 40 id.....	Id. de 1869.
Punta Galera. Costa Valdivia.....	De 2.º id. id.....	Id. id. de 1 en 1 minuto.....	Id. de 1876.
Isla de Iquique. Iquique	De 3.º id. id.....	Id. id. de 30 en 30 segundos.....	Mayo 1.º de 1880.
F A R O L E S.			
Muelle de Valparaiso.....	Jiratorio.....	Luz variada de color rojo, azul i blanco variado por destellos de 20 en 20 segundos.....	Octubre 27 de 1875.
Magallanes. Colonia de.....	Faroles comunes (dos).....	Luz fija, una roja i otra blanca.....	Id. 1.º de 1877.
Agui. Punta de (Chiloé).....	Id. id.....	Luz blanca fija.....	Id. 27 de 1873.
Tomé. Puerto del.....	Id. id.....	Id. id.....	Enero 1.º de 1881.
Autofagasta. Puerto de.....	Id. id.....	Id. id.....	Id. id.

NOTA.—Los faros consumen aceite mineral i sus mecheros son del sistema Doty.

Valparaiso, abril 15 de 1881.

F. RONDIZZONI.

EMPLEADOS DEL RAMO DE FAROS.

CLASES.	NOMBRES.	FECHA CON QUE ENTRARON AL SERVICIO.	FECHA DEL ÚLTIMO NOMBRAMIENTO.	TIEMPO DE SERVICIO.		DESTINOS.
				Años.	Meses.	
Guardianes.....	Don Francisco J. Mateluna.....	Octubre 9 de 1857.....	Diciembre 30 de 1859.....	23	7	A cargo del faro de Valparaiso.
Id.....	— Ignacio Ayala.....	Setiembre 29 de 1863.....	Marzo 16 de 1871.....	17	6	Id. del id. de Ancud. (Corona.)
Id.....	— Samuel Redolé.....	Enero 13 de 1868.....	Octubre 9 de 1871.....	13	2	Id. de Coquimbo.
Id.....	— Nicomedes Gacitúa.....	Febrero 13 de 1868.....	Noviembre 5 de 1874.....	6	5	Sirviendo en el ejército. (Punta Galera.)
Id.....	— Manuel Tobar.....	Id. 25 de 1874.....	Diciembre 13 de 1874.....	7	1	A cargo del faro de Caldera.
Id.....	— Leon Herrera.....	Enero 11 de 1872.....	Agosto 26 de 1875.....	9	2	Id. del id. de la Quiriquina.
Id.....	— Gumercindo Paez.....	Id. 13 de 1868.....	Enero 13 de 1868.....	13	2	En el faro de Valparaiso.
Ayudantes.....	— José del Carmen Molina.....	Marzo 29 de 1873.....	Marzo 29 de 1873.....	8	.....	Id. de Punta Galera.
Id.....	— Francisco Alvarado.....	Setiembre 27 de 1873.....	Setiembre 27 de 1873.....	7	6	Id. de Iquique.
Id.....	— Federico Kohling.....	Noviembre 13 de 1873.....	Noviembre 13 de 1873.....	7	4	A cargo del faro de Niebla.
Id.....	— José Ignacio Campos.....	Abril 12 de 1875.....	Abril 12 de 1875.....	6	.....	En el faro de la Quiriquina
Id.....	— Jeremias Ramirez.....	Mayo 3 de 1875.....	Mayo 3 de 1875.....	5	10	Id. de Punta Galera.
Id.....	— Rafael Moreno.....	Julio 1.º de 1875.....	Julio 1.º de 1875.....	5	8	A cargo del faro de Iquique.
Id.....	— Justo Pastor Quintero.....	Mayo 25 de 1880.....	Mayo 25 de 1880.....	.....	11	En el faro de Coquimbo.
Id.....	— Belario Coloma.....	Agosto 24 de 1880.....	Agosto 24 de 1880.....	.....	7	Id. de Valparaiso.
Id.....	— Abelardo Diaz.....	Noviembre 4 de 1880.....	Noviembre 4 de 1880.....	.....	5	Id. de Punta Galera.
Id.....	— Nicolas Cuyurapa.....	Enero 17 de 1878.....	Enero 17 de 1878.....	3	2	Id. Id.
Asistentes.....	— Manuel Riveras.....	Abril 19 de 1879.....	Abril 19 de 1879.....	2	.....	Id. de Quiriquina.
Id.....	— Abel Leiton.....	Octubre 8 de 1880.....	Octubre 8 de 1880.....	.....	6	Id. de Iquique.
Id.....	— José M. Miranda.....	Id. 23 de 1880.....	Id. 23 de 1880.....	.....	6	Id. de Corona.
Id.....	— Belisario Yáñez.....	Noviembre 24 de 1880.....	Noviembre 24 de 1880.....	.....	5	Id. de Caldera.
Id.....	— Daniel Aravena.....	Marzo 30 de 1881.....	Marzo 30 de 1881.....	.....	1	En el farol jiratorio de Valparaiso.
Id.....	— Pantaleon Vergara.....	Id. 31 de 1881.....	Id. 31 de 1881.....	.....	1	En el faro de Coquimbo.
Id.....	— José María Fonte.....	Id. 19 de 1875.....	Id. 19 de 1875.....	6	.....	Id. de Valparaiso.

Valparaiso, abril 15 de 1881.

F. RONDIZZONI.

E.

Memoria del Comandante del Rejimiento de Artillería de Marina.

REJIMIENTO DE ARTILLERÍA DE MARINA.

Valparaiso, abril 14 de 1881.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

En cumplimiento de lo dispuesto por US. en su estimable nota de 16 de marzo último, tengo el honor de pasar a manos de US. la siguiente Memoria del Rejimiento de Artillería de Marina que abraza desde el 9 de febrero de 1879 hasta la fecha.

ORGANIZACION.

Tiene la que le acordó el supremo decreto de 3 de abril de 1879. Manteniéndolo con su actual dotacion el rejimiento podrá hacer en buenas condiciones el servicio de las guarniciones de los buques de la Armada i la de Magallanes i hasta el de la plaza; pero seria imposible servir al mismo tiempo la de Tolten, sin que profundamente se resintiese, porque siendo el único que existe en este puerto, constantemente se le ocupa en diversos servicios que distraen su personal.

Tiene a su cargo el rejimiento en la actualidad los fuertes de la plaza, ocupándose en los destacamentos 62 hombres, siendo demasiado deficiente este número para atender medianamente el valioso material que encierran i que no seria posible dejar abandonado, vistos los innumerables sacrificios que ha hecho el Estado para adquirirlos. Se necesitan por lo ménos 250 hombres en paz, para la conservacion de dichos fuertes; i para el servicio de ellos en tiempo de guerra 1,067, como se comprueba con el estado i parte adjunto marcados con la letra A.

A consecuencia de las bajas ocurridas en las últimas batallas, que no ha sido posible llenar por falta de individuos voluntarios, el cuerpo se encuentra con un servicio por demás recargado, faltando muchas veces hasta la tropa necesaria para el relevo de guardias, contra lo prevenido en el art. 44, tit. 38 de la Ordenanza Jeneral del Ejército.

DOTACION.

El estado adjunto marcado con la letra *B*, manifiesta la que le señaló el decreto de su reorganizacion i la fuerza que en la actualidad mantiene este cuerpo empleada en el servicio de la plaza, fuertes, guarniciones de los buques de la Armada, Tolten, Magallanes i otros.

ANTIGÜEDAD.

Tiene la de 9 de mayo de 1843, segun el decreto supremo de 5 de noviembre de 1857.

BANDERA.

Esta insignia se adquirió con fondos de caja, a virtud de las autorizaciones supremas de 14 de marzo de 1870 i 8 de julio de 1871. Se halla en regular estado de conservacion, a consecuencia de las campañas i de cinco balazos que ha recibido.

• ARTILLERÍA.

La superioridad de los cañones Krupp hizo inadecuada para la guerra la batería de artillería de montaña que tenia a su servicio el rejimiento, por cuya causa se entregó al parque de órden del Estado Mayor Jeneral del Ejército del Norte, el 10 de febrero de 1880, como tambien las mulas, montaje i demas útiles.

ARMAMENTO DE INFANTERÍA.

El que tiene el rejimiento es el de sistema Comblain, que el soldado, por sus magníficas condiciones, prefiere a cualesquiera otras clases de armamento, habiendo demostrado su superioridad sobre los demas en la presente guerra contra los aliados. Faltan para el completo 940, que ya se han solicitado por conducto de US.

VESTUARIO.

El rejimiento tiene el que se le ha dado en la campaña, que se mantiene en regular estado de conservacion. Con oportunidad re-

mitiré a U.S. un proyecto de vestuario especial para este cuerpo, porque siendo por su naturaleza el único que sirve las guarniciones de los buques de la Armada, se necesita para los trabajos de a bordo un otro que llene las condiciones de duracion i decencia que se requieren para esas faenas de suyo pesadas.

Como esta tropa es la que mas está a la espectacion de los marinos extranjeros, que visitan frecuentemente nuestras naves, debe manejarse en mejores condiciones que cualquiera otra, porque, a parte de lo espuesto, constantemente visitan en sus viajes a las naciones vecinas, i su permanencia ordinaria es el primer puerto de la República.

EQUIPO.

El cuerpo carece por completo de él, haciéndose sentir mucho su falta a bordo para la conservacion de las prendas del Estado i en particular de la tropa, por lo que convendria que el Supremo Gobierno se sirviera atenderlo en este ramo, ordenando se entregaran para su servicio, 1200 mochilas de cuero, 1200 frazadas, 1200 porta-capotes, 1200 paños, 1200 cucharas, 1200 platos i 1200 morrales.

RÉJIMEN INTERIOR.

Se observa el establecido ántes de marchar a la campaña, que previenen los decretos supremos de la Comandancia Jeneral de Marina, Ordenanza del Ejército i Marina i otros que en virtud de la esperiencia se han dictado para facilitar el mejor servicio, por ser el que presta este cuerpo distinto al del Ejército.

INSTRUCCION MILITAR.

La poca tropa que suele haber en el cuartel se ocupa en la de infantería, aprendizaje de las ordenanzas i toques, no haciéndose la de artillería por falta de cañones. Los juéves i sábados en la limpieza de armamento i vestuario, instruccion del tiro al blanco i servicio de campaña.

En los fuertes de la plaza se ocupa tambien la tropa en la instruccion de los cañones de grueso calibre, dos veces por semana.

INSTRUCCION PRIMARIA.

Desde la vuelta del rejimiento a esta plaza, no ha podido establecerse a consecuencia del recargo de servicio i falta de elementos. A fines del presente mes se principará esta instruccion tan indispensable al soldado i que tanto contribuye a su moralidad i disciplina.

ARCHIVO DE MAYORÍA I COMPAÑÍA.

Como consecuencia de la campaña, tanto el primero como el segundo se encuentran algo atrasados. Se procura ponerlos al día con toda actividad.

INSTRUMENTAL.

El que se tiene en la actualidad está inútil a consecuencia de estar en uso ocho años consecutivos, i últimamente se ha concluido mucho mas por los dos años dos meses que ha estado el rejimiento en campaña. Oportunamente solicitaré su reemplazo.

ALMACEN.

Lo tienen a su cargo los capitanes ayudantes que se alternan en este servicio cada seis meses. Tienen bajo su responsabilidad todas las existencias sobrantes del cuerpo, habiendo un libro especial destinado a llevar la alta i baja que ocurre, inspeccionándose mensualmente por el sarjento-mayor i el infrascrito.

HOSPITAL.

Los heridos i enfermos de este rejimiento se asisten en los hospitales de sangre de este puerto, Santiago i demas establecidos. Por el conducto respectivo se han pasado las notas del caso, para que todos aquellos que estén convalecientes se remitan a esta plaza, donde podrán ser mejor atendidos i vijilados en su curacion por sus jefes respectivos.

BIBLIOTECA.

Cuenta con los mismos volúmenes que espresó a US. mi antecesor, no habiéndose incrementado por causa de la ausencia de este rejimiento de la plaza, i de las dificultades de las comunicaciones en la campaña.

CUARTEL.

No tiene capacidad ni para la mitad de la dotacion de este rejimiento, i solamente es útil, por ahora, debido a que no existe tropa en la plaza, sino en los destinos que manifiesta el estado de mi referencia. Carece por completo de toda clase de comodidades i se encuentra en malísimo estado, siendo demasiado viejo e inadecuado para cuartel. Convendria reconstruirlo a la brevedad posible, uniendo el terreno con el edificio fiscal que estaba ocupado por la fábrica de picar tabacos.

DÍSCIPINA I MORALIDAD.

Se conserva en buen pié, cumpliendo cada uno con los deberes de su empleo.

Remito con esta Memoria, a mas del estado de que he hecho referencia, el que manifiesta la antigüedad, servicios i destinos de los oficiales de este cuerpo, como asimismo las hojas de servicios de los señores jefes, oficiales i sarjentos primeros.

Dios guarde a US.

J. R. VIDAURRE.

Al señor Ministro de Marina.

REJIMIENTO ARTILLERIA DE MARINA.

Rol de los señores jefes i oficiales, con manifestacion de su antigüedad i años de servicios.

EMPLEOS.	NOMBRES.	GRADOS.	FECHA DE SU ANTIGÜEDAD.			AÑOS DE SRVICIOS.			NOTAS.
			Dias.	Meses.	Años.	Años.	Meses.	Dias.	
TENT. CNL. I COMANDANTE...	Don José R. Vidaurre.....		15	Setiembre	1876	22	.....	17	P.
TENIENTE-CORONEL.....	— Maximiano Benavides.....		23	Julio.....	1870	30	11	4	P. Enfermo en su casa.
SARJENTO-MAYOR.....	— Francisco Carvallo.....		20	Noviembre.....	1880	15	6	.....	P.
CAPITAN AYUDANTE.....	— Luis Sanchez Jalier.....	De Sarjento-mayor	20	Id.....	1880	15	.....	28	P.
ID. ID.....	— Pablo Antonio Silva Prado.....	Id. id....	20	Id.....	1880	14	8	29	A. Con licencia suprema.
CAPITANES.....	{ Don Gregorio Diaz.....	Id. id....	23	Julio	1879	17	5	13	P.
	{ — Juan Rojo.....		22	Abril.....	1880	15	3	23	P.
	{ — Arturo Ruiz.....		10	Setiembre	1880	7	2	22	P.
	{ — Luis Fierro B.....		20	Noviembre.....	1880	7	.....	22	P.
	{ — Francisco Amor.....		20	Id.....	1880	6	10	25	A. en Tolten.
	{ — Antonio D. Hurtado.....		27	Id.....	1880	5	6	27	P.
	{ — Pio O. Guerrero B.....		10	Enero.....	1881	5	9	21	P.
	{ — Fernando 2.º Valenzuela.....		19	Marzo.	1881	9	11	5	P.
TENIENTES.....	{ — Eduardo Morenó V.....	De capitán.....	22	Abril.....	1880	5	.....	7	P.
	{ — Ricardo Ekers.....		22	Id.....	1880	9	4	25	P.
	{ — Cirio Miranda.....		10	Setiembre.....	1880	21	1	8	A. En Tolten.
	{ — Ramon Patiño Luna.....		20	Noviembre.....	1880	5	7	27	A. Con licencia suprema.
	{ — Alfredo Valenzuela.....		27	Id.....	1880	3	8	18	A. En el <i>Cochrane</i> .
	{ — Benjamin Gomez.....		10	Enero.....	1881	13	3	26	P.
	{ — Mariano 2.º Lorca.....		19	Marzo.....	1881	1	11	17	P.
	{ Don Manuel A. Quiroz.....		14	Abril.....	1879	1	11	17	A. En el <i>Blanco</i> .
SUBTENIENTES.....	{ — Ricardo Saldivia		14	Id.....	1879	1	11	17	A. <i>O'Higgins</i> .
	{ — Juan Manuel Chavez.....		14	Id.....	1879	1	11	17	P.
	{ — Luis Romero H.....		14	Id.....	1879	1	11	17	A. En la <i>Magallanes</i> .
	{ — Ramon Olave.....		16	Junio.....	1879	3	.....	19	A. En Tolten.
	{ — Federico 2.º Waug.....		2	Enero.....	1880	2	6	20	P.
	{ — Ramon Fernandez V.....		2	Id.....	1880	1	2	29	A. En Tolten.
	{ — Manuel María de Santiagos.....		24	Marzo.....	1880	1	.....	7	A. En el <i>Amazonas</i> .
	{ — Arturo Olid.....		22	Abril.....	1880	1	8	21	P.
	{ — Teobardo Fernandez.....		22	Junio.....	1880	8	9	6	P.
	{ — Juan Pablo Suazo.....		22	Id.....	1880	16	9	9	A. En el <i>Huáscar</i> .
	{ — Lorenzo 2.º Beytia.....		22	Id.....	1880	3	5	8	A. En la <i>Chacabuco</i> .
	{ — Nicómedes Aravena.....		10	Setiembre.....	1880	1	2	23	P.
	{ — Alejo 2.º Santiagos.....		10	Id.....	1880	.....	6	21	P.
	{ — Belisario Ibañez.....		20	Noviembre.....	1880	.....	4	11	P.
	{ — Amador 2.º Montt.....		20	Id.....	1880	.....	4	11	P.
	{ — Guillermo L. Hidalgo.....		27	Id.....	1880	1	2	8	P.
	{ — Antonio Sanchez M.....		10	Enero.....	1881	.....	10	23	A. En el <i>Angamos</i> .
	{ — Luis Ernesto Campillo.....		10	Id.....	1881	.....	4	23	P.
	{ — Luis Alberto Silva M.....		19	Marzo.....	1881	.....	.....	.....	A. En Santiago.
	{ — José del C. Sepúlveda.....		19	Id.....	1881	14	3	11	P.
	{ — José Aguedo Chavez.....		19	Id.....	1881	10	4	29	P.
	{ — Manuel Antonio Diaz.....		19	Id.....	1881	5	3	9	P.
{ — Eduardo Pulido.....		4	Abril.....	1881	.....	.....	.....	A. En Antofagasta.	
{ — Juan Villa Novoa.....		6	Id.....	1881	.....	.....	.....	A. En el <i>Abtao</i> .	

Valparaiso, mayo 6 de 1881.

Señor Comandante:

Paso a imponerlo sumariamente de las necesidades de que adolecen las baterías respecto a su personal, pues el que actualmente tienen, está mui léjos de responder a las exigencias que reclaman el espedido servicio i conservacion del importante material que corre a su cargo.

En efecto, el estado adjunto arroja solamente un total de sesenta i dos hombres distribuidos en diecisiete baterías que representan, con corta diferencia, un efectivo de cien cañones.

Dado este antecedente, no son necesarias muchas razones para demostrar la insignificancia de los destacamentos asignados a los fuertes i los consiguientes perjuicios que el material recibe con tan reducido número de tropa. El mismo estado acusa la falta absoluta de dotacion en tres de ellas, así las baterías *Esmeralda*, *Bueras Alto* i *Torre de Bueras*, no tienen ni siquiera un individuo al cuidado de los cañones con que están artilladas i como se vé, la primera tiene tres cañones Rodman de 600 libras; la segunda, un Armstrong de 20 toneladas i la tercera, un Blakeley de 450.

Estas pequeñas guarniciones, por otra parte, no solamente se dedican a la limpieza del numeroso material, sino tambien al arreglo de los almacenes de pólvora, polvorines i a cubrir las centinelas para la seguridad de las existencias. En muchas de ellas, además, hai que emplear uno o dos individuos para el acarreo del agua que emplean en su consumo.

El fuerte *San Antonio*, que es el mejor dotado, cuenta solamente con once hombres, teniendo que cubrir una guardia en la que son indispensables tres centinelas, dejar uno al cuidado de los animales i el resto ocupado en la limpieza de veintin cañon; debe estar listo tambien para contestar los saludos de los buques estranjeros que entran a la bahía.

De este modo, la tropa destacada en las baterías no tiene ni siquiera el descanso a que por ordenanza tienen derecho, i no debe olvidarse tambien el carácter permanente de estas guarniciones por no tener el rejimiento tropa disponible para su relevo.

Hoi mas que nunca, no puede prescindirse de introducir en ellas una reforma radical en los destacamentos, puesto que el material se ha duplicado con los cañones modernos de retrocarga llegados últi-

mamente de Europa i con el importante contingente que ingresará de las baterías del Callao.

Es una necesidad imperiosa desterrar de las baterías el abandono que desde tanto tiempo las tiene invadidas, pues de otra manera seguirá su destructora marcha hasta concluir con uno de los principales elementos de defensa que mantienen en el exterior el respeto del país.

Siento, señor Comandante, que la premura del tiempo me haya obligado a consignar en esta breve reseña un asunto como el presente; sin embargo, me basta con que quede constancia de que tal estado de cosas no puede continuar i que hai la obligacion ineludible de mejorar i conservar lo que cuesta a la nacion tantos sacrificios i que a la vez mantiene a Valparaiso en la reputacion de una de las plazas mas fuertes de Sud-América,

Dios guarde a US.

RICARDO EBERS.

Baterías de Valparaiso.

Estado que manifiesta los cañones existentes en las baterías, con manifiestacion de sus calibres, la tropa que actualmente los sirve, la asignada en tiempo de guerra i la que debiera servirle para su conservacion i cuidado.

FUERTES.	Armstrong 20 toneladas.	Knapp 21 centímetros.	Riddan 600.	Blakeley 450.	Farrut 300.	Blakeley 250.	Parrot 200.	Armstrong 150.	Blakeley 150.	Parrot 100.	Law-Mor 68.	Parrot 60.	Refarmados 60.	Inglises 32.	Batería actual.	Dotacion asignada en tiempo de guerra.	Dotacion que deben tener.
	Callao.....										4	5		5		3	39	15
Papudo.....							2	1			4				3	52	15
Pudeto.....	1				2						4				2	100	20
Maipú.....			3												2	48	15
Andes.....	1		1	1	1						2				6	80	20
Valparaiso.....			1	1							2				2	58	12
Covadonga.....			2												8	32	12
Esmeralda.....			3													48	18
San Antonio.....														21	11	105	30
Bueras Alto.....	1															16	6
Id. Bajo.....				1	1			1		4					5	97	15
Torre de Bueras.....				1												16	6
Ciudadela.....											2				1	26	6
Valdivia.....		2			2	2					6				5	142	25
Yerbas Buenas.....							1	1							3	26	10
Talcahuano.....											3	2			3	65	10
Rancagua.....											3		6		8	117	15
Total.....	2	3	9	4	2	4	5	2	1	4	35	2	11	21	62	1067	250

Valparaiso, abril 15 de 1881.

V. B. — VIDAURRE.

RICARDO EBERS.

REJIMIENTO ARTILLERÍA DE MARINA.

Estado que manifiesta la fuerza que debe tener el rejimiento, con manifestación de empleados i disponibles.

DESTINOS.	Comandante.	Teniente-coronel.	Sargento-mayor.	Capitanes-ayudantes.	Subt. abanderado.	Capitanes.	Tenientes.	Subtenientes.	SARJENTOS.		Tambores.	CABOS.		Soldados.	TOTAL.
									Primeros.	Segundos.		Primeros.	Segundos.		
Fuerza efectiva que debe tener.....	1	1	1	2	1	8	8	24	9	48	38	49	48	1,008	1,200
Faltan para el completo								1	6	5	9	7		200	227
Existencia en la fecha.....	1	1	1	2	1	8	8	23	3	43	29	42	48	808	973
Destinos de ausentes.															
De guarnicion en Magallanes.....										1		2		15	18
Id. en Tolten.....						1	1	3	1	4	3	4	4	84	100
Id. en el Blanco Encalada.....							1			2	1	1	2	54	60
Id. en el Cochrane.....							1			2	1	1	2	54	60
Id. en el Huáscar.....								1		1	1	1	1	45	50
Id. en la Chacabuco.....								1		1	1	1	1	26	30
Id. en la O'Higgins.....								1		1	1	1	1	26	30
Id. en la Magallanes.....								1		1	1	1	1	26	30
Id. en la Pilcomayo.....								1		1	1	1	1	21	25
Id. en el Amazonas.....							1	1		2	2	3	3	66	76
Id. en el Angamos.....								1		1	1	1	1	26	30
Id. en el Abtao.....								1		1	1	1	1	21	25
Id. en el Valdivia.....								1		1	1	1	1	14	18
Id. en el Tolten.....										1	1	1	1	14	18
Id. en el Thataba.....										1		1	1	10	12
Id. en el Toro, Lautaro i Gaviota.....												1	2	11	14
Con licencia temporal.....				1		1		1	1	1	2	2	2	8	16
En comision del servicio.....															
Suma de ausentes.....				1		2	4	12	2	22	18	24	25	521	612
Fuerza presente en la plaza.....	1	1	1	1	1	6	4	11	1	21	11	18	23	287	361
Destinos de presentes.															
De destacamento de los fuertes.....							1	2		5		6	6	45	62
De guardia en la prevencion.....						1				1	1	1	1	14	18
Id. en la cárcel.....								1		1	1	2	1	30	35
De destacamento en la Intendencia.....										1				8	9
Id. en el hospital i correccion.....										2		1	2	20	25
De servicio en las cuadras.....										8			4	8	20
Ordenanzas de jefes i oficiales.....														25	25
Id. al servicio de la Comandancia i Mayoría.....														2	2
Sumariados, procesados i cumpliendo condenas.....										1		3	2	6	12
En la banda de música.....										1	4	1	1	25	33
Instructores i empleados por el cuerpo.....						1				1		1		2	4
Reclutas en la instruccion.....											2	2	5	32	32
Enfermos en el hospital, en las cuadras i en sus casas.....			1			1		3			2		1	52	61
De policia diurna i nocturna.....														2	3
Fuerza empleada.....		1				3	1	6	1	21	8	18	22	271	341
Id. disponible.....	1		1	1	1	3		5			3		1	16	20

Valparaiso, abril 14 de 1881.

V.º B.º—VIDAURRE.

LOUIS SANCHEZ JALIER.

DOCUMENTO F.

CUADRO que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido en los puertos que se espresan, durante un año trascurrido desde el 1.º de abril de 1880 hasta el 31 de marzo de 1881.

GOBERNACIONES MARÍTIMAS.	PUERTOS.	ENTRADAS.			SALIDAS.		
		Buques.	Toneladas.	Pasajeros.	Buques.	Toneladas.	Pasajeros.
Tarapacá.....	Iquique.....	429	296,403	.....	426	294,052	.....
	Antofagasta.....	316	259,777 53	4,033	318	260,595	4,682
Antofagasta.....	Mejillones del Sur.....	100	113,308	.....	100	113,308	.....
	Cobija.....	110	148,085	438	112	119,457	.....
	Tocopilla.....	148	135,695	1,212	147	136,112	.....
	Chañaral de las Animas.....	149	120,281	1,960	140	104,035	1,869
Atacama.....	Pan de Azúcar.....	52	35,062	.....	53	35,525	.....
	Caldera.....	261	181,574	1,634	256	178,632	.....
	Curizal Bajo.....	173	150,697	586	174	151,940	624
	Huasco.....	123	121,874	.....	124	122,382	.....
	Peña Blanca.....	60	30,965	.....	60	30,965	.....
Coquimbo.....	Taltal.....	264	201,459	7,431	261	200,553	3,436
	Coquimbo.....	467	299,065	4,384	435	283,906	3,862
	Guayacon.....	111	65,874	176	112	66,991	230
	Totalillo.....	156	38,967	65	153	37,401	78
	Tongoi.....	171	60,767	125	174	61,787	223
Aconcagua.....	Papudo.....	11	5,761	.....	9	5,741	.....
	Zapallar.....	6	882	.....	6	882	.....
	Pichidangui.....	4	1,350	.....	4	1,350	.....
	Los Vilos.....	54	11,355	170	54	11,355	30
Valparaiso.....	Valparaiso.....	1,163	686,626	13,472	1,172	701,376	10,675
	San Antonio.....	25	11,980	.....	25	11,980	.....
Colchagua.....	Llico.....	9	4,259	.....	9	4,259	.....
Maule.....	Constitucion.....	119	23,453	.....	128	24,840	.....
	Curanipe.....	5	2,958	1	3	1,834	1
	Buchupure.....	4	3,018	3	3	2,281	1
Concepcion.....	Talcahuano.....	320	177,655	1,346	342	186,122	417
	Tomé.....	203	90,011	89	208	93,713	132
	Lota.....	365	185,314	.....	369	186,537	.....
	Coronel.....	397	301,637	.....	414	379,972	.....
Lebu.....	Lebu.....	159	87,379	411	157	88,190	1,069
Llanquihue.....	Melipulli.....	37	30,981	.....	37	30,981	.....
Chiloé.....	Ancud.....	110	81,346	.....	115	81,980	.....
Magallanes.....	Punta Arenas.....	102	196,791	125	101	194,201	27
TOTALES.....		6,183	2,279,211 53	37,711	6,201	4,205,335	27,356

V. B.—ALTAMIRANO.

Secretaría de la Comandancia Jeneral de Marina.—Valparaiso, mayo 25 de 1881.—JUAN V. BLEST.

Secretario.

DOCUMENTO G.

Estado de la marina mercante nacional el 23 de mayo de 1881.

CLASIFICACION I NOMBRE DEL BUQUE.	TONELAJE.	LUGAR DE CONSTRUCCION.	FECHA DE LA ID.	DUEÑOS.	RESIDENCIA DE LOS DUEÑOS.	FECHA DE LA MATRICULA.	N.º DEL REGISTRO.	NÚMERO DEL CODIGO DE SENALES.	OBSERVACIONES.
VAPORES.									
Itata	565.27	Liverpool	1873	Compañía Sud-Americana de Vapores	Valparaiso	Mayo 1879	200	220	Cabotaje.
Maipú	395.07	Inglaterra	1854	Id. id.	Id.	Noviembre 1869	54	69	Sirve de chata en Valparaiso.
Lamar	488.09	Dundee	1870	Id. id.	Id.	Junio 1872	65	105	Cabotaje.
Huanay	227.42	Inglaterra	Se ignora	Id. id.	Id.	Id.			Id.
Paquete de Maule	312.60	Id.	Id.	Id. id.	Id.	Mayo 1876			Id.
Teja	89.80	Id.	Id.	Id. id.	Id.	Id.			Id.
Luis Cousiño	419.86	Dundee	1875	Compañía Industrial de Valdivia	Valdivia	Mayo 1876	130	149	Id.
Isidora de Cousiño	444.86	Se ignora	Se ignora	Compañía Esplotadora de Lota i Coronel	Valparaiso	Noviembre 1879	205	225	Id.
Cárlas Roberto	463.78	Id.	Id.	Id. id.	Id.	Id. id.	206	226	Id.
Matías Cousiño	642.83	Inglaterra	1859	Id. id.	Id.	Id. id.	209	229	Id.
Villa Rica	187.55	Glasgow	1878	Sociedad de Armadores de Valdivia	Valdivia	Abril 1879	107	217	Id.
Guayeurú	251.21	Id.	1866	Solari i Brignardello	Valparaiso	Marzo 1880	219	239	Id.
						Febrero 1881	255	255	Id.
VAPORES REMOLCADORES.									
Salvadora	28.41	Constitucion	1870	Compañía Chilena de Remolcadores	Valparaiso	Setiembre 1871	88	95	Remolque.
Pescador	22.	Id.	1862	Id. id.	Id.	Enero 1869	32	34	Id.
Adefa	49.76	Inglaterra	1862	Id. id.	Id.	Id. id.	33	35	Id.
Sofía	54.80	Liverpool	1862	Id. id.	Id.	Id. id.	34	36	Id.
Valparaiso	14.	Se ignora	1870	Id. id.	Id.	Junio 1870	77	83	Id.
Estrella de Valparaiso	31.28	Constitucion	Se ignora	Fernando Cour	Id.	Junio 1872	94	104	Id.
BARCAS.									
Hualpen	264.86	Estados Unidos	1855	Nathiew i Brañas	Talcahuano	Mayo 1868	21	20	Cabotaje.
María	144.03	Filadelfia	Se ignora	Guillermo C. Delano	Concepcion	Id. id.	25	25	Sirve de chata en Valparaiso.
Guacolda	320.48	Se ignora	Se ignora	Velasquez i Compañía	Valparaiso	Octubre 1866	63	68	Cabotaje.
Joven Julia	281.52	Estados Unidos	1858	Juan de Dios Navarro	Id.	Julio 1872	96	106	Sirve de chata en Valparaiso.
Daniel Barazarte	399.60	Se ignora	Se ignora	Rafael Barazarte	Id.	Marzo 1878	177	197	Cabotaje.
Luis Alberto	572.64	Id.	Id.	Compañía Esplotadora de Lota i Coronel	Id.	Octubre 1879	202	222	Id.
Arturo	567.89	Id.	Id.	Id. id.	Id.	Id. id.	203	223	Id.
Mercedes	215.52	Id.	Id.	Juan Cauvi	Constitucion	Mayo 1881	246	266	Id.
Matador	191.35	Id.	Id.	Alfredo Rodt	Valparaiso	Noviembre 1879	208	228	Id.
Hugo	361.67	Inglaterra	1862	Compañía Esplotadora de Lota i Coronel	Id.	Id. id.	210	230	Id.
Porcia	259.12	Estados Unidos	1854	M. Nuetto i Nicolrs Mella	Talcahuano	Enero 1880	215	235	Id.
Dos Amigos	124.23	Id.	Id.	Sociedad i Lund i Compañía	Antofagasta	Id. id.	216	236	Id.
Tarapacá	396.57	Se ignora	Se ignora	Sociedad i Lund i Compañía	Valparaiso	Febrero 1880	217	237	Id.
Jane Martin	349.36	Id.	Id.	Compañía Chilena de Balleneros	Id.	Julio 1880	220	240	Pesca.
Delia	312.41	Id.	Id.	Nicolas C. Moller	Coronel	Agosto 1880	221	241	Cabotaje.
Loreto	603.75	Sunderland	1853	Compañía Esplotadora de Lota i Coronel	Valparaiso	Setiembre 1880	222	242	Id.
Sofía Guzman	596.39	Canadá	1874	Juan de Dios Navarro	Id.	Octubre 1880	223	243	Id.
Hermínia	139.59	Se ignora	Se ignora	José A. 2.º Verdugo	Id.	Id. id.	225	245	Id.
Coronella	310.02	Inglaterra	Id.	Koegel i Muncenyer	Id.	Diciembre 1880	228	248	Id.
Pondichery	826.30	Quebec	1875	Compañía de Maderas i Buques	Id.	Id. id.	229	249	Id.
Quiriquina	353.29	Burdeos	1871	Jorje S. Brown	Id.	Id. id.	230	250	Id.
Gracé Marks	236.13	Se ignora	Se ignora	Compañía Chilena de Balleneros	Id.	Id. id.	231	251	Pesca.
Reina del Pacifico	450.23	Inglaterra	1846	Juan Oyarzun	Coronel	Id. id.	232	252	Cabotaje.
Tránsito	252.30	Se ignora	Se ignora	Juan S. Ebersperger	Id.	Febrero 1881	237	257	Id.
Tordo	426.86	Id.	Id.	Sánchez i Cárdenas	Id.	Id. id.	238	258	Id.
Oregon	560.32	Sunderland	1855	Olverio Guillermo Jenkins	Id.	Id. id.	239	259	Id.
Cunser	495.39	Estados Unidos	1862	Alejandro Leonard	Coquimbo	Id. id.	241	261	Id.
Zarapito	465.34	Inglaterra	Se ignora	Federico Peede	Id.	Marzo 1881	242	262	Id.
Canario	416.56	Id.	Id.	Sánchez i Cárdenas	Id.	Id. id.	243	263	Id.
General Baquedano	949.17	Reichenbach	1861	Antonio Bañico	Id.	Abril 1881	244	264	Id.
Lautaro	314.11	Se ignora	Se ignora	Federico Peede	Id.	Id. id.	245	265	Id.
BERGANTINES.									
Washington	160.76	Se ignora	Se ignora	José Tomas Ramos	Valparaiso	Febrero 1877	150	169	Sirve de chata en Valparaiso.
Teresa i Luisa	99.04	Constitucion	Id.	Tomas Pictou	Coquimbo	Noviembre 1879	211	231	Cabotaje.
Miraflores	617.86	Italia	1867	Federico Peede	Valparaiso	Enero 1881	234	254	Id.
GOLETAS.									
Voladora de Talcahuano	41.62	Talcahuano	1858	Juan Alemparte	Chillan	Mayo 1871	84	91	Cabotaje.
Pescadora	38.50	Lebu	1874	Rufino Murillo	Lebu	Octubre 1874	116	132	Id.
Flora de Talcahuano	36.88	Calbuco	1874	Id.	Talcahuano	Marzo 1875	123	140	Id.
Veledosa	127.73	Inglaterra	Se ignora	Compañía Esplotadora de Lota i Coronel	Valparaiso	Octubre 1879	204	224	Id.
Emely	58.60	Constitucion	1865	Roberto John	Constitucion	Id.	224	244	Id.
PAILEBOTS.									
Aguila	43.12	Constitucion	Se ignora	A. Valerio i Fermin Mucuna	Constitucion	Julio 1868	28	29	Cabotaje.
Cristina	69.76	Dalcahue	1863	Roberto 2.º Burr	Ancud	Octubre 1868	31	32	Id.
Guillermo	49.	Se ignora	Se ignora	Miguel Aseccio	Callao	Setiembre 1872	98	99	Id.
Aldecira	33.54	Ancud	1869	Felipe Cepeda	Coquimbo	Marzo 1874	113	129	Id.
Elena	46.81	Chiloé	1875	M. Odjes i David Andrews	Talcahuano	Octubre 1875	127	146	Id.
Rosa Duhart	53.12	Lebu	1876	Martin Duhart	Lebu	Julio 1876	132	151	Id.
Albina	53.74	Id.	1864	Gregorio Urrutia	Id.	Setiembre 1876	134	153	Id.
Estela	40.38	Chiloé	1877	G. Jenkins i Juan Doale	Coquimbo	Marzo 1878	183	203	Id.
Conde de Cavour	51.50	Lebu	1876	José Agustín 2.º Verdugo	Valparaiso	Agosto 1879	201	221	Id.
Lola	179.17	Se ignora	Se ignora	I. Montet	Huito	Diciembre 1879	212	232	Id.
Trují	37.	Id.	Id.	David Jenkins	Coquimbo	Id. id.	214	234	Id.
Luisa	57.39	Talcahuano	1879	Santiago 2.º Ebenperger	Lebu	Julio 1880	220	240	Id.
Rosa Elena	60.81	Chiloé	1873	Jorje Walker	Coronel	Noviembre 1880	226	246	Id.
Sau José	99.06	Se ignora	Se ignora	José Nogueira	Punta Arenas	Enero 1881	233	253	Id.
Elena	50.17	Chiloé	1876	Alfredo D. Yeoman	Coquimbo	Febrero 1881	236	256	Id.
FRAGATAS.									
Wilhelm	1,479.41	Boston	1851	Enrique N. Billshau	Valparaiso	Mayo 1881	240	260	Cabotaje.
Norfolk	1,226.64	Id.	1856	Compañía de Remolcadores	Id.	Id. id.	245	265	Id.

RESUMEN.

18 Vapores con.....	4,788.09
56 Buques de vela con.....	16,885.11
74 Buques con toneladas métricas.....	21,673.20

Núm. 2.

Informes sobre el dique de Talcahuano.

Talcahuano, junio 1.º de 1881.

Señor Ministro:

Tengo el honor de dar cuenta a US. de los trabajos ejecutados en el Dique seco de Talcahuano desde su iniciacion.

Llegado a Talcahuano en el mes de agosto del año próximo pasado, di principio inmediato a los trabajos, pero con un número de trabajadores mui reducido, a consecuencia de la falta de útiles, que llegaron poco a poco.

Los trabajos emprendidos desde el principio consistieron en la formacion del terreno destinado a recibir los talleres, las bodegas, i los depósitos de materiales. Estos trabajos, todavía no enteramente concluidos, i de los cuales US. podrá darse cuenta de la situacion en el plano adjunto, han orijinado gastos que hago figurar en la última parte del presente informe, teniendo que llamar inmediatamente la atencion de US. sobre la cuestion primordial i capital de esos trabajos, es decir, el modo de construccion del dique.

Cuando, despues de haber estudiado i comparado los puertos de la costa, hube reconocido el de Talcahuano como el mas apropósito para la creacion del arsenal, estudié en detalle el proyecto de Dique seco.

Hice entónces, en el sitio que debia ocupar, numerosos sondajes que tenían por objeto conocer el terreno i la profundidad a la cual se encontraba la roca, i reconocí una espesor mediana de tres metros de arena fangosa encima del terreno resistente.

Creí entónces que el medio mas seguro de ejecucion de los trabajos consistiria en la creacion de una atagüfa jeneral, prévio el dragaje de las partes fangosas.

Sobre este procedimiento ha sido basado el proyecto que he tenido

el honor de elevar al Supremo Gobierno en 1878, esperando de él los mejores resultados.

Pareciéndome el fondo resistente, la cuestion se reducía entónces a una estraccion mas o ménos grande de agua en el recinto formado por la atagúa, segun el grado de permeabilidad del terreno.

Para poder determinar cuál era este grado de permeabilidad, hice forar desde luego un pozo de 12 metros 80 centímetros de profundidad. Este pozo, atravesando rocas quísticas, indicó una permeabilidad que, aunque grande, podía sin embargo ser vencida por las bombas de vapor.

Miéntas tanto, para la creacion de los terraplenes, se principiaron a fines de 1880 grandes cortes alrededor del lugar que debe ocupar el Dique seco, i en estos cortes se pudo estudiar detenidamente i con toda exactitud la naturaleza del terreno sobre el cual debe edificarse esta gran obra.

Este terreno es de los mas removidos; no tiene en su mayor parte consistencia alguna, i las mismas rocas quísticas se presentan en jeneral mui desagregadas.

De tal modo que la construccion de la atagúa, no solo presentaría las dificultades inherentes en todos los terrenos a esta clase de obra, sino que seria espuesta a muchos accidentes cuyo límite es enteramente desconocido.

Los gastos de la obra i la duracion de su ejecucion quedarian tambien desconocidos.

Lo mismo sucedería en una escala mayor todavía en un terreno arenoso, en el cual seria absolutamente imposible la construccion de una atagúa.

En jeneral, en los trabajos al mar, i particularmente en los de diques secos, los mas difíciles de todos, no se puede conocer exactamente el gasto final, porque es imposible prever cuál es la constitucion íntima del terreno para atravesar, i a este respecto los sondajes mas multiplicados no pueden dar indicaciones seguras. Por estos sondajes se conocerá la naturaleza de los terrenos i rocas, pero no se podrá determinar cuál es su estado exacto de agregacion o de desagregacion. El presupuesto que se hace de antemano no puede tomar en cuenta los accidentes, cuyo límite no se puede prever; no puede mas que indicar las cantidades de los materiales empleados, i sus precios por unidad; los impreyistos son totalmente desconocidos.

Esta es la razon por la cual los presupuestos, en este jénero de obras, han sido siempre inferiores a la realidad. En Europa sucede

la mayor parte del tiempo que su costo pasa del doble de lo presupuesto.

En vista de la calidad del terreno, propuse entónces al Supremo Gobierno un procedimiento nuevo empleado últimamente en Tolon con todo éxito en la construccion de dos diques secos en la dársena de Missiessy.

Este procedimiento limita los accidentes posibles.

Consiste en el empleo de un gran cajon de fierro que se sumerge a medida que se ejecuta la albañilería de los bajoyers, i cuyos planos, detalles i especificaciones he comunicado al Ministerio de Marina, juntos con mi oficio núm. 57 del 17 de marzo último pasado.

En presencia de los dos sistemas, el del ataguía i el del cajon metálico, no podia vacilar.

Hubiera creido faltar a mi deber, i faltar a la mision de confianza que el Supremo Gobierno se ha dignado confiarme, si no le hubiera hecho conocer este sistema de construccion enteramente nuevo que, aunque pareciendo mas caro en apariencia, ha dado el resultado importante de fijar los gastos de un modo mas seguro que el antiguo sistema, que ha dejado siempre todo al imprevisto. Pero no habia podido presentar en 1878 el nuevo sistema, porque nó estaba aun conocido.

Estas consideraciones no escapan a la alta penetracion de US.

EXÁMEN COMPARADO DE LOS DOS PROYECTOS.

Si el Supremo Gobierno se resolviese a emplear el sistema de ataguía, tal como lo he proyectado en 1878, quedaría situado exactamente como está indicado en el cróquis adjunto núm. 1 (trazado negro) es decir, lo mas cerca posible de tierra, para disminuir las profundidades de la ataguía.

Empleando el sistema de cajon de fierro, habrá al contrario un gran interes para ponerlo mas afuera, pero conservándole el mismo eje.

Voi a esponer por qué motivos.

Para emplear el cajon de fierro, se debe primero hacer con la draga la escavacion que debe recibirlo.

Aunque con esta draga se pueda sacar las rocas desagregadas del fondo, puede suceder que se encuentren pedazos que habria que dividir por medio de la dinamita.

Para evitar este gasto, conviene establecer el dique en un lugar mas profundo, donde la draga tendria que sacar poco mas que la

capa de arena fangosa de 3 metros 50 centímetros que cubre la roca. I de este modo se consigue un resultado considerable: el de crear una gran dársena interior de 500 metros entre el dique seco i la ciudad, haciendo mas perfecto todavía el abrigo de los buques de guerra i mercantes.

Ademas, obrando así se ganarán, sin gasto ninguno, terrenos que aumentarán los disponibles para los edificios del arsenal.

Siendo ahora mui importante la marina de guerra de Chile, mucho mas de lo que era cuando se hizo el proyecto, se ve qué beneficios reportará la modificacion a que aludo.

Resumiendo lo que acaba de decirse sobre el empleo del sistema de cajon de fierro, su adopción en las condiciones espuestas introduciría en el conjunto de la obra, sin aumento de gastos, los considerables mejoramientos siguientes:

- 1.º Aumento de los terrenos necesarios a la formacion del arsenal;
- 2.º Disminucion de los dragajes exteriores;
- 3.º Creacion de un abrigo completo, tanto contra el viento norte como contra el viento sur;
- 4.º El atraque fácil de cualquier buque o vapor, para sus operaciones de cargamento i descargamento.

Respecto al precio de costo aproximativo a que ascenderia el Dique seco, empleando el sistema de cajon de fierro, este precio se calcula como sigue:

PRESUPUESTO.

1. Cajon solo. Peso aproximativo.....	3,100'×110\$ =	341,000
2. Maquinaria, comprendiendo: 16 recámaras de aire comprimido; 8 compresores de aire; con sus respectivas máquinas de vapor		56,000
3. 8 calderas tubulares.....	68'×350\$ =	23,800
4. 1 buque-compuerta.....	190'×180\$ =	34,200
5. Cañería		2,800
		<hr/>
Costo del cajon.....		\$ 457,800
6. Flete de 3,608'×7 (el mismo flete que la cal)		25,256
7. Montaje i colocacion.....	3,608'×80\$ =	288,640
8. Anclas, cadenas, etc.....		1,304
9. Defensa de madera para proteger el cajon..		22,000
10. Parte inferior del radier (sobre la 1.90m). Concreto con mortero de cemento Portland, ejecutado por medio del aire comprimido.....	13,927mc.×50=	696,350
11. Parte superior del radier (al aire libre) Concreto con mortero de cemento	17,826mc.×18=	320,868

12. Alhóñilería de los bajoyers:		
1.º con cimientó de Portland.....	8,976mc.×15.50=	139,128
2.º con mortero de cal hidráulica (en los macizos).....	10,376mc.×13.50=	140,076
13. Piedra cantéada para revestimientos....	5,080mc.×40 =	203,200
14. Gradas de escaleras.....	640 × 10 =	6,400
15. Edificio de la maquinaria, canales para llenar i vaciar el Dique seco		50,000
16. Creacion de los malecones, muelle, terraplenes, talleres, bodegas, etc		190,000
Total.....	\$	2.541,022

Es necesario observar:

1.º Que en el presupuesto primitivo se habia proyectado construir todo el radier i los «bajoyers» con mortero de cal hidráulica, mientras que en el nuevo se proyecta hacer una gran parte con mortero de cimientó Portland. Este cambio me ha sido impuesto por la temperatura constantemente fría del agua del mar en la costa del Pacífico, circunstancia que he manifestado al Ministerio de Marina por mi nota núm. 7 del 21 de agosto de 1880.

La diferencia es aproximativamente de

$$36.000\text{m. c.} \times \$ 2 = \$ 72.000,00$$

2.º Que en la construcción de los talleres, se habia presupuestado en el antiguo proyecto una suma de \$ 107,000, mientras alcanza en el nuevo a \$ 190,000.00.

3.º Que en el antiguo proyecto no se habia presupuestado la ataguía, avaluada en (1) \$ 290,301, siempre sin poder determinar el límite de los accidentes i oleas, como ha sido dicho mas arriba.

Estas oleas han sido indicadas de un modo jeneral en el folleto titulado «Proyecto de Dársena de Carena», 1878, capítulo VII, páj. 22.

Para poder comparar el antiguo proyecto con el nuevo, se debe entonces añadir al primero las sumas siguientes:

(1) Presupuesto de la ataguía (antiguo proyecto.)

Largo:	$2 \times 173,70 + 2 \times 25 + 142,20 =$	$539,^m60$
Ancho medio (variable en la profundidad):		$3,^m00$
Altura media:	$3,00 + 2,50 + 3,50 =$	$9,^m00$
Concreto a gran distancia i con sujecion:		
	$539,^m60 \times 3,00 \times 9,00 =$	$14.569,^m^c00 \times \$ 18 = \$ 262.242$
Pilotes, tablones, etc.	$539,^m 60 \times \$ 52 =$	$\$ 28.059$

Total de la ataguía..... \$ 290,301

1.º \$.	72,000	}	\$ 445,301
2.º »	83,000		
3.º »	290,301		

i de esta suma sacar \$ 231,400 representando los molos de abrigo, no comprendidos en el nuevo proyecto.

Lo que dá realmente para el primer proyecto:

$$1.550,000 + 445,301 - 231,400 = \$ 1.763,901$$

Los dragajes indicados en el antiguo proyecto son los de delante del dique, i no existen en el nuevo (por la mayor profundidad del agua). Los de la escavacion necesaria en el caso de la adopcion del «cajon de fierro», difieren poco de los que serían indispensables en el caso del empleo de la atagüfa.

Resulta, pues, de lo que acaba de decirse, que la diferencia entre el antiguo proyecto i el nuevo es:

$$2.541,022.00 - 1.763,901 = \$ 777,121.00$$

Si se toma en cuenta la carestía siempre creciente de todos los materiales, como maderas, fierro, etc., se vé que en realidad la diferencia *aparente* entre el sistema del cajon i el sistema de la atagüfa es mucho menor que la indicada por esta última cifra.

Ilustrar el juicio de US., i permitir al Supremo Gobierno decidirse con todo conocimiento en el modo de construccion de la obra importante de que se trata, tal ha sido, señor Ministro, el objeto de las consideraciones, talvez un poco estensas, que acabo de presentar a US.; no necesitando agregar que cualquiera que sea la solucion a la cual el Supremo Gobierno dé la preferencia, me encontraré enteramente dispuesto a consagrar a esa obra todos mis cuidados, i procederé con la satisfaccion de haber cumplido lo que considero como un deber de conciencia i una obligacion profesional.

Voi ahora a entrar en el detalle de los trabajos ejecutados hasta el 31 de mayo último pasado.

La primera cosa que habia que hacer era crear terreros sobre los cuales pudieran elevarse las oficinas, casas, bodegas, talleres mecánicos, depósitos de materiales, etc.

Estos terraplenes fueron principiados por medio de carretillas; tan luego como se pudo conseguir rieles de la administracion del ferrocarril del sur; se estableció un desvío del lado norte, i se hicieron 4 carros a caja móvil, versando de un lado. Estos dos sistemas han continuado siendo empleados juntos.

La calidad de la tierra sacada de los cerros para la formación de los terraplenes es muy variable; la mayor parte es arcilla, pero se encuentran rocas esquitosas desagregadas i otras duras.

Desde que lo permitió el estado de los desmontes, se principió la construcción de las oficinas.

El lugar elegido domina todas las obras; está situado a 7^m80 sobre el nivel jeneral de los terraplenes.

Este edificio es destinado para servir, despues de la conclusión de los trabajos, de oficinas del dique seco.

Aunque sencillo i construido de tabiques, este edificio se ha hecho con cuidado. Tiene buenos cimientos; está forrado de fierro galvanizado, que lo pone al abrigo de las deterioraciones rápidas que espere- rimentan aquí numerosas construcciones.

Contiene oficinas para el ingeniero en jefe, 3 ingenieros, 1 contador-cajero i su ayudante; 2 dibujantes, 1 contramaestre inspector de trabajos; 1 empleado auxiliar, 1 sala de ensayos para las cales i cimientos, 1 pieza para el mozo. Tiene, además, un departamento para el ingeniero en jefe, compuesto de seis piezas de habitación i las dependencias.

El plano de esta construcción acompañó el informe núm. 24 que tuve el honor de pasar a U.S. el 20 de diciembre del año último pasado.

Tan luego como llegó una parte de la madera gruesa, se dió principio al malecón *Este*, que tiene por objeto limitar i sostener los terraplenes.

Hasta la fecha hai hechos 108 metros de este malecón.

Dos de las casas de ingenieros están muy adelantadas; la tercera está solo principiada, porque he tenido que suspender provisionalmente su construcción por causa de varios derrumbes que entorpecieron el trabajo. La casa del contramaestre está concluida.

Las bodegas están al concluirse; son edificadas del modo mas económico posible, i una de ellas sirve provisionalmente de taller de carpintería.

El croquis adjunto (núm. 2) da una idea del espíritu metódico seguido en la disposición de los talleres; lo acompaño del «plano jeneral de los talleres,» a $\frac{1}{1000}$.

Respecto a los terraplenes, debo agregar que para conseguir, en lo posible, economías en su formación, he pedido desde el principio de los trabajos al señor Gobernador de Talcahuano, don Luis Mathieu, que se sirviese dar la órden a los buques de botar su lastre en el recinto comprendido entre la orilla del mar i el malecón

Este. Encontré siempre de parte del señor Gobernador la mejor voluntad de ayudar a todo lo que se relaciona con los trabajos, i con esta sola medida se aprovechó, para los terraplenes, de unos 9,000 metros cúbicos, o sea una economía para el Fisco de unos 1,300 pesos.

Todos estos trabajos hubieran sido llevado a cabo todavía mas lijero, sin la dificultad continúa de procurarse los materiales necesarios, apesar de toda la publicidad que se ha siempre dado a los avisos de adjudicacion pública.

Felizmente, las medidas tomadas por el Ministerio de Marina darán mas facilidades en lo sucesivo.

Otra dificultad con la cual he tropezado desde el principio de los trabajos, ha sido la falta de piedra dura, por la carencia casi absoluta de carros del ferrocarril del sur, sobre todo en el verano. Para remediar este inconveniente, el Ministerio de Marina se ha servido mandarme, segun mi pedido, las herramientas necesarias para hacer unos 20 carros afectos esclusivamente al servicio del dique. Estos carros están en construccion, i asi se verá desaparecer luego la dificultad aludida.

Miéntras tanto, la administracion del ferrocarril del sur me ha avisado que desde el 1.º de junio pondrá 4 carros a la disposicion de los trabajos.

Tan luego como tuve conocimiento de esta medida, pedí propuestas públicas para la provision de piedras.

Las propuestas se abrirán el 20 de junio.

RESÚMEN DE LOS GASTOS HECHOS

HASTA EL 31 DE MAYO, I SU REPARTICION APROXIMATIVA (1).

(A) Edificio de oficinas i direccion.....	\$ 10,958.80
Dos casas de ingenieros primeros (en construccion)	5,200
Una id. de id. segundos (princiada).....	700
Una id. de contramaestre inspector.....	988
Rancho de mayordomo.....	105
Caballeriza para los dos caballos que tiran los carros.....	120
(B) Malecon.....	14,487 50
(C) Terraplenes.....	18,162

(1) Digo aproximativa, porque entre los materiales recibidos hai una parte por emplear i la otra en almacen. Para las obras concluidas faltan todavía facturas, i por eso se ha puesto un precio aproximativo.

Almacen	48,883 67
Herramientas para carros.....	6,635
Compra de propiedades.....	4,547
Utiles	11,668 77
Bodegas de cal i cemento i almacen jeneral.....	7,600
Fletes i gastos jenerales.....	5,552 79
Trasporte de maderas en los talleres.....	856

Total invertido hasta el 31 de mayo... \$ 136,464 53

Detalle de las partidas A, B, C.

A.—EDIFICIO DE OFICINAS I DIRECCION.

Piedra dura.....	\$ 218
Ladrillos	436
Arena	217 60
Cal.....	380 50
Madera	2,112
Artesanos	1,033 60
Peones.....	412
Fierro galvanizado	1,586 50
Puertas i ventanas, con las herramientas... ..	2,906 10
Pintura.....	1,606
Soldadura.....	35
Carbon de leña.....	15 50

Total..... \$ 10,958 80

B.—MALECON. L=108, ms 00

Pilotes, 225 de 12" x 12" cubando 67,500 piés.	
Soleras, 100 metros (no concluido). 16,000 —	
Cruces de San Andres..... 3,000 —	
Piezas que atraviesan..... 6,000 —	

Total..... 92,500 piés.

92,500 piés cúbicos a 120 pesos los 1000':	\$ 11,100
Calzados de 225 pilotes, a 4 ps. 50 cts. =	1,012 50
Colocacion de 225 id., a 4 ps. 25 cts. =	956 25
Pernos de $\frac{3}{4}$ "	122
Golillas.....	18
Piedras.....	1,091 20
Arreglo de las piedras.....	187 55

Total..... \$ 14,487 50

Sea $\frac{14,487.50}{108} = \$ 134.10$ el metro corrido.

El relleno de piedras no está concluido en los 108 metros.

C.—TERRAPLENES.

Respecto a la estraccion, hai tres categorías:

Una de tierra suelta arcillosa, a \$ 0.16 el metro cúbico.			
Una de piedra esquitosa media desagregada, a.....	0.40	—	—
Una de piedra dura, a.....	0.90	—	—

DATOS.

Suma total gastada en peones: \$	19,430
— — — en artesanos:	7,562 47
Precio de un metro cúbico de piedra:	2 50
(Mas o ménos un peso tonelada.)	

Para continuar los trabajos del dique, empleando uno u otro de los dos sistemas en presencia, se va a necesitar luego de la draga, que aun no ha llegado.

Busqué en la vecindad de los trabajos el lugar mas favorable para el montaje de esta draga; pero sucede que por el poco fondo que existe a la distancia requerida, se necesitaria primero dragar las partes fangosas.

Es un círculo vicioso.

He pensado entónces, i someto el caso a US., que lo mas sencillo, económico, i que exigiria ménos tiempo, seria hacer el montaje en Constitucion, donde hai astilleros ya establecidos.

Tan luego como llegue la draga desmontada, convendria entónces trasbordarla a otro vapor, como el *Paquete de Maule* u otro, para que la lleve a Constitucion.

Tal es, señor Ministro, la esposicion tan concisa como me ha sido posible, que tenia que hacer a US., cumpliendo sus órdenes.

Dios guarde a US.

A. LÉVÉQUE.

Al señor Ministro de Marina.

Santiago, agosto 28 de 1881.

Señor Ministro:

Tengo el honor de pasar a US una reseña completa aunque sucinta de las diferentes circunstancias que han mediado desde la iniciación de los trabajos de la gran obra del Dique seco de Talcahuano, cuya dirección me ha sido encomendada por el Supremo Gobierno.

A principios de 1877 se iniciaron, en la bahía de Talcahuano, estudios preliminares para la construcción de un dique seco, del cual ya no se podía prescindir por más tiempo, i que tan indispensable es a toda marina, que se puede decir que ninguna puede existir sin dique seco.

El puerto de Talcahuano fué escogido como el más apropiado para la formación de un establecimiento marítimo i militar, después de numerosas consultas a marinos i de detenidos estudios que se hicieron sobre Valparaíso, Vichuquen, Quinteros, etc., cuyos informes existen en el Ministerio de Marina.

En el folleto publicado sobre el proyecto de dique dársena, se hicieron valer a favor de Talcahuano no solo razones marítimas, sino también otras de orden puramente militar que no debían perderse de vista, tratándose de dotar a la República de un establecimiento destinado con el tiempo a ser su arsenal i primer puerto militar.

Los primeros trabajos para formar un ante-proyecto de dique seco consistieron en reconocimientos de terreno hechos en la Punta Arena, de la isla de la Quiriquina; pues se pensaba hacerlo en aquel punto, no sólo por medida de economía, sino para aislar, como se usa en Europa, el futuro establecimiento marítimo i militar en proyecto, de todo contacto con el elemento comercial.

En vista de las dificultades de terreno que se manifestaron, desde un principio debió abandonarse esta idea i escoger en Talcahuano mismo la parte norte, en prolongación de la línea del ferrocarril, como la más apropiada por su abrigo i facilidad de comunicación para el establecimiento marítimo en proyecto.

Escogido el lugar para el dique seco, se principió por hacer sondeos indispensables para reconocer la naturaleza del terreno que debía soportar esta grande obra.

Para hacer los sondeos, se procedió como en todos los casos análogos, empleando un barrenado de un diámetro de 0,^m025. Con este

aparato, se reconoció la cantidad de fango i arena del fondo, i la existencia de roca esquistosa a 3 metros mas abajo, término medio.

Debo advertir a US. que este modo de proceder es el único que los ingenieros hidráulicos tienen a su disposición para reconocer el fondo submarino, i que este procedimiento no dá sino indicaciones i de ninguna manera apreciaciones exactas, no solo de las condiciones del terreno para la fundación de los cimientos, sino tambien, como consecuencia, del precio de la obra.

En todos los trabajos del mismo género ejecutados en Europa, reina la misma incertidumbre, i citaré a US. los siguientes como ejemplos:

«Bassin a flote» de Burdeos, presupuestado en \$ 1.200,000, pasó de \$ 3.000,000.

«Malecones de Trieste», presupuestados \$ 2.900,000, que alcanzaron a \$ 5.600,0000.

«Dique seco» de Suez, que pasó la cifra del presupuesto casi del doble; Smyrna, 65 por ciento mas.

«Rompe-olas» i demas trabajos hidráulicos de Cherbourg, etc., etc.

En obras de la naturaleza de las que nos ocupamos, solo a medida del adelanto de los trabajos puede conocerse exactamente las condiciones definitivas de las obras i de consiguiente su costo.

Es en virtud de estas consideraciones que en la página 22 del folleto sobre el proyecto del dique dársena de Talcahuano decia testualmente:

«Relativamente al radier de la dársena de carena proyectada, tenemos en nuestro «Presupuesto Estimativo» un elemento que no podemos estimar exactamente a causa de la incertidumbre forzosa en que nos encontramos respecto del relieve exacto del subsuelo marino resistente. Puede suceder, en efecto, que se encuentre la roca esquistosa ántes de haber llegado al espesor del radier fijado precedentemente; pero tambien es posible que la distancia desde esta roca al nivel inferior del radier no sea muy considerable, i entónces habrá gran interes, bajo el punto de vista de la resistencia de la dársena, en prolongar las fundaciones del radier hasta el suelo roqueño, convenientemente canteada para ofrecer el mejor asiento posible a estas fundaciones.

«Esta incertidumbre no nos permite, pues, establecer para la dársena proyectada, sino un *precio de costo aproximado.*»

Hecho por medio del barreno el reconocimiento del suelo submarino del lugar que debia ocupar el dique, el sistema mas natural para la ejecución de los trabajos consistia en la creación de una

« ataguía jeneral, » prévio el dragaje de las partes fangosas.

Sobre este procedimiento ha sido basado el proyecto elevado al Supremo Gobierno en julio de 1878.

Con un fondo suficientemente resistente, la cuestión se reducía a una estracción de agua mas o ménos considerable, en el recinto formado por la ataguía, segun la mayor o menor permeabilidad del terreno.

Para determinar este grado de permeabilidad, se hizo forar un pozo de 12, ^m80 de profundidad.

Este pozo, que atravesaba rocas esquistosas, indicó una permeabilidad que, aunque grande, podia ser vencida por poderosas bombas a vapor.

El 10 de agosto de 1880 se iniciaron los trabajos con la creación de terraplenes para establecimiento de talleres, bodegas, depósitos de materiales, etc. Para la formación de estos terraplenes, se hicieron grandes cortes en los cerros de la península de Tumbes, al rededor del lugar que debía ocupar el dique seco. Por ellos se pudo estudiar con toda exactitud la naturaleza del terreno sobre el cual debe elevarse este dique.

Este terreno es de los mas removidos que se pueda encontrar; en su mayor parte, no tiene consistencia alguna, lo que durante el invierno que acaba de pasar, ocasionó frecuentes derrumbes.

Las rocas esquistosas que lo componen son en jeneral desagregadas, i existen en ellas soluciones de continuidad de las cuales ningun sondaje puede dar una idea exacta.

Dada la naturaleza del terreno, la construcción de la ataguía no solo presentaba las dificultades inherentes a esta clase de obras en todos los terrenos, sino que tambien presentaba probabilidades de accidentes cuyo límite era imposible prever. Por estas razones, los gastos de la obra i la duración de su ejecución quedaban tambien desconocidos.

En jeneral, en los trabajos en el mar, i particularmente en los de diques secos, los mas difíciles de todos, no se puede conocer exactamente el gasto final, porque es imposible prever cuál es la constitución íntima del terreno por atravesar, i a este respecto los sondajes mas multiplicados no pueden dar indicaciones seguras.

Por los sondajes, se reconoce la naturaleza del terreno i rocas que lo componen, pero de ninguna manera se puede determinar su estado exacto de agregación o desagregación.

De otro lado, los presupuestos que se hacen de antemano no pueden tomar en cuenta los accidentes, cuyo límite es imposible prever,

i no pueden sino indicar las cantidades de materiales por emplear segun perfiles i sus precios por unidad.

Los «Imprevistos», aun aproximativos, son totalmente desconocidos en los trabajos en el mar. Esta es la razon por la cual los presupuestos, en esta clase de obras, son siempre inferiores a la realidad.

En vista de la calidad del terreno, se propuso entónces al Supremo Gobierno un procedimiento nuevo, desconocido en la época en que se hizo el proyecto de Talcahuano i empleado últimamente, con el éxito mas completo, en Tolon, en la construccion de dos diques secos en la dársena de Missiessy.

Me refiero al empleo, para la construccion del radier, de un cajon de fierro de las dimensiones exteriores del dique seco, que se sumerge a la profundidad requerida, por medio de la ejecucion de la albañilería de los bajoyers. Los planos, detalles i especificaciones de este cajon han sido anteriormente sometidos a US.

Este nuevo procedimiento limita los accidentes posibles.

Entre los dos sistemas, el de ataguía i el de cajon metálico, no podia yo vacilar, pues el segundo, aunque mas caro en apariencia, tiene la ventaja de fijar los gastos de un modo mucho mas seguro que el otro sistema, que deja siempre todo el imprevisto.

Este cajon tiene, a 1 metro 90 centímetros de su base, un diafragma de fierro laminado dividido en compartimentos.

Dragado, a la profundidad requerida, el lugar que debe contener el dique, se sumerge el cajon de fierro, construyendo interiormente macizos de albañilería cuyo peso hace bajar dicho cajon hasta que su base descansa en el suelo. Una vez en esta posicion, las máquinas compresoras mandan aire comprimido en los compartimentos inferiores, debajo del diafragma, i se construye entónces el radier de la misma manera que los machones de los puentes tubulares. Hasta la parte inferior del radier por medio del aire comprimido, se construye la parte superior al aire libre, hasta que dicho radier tenga el espesor requerido; i se sigue con los bajoyers, hasta dar remate a la obra con los revestimientos interiores de piedra picada (moëllons smillés).

De estos apuntes, se deduce que las operaciones en el sistema de cajon de fierro se ejecutan en el órden siguiente:

1.º Armadura del cajon de fierro, i dragaje del lugar que debe ocupar;

2.º Construccion de la albañilería de los bajoyers (costados del dique), hasta que su peso haga descansar el cajon en el subsuelo marino;

3.º Construccion del radier (parte inferior del diafragma), por medio del aire comprimido;

4.º Construccion del radier (parte superior del diafragma) al aire libre;

5.º Conclusion de los bajoyers i galerías de desagüe;

6.º Colocacion del revestimiento interior del dique, de piedra picada (moëllons smillés).

7.º Colocacion de las compuertas, construccion del edificio de la maquinaria, i colocacion de las bombas de agotamiento.

En vista de la naturaleza del fondo, se ha debido aumentar el espesor del radier, por las razones que se van a esponer.

Hasta hace poco tiempo, en la determinacion del espesor de los radies para diques secos, se hacian intervenir dos elementos:

1.º El peso de la albañilería de dicho radier;

2.º La cohesion de los morteros.

Por ejemplo, suponiendó dotada la albañilería del radier de una cohesion representada por la mitad de su peso, i su densidad, 2,3 (relativamente al agua de mar), el cálculo del espesor del radier era basado sobre el equilibrio entre la subpresion del agua, de una parte; el peso i la cohesion de la albañilería de la otra.

Es decir que se empleaba la relacion siguiente:

$$2,3 x + 1,15 x = h + x$$

h , siendo la altura del agua sobre el nivel del radier

x , el espesor del radier;

Pero a causa de accidentes parciales, sucedidos en malos terrenos, i tambien a causa de las grandes dimensiones que se dan ahora a los diques secos, se ha aumentado el espesor de los radies de tal manera, que su solo peso haga equilibrio completo a la supresion del agua.

La relacion anterior se encuentra entónces reemplaçada por la siguiente:

$$2,3 x = h + x$$

$$\text{De donde: } 1,3 x = h$$

$$x = \frac{h}{1,3} = \frac{9,100}{1,3} = 6^m 92, \text{ o sea } 7 \text{ metros.}$$

De este modo, se evitan toda clase de filtraciones i accidentes, i a la larga se puede decir se consigue una fuerte economia, evitando casi por completo los gastos de conservacion de la obra.

Con las modificaciones indicadas en el modo de ejecutar la obra que la naturaleza del terreno hace indispensables, i que consisten en:

1.º Empleo del cajon de fierro para la construccion de la albañileria del radier;

2.º I aumento de espesor del radier (de 4 metros 50 centímetros a 7 metros) el presupuesto primitivo de 1878 ha experimentado variaciones que están consignadas en el anexo A (comparacion de los presupuestos).

Paso ahora a dar a conocer a US. el detalle de las sumas gastadas hasta la fecha, sea en las fuenas, sea por encargos hechos llegados o por llegar, o por operarios a contrata.

SUMAS INVERTIDAS HASTA LA FECHA EN LOS TRABAJOS DEL
DIQUE SECO DE TALCAHUANO.

Edificios (direccion, talleres, bodegas, etc,.....	\$	26,071	80
Malecon		17,812	
Terraplenes.....		28,607	
Almacen.....		48,883	67
Carros lastreros en construccion.		6,635	
Compra de propiedades.....		4,547	
Herramientas.....		11,668	77
Cal i cimiento por llegar (aproxim).....		21,600	
Fletes		5,552	79
Sueldos i gastos jenerales hasta la fecha.....		29,510	
Sueldos segun contratos, desde la fecha.....		43,720	
Draga.....		196,000	
Transportadores a vapor, dos.....		100,000	
Bombas i su maquinaria.....		64,000	
1 Locomóvil.....	}		7,400
1 Chancadora.....			
1 Molino de mortero.....			
Herreros i remachadores (aproxim).....		27,000	
Herramientas para armar la draga		15,000	
Arriendo de parrilla para armar la draga.....		3,600	
Talleres en Constitucion, i varios gastos.....		6,800	
Flete i estadías del vapor <i>Presnitz</i>		37,125	
Descarga del vapor <i>Presnitz</i>		3,700	
Flete del <i>Huanay</i> , dos meses		16,000	
Carga en Talcahuano, descarga en Constitucion del <i>Huanay</i> , bodegaje.....		3,500	
Pescante flotante en Constitucion		3,800	
Grúa náutica de 40 toneladas.....		78,600	
2 Betoneras.....	}		5,600
4 Carros de fierro.....			
Flete del material anterior (aproxim).....		6,000	
Descarga (aproxim).....		800	
Armadura (aproxim).....		22,000	

Total de lo ganado o contratado hasta la fecha.... \$ 841,533 03

Para mayor claridad del presente informe, hemos presentado por separado los presupuestos i otros datos de interes que a continuacion se espresan, para que US. pueda formarse un juicio cabal de este importante asunto.

ANEXO A.—Pájinas 1 i 2.—Presupuesto del año 1878 con la maquinaria llegada o contratada.

Id. A.—Pájinas 3 i 4.—Presupuesto del año 1881.

Id. B.—Presupuesto de la Compañía extranjera.

Id. C.—Cálculo de lo que en realidad habría que pagar a la Compañía extranjera.

Id. D.—Comparacion de los presupuestos del ingeniero del Gobierno, de 1881 i de la Compañía extranjera.

Id. E.—Comparacion entre sí de los presupuestos de 1878, de 1881, de la propuesta de la Compañía extranjera.

Para emprender obras hidráulicas de la naturaleza de las que el Supremo Gobierno tenia la intencion de emprender, al hacer contratar en Europa al que suscribe (compostura de la barra de Maule, dique seco de Talcahuano, etc., etc.), era indispensable maquinaria i aparatos especiales, tales como draga, trasportadores a vapor, grúa náutica, pescantes, etc., i que pueden servir en todos los trabajos en el mar que quieran emprenderse.

Se debió, pues, principiar por adquirir este material naval bastante costoso, i es lo que se hizo al emprender la gran obra del dique seco de Talcahuano. Casi todo este material ha llegado ya a Chile, i queda solo armarlo.

En los diferentes proyectos que he tenido el honor de presentar al Ministerio de Marina:

(Proyecto de la compostura de la barra de Maule.)

(Puerto de Lebu, dique seco de Talcahuano), nunca se ha considerado este material naval en el precio de los trabajos.

(Folleto «Estudio sobre la ria de Constitucion», pájns. 39, 42, 76, etc., etc.), pues no era justo aplicar un material costoso i de larga duracion, pudiendo servir a numerosas obras, a un solo trabajo, lo que aumentaría de una manera exajerada su costo; a lo sumo, solo se le podría aplicar la usura de este material durante la duracion de los trabajos.

El costo de este material es el siguiente:

Draga.....	\$ 196,000
Trasportadores a vapor (2).....	100,000
Armadura de draga i trasportadores.....	27,000
Material i herramientas para la armadura...	15,000

Arriendo de la parrilla en Constitucion.....	3,600
Talleres de Constitucion i gastos varios.....	6,800
Fletes i estadias del vapor <i>Presnitz</i>	37,125
Descarga.....	3,700
Flete del <i>Huanay</i>	16,000
Carga en Talcahuano i descarga en Constitu- cion.....	3,500
Pescante flotante en Constitucion.....	3,800
Grúa flotante	78,600
Flete.....	6,000
Descarga.....	800
Montaje.....	22,000
	<hr/>
	\$ 519,925

Este material, una vez concluidos los trabajos de Talcahuano, salvo un pequeño deterioro, queda adquirido al Gobierno, para ser empleado en el mejoramiento de los otros puertos de la República.

De consiguiente, para obtener el valor real del dique seco, no habrá sino disminuir el presupuesto de 1881 del costo de este material naval.

Presupuesto de 1881.	\$ 3.997,864 26
Material naval.....	519,925 00
	<hr/>
Costo real del dique seco.....	\$ 3.477,939 26

Dios guarde a US.

A. LÉVÈQUE.

Al señor Ministro de Marina.

INDICE

De los documentos que acompañan a la Memoria de Marina.

	<u>PÁJS.</u>
1.º Memoria del Comandante Jeneral de Marina acompañada de los siguientes documentos:	
A Escalafon de la Marina.....	8 a 22
B Memorias de los Gobernadores marítimos.....	25 a 156
C Memoria del cirujano mayor.....	157 a 159
D Id. del inspector de faros.....	161 a 163
E Id. del Comandante del Regimiento de Artillería de Marina.....	165 a 169
F Cuadro jeneral del movimiento marítimo de los puertos de la República.	
G Id. de la Marina Mercante.	
2.º Informe del Injeniero Director del Dique de Talcahuano.....	177 a 192