

MEMORIA DE MARINA



MEMORIA
DEL
MINISTRO DE MARINA

PRESENTADA

AL CONGRESO NACIONAL

DE

1885



SANTIAGO DE CHILE
IMPRESA NACIONAL, MONEDA, 112.
1885

MEMORIA DE MARINA

ÍNDICE DE MATERIAS

	Páginas
1.—Material.....	5
2.—Personal.....	21
3.—Escuela Naval.....	34
4.—Dique i Draga.....	41
5.—Gobernaciones Marítimas.....	51
6.—Alumbrado.....	56
7.—Avalizamiento.....	57
8.—Hidrografía.....	49
9.—Rejimiento de Marina.....	65
10.—Marina Mercante.....	67
11.—Monumento Prat.....	71
12.—Servicios diversos.....	73
13.—Economías.....	74

ÍNDICE DE DOCUMENTOS

Página 5.—Memoria del Comandante Jeneral de Marina.

Anexo *A.* Escalafón de la Marina, página 31.

Id *B.* Memoria del Mayor Jeneral del Departamento, páj. 53.

Id *C.* Nómina de los buques de la Armada, páj. 59.

Id *D.* Memoria del Comandante de Arsenales, páj. 61.

Id *E.* Memoria del Inspector Jeneral de máquinas, páj. 68.

Id *F.* Memoria del Comandante del Rejimiento de Marina, páj. 73.

Id *G.* Memoria del Director de la Escuela Naval, páj. 79.

Id *H.* Memoria del Inspector Jeneral de Faros, páj. 79.

- Anexo *I*. Memoria del Cirujano Mayor, pág. 91.
Id. *J*. Memorias de los Gobernadores i Subdelegados marítimos, pág. 97.
Id. *K*. Memoria del Bibliotecario de Marina, pág. 235.
Id. *L*. Cuadro del movimiento marítimo habido en los puertos de la República, pág. 238.
Id. *N*. Lista de la Marina Mercante Nacional, pág. 242.
Id. *M*. Memoria del Intendente Jeneral del Ejército i Armada, pág. 255.
- Página 261.—Memoria del Ministro Plenipotenciario de Chile en Francia.
» 277.—Memoria del Inspector de Oficinas Marítimas.
» 355.—Documentos relativos a la construcción del Dique.
-

En cumplimiento de la lei, me es grato dar cuenta al Congreso de la marcha que en su administración ha tenido el Departamento de Marina desde la fecha de la última Memoria que tuve el honor de presentar, i dejar constancia de las medidas tomadas por el Ejecutivo con relación a su fomento i mejor servicio.

MATERIAL FLOTANTE

El material flotante de la Armada Nacional se compone en la actualidad de los siguientes buques i embarcaciones:

BLINDADOS

Blanco Encalada, Almirante Cochrane.

MONITOR

Huáscar.

CORBETAS

Chacabuco, O'Higgins i Abtao.

CAÑONERAS

Magallanes i Pilcomayo.

CRUCEROS

Esmeralda, Amazonas i Angamos.

VAPORES

Chile i Tolten.

ESCAMPAVÍAS

Toro, Lautaro, Valparaiso i Gaviota.

PONTONES

*Thalaba, Miraflores, Valdivia, Elvira Alvarez,**Kate Kellock i Pachitea.*

LANCHAS TORPEDOS

<i>Núm. 1. Fresia.</i>	<i>Núm 5. Tegalda.</i>
» 2. Colocolo.	» 6. Janequeo.
» 3. Tucapel.	» 7. Gualo.
» 4. Guacolda.	» 8. Quidora.

Rucumilla.

Ya que hemos necesitado del trascurso de una larga serie de años i de no escasos sacrificios para reunir el valioso material que hoy forma nuestra fuerza naval, i cuya importancia para los futuros destinos del país pudimos muy bien apreciar en la última guerra, deber i conveniencia parece ser

el que procuremos sino aumentarla mas allá de lo que prudentemente los limitados recursos del Erario lo permitan, al menos conservarla en condiciones de que pueda servir cuando los acontecimientos así lo exijan.

Chile por su situación i condiciones jeográficas necesita, con mas razón que otros países, una escuadra poderosa que sirva no tan solo para garantir su autonomía sino también para dar vida i estabilidad a su comercio. Cualquier sacrificio que nos impongamos en este sentido, por oneroso que se considere, habremos de sobrellevarlo en obsequio de que solo así alcanzará el respeto i la posición a que tiene derecho a aspirar entre las demás naciones.

El Gobierno inspirado en estos sentimientos que estima traducir como la aspiración nacional, ha creído de su deber prestar una preferente atención a reparar todos nuestros buques de los deterioros que les ocasionó el forzado servicio que en la última guerra se les pidiera. A ello se debe el que haya hecho remover en unos sus partes vitales, cuando ha sido menester, cubrir en otros sus defectos i mejorar en todos su andar, resistencia i poder con el ausilio de los progresos que el arte naval hace día por día. De aquí que, el *Blanco* se encuentra hoi en Inglaterra en los astilleros de New Castle-on-Tyne, de propiedad de los señores William S. Armstrong i C.^a, con el objeto de cambiar sus calderas, recibir una artillería mas adecuada a las condiciones en que el buque fué cons-

truido que se obtendrá mediante los notables progresos alcanzado en materia de cañones, recorrer su maquinaria i reparar lo que fuera necesario. Habrá de invertirse en estos trabajos una suma no menor de ochenta mil libras esterlinas, que nos serán tanto mas gravosas cuanto lo sean las condiciones del cambio a la época en que hayan de cubrirse. Sin embargo, es de esperar disminuya esta cifra si se atiende a que nuestro Ministro en Francia, señor Alberto Blest Gana, a cuya dirección corren estos trabajos, conformándose a las instrucciones del Gobierno, ha de procurar limitarlos únicamente a que la nave obtenga mayor velocidad en su andar i mayor poder de hostilidad i de resistencia, dejando a un lado todo gasto que sea de lujo o de comodidad. Con la expectativa fundada de una sensible mejora en el cambio para mas tarde se ha convenido con el señor Armstrong que el valor de las reparaciones le será cubierto una vez que las terminen, en marzo o abril del próximo año, i no como es costumbre hacerlo en tres dividendos pagaderos al tiempo de entregarles el buque, en la mitad del plazo i al final de la operación.

Con las notables mejoras que esta nave habrá de recibir i que la dejará en condiciones bien superiores a las que ántes ha tenido, tendremos compensada la gravosa carga que el Erario se impone con este motivo.

Tan pronto como el *Blanco* regrese al Departamento, se determinará la clase de reparaciones

que habrá de tener el *Cochrane*. Se tiene el propósito de preferir que, en cuanto los elementos de la industria nacional lo permitan; estos trabajos se ejecuten en el país, sea para dar ocupación a sus hijos, sea para fomentar el desarrollo de un mayor número de establecimientos industriales.

El *Huáscar* ha exigido reparaciones llevadas a cabo en el país i que importan la gruesa suma de 125,000 pesos. Es verdad, que mediante este desembolso las condiciones militares del buque mejorarán notablemente, puesto que las nuevas calderas aumentadas en su capacidad de vapor i su cambio de hélice le darán un mayor andar. Su torre de combate, movida por el vapor, dará ahora mas facilidad i rapidez al manejo de sus cañones.

La *Chucabuco*, la *O'Higgins* i el *Abtao*, a pesar de su larga vida, conservan en perfecto estado su casco. Las maderas léjos de haber sufrido deterioros con el trascurso del tiempo han endurecido mas. Tal es el resultado del estudio prolijo que de estas naves se ha hecho, que aun cuando se hallan mui léjos de reunir todas las ventajas de las que se construyen en el dia, no obstante pueden prestar todavía utilísimos servicios en la paz, lo mismo que no están inhabilitadas para prestarlos en caso de guerra. Débese a esto el crecido gasto que ha demandado la reparación de estos buques que hai necesidad de mantener puesto que vendidos no reportaría al Estado ninguna utilidad.

Autorizado el Ejecutivo por lei de 8 de noviem-

bre de 1884 para enajenar el vapor *Abtao*, no se creyó en el caso de efectuar el negocio, asumiendo la responsabilidad que el hecho envolvía, ya que se trataba de hacerlo en venta privada, por cuanto las propuestas que se presentaron no eran en manera alguna aceptables.

La *Magallanes* reparada convenientemente i habilitada para el objeto a que se le dedica, de estudios hidrográficos, hubo de recibir las comodidades que requiere esta clase de trabajos sin perjuicio de haber quedado en aptitud de desempeñar comisiones de guerra.

La *Pilcomayo* con sus calderas completamente destruidas i su maquinaria en mal estado, reclama con urgencia una seria i jeneral recorrida. Sin embargo, el Gobierno no ha creído prudente destinar 60,000 pesos, que importarían a lo ménos estas obras por cuanto no es posible distraer en un año tan gruesas sumas en reparar los buques de la Armada, i se ha contentado con limitar el gasto a lo que exigía el buque para conservarlo, autorizando uno de 5,000 pesos que se invertirán en recorrer su casco i en asear sus departamentos interiores. Por lo demás esta nave se halla en perfecto estado.

El *Angamos* recibió con motivo del desgraciado suceso que le acaeció en Bahía Eden, una total reparación, probando en esta vez la resistencia i la buena construcción de su casco. Ha quedado en situación de prestar, como crucero, importantes servicios en la paz como en la guerra.

En la última Memoria del Ministerio de mi cargo tuve oportunidad de indicaros cuanto trepidaba el Gobierno respecto al destino que mas convenía dar al vapor *Amazonas*. Este vapor espléndido en su clase para el servicio de transporte, ha debido mantenerse siempre para este objeto, ya que destinado a carbonero o vendido, se habría sacrificado en el primero de los casos un valor considerable para exijérsele un servicio inaparente por las mismas condiciones de su construcción i con un escaso resultado, i en el segundo nadie habría podido dar el precio que la nación pagara cuando le fué menester adquirirlo. Por otra parte, nuestra escuadra habrá de necesitar siempre los auxilios de un transporte en sus operaciones bélicas, así como en la paz él servirá para la conducción de tropas u otros elementos que sea dado movilizar i cuyo destino puede ser mas o menos inmediato.

El vapor *Chile* será pronto enajenado en virtud de la autorización que tuvisteis a bien otorgar al Gobierno en el año último. Hai motivos para creer no faltarán interesados en su compra i mucho mas si se atiende al limitado minimum que se ha fijado como base para el remate.

El *Tolten* ha recibido también reparaciones en su casco i maquinaria que están para terminarse. Las mismas que han merecido los escampavías, *Lautaro*, *Toro*, *Gaviota* i *Valparaíso*; quedando todos éstos en excelentes condiciones.

Finalmente los pontones *Pachitea* i *Elvira Al-*

varez han sido recorridos por necesitarlo así el largo tiempo de sus servicios.

En esta reseña de las naves de nuestra escuadra he omitido intencionalmente ocuparme del crucero *Esmeralda* en su lugar debido. Habiendo llegado a nuestras playas en octubre del año próximo pasado, debo únicamente decir que esta cañonera ha superado con mucho a las expectativas que teníamos formadas. En mi Memoria anterior os hacía saber las esperanzas que se alimentaban, fomentadas por las comunicaciones de la Legación, de que este buque tendría el andar que habíamos exigido a los constructores, $17\frac{1}{2}$ millas como *mínimum*. En la última prueba que sufrió después de un tercer cambio de hélice llegó a hacer $18\frac{1}{2}$ millas, colocándola como la nave de guerra mas rápida que hasta ese día cruzara los mares. El tipo adoptado ha sido objeto de numerosas i apasionadas controversias entre los marinos i constructores; pero es indudable que debido a su superioridad la marina italiana, la inglesa, la americana, china i japonesa, la han adoptado sin reserva i como complemento indispensable de toda armada que tenga buques pesados que auxiliar i transportes o naves mercantes que amparar.

No se completaría esta exposición del estado de nuestros buques, si omitiera ocuparme de otro elemento que forma parte de nuestro poder marítimo, aunque en escala bien reducida todavía, pero

que es preciso nos impongamos el deber de ensancharla. Me refiero al *torpedo*.

La presencia de esta arma poderosa en los usos de la guerra no puede menos de llamar la atención de los hombres pensadores. El torpedo es hoy considerado como elemento de importancia reconocida, como arma defensiva indispensable especialmente para países débiles que, como Chile, ofrece una vastísima costa a las hostilidades del enemigo. Se dice, quizá con razón, que los buques forman solo la mitad de los recursos ofensivos o defensivos que necesita una nación marítima: tener barcos i carecer de torpedos, es para una escuadra lo que para un ejército contar con artillería sin infantería.

En la interesante i prolongada polémica que últimamente ha sostenido la prensa europea apreciando la fuerza marítima de las naciones de primer orden, se ha hecho figurar como principal factor la comparación de las torpederas que poseen i el número de las que hacen constuir anualmente. No se considera ya buque poderoso aquel que carece de los medios apropiados para el lanzamiento del torpedo.

Precisamente la opinión de los que pretenden reaccionar contra los buques pesados, se funda en que el torpedo tiene igual eficacia para con el débil que para con el fuerte, i en que, al jeneralizarse tanto este elemento destructor, es preferible esponer a su acción un barco de escasa tripulación i reducido costo ántes que una de esas forta-

lezas flotantes que encierran un rejimiento de hombres i que valen millones de pesos.

Ante el torpedo se nivelan todas las fuerzas de resistencia, dado que él las domina con sus poderosos efectos.

Qué diversa suerte les habría cabido a los combatientes de Iquique si nuestra siempre gloriosa *Esmeralda* hubiera podido disponer de esta poderosa arma! Cuántos millones habríamos economizado cuando veíamos bombardear impunemente nuestro primer puerto comercial en 1866!

No olvidemos estas lecciones dolorosas de la experiencia i seamos prudentes i previsores recojiéndolas para el porvenir,

Las naciones mas importantes como poder marítimo sostienen fábricas de torpedos de sistemas diversos cada una de ellas, las que cuidan de mantener en la mas rigorosa reserva.

Actualmente dos son las clases mas importantes de torpedos en uso: el locomóvil i la mina estacionaria. Esta tiene su aplicación en la clausura de bocas de rios o defensas de puertos i produce su efecto ya sea por el contacto o rozamiento de un cuerpo extraño o por medio de la electricidad. Siendo pues su esfera de acción limitada i eventual, ya que ha menester que la necesidad o casualidad lleve hácia ellos el elemento enemigo para que se produzca el efecto, su uso es relativo i sujeto a condiciones mui especiales. No sucede igual cosa con el locomóvil que se gobierna a discreción i a donde la conveniencia lo requiera, sin

estar libre de mal éxito como no lo está el proyectil de un cañón.

Inventado ingeniosamente por el capitán Lu-puiz en 1864, M. Whitehead ha logrado llevarlo al perfeccionamiento que tiene en el día para usarlo desde fuertes de tierra, desde los mismos buques o por medio de embarcaciones especialmente construidas. Tienen en el día una velocidad máxima de 27 millas i pueden ser lanzados con mas o menos acierto desde 850 metros de distancia.

Los señores Schwartzhopff de Berlin sirviéndose del mismo sistema Whitehead, han cambiado el acero por el bronce fosfórico como material de construcción i con no pocas ventajas para su uso.

Sabeis como el Gobierno que, a pesar de haberse invertido gruesas sumas en la adquisición de las 12 lanchas-torpedos, mui pocos i bien escasos fueron los servicios que prestaron en la última guerra, muchas de ellas ni siquiera alcanzaron a botarse al mar. Construidas por el sistema de botalón, necesitan encontrar una oportunidad mui feliz para obtener éxito en la aplicación del torpedo; de aquí que los tripulantes son de ordinario víctimas de su temerario arrojo. Necesitan burlar la vijilancia del buque para lograr aproximarse a su costado, encontrando quizá uno de tantos medios, como las redes, la luz eléctrica, cañones revólvers, ametralladoras, etc., de que se valen los agredidos para impedir los efectos de la explosión.

En la facilidad i seguridad de aplicar el torpe-

do, a la vez que en su fuerza explosiva, se hace consistir la eficacia de esta arma de guerra. Es por eso que los destinados a ser lanzados se prefieren a los de botalon, los que poco a poco han de ir perfeccionándose.

Convencido el Gobierno de la necesidad de dotar a nuestra escuadra de este elemento, pero en la forma mas perfecta que es dable encontrar al presente, se ha preocupado en activar su adquisición. Al efecto i con el propósito de mejorar la pequeña base de que disponemos, aprovechó la oportunidad de servir a una nación amiga para cederle las dos lanchas *Laura* i *Glaucia* en condiciones ventajosas por la suma de £ 20,000, del mismo modo que dos cañones de los antiguos que trajeron las corbetas con accesorios i municiones por £ 3669.15.

Esta cantidad de 23,669 £ 15 producto de la venta antedicha, se ha puesto a disposición de la Legación en Francia a fin de que gestione la adquisición del secreto del torpedo Whitehead.

Una vez adquirido, se aprovechará la estadía del *Blanco* en los astilleros ingleses para dotarlo de los elementos que ha menester con tal objeto. Se estudiará así mismo los medios de habilitar los demás buques de nuestra escuadra principalmente la *Esmeralda*, *Cochrane* i *Huáscar* i se tratará de cambiar el sistema de botalón a que están destinadas las nueve lanchas que nos quedan dejándolas en aptitud de aceptar el torpedo automóvil.

De los datos tomados os puedo asegurar que una parte de la suma anterior se invertirá en adquirir una nueva lancha-torpedo del tipo perfeccionado que hoi se prefiere, igualmente ejemplares de los diversos sistemas de torpedos fijos para aprovecharlos en el resguardo de nuestros puertos i en el aprendizaje de nuestro cuerpo de marina.

Entraba en los propósitos del Gobierno, corresponder a los deseos que el Congreso en dos ocasiones sucesivas ha manifestado de adquirir un nuevo buque que viniera a robustecer mas nuestro poder marítimo, votando para ello una partida de \$ 500,000; pero medida de prudencia dada la situación económica porque atraviesa el país, ha aconsejado postergar la realización de este asunto, tanto mas cuanto que se trataba de fuertes inversiones que habrían de hacerse en el extranjero, que agravarían el desequilibrio que experimentamos i que traería el descenso mas rápido aún en el tipo del cambio.

Fundado en estas justas consideraciones se ha limitado el ejecutivo, aprovechando la estadía en Europa de algunos de nuestros distinguidos marinos, en hacer que unidos con nuestros ministros acreditados en Francia e Inglaterra estudien i propendan a alcanzar los conocimientos indispensables para dictaminar sobre la mejor i mas acertada elección que deba hacerse del nuevo buque.

No desconocereis los largos e interesantes deba-

tes que en estos últimos años se han suscitado con motivo de averiguar cual construcción de buque es mas adecuada para la guerra marítima ofensiva i defensiva, teniendo a la vista el progreso sucesivo a que ha llegado el arte de la guerra i los elementos que ella pone en juego.

Sostienen unos que los grandes barcos de línea, de grueso blindaje, gran poder de máquina i poderosa artillería son i seguirán siendo la base del poder marítimo de las naciones. Se señalan como tipos los últimamente construidos para la Italia: el *Lepanto* que tiene 13,700 toneladas de desplazamiento, 18,000 caballos de fuerza, una coraza de 48 centímetros, 4 cañones de a 100 toneladas i 15 de a 4; el *Duilio* i *Dándolo* con un blindaje de 56 centímetros; i el *Francesco Morosini*, de 9,000 toneladas.

Juzgan otros que ha llegado el momento de la reacción, es decir, que debe abandonarse el blindaje i emprender la construcción de naves de acero sin coraza, protegidas con una cubierta acorazada bajo la línea de flotación, que cubre sus departamentos vitales, de gran rapidez i provistos de variada i poderosa artillería, como nuestra nueva *Esmeralda*.

No faltan, por último, quienes pretendan que la suerte de los combates debe confiarse a los torpedos, usando para su aplicación, naves ligeras de reducido tonelaje i dotadas de un poderoso espolón i no menor artillería, tal como el tipo del *Bomba* lanzado recientemente al mar por los astilleros

franceses i que mide 60 metros de largo por 6 metros 60 centímetros de ancho, con una fuerza de 1800 caballos i con una velocidad de 18 millas.

En vista, pués, de tan diversas opiniones sostenidas por personas autorizadas, i de las razones i argumentos que se hacen, ha creído el Ministerio de mi cargo de su deber no adoptar resolución alguna hasta tanto no conocer por las instrucciones enviadas a la legación en Paris i encaminadas a señalar a nuestros marinos algunas consideraciones que no deben olvidar, la opinión que emitan estos jefes asistidos por personas competentes i prácticas en la materia. Por manera que, llegado el momento oportuno dé resolver, tendremos todos los datos precisos i la elección del nuevo buque no se hará sin que de antemano dejen de tomarse en cuenta las condiciones especiales de nuestro país, su situación jeográfica, la vasta extensión de su frontera marítima, las necesidades de defensa de sus puertos comerciales, la carencia de estaciones militares, la clase de guerra que pudiéramos sostener, las necesidades de nuestro servicio ordinario i finalmente nuestros propios recursos.

Distribuida la Escuadra conforme a las necesidades del momento, tenemos que la mayor parte de los buques se encuentran en Valparaíso atendiendo sus reparaciones. Allí están: *Cochrane*, *Hudscar*, *O'Higgins*, *Abtao*, *Pilcomayo*, *Angamos* i

Tolten i los pontones *Miraflores*, *Thalaba* i *Elvira Alvarez*.

En el Callao, *Esmeralda* i *Chacabuco*.

En las Islas de Lobos, el *Lautaro*, vapor que ausilia la operación del carguío de guano, la provisión de víveres i el servicio de correspondencia con el continente.

En Iquique, el ponton *Pachitea* con depósito de carbón para los buques de nuestra armada i en Guanillos el vapor *Gaviota*, a disposición del inspector de las covaderas.

En Arauco, la *Magallanes* ocupada en estudios hidrográficos.

Finalmente, libre la armada de las múltiples atenciones que la retenían en el norte, ha podido destinar uno de sus buques a la estación de Magallanes, i otro a la de Chiloé. Desde tiempo atrás se hacía sentir esta necesidad no ya para velar por el cumplimiento de los Reglamentos de policía marítima burlados en repetidas ocasiones, cuanto por dar tranquilidad a los industriales de aquella zona, las mas veces alarmados por la presencia de bajeles piratas. El *Toro* en Magallanes sirve además para el cuidado de las valizas i boyas del estrecho, para ausiliar en caso dado a los vapores que trafican esos lugares, a la vez que a los colonos que esplotan los lavaderos de oro en la Tierra del Fuego.

El *Valparaíso* en Chiloé, a disposición de la autoridad administrativa, atiende a la conservación de las boyas i valizas de los canales.

PERSONAL

El personal de nuestra marina en jefes, oficiales de guerra i mayores con la antigüedad de cada uno, el empleo, situación o comisión que desempeña, se manifiesta en el escalafón que corre inserto entre los documentos de esta memoria.

Allí encontrareis que el servicio de la Armada se hace con:

Un Vice-Almirante.
 Cuatro Contra-Almirantes.
 Siete capitanes de navío.
 Siete id. de id. graduados.
 Siete id. de fragata.
 Once id. de id. graduados.
 Cinco id. de corbeta.
 Diezisiete id. de id. graduados.
 Dieziocho tenientes primeros.
 Nueve id. segundos.
 Nueve guardias-marinas de 1.^a clase.
 Treinta i uno id. de 2.^a id.
 Tres aspirantes.
 Trece pilotos primeros.
 Trece id. segundos.
 Diez contadores primeros.
 Nueve id. segundos.
 Diezisiete id. terceros.
 Un cirujano mayor.
 Nueve id. primeros.

Cuatro cirujanos segundos.
 Un id. tercero.
 Dieziseis ingenieros primeros.
 Dieziocho id. segundos.
 Veintiseis id. terceros.
 Un constructor naval.

No se completaría este personal si a la lista precedente no se agregara la jente de mar, ascendente a 1399 individuos que forman la dotación de los buques anteriormente enumerados con arreglo al plan que le asignara el decreto de 20 de agosto del año último, i de los cuales corresponden 129 a la categoría de oficiales de mar de primera clase; 46 a la de segunda; 100 a la de cabo de mar de primera clase; 184 a la de segunda; 804 a la de marineros; i 136 a la de pajes o domésticos. En el total espresado se ha tomado en cuenta el personal que para su servicio tiene el Departamento de Arsenales i cuyo número asciende a 55 individuos.

Como parte integrante del cuerpo de marina se halla el Rejimiento de este nombre compuesto de 800 plazas, distribuidas en ocho compañías, con un capitán, dos tenientes i tres subtenientes cada una de ellas además de su plana mayor, i con las cuales se atiende el servicio de guarnición de los buques, de la colonia de Magallanes i de las islas de Lobos.

Sabe el Congreso, cuanta labor se impuso en la

pasada guerra el personal de la Armada, en que no solo los jefes, oficiales de guerra, mayores i subalternos dieron a conocer dotes aventajadas de valor i pericia en las varias i delicadas comisiones que les cupo desempeñar; sino también la tripulación i guarnición, luciéndose en el servicio inmediato que se les pidiera.

El ejecutivo se hizo un deber en premiar a aquellos, pidiendo al Honorable Senado los ascensos de los jefes que por los servicios prestados eran acreedores a esta clase de distinción, i decretando los correspondientes a los oficiales subalternos.

No ha merecido menor atención del Gobierno el escaso sueldo con que se retribuyé la jente de mar de nuestra escuadra. Aunque en la memoria última os daba cuenta del buen resultado que produjo el aumento de sueldo para la marinería embarcada i con la gratificación que le dispensasteis al votar la lei de presupuestos; sin embargo el infrascrito con el propósito de hacer menos notable la desproporción que existe entre la remuneración que tiene la marina de guerra i la mercante, sigue estudiando la mejor manera de presentaros un proyecto de lei que satisfaga una necesidad que no disimulareis es premiosa, si se atiende a que desde 1859 no se alteran sustancialmente los sueldos de estos individuos.

Como podeis notar, ascendidos en gran parte a jefes los oficiales de la Armada, el número de los subalternos ha disminuido notablemente, i si

en la pasada guerra se hizo sentir premiosamente esta necesidad, hoi por hoi gravita la misma circunstancia de hacer pesado el servicio de a bordo. De aquí que, el Departamento de mi cargo, se ha visto obligado a tomar medidas que atenúen el mal apuntado, pero que están mui distantes de corresponder a las miras que sustenta el Gobierno en este sentido. Es a esto a lo que se debe la existencia del gran número de pilotos que se hizo indispensable llamar para el servicio de nuestros buques en la pasada guerra, i de que nos iremos desligando a medida que aumente el personal de guardias-marinas que periodicamente sale de la Escuela Naval.

En la actualidad los guardias-marinas de segunda clase embarcados alcanzan a 41, de los cuales corresponden 19 a los que salieron del expresado establecimiento a fines del año último, i 9 al terminar el primer semestre del corriente año. De estos solo 16 han rendido su exámen para optar el empleo de guardias-marinas de primera clase, quedando en aptitud de cubrir guardias que no pueden hacer los de segunda i las demás tareas que la profesión les exige.

Terminada la guerra que supo sostener con éxito la fuerza naval de la República en la esfera de su cometido, el Ejecutivo estimó conveniente disolver la Escuadra por decreto de 9 de octubre del año último i que hasta entonces había llevado una vida independiente de la Comandancia Jene-

ral de Marina i sujeta en un todo a la autoridad del jefe de ella conforme a los preceptos de la Ordenanza. No desconocereis la ventaja que tal medida reportaba para los intereses del Estado; había una no despreciable economía i mas que todo en época de paz no era avenible la existencia de una autoridad que estando en el Departamento vivía independiente de otra que debía conocer en un todo las exigencias i necesidades de cada buque, con el objeto de remediarlas, dado que tenía a su alcance los elementos para ello. Además era difícil i demoroso el réjimen administrativo de los asuntos que llegaban a ventilarse en solicitud de satisfacer los pedimentos que hacían los mismos buques.

Sin embargo, está en el ánimo del Gobierno, i confía en breve poderlo llevar a efecto la Secretaría de mi cargo, el que periódicamente se reúnan varios buques de los que se hallen en el Departamento, con el fin de que se hagan a la mar al mando de un jefe competente para que practiquen o ejercicios de maniobras en escuadra, simulando ataques, defensas, desembarcos, o ejercicios de evoluciones ya a la vela, ya al vapor; en una palabra, adiestrar al personal de dotación de cada buque no solo en las labores inherentes a su profesion, sino tambien con las que es indispensable connaturalizar en la jente de mar a fin de tenerla siempre ejercitada para las diversas operaciones de la guerra.

Con semejante tarea sin mayor gravámen para

el Erario se procurá el adelanto del personal de dotación de las naves que hagan estos viajes de estudios prácticos, se imbuirá en la jóven oficialidad aliciente para el trabajo en horas de paz i se le acostumbrará a soportar los azares consiguientes en época contraria.

El estado de tranquilidad en que ha quedado la Armada no ha sido motivo para que los jefes de ella, en vez de entregarse al sociogo que por tanto tiempo les impidiera gozar el estado de guerra porque atravesaba la República, no hayan tratado de ilustrar i perfeccionar mas sus conocimientos adquiridos en los años de esperiencia i de servicios.

Digna de especial elojio es la labor que varios jefes i oficiales se han impuesto, anticipándose a las miras del Gobierno, de asociarse para constituir un centro de estudios comunes, propender a difundir entre sus compañeros los adelantos que dia por dia hace la ciencia, i comunicarse la esperiencia adquirida en la última campaña.

Desde tiempo ha el Gobierno venia preocupándose de la ilustración que conviene tenga toda asociación organizada, particularmente la que mas en contacto se halla con las naciones que caminan a la vanguardia del progreso; con ese objeto principiaba a decretar en la esfera de sus atribuciones todo lo encaminado a tal propósito, sea reformando el plan de estudios de la Escuela Naval para dar a sus alumnos conocimientos caba-

les de todos los ramos de las ciencias físicas, matemáticas i profesionales; sea haciendo encargos de instrumentos i libros con idéntico fin; pero esperaba recojer con el tiempo las primicias de tan laudable deseo. Comprendereis cómo el Departamento de Marina recibió con verdadera complacencia la noticia de que los jefes i oficiales de mi referencia habian celebrado una reunion preparatoria el 5 de mayo del corriente año para ponerse de acuerdo sobre la organizacion i rumbo de un «Círculo naval». Definitivamente instalada la sociedad el 10 de abril último, ha comenzado a dar a luz una publicación mensual intitulada *Revista de Marina*, en donde se hallan trabajos interesantes i guiados para propender al progreso científico de la marina i al adelanto de las investigaciones tanto náuticas como militares.

El Ministerio de mi cargo se ha creído en el deber de contribuir al fomento de esta publicacion cuya utilidad aceptareis; i como un estímulo al estudio i al trabajo ímprobo i desinteresado que tal revista impone a sus redactores con el intento de servir a su pais, no solo se ha suscrito a cien ejemplares de la obra ordenando su reparto convenientemente, sino que tambien espera voteis una partida de 1,000 pesos que consigna el proyecto de presupuesto para el próximo año a fin de ausiliar tan noble labor.

Aun mas, el infrascrito tiene interés en que el «Círculo Naval» posea un local para sus reunio-

nes, i que podrá llegar a ser uno de los salones del edificio que habrá de servir de oficina a la Gobernación marítima de Valparaiso. No dudo que esta idea llevada a efecto dará facilidades a una institución que aspira alcanzar una vida propia para satisfacción de sus fundadores i provecho de la marina en jeneral.

No menor interés ha tomado el Ejecutivo en orden a la ilustración de la oficialidad i marine-ría de nuestra Armada.

Aprovechando el envió a Europa, el blindado Blanco Encalada embarcó a su bordo marinos competentes con el objeto de conseguir el adelanto de sus estudios profesionales. El largo viaje i el trasbordo obtenido para tres de ellos en la marina inglesa, para dos en la francesa i para otros dos en la italiana i problamente el resto para otras marinas adelantadas del viejo mundo, hacen esperar fundadamente, que durante el tiempo que permanezcan en esta condición sabrán recojer algo nuevo i útil para el ejercicio de su profesión, se impondrán del réjimen, disciplina i prácticas de esas marinas; para de este modo adoptarlas si se conforman con nuestros hábitos e instituciones.

La próxima salida de una de nuestras corbetas en viaje de instrucción práctica para nuestros guardias-marinas, a fin de que hagan a la vela una escursión lejana, en que esperimenten calmas, vientos contrarios i las dificultades que ha-

yan de vencer para dominar los elementos, hará que los guardias-marinas embarcados vayan adquiriendo ideas cabales de su profesión, no se amedrenten ante los peligros que ella ofrece i practiquen los conocimientos teóricos que hubieren recibido, llenando así las condiciones que consigna el reglamento de exámenes: haber navegado los guardias-marinas de segunda clase 6,000 millas a la vela por poder aspirar al título inmediato superior.

Destinados otros a la dotacion de naves que hacen el servicio hidrográfico de la costa, vienen ensanchando sus nociones i contribuyendo con su estudio a dar cima a una labor que guiada por jefes entendidos no es infructífera, ya que se trata de dar facilidades en la navegación a las naves que surcan nuestro litoral marítimo. Es por eso que el avalizamiento del Estrecho i de los canales ha preocupado vivamente la atención del Departamento de mi cargo, dado el interés que esto tiene para la navegación en jeneral i por la instrucción que proporciona a los oficiales.

El buen estado de conservación i de progreso que de dia a dia vá teniendo la Biblioteca de marina con el ingreso de obras escasas i modernas, la formación de las bibliotecas en los buques para solaz i estudio de sus oficiales i la adquisición constante i progresiva de periódicos i revistas extranjeras, hará que poco a poco la instrucción de oficiales i tripulación, tome marcado vuelo.

A este intento se han dictado medidas para establecer de un modo sério i ordenado las conferencias de oficiales en cada buque i que habian dejado de hacerse, apesar de prescribirlo la Ordenanza, por motivo de las forzadas tareas que les impuso la pasada guerra. Se ha procurado asimismo difundir la instrucción en la jente de mar en cuanto lo permiten las faenas de su peculiar servicio. Sin gozar esta jente de un común descanso, no ha sido posible organizar la instrucción a bordo sino por parcialidades, concretándose ella a las estadías de los buques en puerto; por manera que debiendo todo posponerse a la disciplina i buen réjimen, forzoso será el convenir en que su implantación definitiva ha de ser lenta i paulatina.

Sin perjuicio de esta labor sencilla i amena que habrá de dar a la tripulación de los buques conocimientos harto útiles, tan pronto como el monitor *Huáscar* termine su reparación que lo retiene en el Departamento, cree conveniente el infrascrito desarmarlo para que preste en Coquimbo los servicios de escuela de artillería, en donde vayan a instruirse por parcialidades los oficiales de mar, con el fin de que se habitúen en el servicio de los cañones, se hagan prácticos en su manejo i ejerciten sus punterías.

A mediados de marzo del corriente año i aprovechando los especiales estudios que un jefe de

marina hiciera en Europa en el arma de torpedos, el Gobierno juzgó que era llegado el momento de crear una sección dependiente del departamento de arsenales que se hiciera cargo de las lanchas torpederas de que os he hecho mención. El cuidado inmediato de esta flotilla de embarcaciones, su mejor conservación i mas que todo el interés que anima al Gobierno de organizar una escuela de torpedos, en que este jefe enseñe no solo a los alumnos de la Escuela Naval, sino también a la oficialidad de nuestra Armada, a fin de que adquieran los conocimientos teóricos i prácticos que sean menester para el seguro manejo de dicha arma, ha hecho indispensable el encargar todos los instrumentos, materiales i demas objetos que se requieren con tal propósito. Estoy seguro habreis de convenir en la utilidad que estos estudios reportan, como tambien no disimulareis que solo de este modo tendrá el pais torpedos de precisión que emplear i marinos acostumbrados a gobernarlos. Tiene interés el infrascrito en que próximamente se habiliten todas las lanchas que posee el Estado con el objeto de que lanzadas al mar hagan un ejercicio práctico de ataque i de maniobras. El hábito que irían obteniendo nuestros oficiales en su manejo será compensación suficiente al pequeño gasto que habrá de hacerse con tal fin.

Terminada la guerra i disuelta la Escuadra, el Ejecutivo, creyó de su deber suprimir el Depósi-

to de marineros por decreto supremo de 7 de agosto de 1884, logrando con esto una economía de 47,000 pesos.

Mas, en obsequio de propender al mayor engrandecimiento de nuestra Armada, se piensa establecer en uno de los buques veleros de mas comodidad una Escuela de Grumetes que contenga muchachos de poca edad, fáciles de inculcarles los deberes de a bordo i de aclimatarles en su servicio, con el fin de que naveguen cercanos a la costa i a la inmediata vijilancia de jente escojida de mar para que puedan con el tiempo ser buenos marineros en la clase a que se dediquen.

Un reglamento que en breve habrá de dictar el Departamento de mi cargo, os dará a conocer con mas latitud el pensamiento del Gobierno a este respecto.

No terminaría este capítulo relativo al personal de nuestra marina si someramente no hablara de los oficiales mayores.

El cuerpo de ingenieros aumenta en nombres nacionales, como podreis notar por el escalafón anexo a esta memoria. La terminación del estado de guerra ha permitido cancelar las contratas de ingenieros extranjeros. Licenciados o sometidos a la lei común, han quedado con el mismo sueldo, gratificación i prerrogativas que los nacionales. Este mismo estado de guerra que por cinco años sostuvo la República, ha servido de lección i práctica suficiente para que nuestros compatriotas se

encuentren espeditos en las varias i delicadas labores que les impone el servicio de las máquinas de los buques.

No desconoce el Ejecutivo cuanto importa la competencia de estos oficiales para lograr una economía en mantenimiento i conservación del departamento de la maquinaria. Con buenos ingenieros, competentes i empeñosos se liberta el estado de una carga harto pesada, cual es la de reparaciones de calderas, tubos, etc. Así se comprende por que el Gobierno, en posesión como se halla de la verdad de lo espuesto, no desperdiciará la ocasión de mejorar la condición i el aprendizaje práctico i técnico que deben tener estos oficiales.

En mi memoria anterior os hablaba del embarco en los vapores de carrera fija de algunos aprendices mecánicos que debían permanecer estudiando prácticamente el servicio de las máquinas de a bordo, connaturalizándose con ellas i adquiriendo nociones que mas tarde utilizaría nuestra marina.

Las conferencias que este departamento fomenta con marcado empeño i las maniobras en escuadra a que habrán de dedicarse con frecuencia las naves del Estado, poniendo en servicio activo sus máquinas, será una oportunidad mas para el progreso de estos funcionarios.

El servicio sanitario de la Armada se resiente de la falta de una reglamentación que no solo con-

sulte los intereses del Estado en cuanto al mejor servicio, sino también el de los que forman en este cuerpo. Actualmente están distribuidos convenientemente a bordo de los buques.

Los contadores cumplen satisfactoriamente con los deberes de su cargo. Dependiendo de la Comisaría Jeneral del Ejército i Armada en lo relativo a la contabilidad de a bordo, esta oficina les ha fijado la norma de su conducta, fiscalizándoles sus actos e impartiendoles las órdenes que estima oportunas.

A fines del año último el que suscribe pidió a Europa por conducto de nuestra Legación, el envío de dos personas que con especiales recomendaciones podamos aceptarlas como inspector de máquinas i como constructor naval de la Armada.

Sabeis cuan injente caudal hai invertido en material flotante para que dejemos de la mano el intentar la venida a Chile de estos individuos. Cualquier contrato que se celebre con personas que hayan servido en los grandes astilleros de Europa, será una economía positiva si se atiende a la mejora que esto reporta al servicio.

ESCUELA NAVAL

El nuevo Reglamento dictado para la Escuela Naval el 28 de mayo del año anterior, sigue produciendo los benéficos resultados que era de espe-

rarse después del detenido estudio con que fué elaborado. A la fecha funcionan ya los cursos correspondientes a los cuatro primeros años de los seis en que se dividió el plan de estudios, quedando solo alumnos del sexto semestre del antiguo réjimen, los que saldrán a fines del año en curso.

En 1884 salieron 19 guardias-marinas i en agosto último 9 mas, con los que se enteran 50 oficiales incorporados a la marina como fruto de la reorganización que la Escuela recibiera en octubre de 1881.

Al inaugurarse en los primeros meses del año las nuevas tareas escolares, se modificó el personal de empleados, cambiándose los jefes que servían como director i sub-director del Establecimiento.

Así mismo se aumentó el número de ayudantes con tres oficiales de ejército que hoi prestan útiles servicios, contribuyendo a asegurar la vijilancia i una estricta disciplina.

La mejor prueba del buen pié i prestigio que ha alcanzado la escuela, es la demanda de becas que dia por dia se recibe. Habiéndose producido 17 bajas a fines del año último, se presentaron a rendir las pruebas de admisión 49 solicitantes, que llenaban todos ellos las condiciones que el Reglamento exige.

Persiguiendo el propósito de ensanchar en lo posible la enseñanza práctica de la ciencia náuti-

ca, se ha instalado un observatorio meteorológico, donde diariamente se recojen datos a la verdad interesantes, no solo por la práctica que adquieren los alumnos, sino también para la Oficina Central de Meteorología, a donde se remiten puntualmente.

Se ha iniciado así mismo una clase de mecánica práctica a cargo de uno de los ingenieros de la Escuadra, que acompañará a los alumnos en sus visitas periódicas a los buques para hacerles en ellos mismos las esplicaciones conducentes a familiarizarlos con el uso i gobierno de sus máquinas, aparatos de movimiento i servicios mecánicos.

En poco tiempo mas la Escuela contará con una clase especial de torpedos dirigido por el capitán de fragata graduado don Juan Simpson, quien después de estudios especiales hechos en Europa, tiene ya a su cargo la sección de lanchas-torpedos. Los alumnos podrán salir así, una vez terminados sus estudios para incorporarse a la Escuadra, llevando conocimientos teóricos a la vez que prácticos en el empleo i servicio de esta nueva i poderosa arma de guerra.

No se han descuidado los ramos de adorno, estableciéndose desde principios de año una clase de música, de la que forman parte todos los alumnos con libertad de adoptar cada uno de ellos el instrumento de su predilección i mas en armonía con sus condiciones físicas. Esto contribuye a que en la monotonía de la vida de mar, puedan en-

contrar siempre los jóvenes un medio de procurarse un agradable pasatiempo para sí i sus compañeros de profesión.

En mi anterior Memoria, daba cuenta al Congreso de los pasos preliminares que se había dado para llevar a cabo el edificio que debe servir a la instalación definitiva de la Escuela, que vive hoi de prestado en uno de los patios accesorios del Liceo sin la comodidad necesaria i careciendo de las condiciones hijiénicas que se requieren en un establecimiento de este jénero.

Aceptados los planos del arquitecto don Carlos von Moltke i fijado el cerro de la Artillería como el local mas apropósito para la ubicación del nuevo edificio, se dió comienzo a los trabajos en noviembre del año anterior con la demolición del antiguo cuartel de San Antonio.

Fué menester primeramente formar el terreno necesario, al mismo tiempo que los caminos que debieran darle acceso para conducir los materiales de construcción.

Uno de éstos se ha formado en propiedad del señor don Carlos Waddington en una extensión de 420 metros longitudinales por 7 de ancho, el cual empalma con el antiguo camino de Playa-Ancha, con una gradiente bastante suave.

Otra sección de 270 metros se ha abierto para unir ese mismo camino con el de cintura, que actualmente se traza por la Municipalidad al rededor de la población por sobre los cerros. Ambos

han demandado un gasto de 8,000 pesos, incluso los trabajos de calzada e indemnizaciones por edificios que ha habido necesidad de demoler.

No siendo suficientes los 6,000 metros de superficie que ocupaba el antiguo cuartel de San Antonio, se hizo preciso rebajar una parte del cerro, cuyos desmontes han servido para rellenar la quebrada divisoria con terrenos del señor Waddington, aumentándose el espacio por efecto de ámbos trabajos. Así, con un costo de 25,000 pesos, incluso la construcción de un muro de cal i piedra de 2,200 metros cúbicos destinado a sostener mas de 30,000 metros de tierra, que forman el relleno de la quebrada, se ha llegado a adquirir una hermosa planicie de 22,000 metros cuadrados, cuyo valor hoi dia no baja de 150,000 pesos.

El nuevo edificio, todo de cal i ladrillo, tiene la forma rectangular, con 100 metros de frente por 80 de fondo, de dos pisos, con corredores en toda la parte interior, que forma un solo patio de 70 por 40 metros.

Los cimientos, concluidos ya en su totalidad, suman 3,750 metros cúbicos de cal i piedra; i las murallas, que se encuentran bastante adelantadas, son todas de cal i ladrillo. El edificio será monumental i seguramente el mejor entre los de su jénero que exista en el país, tal cual corresponde a una nación que sabe estimar lo que para ella vale su marina, dado que habrá de sacar su fuerza i

prestigio del personal que en ese plantel se instruye. Se han consultado en él todas las comodidades, como así mismo las especiales condiciones de higiene, vijilancia, etc., que se exige establecimientos de esta clase. El Gobierno abriga la esperanza de inaugurarlo en los primeros meses del próximo año.

Además del claustro principal, completan el edificio cuatro anexos:

- 1.º Casa del Director;
- 2.º Casa del sub-Director;
- 3.º Departamento de oficiales;
- 4.º Departamento de cocina i servidumbre de los cadetes.

Todo el terreno deberá ir rodeado por un muro de circunvalación que encierre el edificio a la vez que el Parque i campo de maniobras que servirá a los cadetes.

El trabajo se ejecuta en su parte técnica bajo la inmediata dirección del señor von Moltke, autor de los planos; i la inspección, compra de materiales, etc., está encomendada a una junta especial de vijilancia compuesta del coronel don Benjamín Viel, el capitán de navío don Enrique Simpson, el capitán de fragata don Luis A. Lynch, el sarjento mayor del cuerpo de ingenieros militares don Enrique Munizaga i el ingeniero don Pedro Ingles, corriendo a cargo del señor Viel el detalle de la contabilidad.

No se estimó prudente la contratación del todo

del edificio por una sola mano i se ha creído preferible los contratos parciales de las diversas secciones por medio de propuestas públicas. Así, un contratista tomó la provisión de piedra i construcción de cimientos; otro tiene a su cargo la albañilería de las murallas; otro la armadura del techo; una casa de comercio ha tomado la provisión de las maderas, etc., etc., obteniéndose mayor rapidez en la ejecución, al mismo tiempo que una mayor economía.

El presupuesto del edificio i sus anexos, después de las últimas modificaciones que ha debido sufrir, asciende a la suma de 297,000 pesos, la que no tendrá una inversión inmediata en su totalidad, ya que es posible postergar para mas tarde algunos detalles que no son indispensables por ahora, como las casas para los directores, estuco i habilitación de todas las oficinas, puesto que calculada su capacidad para mas de 150 alumnos, se ha fijado por ahora solo el número de 80. Anualmente podrá irse poniendo remate a estos detalles para no hacer tan oneroso su costo.

Como no serán suficientes para el año los 100,000 pesos consultados en el presupuesto vijente, habrá necesidad de pedir un suplemento al item respectivo, para saldar el déficit que pudiera producirse, dejando, para el nuevo presupuesto la cantidad que haya de calcularse como necesaria para la habilitación del establecimiento.

DIQUE

El proyecto de construcción del dique ha merecido una preferente atención de parte del Gobierno. Es ésta una obra cuya necesidad se nos impone de una manera ineludible mientras acariciemos el propósito de ser una nación marítima. Ella es reclamada no solo para el servicio de nuestros buques de guerra, sino también para dar vida propia i estabilidad a nuestra naciente marina mercante. El dique será una fuente de riqueza para el país; su construcción no solo nos libertará de las inversiones cuantiosas que se hacen en el extranjero con motivo de la reparación de nuestros blindados, sino que también ocurrirán a él los numerosos buques de otros países que sirven las estaciones navales i los que cruzan las aguas del Pacífico dando vida al movimiento comercial de sus puertos.

En la última Memoria del ramo de Marina, se daba cuenta al Congreso de las gestiones practicadas para dar término a los estudios que se encomendaron al ingeniero hidráulico señor Dirks i que sirvieron de base a la lei de 18 de enero de 1884 por la que se autorizó al Presidente de la República para invertir hasta la cantidad de 3.000,000 de pesos en la construcción de un dique.

En virtud de esta autorización recibió instrucciones el señor Blest Gana, nuestro Ministro en Francia, para tratar la ejecución de la obra, ya fuese por cuenta inmediata i directa del Estado,

ya, i lo que debia ser preferible, encomendándola a una empresa particular que con sus propios recursos hubiera de llevarla a término cediéndole su explotación por un plazo determinado con una garantía fiscal de $5\frac{1}{4}\%$ como mínimo de producción, i a mas una amortización acumulativa en relación al número de años a que se limitare el privilegio.

Despues de no escasos esfuerzos, el señor Blest, mediante el celo i acierto que lo distingue en el desempeño de las comisiones que recibe, llegó a obtener propuestas formales de un grupo de capitalistas franceses que se mostraron dispuestos a organizarse en compañía para celebrar el contrato *ad referendum* que les presentaba nuestro Ministro, sujeto a la ratificación del Gobierno de Chile, i reservándose ellos a su vez el derecho de enviar previamente un ingeniero que pudiese informarles, con cabal conocimiento de causa, sobre las condiciones de la localidad, precios de materiales, obra de mano, etc., etc.

En este estado de la negociación i ántes de que se recibiesen en el Ministerio las bases de contrato de los capitalistas franceses, los señores Simpson i C.^a, de Nueva York, hicieron llegar al Gobierno, por medio del conocido ingeniero constructor de una sección de nuestro ferrocarril del sur, el señor Evans, i con recomendaciones mui especiales de este caballero, unas propuestas para la construcción de un dique de madera, sistema Simpson, las que se presentaban con todas las apariencias

de ventaja: duración, economía i rapidez en la ejecución del trabajo. Básteme decir, para probar este acerto, que el presupuesto de costo del dique de madera se hacia llegar solo a la suma de 780,000 pesos oro, en cambio de 2.700,000 pesos al tipo de 36 peniques a que alcanza el del señor Dirks; apuntaban tambien otras muchas mejoras de comodidad en el servicio que lo hacian aparecer como preferible a los diques de mampostería i finalmente exijian solo dieziocho meses para su ejecución. Algunos de nuestros marinos apoyados por la Comandancia Jeneral del ramo, recomendaron tambien calorosamente este proyecto.

El Gobierno, que en órden a una obra de esta naturaleza que requiere una cuantiosa inversión de fondos aparte de la importancia del servicio que deberá llenar, nunca creerá perdido el tiempo que pueda destinarse a buscar una mayor duración, economía i buena ejecución de ella, estimó que se encontraba en el caso de hacer un estudio serio de estas nuevas propuestas, por lo que anunciándolas al señor Blest, se le ordenó suspender por el momento las jestioniones que tenia entre manos. Sin pérdida de tiempo se le remitieron todos los antecedentes de que el Gobierno se encontraba en posesión, encomendándose a la vez a nuestro Ministro en Estados Unidos la recolección de todos los trabajos que pudiera allí proporcionarse, oficiales o privados, referentes a esté nuevo sistema americano de diques, con encargo de enviarlos al señor Blest quien, en posesión de todos

ellos, debía remitirlos a poder del señor Dirks o a otros ingenieros que creyera del caso ocupar.

El resultado de estas investigaciones i estudios se encuentra consignado en los informes de los señores Dirks i Lévêque que se acompañan como anexos a esta Memoria. Aparece de ellos, así como de otros antecedentes suministrados al Ministerio que, los diques de madera no son los mas adecuados para el servicio de las marinas de guerra, en especial para buques blindados; que, si ellos son preferibles en los climas ríjidos como los del norte donde los abundantes hielos destruyen las obras de mampostería, en cambio su duración seria mui limitada en los climas templados, por efecto de la broma que ataca la madera destruyéndola rápidamente sin que basten a neutralizar su acción los preservativos que hoi se usan; que, es un sistema que no cuenta aun con la sanción del tiempo, puesto que los que mas larga vida han alcanzado tienen ménos de 30 años de prueba; que, su uso es mas aplicable en los rios que en el mar, i por último que, la economía con que se les recomienda es mas aparente que real, así como los dieziocho meses de plazo fijado en el primer momento para su construcción, se han aumentado a treinta.

Agregaré que los señores Simpson al hacer su propuesta no han tomado en cuenta las condiciones especiales de nuestra costa, ni la calidad del fondo de la playa, etc., etc., por manera que, no reuniendo todas las condiciones de seriedad re-

queridas, el Gobierno ha tenido que desecharlas, viéndose obligado a volver de nuevo al proyecto de Mr. Dirks.

Cuando se pensaba en reanudar las interrumpidas gestiones de nuestro Ministro en Francia, se presentaron al Ministerio dos nuevas propuestas; la una ofreciendo la construcción en Talcahuano de un dique hidráulico sistema Clark, en el lugar denominado Morro de Talcahuano, i la otra en la caleta del Manzano de un dique seco construido conforme a un sistema misto de cantería i fierro. Ambas empresas exigen además del privilegio de esa explotación por un largo período de años, una garantía del Estado en relación al capital que se proponen invertir.

Cree el Gobierno que la primera de ellas, es decir, la que ofrece construir el dique Clark, se encuentra fuera de lo que la lei tiene establecido como sistema para el dique que debe construirse.

No se ha creído tampoco autorizado para aceptar la segunda por cuanto estima que el único procedimiento correcto en este caso es pedir propuestas en concurso, llamando a licitación a todos aquellos que pudieran tener algun interes en este negocio. Así se produce tambien la competencia obteniéndose mayores ventajas para la nación.

Obrando dentro de este espíritu se ha dictado recientemente un decreto en el que se fijan las bases a que deban someterse los contratistas, así como los beneficios que el Estado ofrece en conformidad a la lei de 18 de enero de 1884. Es de

esperar que no falten interesados con la seguridad de encontrar una reproductiva i bien garantida inversión para sus capitales.

Motivo de especial estudio ha sido para el Gobierno la ubicación del dique, ya que se trata de una obra dificultosa, de una fuerte inversión de capitales i que envuelve ella la formación de un puerto militar que va a servir de abrigo a nuestra marina en sus operaciones bélicas, sin olvidar tampoco las necesidades ordinarias i constantes de la marina mercante.

Aun cuando se consideraba ya como fijada la bahía de Talcahuano, no faltaban quienes indicasen otras como mas aparentes, tales como Mejillones, Caldera, la Herradura, Curaumilla, la Caleta de Pescadores, la bahía misma de Valparaíso, Llico i otros varios puertos en el Sur. Pronto hubo que desecharlos todos, con escepción de Valparaíso, por no reunir ninguno de aquellos el conjunto de condiciones mas o ménos favorables que se encuentran en la caleta del Manzano, como calidad del suelo, abrigo del mar, seguridad militar, inmediaciones a un centro de población i de comercio.

Respecto de Valparaíso concurrían circunstancias mui escepcionales que exigían un especial estudio, puesto que además de ser la metrópoli comercial, es el centro administrativo de la marina de guerra, i como gran centro de riqueza i población, cuenta con elementos de trabajo i servicio

que le son mui favorables. Ubicando el dique en Valparaiso no quedaríamos, como sucederá en Talcahuano, a merced de un monopolio industrial indirecto, puesto que para los distintos trabajos que requieran las naves puede contarse con la competencia que habian de hacerse las diversas grandes maestranzas que allí se encuentran ya establecidas, despues del noviciado de largos años que les han dado ya vida estable i robusta. Concurririan en demanda de las obras las casas de Lever, Balfour, Sud-Americana, Maestranza del ferrocarril i otras de menor escala. No podemos contar con estas garantías en Talcahuano, donde por muchos años la maestranza del dique será la que haya de ejecutar siempre los trabajos, imponiendo sus precios sin competencia.

Ha habido, sin embargo, que resignarse con estas desventajas en virtud de otras consideraciones que he apuntado en favor de Talcahuano, a las que es menester agregar los estudios ya hechos de esa localidad, el tiempo empleado en ellos i las obras ya ejecutadas que habrán de ser siempre utilizables i que significan una no despreciable suma. Concorre tambien la consideración, digna de tomarse en cuenta, de que así habremos repartido los beneficios públicos, contribuyendo a formar en favor de aquellas localidades un otro centro llamado a darles poderoso impulso a su desarrollo

Interpretando los deseos del Congreso, manifestados en la discusión de la lei citada de enero 18

de 1884 i los suyos propios, el Gobierno ha preferido encomendar la construcción i explotación del dique a una empresa particular ántes que hacerlo por cuenta de la nación. Siempre este último sistema hace que la obra marche con lentitud i su costo sea mucho mayor i en cuanto a su explotación son bien conocidos los resultados que el Fisco obtiene toda vez que se convierte en industrial, saliendo de los límites naturales i lejitimos a que debe quedar circunscrita su acción ante la sociedad. Por lo demas, en las bases que se han fijado para las propuestas que se piden, se ha procurado no omitir todas aquellas que sirvan a garantir los intereses del Estado, dejando a los interesados un vasto campo que les ofrezca una utilidad mas o ménos halagüeña para la inversión de sus capitales.

Mientras llega el momento de utilizar en su destino los elementos que se adquirieron para el trabajo del dique, se ha procurado conservar convenientemente los unos i utilizar los otros sacando de ellos el mejor partido posible.

Se ha nombrado un jefe de marina i el personal necesario para atender a la conservación de los edificios i maquinaria que se mantienen en Talcahuano, consultando en ello la mas estricta economía a la vez que el buen servicio.

Algunos de los galpones que se mantienen desocupados han servido para la recepción de los colonos europeos que se hospedan allí transitoria-

mente mientras se les traslada al lugar de su destino. Esos mismos, en otras épocas del año, se han facilitado a la empresa del ferrocarril de la frontera para guardar los materiales de construcción que reciben de Europa.

Las bombas i motores a vapor han servido a los contratistas de los diversos puentes que, como el Maule, ha sido construido por cuenta del Ministerio del Interior.

Los carros del ferrocarril se han suministrado al Ministerio de Hacienda para los trabajos del malecón de Valparaíso.

Se procura utilizar en los diversos edificios que se construyen por cuenta de los Ministerios de Guerra i Marina una partida de cal i cemento que existe depositada i que comienza a desvirtuarse por efecto del tiempo i de la humedad.

La Draga con sus cargadores ha prestado i continúa prestando eficacísimos servicios. Una vez armada comenzó por limpiar los alrededores del muelle fiscal a fin de habilitar el fondo suficiente para que pudieran atracar a él los vapores de la carrera i demás buques del mismo calado. Esta operación se llevó a cabo con toda felicidad i allí pudo manifestarse de un modo incontestable el gran poder i sólida construcción de aquella máquina.

Ya que este elemento importa un cuantioso capital, a la vez que su conservación nos exige el sostenimiento de un personal que demanda por

sueños una gruesa suma, se ha querido no mantenerlo paralizado e improductivo para la nación. Desde tiempo atrás los vecinos de la provincia de Valdivia, tenían solicitado el envío de la draga para la limpia del río de ese nombre. En vista del poderoso desarrollo a que ha llegado el comercio de aquella floreciente provincia, el Gobierno estimó un deber de su parte atender esos justos deseos. Habilitar el río Valdivia para la navegación de buques de alto calado, será seguramente la mejor protección que pueda prestarse al comercio siempre creciente de aquella ciudad. Allí encontrará también nuestra escuadra un surtidero seguro para el caso de guerra i dotado de las ventajas que el agua dulce ofrece a los cascos de fierro.

La operación por otra parte no es difícil de ejecutar, ni impone mas gravámenes que el gasto de carbón i reparaciones por deterioros; dado que el personal de servicio habría siempre de mantenerse.

Existen en el río cinco bancos que interrumpen la regular navegación.

El primero de ellos es el de Simon Reyes del que se han extraído ya 23,000 toneladas de arena i fango.

Hoy se trabaja en el segundo llamado Alcones del que se han sacado mas de 18,000 toneladas.

Las faenas marchan con regularidad i buen éxito. La extracción ha llegado por término medio a 1300 toneladas por día de trabajo, mientras

que en Valparaíso pasó siempre de 2000. Esto se debe a la larga distancia que necesitan recorrer en Valdivia los cargadores para llevar los residuos fuera del río, lo que obliga a la draga a permanecer paralizada por largos lapsos de tiempo; pero es de presumir que en la estación de verano quedará terminado el trabajo hasta la misma ciudad de Valdivia. El dragaje va haciéndose en un ancho medio de cincuenta metros por una escavación media de cinco metros, con lo que se habilitará la navegación en las pleamares ordinarias, para los buques hasta de dieziocho piés de calado.

Los vecinos de Lebu justamente alarmados por las desfavorables modificaciones que vienen produciéndose con motivo de embancarse la boca del río, han elevado últimamente a S. E. el Presidente una solicitud pidiéndole que la Draga, a su vuelta de Valdivia, se la destine allí por algunos días para mejorar las condiciones del puerto, ya casi inabordable para los pequeños vapores. Deseoso el Gobierno de coayudar a este propósito, ha sometido a un estudio especial esta solicitud a fin de poder disponer de datos precisos para cuando llegue el momento oportuno de resolverla.

GOBERNACIONES MARÍTIMAS

La inspección de las gobernaciones marítimas estaba encargada al mayor del departamento, el cual por las condiciones del servicio ordinario i

propio de su oficina, se encontraba imposibilitado para llenar aquel cometido. Habia verdadera incompatibilidad entre ambas funciones.

Convencido el infrascrito de la necesidad i conveniencia para el buen servicio, de tener un conocimiento cabal i preciso de la marcha i desempeño de las gobernaciones marítimas, se comisionó al capitán de corbeta don Javier Barahona para hacer una visita de inspeccion a todas ellas. El resultado de esta visita aparece en los informes que se incluye entre lo documentos anexos.

No debemos ocultarnos que existen deficiencias en este servicio; mas todas ellas son bien fáciles de subsanar.

Como fruto de este estudio, ha concebido el gobierno el propósito de presentar un proyecto de lei que reformando la de 30 de agosto de 1848 consigne algunas disposiciones que la esperiencia i necesidades del desarrollo a que ha llegado el movimiento marítimo de nuestros puertos han hecho indispensables.

Desde luego la división de la jurisdicción marítima que de la costa se hiciera en conformidad a la división de las provincias de aquel entónces, no corresponde ya a las modificaciones que leyes posteriores han dado a éstas; habiéndose tenido que llenar los vacios de aquella por medio de leyes complementarias o simples decretos.

Conviene, no solo dividir las gobernaciones en subdelegaciones sino que cuando las necesidades así lo aconsejen, subdividir éstas en distritos, que

podrían comprender a veces un puerto o caleta solamente.

En la estensa costa que forma el territorio chileno es natural i hasta un hecho ya reconocido en nuestras leyes, que las condiciones de vida no son iguales en toda ella. No es pues entónces justo que la remuneración de los servicios sean retribuidos sin tomar en cuenta las exigencias de la vida de cada localidad. Sin embargo existiendo para todos estos funcionarios el mismo derecho de retiro o de invalidez, la diferencia relativa de sueldos crearia una verdadera desigualdad en el goce de este derecho. Así los marineros de Iquique, inhabilitados en el servicio, se retirarían con una pensión correspondiente al sueldo de \$ 600 anuales que hoi gozan, mientras tanto los de Talcahuano o Ancud lo tienen solo de \$ 144 i 120 respectivamente.

Los sueldos fijados a los marineros de las gobernaciones convendría igualarlos a los de su misma clase embarcados, pues, si es verdad, que tienen aquellos un trabajo de ordinario menos penoso, carecen en cambio de muchos beneficios de que gozan éstos.

Con un sueldo igual para los empleados de las gobernaciones seria la ración de armada, pagada en dinero, la que variaria segun el lugar en que ella hubiera de asignarse. Así en Iquique seria superior a la de Valparaiso i ésta a su vez siempre mayor respecto de la de Talcahuano o Ancud.

Aun cuando en jeneral conviene que estas oficinas sean servidas por oficiales de la armada, no siempre el personal de ésta permite distraerlos para este servicio. A falta de aquellos en ningun caso es aceptable que simples particulares las sirvan; puesto que la lei, poniéndose en esta circunstancia, comete su desempeño al tesorero fiscal o empleado de aduana. En este caso justo parece que ademas de los emolumentos que por derechos le corresponde, deban gozar también de la ración de armada puesto que aquellos son de ordinario bien escasos.

La reforma de la lei en el sentido que dejo indicado no significaria un aumento considerable de gasto sobre la suma que consulta para este servicio el presupuesto vijente.

Mientras llega el momento de que el Congreso se ocupe de este negocio, se ha anticipado el Ministerio a tomar algunas medidas que tienen por objeto llenar los vacíos que se dejaban sentir.

La falta de un manual de fácil registro donde se encuentren recopiladas todas las disposiciones que sobre el ramo de gobernaciones marítimas han sido dictadas, es muchas veces causa de que se descuide u omita su cumplimiento. Faltan así mismo algunos reglamentos especiales i conviene reformar otros que ya parecen anticuados; tarea en que se trabaja actualmente.

Se han mandado imprimir libros especiales que se repartirán a todas las oficinas para que las anotaciones de su movimiento i observaciones

que a ellas les corresponde, se lleven de una manera regular.

Así mismo, se procura dotarlas de los libros de consulta de que han menester sus jefes, para la solución de las dificultades frecuentes que en el servicio se ofrecen.

Se ha cuidado también de proveerlas del mobiliario i útiles que necesitan, mejorando en algunas de ellas hasta los edificios que ocupan. Así en Lebu se ha construido un edificio especial para el objeto que reúne todas las comodidades requeridas.

Igual cosa sucede en Valparaíso. Destruída la antigua Bolsa se construye hoy un edificio que dará cabida a la gobernación i a la oficina de enganches con sus correspondientes anexos, va coronado por un minarete de cierta elevación donde se mantendrá un vijía que atienda a la policía del puerto i dé aviso oportuno de cualquier accidente o desorden que en la bahía ocurra.

Con el propósito de mejorar el servicio de esta gobernación marítima, tuvisteis a bien aprobar en el presupuesto vijente una nueva i mas numerosa planta de empleados que ha permitido establecer una mas estricta vijilancia en la bahía, especialmente por medio de las rondas nocturnas. Al mismo tiempo se la ha dotado de dos lanchas a vapor, dando así mayores facilidades para el buen servicio.

El embarque i desembarque de la correspon-

dencia que la lei encomienda a los capitanes de puerto, deja mucho que desear en Valparaiso. Dictada aquella disposición el año 1858, impuso al Gobernador la obligación de recibir i entregar personalmente el *paquete* de la correspondencia marítima. Esta responsabilidad ha llegado a ser puramente nominal, puesto que, lo que la lei llamara entonces paquete, como lo era en realidad, ha tomado hoi tal amplitud que alcanza por término medio a 150 balijas por semana, no siendo ya bastante los elementos propios de la gobernación para este pesado servicio.

Para salvar estas dificultades se estudia por medio de la dirección jeneral del ramo, la manera de efectuar este cometido que debe ser propio del correo mismo, si es que de las compañías de vapores no se obtiene en condiciones equitativas el encargo de entregar i recibir por su cuenta la correspondencia en la oficina misma del correo. Establecido así el servicio se ganaria indudablemente en seguridad i rapidez en su despacho.

ALUMBRADO MARÍTIMO

Un nuevo faro ha venido a aumentar el alumbrado marítimo de nuestras costas en la punta de Litrum, bahía de Lota. Es de sexto orden i funciona con gas carbónico bajo la dirección de la Compañía de Lota en virtud de contrato celebrado en octubre último entre el Gobierno i dicha Compañía.

Con este llega a quince el número de faros i faroles que alumbran la costa de Chile, el que ciertamente es bien escaso atendida la extensión que ella tiene.

Actualmente se trata de instalar otro también de sexto orden en Antofagasta donde es reclamado con urgencia.

Hasta hoi no ha sido posible llevar a término la construcción iniciada del faro de segundo orden que debe instalarse en la isla de Santa María, bahía de Arauco, cuyo costo será mas o menos de 40,000 pesos. Ha tenido que sufrir este trabajo diversas vicisitudes que no ha estado en manos del Gobierno prevenir o evitar. Actualmente se gestiona con el contratista de la obra para ver modo de salvar los inconvenientes acaecidos i no privar por mas tiempo a los navegantes de los eficaces servicios que está llamado a prestar.

AVALIZAMIENTO

El avalizamiento de los parajes insidiosos de nuestras costas i canales no ha sido tampoco descuidado.

Comprende perfectamente el Gobierno que no es un interés efimero i pasajero el que el país vincula a este servicio. Nuestra preponderancia comercial habrá de decaer considerablemente con la apertura de la nueva vía inter-oceánica, el canal de Panamá, si no nos esforzamos por nuestra parte, cualquiera que sea el sacrificio que halla-

mos de imponernos, en afianzar la navegación del Estrecho haciéndola fácil i segura, con el allanamiento de todos los peligros que ella pueda ofrecer.

Desde que esta vía ha de ser siempre mas larga que la de Panamá, deber i conveniencia nuestra es atenuar esa desventaja contribuyendo a hacer la del Estrecho no solo segura sino también mas económica.

Sirviendo a este propósito se han colocado recientemente seis pirámides de fierro en ambas costas del Estrecho i canales occidentales de la Patagonia, para determinar los puntos que ofrecían mayores peligros. Estas son: Punta Dungenes, Cabo Posesión, Cerro Dirección, Punta Baja, Punta Arenas e Isla Cavour.

En el puerto viejo de San Antonio había desaparecido un molino de viento que sirvió siempre como mira para determinar el rumbo de entrada a los buques que llegan en busca de las considerables cosechas que allí se aglomeran. Se ha reemplazado ese molino por una valiza recientemente colocada.

Para todas estas valizas se ha adoptado un tipo de construcción, que si bien es costoso, será mas eficaz i de mas larga duración. En cambio de la madera se ha empleado el fierro, con lo que se evitan frecuentes reparaciones que no siempre son fáciles de efectuar con la debida oportunidad.

Como durante el período de la guerra no fué posible distraer ninguno de nuestros buques para

el cuidado de las boyas que antes se colocaran, algunas de ellas habían desaparecido o cambiado de situación por efecto del garreo que la fuerza i constante batida de las olas les imprimiera. Ultimamente el *Abtao*, a pesar de la crudeza de la estación de invierno, se ha ocupado durante algunos meses en recorrer todas las boyas del Estrecho i canales occidentales de la Patagonia, cambiando las que se encontraban ya mui deterioradas por otras de mas estabilidad que se han fijado por medio de anclas de callampa fundidas especialmente para el objeto. Estas son: Boya Banco Narrow, Banco Orange, Banco Triton, Banco Marta i Banco Punta Arenas, Banco San Juan, Bajo Abtao, Bajo Cautin, que marcan puntos insidiosos a los buques que navegan por estas vías.

En vista de que las boyas colocadas en la circunscripción de la Gobernación marítima de Chiloé, necesitaban ser recorridas, se encomendó a dicha Gobernación ese trabajo, valiéndose de los servicios del vapor *Tolten* enviado al sur con tal objeto. Posteriormente el vaporcito *Valparaiso*, colocó otra para avalizar los peligros de la Boca del rio Maullin.

HIDROGRAFÍA

Los estudios hidrográficos no son únicamente un ejercicio útil para la oficialidad i tripulación de los buques, sino que ellos nos permiten conocer la

jeografía del país a la vez que contribuyen al progreso de la geografía universal.

Apesar del interés que siempre se ha prestado a este ramo por la marina nacional, tenemos muchos parajes, no digo remotos, sino en la parte central de la República que nos son completamente desconocidos i sobre los cuales nada se ha avanzado desde las primeras exploraciones que de ellos se hiciera, desde principios del siglo. Frecuentemente tenemos que recurrir al resultado de exploraciones efectuadas por marinos extranjeros, para esclarecer puntos de nuestra propia geografía, lo que sin ser desdorado, lastima al ménos el amor propio nacional.

La situación en que se encuentra hoy el país para proseguir las exploraciones hidrográficas no puede ser mas favorable. Con escuadra numerosa i con jefes i oficiales amantes de la ciencia a la vez que experimentados en esta clase de labores, cuyos trabajos han sido siempre acatados i reproducidos como exactos por el Almirantazgo inglés i otras instituciones sabias; gozando de una perfecta paz, no podriamos prescindir de reanudar las tareas tranquilas pero honrosas i fructíferas de las exploraciones hidrográficas, que los azares de la guerra i el estampido del cañon nos obligara a interrumpir por cinco años.

Así se ha prestado en el último año de que se dá cuenta, una preferente atención a este ramo. Las costas del nuevo territorio adquirido; la bahía de Arauco, el canal Fallos i el rio Palena

han sido designados para su estudio a nuestros marinos.

La Pilcomayo ha empleado como ocho meses en formar los planos de la costa norte desde Camarones hasta Antofagasta. Vuelta ya al Departamento su comandante i oficialidad se ocupan en dar forma conveniente i definitiva al trabajo para su publicación. Se aprovechó también la permanencia de este buque en el puerto de Antofagasta para encomendarle la destrucción a dinamita de las rocas situadas al norte de la barra i que forma el recinto abrigado denominado «la Poza».

En la actualidad la *Magallanes* explora la bahía de Arauco la que, con motivo del desarrollo de que dia por dia toma la explotación de los mantos carboníferos tan abundantes en esas rejiones, se vé recorrida por numerosos buques i vapores que acuden a sus puertos en demanda de aquel artículo.

Aprovechando la estación oportuna, el subdirector de la Oficina Hidrográfica se embarcó en el vapor *Toro*, durante los meses de verano, para explorar el rio Palena, situado en el territorio de Magallanes. Solo le fué posible remontarlo hasta 80 millas de la costa. Un incidente imprevisto le inhabilitó, arrebatándole los elementos de exploración i obligándole a descender, para alcanzar al nacimiento de aquel rio con el que se relacionan tantas fábulas de los indíjenas e historiadores primitivos. El Departamento de Colonizacion tie-

ne un especial interés en el conocimiento de esos lugares que se asegura contienen hermosos valles mui apropiados para el establecimiento de colonias agrícolas.

Del Palena siguió el *Toro* a recorrer el canal Fallos, que se aseguraba contener una ruta espedita para evitar el canal Messier i su Angostura Inglesa, siempre llena de peligros, i salvar al mismo tiempo las aguas tormentosas de esa rejión del Pacífico.

Ha resultado que existe el canal que se indicaba i al mismo tiempo ha venido a determinarse que la porción de tierra que se llamaba isla Wellington, está cortada por diversos canales que unen el Fallos con el Messier. Estos estudios preliminares que no carecen de interés, se darán a luz en el próximo número del *Anuario Hidrográfico*, sin perjuicio de que ellos se hagan mas tarde en forma mas detallada i precisa.

No tenemos hasta hoi una carta náutica completa de nuestras costas que permita a los marinos recorrerlas con perfecta confianza i cabal conocimiento de ellas. A veces por causas estrañas, ha habido que interrumpir trabajos que se comenzaban o se han limitado estos a determinados puertos que las necesidades del comercio local exijian conocer.

Con el propósito de seguir un sistema metódico i completo que llene los vacíos que hoi se hacen sentir, uno de nuestros buques deberá encar-

garse del estudio de la sección emprendida desde Valparaiso hasta Antofagasta i otro para el sur hasta la península de Tumbes. Así quedará definitiva i prolijamente explorada toda la costa desde Camarones hasta Lebu.

Mas tarde todos los elementos se concentrarán para continuar la tarea en las costas del sur, que ofrecen trabajo i estudio para muchos años por las numerosas islas e inflecciones que forman aquella rejión austral hasta el cabo de Hornos.

La Oficina Hidrográfica por medio de sus publicaciones periódicas tituladas *Anuario Hidrográfico* i *Avisos a los Navegantes*, es la que se encarga de comunicar oficialmente la instalación de toda nueva luz, boya o valiza que se coloca, así como toda supresión o cambio de las existentes. En la primera de estas publicaciones se dá cabida a los demás trabajos de la oficina, así como a los estudios jeográficos que se hacen del país. Así el tomo X del *Anuario*, recientemente dado a luz, contiene entre otras materias:

La Memoria del señor don Alejandro Bertrand sobre la exploración a las cordilleras del desierto de Atacama, efectuada en los meses de enero a abril de 1884.

El Informe del capitán de navío don Francisco Vidal G. como delegado de Chile en las conferencias del Meridiano celebradas en Washington.

Memoria sobre los trabajos hidrográficos ejecutados en el extremo austral de Chile por el buque hidrógrafo francés *Romanche*, etc., etc.

Es también esta oficina la que tiene a su cargo la publicación del resultado de los trabajos hidrográficos que se practican por nuestra marina, tanto de las memorias como de las cartas mismas una vez que comprueba i rectifica todos los cálculos i datos que sirven para su formación.

Desde tiempo atrás viene notándose la falta de una sección especial en esta oficina como complemento de su cometido, para el grabado de las cartas que se hace mui difícil obtener de los establecimientos industriales que se ocupan de esta clase de trabajos. Se hace indispensable completar el personal con dos grabadores que, con conocimientos del ramo, puedan encargarse del grabado para la reproducción de las cartas que se dibujan en la oficina i que se mantienen mucho tiempo, años a veces, sin ser publicadas por falta de operarios. Una vez hecho el grabado, la impresión podría fácilmente encomendarse a la industria privada. Actualmente se está en correspondencia con especialistas europeos i es de esperar se arribe con ellos a condiciones convenientes para hacerlos venir.

Aprovechando el viaje que emprendió el director de la oficina a los Estados Unidos, comisionado por el Ministerio de Instrucción, para representar a Chile en el Congreso de Washington, que se reunió para la fijación de un meridiano único, se le encomendó visitara en Europa algunas oficinas análogas. Al mismo tiempo se ocupó en recoger copia de algunos documentos inéditos que

existen en los archivos españoles, sobre la hidrografía nacional, los que serán publicados en los próximos números del *Anuario*.

REJIMIENTO DE MARINA

La reorganización del Rejimiento de Marina decretada en 15 de febrero de 1884 ha producido los buenos resultados que con ella se persiguieran. Este cuerpo se encuentra hoy en el mejor pié de disciplina.

Con el término de la guerra se estimó conveniente reducir de 1200 a 800 el número de sus plazas a contar desde enero del corriente año, manteniéndole siempre su organización de rejimiento, con ocho compañías.

La disminución paulatina pero considerable a que se ha llegado en las tripulaciones de los buques, hace ya innecesaria las fuertes guarniciones que la servían. Esta circunstancia unida al propósito de limitar el presupuesto de nuestra marina, ha ocasionado un decreto reciente por el que se convierte el rejimiento en batallón limitando a 600 el número de sus plazas con lo que se obtiene una economía no menor de 50,000 pesos. Sus servicios quedan reducidos a las guarniciones de los buques, la colonia de Magallanes, islas de Lobos i atenciones de su propio cuartel e instrucción i disciplina del cuerpo. Corresponderá a la brigada de artillería que pronto marchará a Valparaíso el cuidado de los fuertes, i al medio batallón del

ejército, el servicio de la plaza que antes tuviera a su cargo este rejimiento.

El ensayo de dotar a este cuerpo como medida provisoria de empleados especiales encargados de su contabilidad, ha correspondido a las esperanzas que se concibieran, por lo que en su nueva organización decretada se ha considerado a estos empleados como parte integrante de su dotación, suprimiéndose en cambio la plaza de un sarjento mayor al que correspondía antes el servicio del detall. Solo se hace notar la falta de un reglamento para esta contabilidad, el que se estudia i formula en vista de las dificultades que se oponen i de las indicaciones que la experiencia sujiere.

El fusil Krospatchek, de repetición, de uso en la marina i que tenía antes este cuerpo, se le ha cambiado por el Gras reservando aquél para el servicio de guerra por ser demasiado pesado para el uso ordinario.

A fines del año próximo se remitió al Congreso un mensaje de S. E. el Presidente de la República acompañando un proyecto de lei para enajenar el sitio i edificio que el Rejimiento de Marina ocupa en Valparaíso en las calles de la Victoria, Freire e Independencia i para destinar el producido de esta venta a la adquisición de un terreno i construcción de un edificio que sirva de cuartel al referido cuerpo.

El local a que me he referido es bastante valioso i en cambio poco apropiado para cuartel, tanto por su ubicación como por su reducida estensión.

Asi mismo el edificio, además de ser mui viejo, no ofrece ninguna de las comodidades que para el objeto se requieren. Situado en la parte mas central de la ciudad impone un oneroso sacrificio a las familias de los soldados, las que no pueden vivir próximas al cuartel por lós subidos arriendos que allí se pagan. Nada hai que aconseje la conveniencia de mantener a los cuerpos de ejército en medio de los centros de una población. Vendiéndose este terreno i sin gravamen alguno para el Fisco, podría llegarse a obtener talvez en los cerros un local estenso i un edificio adecuado con solo el producto de la enajenación, con lo cual ganaría la ciudad i el mejor servicio del cuerpo.

Asi se llenaría también una necesidad que con frecuencia se hace sentir en Valparaíso, i es la de contar con un hospedaje cómodo para las tropas que llegan allí transitoriamente de seguro o para tomar el vapor para servir las guarniciones del norte o de la costa. Durante la última guerra esta falta se lamentó constantemente, i hoi es aun mayor por la desaparición del antiguo cuartel de San Antonio, demolido últimamente para dar lugar a la Escuela Naval en construcción.

MARINA MERCANTE

La marina mercante nacional cuenta con 166 buques, de ellos 35 vapores, 6 fragatas, 86 barcas, 6 bergantines, 8 bergantines goletas, 9 goletas i 16 pailebotes. El tonelaje neto de todos ellos

alcanza a 73.614.17, resultando un aumento sobre el año anterior de 8 buques con 6,813.77 toneladas.

De los 35 vapores 13 son de propiedad de la Compañía Sud-Americana, 6 de la de Remolcadores, 4 de la Esplotadora de Lota, 2 de la Sociedad de Armadores de Valdivia i los 10 restantes pertenecen a particulares.

El desarrollo que la marina mercante nacional ha tenido en los diez últimos años se manifiesta en el siguiente cuadro:

AÑOS	TOTAL DE BUQUES	TONELAJE	BUQUES DE VELA	VAPORES
1875	87	22434.83	59	28
1876	90	22625.75	62	28
1877	114	31662.86	89	25
1878	136	39756.14	106	30
1879	49	10618.11	31	18
1880	49	10618.11	31	18
1881	74	21673.20	56	18
1882	114	44549.17	90	24
1883	131	53070.60	104	27
1884	158	65790.40	128	30
1885	166	72614.17	131	35

Esta marcha es ciertamente bien lenta i está mui distante de corresponder al desarrollo que las demas industrias nacionales han recibido en los últimos años.

Si la esperiencia últimamente recojida ha llevado al espíritu de todos los chilenos el convencimiento de que la marina de guerra es la salvaguardia de nuestros puertos i el mejor sostén de nuestros derechos, es ya también tiempo de que comencemos a preocuparnos con interes de nuestra marina mercante, ausiliar poderosa de aquélla i llamada a la vez a dar autonomía i vida propia a nuestro comercio internacional.

No debemos limitar nuestros esfuerzos a hacernos simplemente grandes productores o consumidores. Completemos la obra habilitándonos de medios propios para llevar a los mercados extranjeros esos mismos productos i buscar en retorno nuestros consumos. De este modo, el comercio nacional se emancipará del tutelaje de las marinas extranjeras i nos crearemos a la vez una nueva i poderosa fuente de riqueza, reservando para nosotros el provecho de los fletes que hoi dejamos en manos estrañas. Alcanza a millones de pesos las sumas que anualmente invierte el país en el acarreo de sus producciones i consumos.

Por otra parte, no olvidemos que la marina mercante es la base de la marina de guerra. Es allí donde hacen su mejor escuela los individuos que han de venir a tripular nuestras naves en los momentos de peligro. No es posible exigir que

la nación sostenga siempre planteles de enseñanza en la medida que las necesidades del servicio extraordinario de la guerra lo requiere. La marina mercante nacional es la reserva de la armada, como lo es la guardia cívica para el ejército.

Ya tuvimos oportunidad de ver equipados en pocos días nuestros buques cuando en 1879 nos sorprendiera la guerra, como también de apreciar las ventajas que encontramos, disponiendo para el transporte i servicio del ejército en el norte, del auxilio de los vapores de la Compañía Sud-Americana.

El fomento de la marina mercante preocupa a todas las naciones que prestan interés i apoyo a su comercio. Así hemos vistos últimamente a la Francia, preocupada de este ramo, dictar leyes de protección subvencionando a las naves nacionales que hacen un determinado comercio, en relación a los viajes que hacen o a las millas que ellas recorren.

Bien podíamos nosotros estender nuestras líneas hasta California i abrirnos mercados para nuestros frutos en las costas del Atlántico, asignando subvenciones a buques de vela o vapores nacionales que hagan la navegación en esos mares en relación también a las millas que recorran o por cada viaje que efectúen; del mismo modo que recompensar las construcciones de las naves que se hicieran en el país pasando de un cierto número de toneladas, ya que contamos con made-

abundantes i fábricas bien montadas para los trabajos de maquinaria; la creación de astilleros en el país a la vez que ocuparía brazos nacionales, movilizaría capitales que no tienen producción.

Como tema de estudio insinúo simplemente estas ideas que han llamado ya la atención del Gobierno, i que bien pudieran ser tomadas en cuenta por el Congreso.

MONUMENTO PRAT

Se ha dado principio en Valparaiso a los cimientos que deben recibir el monumento que la nación, por lei de 12 de setiembre de 1879, tiene decretado para inmortalizar las glorias conquistadas por la marina en la última guerra.

Es de esperar que esta obra quede terminada para inaugurarla en el próximo aniversario del combate de Iquique.

Se ha elejido como el local mas apropiado para su ubicación, la plaza de Sotomayor, en el lugar que existió la Bolsa Comercial, inmediato a la estación del ferrocarril i frente al nuevo muelle de pasajeros; punto céntrico del movimiento comercial i marítimo de la República, como para recordar a los chilenos i manifestar a los extranjeros que lleguen a nuestras playas, la manera cómo los marinos supieron defender esta patria querida, en los momentos de peligro, i cómo saben ellos desafiar la muerte, sepultándose entre las ondas,

envueltos en el glorioso tricolor nacional, ántes que rendirlo a manos enemigas.

El monumento es formado por un gran zócalo, sobre los cuatro ángulos del cual descansan otras tantas columnas que reciben las cuatro estátuas de Serrano, Riquelme, Aldea i un marinero. En el centro se levanta un grueso maciso, sobre el que se eleva la estátua del inmortal Prat, dándole cima la Gloria que coloca sobre su frente coronas de laurel. Su altura llega a 19 metros, uniendo a su grandiosidad un mérito artístico de primer orden. Encomendada su ejecución a notables escultores europeos, parece que ellos se han esmerado en corresponder con todo el contingente de su intelijencia para traducir en el mármol i el bronce la epopeya sublime que tuviera por teatro las aguas de Iquique.

Omito la descripción de la obra, por encontrarse detalladamente descrita en la Memoria que nuestro Ministro en Francia ha remitido i que figura entre los anexos.

Debo, sin embargo, dejar aquí consignado que el importe de este monumento se debe a la munificencia del pueblo, que se apresuró a suscribir la suma de cincuenta i nueve mil pesos. El Gobierno ha agregado cuatro cañones de bronce, que se remitieron a Europa para fundir las estátuas i contribuido con la suma de cinco mil pesos, producto de la venta de los materiales del edificio de la Bolsa.

Natural es que la nación tome también a su

cargo los gastos de flete i colocación del monumento hasta dejar terminada la obra, para lo cual deberá consultarse una partida en el próximo presupuesto.

SERVICIOS DIVERSOS

En vista del decreto de 18 de enero de 1884 i disposiciones reglamentarias que contiene, se procedió a pedir propuestas para la provisión de víveres i artículos navales para los buques de la Armada. Se hacía indispensable volver al régimen regular de aprovisionamiento abandonado durante el período de la guerra por las circunstancias excepcionales que ella misma produjera. Conformándose a las prescripciones de dicho decreto, se presentaron 12 propuestas de las que se aceptó la que mejor consultara el buen servicio i los intereses fiscales, comenzando a rejir desde el 12 de julio del año último.

La casa proveedora cumple satisfactoriamente su contrato i escojita los medios de atender con la mejor clase de artículos, los pedimentos que se le hacen.

El reglamento de exámenes para guardias-marinas dictado el 13 de setiembre de 1884, ha dado los buenos resultados que con él se persiguen. Resta solo dictar el que necesitan los guardias-marinas de primera clase para optar el puesto de te-

nientes de marina. En la actualidad se estudia el asunto con la atención debida.

Diversas medidas tomadas por el Ejecutivo dán complemento a la esfera de labor que ha tenido el Departamento de Marina en el tiempo que abraza esta Memoria.

Entre estas habré de mencionar:

El contrato celebrado con la Compañía de Remolcadores para amarrar las naves del Estado fondear, rastrear i cuidar los muertos de los Blindados.

Los relativos al acarreo de los artículos de consumo que se envían a los faros de la República i los que proveen de dichos artículos a los encargados del cuidado de los mismos faros.

Las reformas i adiciones al Reglamento Internacional para evitar choques i abordajes en el mar.

El reglamento de artículos de consumo para los buques, lo mismo que para la provisión de los servicios de mesa i cocina.

La elaboración de un Tratado de Hidrografía que sirva de texto a los guardias-marinas de la Escuadra i cadetes de la Escuela, trabajo encomendado al celo de un jefe de marina que forma parte de la Oficina Hidrográfica.

ECONOMÍAS

Con especial interés ha mirado el Gobierno el procurar, en cuanto las delicadas i dispendiosas necesidades de nuestras naves lo permite, hacer

economías en los gastos. El presupuesto para atender este servicio en el presente año, ascendió a \$ 3.479,428 44 de los cuales habrá de invertirse la suma de \$ 2.897,628 44 dando una economía a favor de \$ 581,800 que en nada afecta al mejor i ordenado servicio de los varios que corren a cargo del Departamento de Marina.

El proyecto de presupuesto para el próximo año asciende a la suma de \$ 3.263,053.64 cifra menor a la que consulta el vijente en \$ 256,208.56 sin que por eso se desatienda la buena conservación i el inmediato sostenimiento de nuestra armada.

Las reducciones que el Ejecutivo hará en el personal de dotación de los buques, dejándole únicamente el necesario e indispensable, la disminución de la fuerza del Rejimiento de Marina, reduciéndolo a Batallón, la supresión del personal de algunas subdelegaciones marítimas que bien pueden ser atendidas con los empleados que la lei designa para subrogarlo, i finalmente las reducciones hechas en los diversos gastos variables del presupuesto, serán una economía que, consultando un ordenado servicio, no deje de satisfacer las necesidades que el mismo impone.

Tal es el cuadro del estado en que se hallan los diversos ramos que se relacionan con los intereses marítimos del país i que me cabe la satisfacción de presentar al Congreso.

Santiago, octubre 1.º de 1885.

CÁRLOS ANTÚNEZ.

DOCUMENTOS



MEMORIA

DEL

COMANDANTE JENERAL DE MARINA



MEMORIA

DEL

COMANDANTE JENERAL DE MARINA

Comandancia Jeneral do Marina.

Valparaiso, 1.º de mayo de 1885.

SEÑOR MINISTRO:

En cumplimiento de mi deber, tengo el honor de dar cuenta a V. S. de los trabajos ejecutados i demas ocurrencias que han tenido lugar el último año administrativo, comprendido entre el 1.º de abril de 1884 i 31 de marzo del corriente año, en el Departamento de Marina que corre a cargo de la Comandancia Jeneral del ramo.

ESCALAFÓN DE LA ARMADA

El personal de la armada se compone en la actualidad de las siguientes clases de oficiales de guerra i mayores, según el escalafón anexo marcado con la letra A.

Un	Vice-Almirante.
Cuatro	Contra-Almirantes.
Siete	Capitanes de Navío.
Siete	id. de id. graduados.
Siete	id. de Fragata.
Once	id. de id. graduados.
Cinco	id. de Corbeta.
Dieziseite	id. de id. graduados.

Dieziocho Tenientes primeros.
Nueve id. segundos.
Nueve Guardias marinas de 1.^a clase.
Treinta i uno id. id. de 2.^a id.
Tres Aspirantes.
Diez Contadores primeros.
Nueve id. segundos.
Dieziseite id. terceros.
Un Cirujano Mayor.
Nueve Cirujanos primeros.
Cuatro id. segundos.
Un id. tercero.
Trece Pilotos primeros.
Trece id. segundos.
Dieziseis Injenieros primeros.
Dieziocho id. segundos.
Veintiseis id. terceros.
Treinta i ocho Aprendices mecánicos.
Un Constructor Naval.

Han ingresado a la Armada en el presente año, como puede verlo V. S. en la nómina que precede, comparándola con la relación que pasó a V. S. en igual fecha del año anterior, 19 guardia marinas de 2.^a clase, que son los cadetes que terminaron sus estudios en la Escuela Naval. Los once aprobados en el primer semestre fueron embarcados en diversos buques, i los ocho restantes, que pertenecen al último semestre, se encuentran a bordo de la corbeta *Abtao*, actualmente en Magallanes ocupada en avalizar los canales del Estrecho. El capitán de fragata don Domingo Salamanca, comandante de dicho buque, se ha encargado de la instrucción práctica de los espresados guardias marinas.

INJENIEROS MECÁNICOS

El personal de injenieros no basta a satisfacer las necesidades del servicio. Para completar la dotación de los buques que han tenido que salir fuera del Departamento, ha habido que tomar injenieros de las naves en reparación; lo que estimo perjudicial; pues, con tal medida, esos empleados tienen que separarse de buque a que pertenecen, precisamente cuando debian permanecer en él. Al recorrer las máquinas, hai en la mayor parte de los casos que

desarmarlas por completo; i esto serviría al ingeniero para imponerse de los detalles interiores i de los diversos órganos que la constituyen, sirviendo al mismo tiempo de un estudio interesante para los jóvenes destinados a esta carrera, los trabajos de reinstalación. Hallándose la dotación de estos empleados reducida a su minimum en cada buque, para reemplazar a los enfermos o con licencia hai que recurrir a medidas que no pueden menos que perjudicar al buen servicio de las máquinas.

De los sesenta ingenieros actualmente en la Armada, solo el de 1.^a clase del crucero *Amazonas* permanece a virtud de una contrata renovada últimamente; los restantes se encuentran en posesión de su cargo por nombramiento supremo. En el total de estos funcionarios figuran dieziseis extranjeros, de los cuales ocho son de 1.^a clase, cuatro de 2.^a, tres de 3.^a i un mecánico ocupado en atender la cigüeña de carga del crucero *Amazonas*.

A fin de mejorar la instrucción práctica de los aprendices mecánicos, se han embarcado algunos de ellos en los vapores de la *Compañía Sud Americana*, con algún provecho, según consta de los certificados que obran en la Inspección Jeneral del ramo; pero la falta de local para su alojamiento a bordo ha dado lugar a quejas de parte de los agraciados.

En el intervalo relativamente corto de mi permanencia en el puesto que desempeño, he llegado al profundo convencimiento de que, sin incurrir en una mui séria responsabilidad, la actual administración de la marina no puede retardar por mas tiempo la realización de cualquier medida que tienda a formar un personal de ingenieros chilenos, que llegue a la altura de las exigencias de la época i que responda a las necesidades siempre crecientes, de los progresos que se realizan con prodijiosa rapidez en las naves que se construyen para todas las marinas del mundo.

Los adelantos efectuados en las máquinas i calderas, que hoy imprimen velocidades considerables; el incremento extraordinario de delicadísimos aparatos mecánicos destinados a toda clase de usos a bordo, como los posee la *Esmeralda*; el desarrollo notable de la aplicación del acero, del fierro i otros metales en las construcciones navales; el inmenso valor pecuniario de las naves modernas, la enorme responsabilidad que pesa sobre los ingenieros mecánicos encargados del manejo i custodia de tan complejo como delicado material; i por fin, la idea de que el éxito de un combate i la honra del pabellón que un buque enarbola están en gran parte confiados a los funcionarios de que me ocupo, son las:

consideraciones que me inducen a llamar con insistencia la atención de V. S. hácia la impostergable necesidad de atender con toda la decisión que el caso requiere, a la formación de *ingenieros nacionales*, idóneos para servir en las naves que vendrán a sustituir el antiguo material que constituye actualmente la marina de la República. Por otra parte, las reparaciones que exigen los aparatos mecánicos que están entregados a la dirección i vijilancia de los ingenieros de marina, no siempre proceden del deterioro natural que acarrea el uso i el tiempo; en muchas ocasiones provienen de la incompetencia de los empleados a quienes se entrega el manejo i custodia de un material cuyas descomposturas, por insignificantes que parezcan, ocasionan siempre desembolsos considerables, debido en ciertos casos a la extensión orijinal del daño, i en otros a la tardanza con que se ha acudido a aplicar el remedio, por falta de funcionarios aptos para realizarlos oportunamente.

La experiencia ha demostrado, de una manera desgraciadamente irrefutable, que las economías que se ha tratado de obtener disminuyendo el personal de ingenieros i postergando la fundación de un establecimiento adecuado para la enseñanza teórico-práctica de los ingenieros de marina nacionales, se han convertido en gastos de consideración en todo tiempo i en inquietudes alarmantes durante la época de la guerra.

La gravedad del asunto, que me ha sido impuesta por la observación directa e inmediata de los hechos, me ha impulsado a estudiar diversas medidas tendentes a subsanar el mal, a la mayor brevedad posible.

Desde luego debo dejar establecido que cualquiera que sea el plan que se adopte para formar nuestros futuros ingenieros, es indispensable fundar en un pontón, o en cualquiera de nuestros buques, un curso de estudios que abrace aquellos ramos exclusivamente encaminados a impartir los conocimientos especiales que deben poseer los ingenieros mecánicos de la Armada. Tales serian los siguientes: *Máquinas marítimas, Dibujo aplicado a ellas, Torpedos, Construcción Naval, Inglés, prácticamente.*

La Escuela de Artes i Oficios está por lo pronto llamada a proporcionar los jóvenes con que se debe formar el plantel de aprendices de ingeniero.

Desde luego se presenta la idea de elejir con ese propósito 15 de los alumnos que hayan seguido i terminado con provecho a lo menos el tercer año de estudios en dicha escuela, para agregarlos

a la maestranza del ferrocarril u otra en Valparaiso, donde adquiririan en dos años el conocimiento del uso práctico de las herramientas, i en teoría los que le comunicara un ingeniero de la Armada, bajo cuya dirección i vijilancia permanecerian durante el tiempo señalado.

A la espiración de ese plazo, pasarían a bordo del pontón o buque a que he aludido mas arriba, con el fin de hacer los estudios profesionales mencionados, asistiendo a la vez a los trabajos de recorrida jeneral de los buques de la Armada, en cuanto fuera compatible con el buen éxito de su aprendizaje teórico.

Finalizado éste, los alumnos que rindieran examen satisfactorio, serian embarcados durante seis meses todos juntos i sucesivamente en los buques de la Armada que tuviesen que hacer viajes a vapor a cualquier punto de la costa.

Dirijidos por un ingeniero idóneo, se pondrian en aptitud de montar guardia en cualquiera nave de la República con el título de ingeniero 4.º, con el rango i consideraciones de un guardia marina de 2.ª clase, que se les conferiría al terminar el viaje de instrucción.

Gran beneficio para el cuerpo de ingenieros i para la marina nacional reportaría el envío a *Europa o Estados Unidos* de tres o cuatro ingenieros 4.ºs que manifestaran aptitudes profesionales que los hicieran acreedores a tan señalada distinción, siempre que se comprometieran a servir por dos años en alguno de los establecimientos de mas importancia *en el viejo mundo o en Norte América*.

El plan que someto por ahora en globo a la consideración de V. S., permitiría suministrar a la Armada cada dos años el número de ingenieros que conceptío suficiente para atender a las máquinas de las naves de la República i servicios anexas.

El establecimiento de una maestranza a flote, que con el apoyo de ese Ministerio me esfuerzo por llevar a cabo, haría innecesaria la agregación de los alumnos de la Escuela de Artes i Oficios a la maestranza del ferrocarril u otra.

Estos alumnos pasarían a la maestranza naval, donde solo permanecerían dos años para hacer el aprendizaje teórico i práctico ántes de realizar el viaje de instrucción.

Este segundo plan ahorraría un año de trabajo en provecho del Fisco, i sin perjuicio para la educación de aquellos.

Por otra parte, la maestranza servirá para formar todos los obreros mecánicos i fogoneros que requiere la Escuadra Nacional.

Es preciso convencerse de que mientras no se eduquen esos empleados desde muy jóvenes i espresamente para la Armada, jamás contaremos con un personal competente para el servicio eficaz i económico de las máquinas.

No basta la Escuela de Marineros i Artilleros para producir la jente que las condiciones actuales del servicio demanda imperiosamente. Es preciso emprender con firme resolución la tarea de echar los cimientos de aquellas otras instituciones que nos han de proporcionar el personal completo destinado a manejar i conservar en todas sus secciones las numerosas máquinas que el progreso ha introducido en los buques modernos, tanto para la defensa como para el ataque, ya sea para cargar i manejar la artillería, como para alumbrar los diversos compartimentos.

Los viajes de instrucción a la vela, forman marineros ágiles, atrevidos i vigorosos i despiertan en ellos aquella iniciativa personal que los ha distinguido en todas partes del mundo; pero es menester no olvidar que el éxito de las operaciones de una guerra está cifrado en el constante buen estado de las máquinas, que no se logra mantener en tales condiciones sino mediante la intelijente habilidad de un personal adiestrado para el efecto.

La realización de la medida que propongo es, pués, de primordial importancia, si se tiene en vista que no se posee una marina digna de llamarse tal, si no se atiende en tiempo oportuno a la formación del personal correspondiente. La reconocida bravura i lejendario patriotismo de nuestra jente de mar no serian suficiente para darnos la victoria en frente de un enemigo previsor i diestro; serian, por lo tanto, el manejo de sus naves, de sus máquinas i cañones. Las tripulaciones que requiere el material moderno no se pueden improvisar, como en otros tiempos, en medio del entusiasmo que se despierta al estallar una guerra.

Es, pués, imperiosamente necesario comenzar sin tardanza la obra de fundación de las instituciones que he bosquejado, tanto como medida de indispensable previsión, cuanto obedeciendo a los dictados de una bien entendida economía.

La instalación a bordo de la escuela especial de mecánicos se podría llevar a efecto desde luego con quince de aquellos de nuestros actuales aprendices que hubieren cumplido o estén por cumplir dos años de práctica en nuestras naves i que hayan manifestado aptitudes especiales para la profesión.

El vapor Chile, que parece muy adecuado para fundar en él una maestranza, sería también por lo pronto el mas apropiado por sus

comodidades para echar en él las bases de la escuela de que me ocupo.

Para terminar por ahora el asunto de que se trata, creo conveniente hacer notar a V. S. que siguiendo el plan que dejo bosquejado, podríamos suministrar a los vapores mercantes nacionales un cierto número de ingenieros mecánicos que en caso de una emergencia llenarian las vacantes de los buques de guerra i constituirian las dotaciones de máquinas de los transportes nacionales.

No pareciéndome necesario entrar en este informe en los detalles de la institución que propongo, me reservo hacerlo en el momento oportuno, esto es, cuando se trate de llevar a cabo su establecimiento.

CIRUJANOS

El personal de cirujanos se encuentra relativamente bien. Los cirujanos de 1.^a clase casi en su totalidad se componen de médicos titulados por nuestra Universidad, i los de 2.^a clase son mas o menos competentes en su profesión, contándose entre ellos muchos que poseen una larga práctica.

Dos de los cirujanos de 3.^a clase que habian ascendido de sangradores durante la pasada guerra, han abandonado el servicio, quedando en la actualidad solo uno de estos empleados, embarcado en el vapor *Toltén*.

Con motivo de la disminución del sueldo de los sangradores, se experimentan continuas bajas, retirándose en su mayor parte los antiguos acostumbrados a la vida de mar.

El ascenso a cirujanos terceros no se cree conveniente; porque los ascendidos no pueden desempeñarse debidamente por carecer de conocimientos profesionales.

Para evitar los continuos i repetidos cambios de estos empleados, sería conveniente formar una escala de sueldos que los alentase a continuar en el servicio i se les diese al mismo tiempo la gratificación de que gozan los cirujanos, a los cinco años después de estar en posesión de su empleo. Mejorado el sueldo de los sangradores, bien podría suprimirse las plazas de cirujanos terceros, que como he dicho anteriormente se llenan con los sangradores que prestan mejores servicios.

De las enfermedades reinantes en los buques de la Escuadra, el cirujano mayor del departamento hace una relación detallada en el anexo que encontrará V. S. bajo la letra I.

Según ese documento, se han presentado cuatro casos de fiebre amarilla a bordo del *Almirante Cochran*, de estación en el puerto del Callao, aún cuando esa enfermedad parecía tomar un carácter epidémico, oportunas medidas tomadas por el comandante del blindado la hicieron desaparecer por completo, no volviendo a presentarse otro caso desde el mes de mayo del año próximo pasado.

El establecimiento de una oficina para el cirujano mayor es una medida que estimo necesaria al mejor arreglo en el servicio sanitario de la Armada; i acerca de este asunto me permito reiterar a V. S. lo que decia en mi anterior informe anual.

EQUIPAJE

A mediados de marzo del corriente año, tuve el honor de elevar a manos de V. S. un proyecto de *escuela de grumetes*, destinado a formar con muchachos de las diversas provincias, la marinería nacional, que hoí se hace tan difícil mantener completa a causa de la escasez de individuos con que llenar las bajas que ocurren, particularmente en las clases superiores, viéndose en la necesidad de recurrir muchas veces al enganchamiento de jentes sin los conocimientos que se requiere para el servicio militar de a bordo.

El siguiente cuadro, que anota solo el número de deserciones, podrá dar a V. S. una idea de las bajas ocurridas durante el año, en el equipaje de la Escuadra.

ESTADO que manifiesta las deserciones habidas en los buques de la Escuadra desde el 1.º de abril de 1884 al 31 de marzo de 1885

BUQUES	Abril.	Mayo.	Junio.	Julio.	Agosto.	Setiembre.	Octubre.	Noviembre.	Diciembre.	Enero.	Febrero.	Marzo.	TOTAL.
Blanco Encalada.....	12	7	8	5	5	4	1	4	2	1	1	...	50
Almirante Cochrane.....	2	6	8	4	2	16	5	1	2	7	10		64
Huáscar.....	2	3	2	...	...	1	7	...	...	1	2		18
Chacabuco.....	1	...	...	1	...	5	3	2	3	2	7		21
O'Higgins.....	...	...	...	1	5	3	2	...	4	...	4		19
Esmeralda.....	...	...	...	...	...	...	...	3	13	6	1		23
Pilcomayo.....	5	1	5	...	...	16	4	...	...	1	...		32
Magallanes.....	1	1	...	...	...	2	...	2	1	4	...	1	12
Abtao.....	...	1	3	...	...	...	5	2	2	1	2		16
Toltén.....	1	7	...	3	1	2	1	...	...	2	...		17
Angamos.....	1	3	...	...	4	...	7	3	...	...	...		18
Amazonas.....	...	...	18	...	19	...	2	...	...	...	2		41
Miraflores.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Thalaba.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Chile.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Toro.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2		2
Lautaro.....	...	...	2	...	3	...	...	4	...	...	...		9
Valparaiso.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Gaviota.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pachitea.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valdivia.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total.....	22	27	48	15	13	53	31	36	19	28	19	31	342

Como V. S. vé, el total de desertores alcanzó a 342, siendo naturalmente mucho mayor el número de las bajas por cumplidos, por enfermos i por otras causas.

La supresión del depósito de marineros i el ningún estímulo que la jente de mar encuentra en el servicio de la Armada, hace cada dia mas necesaria la escuela de grumetes, establecida en la forma espuesta en el proyecto de mi referencia o de la manera que estime mas conveniente el Supremo Gobierno.

La escuela es el único medio que por ahora se presenta, tendente a hacer desaparecer un mal que se viene repitiendo desde hace

años, sobre todo si se toma en cuenta el mejor aliciente que ofrecen las compañías de vapores i la marina mercante. Aparte de ser los sueldos relativamente mas subidos, no se les exige ahí uniformidad en el vestuario ni la disciplina militar que prescriben las Ordenanzas Jenerales de la Armada i demás disposiciones marineras

Me permito llamar sobre este punto mui especialmente la atención de V. S. a fin de que se arbitre algún medio que mejore este estado de cosas, i nuestros buques puedan contar en lo sucesivo con equipajes completos, con jente apropósito i sobre todo, disciplinada i moral.

REJIMIENTO DE MARINA

El Rejimiento de Marina que tenia por dotación 1200 plazas, por suprema disposición de 1.º de enero del corriente año se redujo ésta a 800 hombres. De éstas hai existentes 660, faltando 140 para completar su dotación, baja que se esplica por las causas inherentes a todo cuerpo i en especial por la necesidad que ha habido de licenciar gran número de individuos que han terminado el tiempo de su empeño; contándose en los primeros meses del año en curso una disminución de no menos de 100 hombres por el motivo enumerado.

Distintas comisiones de enganche se han mandado al sur de la República para ver modo de llenar las bajas mencionadas, pero los resultados no han correspondido a las esperanzas. Me permito insinuar a V. S. la idea de aumentar hasta 1000 plazas la dotación de dicho cuerpo. Este número que sólo sería nominal, puesto que en ningún caso llegaría a completarlo, permitiría contar con las 800 plazas fijadas por el supremo decreto de 1.º de enero ya citado. Con esta medida se podria dar a la tropa la instrucción militar que tanto ha menester i que hoi no puede recibir con la perfección que se requiere, por hallarse dividida en pequeñas porciones cubriendo la guarnición de los buques de la Armada i ocupada en las faenas propias de a bordo.

La escuela de instrucción primaria que se pensó fundar en el rejimiento no ha podido funcionar aún por falta de algunos elementos indispensables, pero en poco tiempo mas se allanarán las dificultades i principiará a producir los buenos resultados que nos es dado esperar.

La tropa del rejimiento se encuentra armada de fusil Grass en

cambio del Krosatchek que antes tenia, por haberse notado algunos defectos en este último fusil.

El sistema de contabilidad por empleados especiales usado últimamente en este cuerpo, no ha tenido dificultades ni tropiezos de consideración, pero se nota la falta de un reglamento que dé a conocer a los contadores sus deberes i atribuciones.

Los trabajos de ensanche a que hacia referencia en mi anterior informe, han quedado terminados en el año de que me ocupo, contando ahora el rejimiento de marina con un estenso local i con las comodidades requeridas.

Habiéndose establecido una enfermería para atender a los individuos de tropa con enfermedades lijeras; esta importante mejora no pudo continuar a causa de la supresión del cirujano i del practicante, acaecida el 1.º de enero último, volviéndose nuevamente a mandar al hospital los enfermos que antes se curaban dentro del cuartel.

El rol de los jefes i oficiales con especificación de sus antigüedades i años de servicios, i el estado que manifiesta la fuerza efectiva del cuerpo de mi referencia, con demostración de los empleados i disponibles, los encontrará V. S. en los anexos núms. 1 i 2 de la Memoria del jefe del citado rejimiento, que remito a V. S. marcado con la letra F.

En resumen, el rejimiento de mi referencia se encuentra en buen estado de servicio.

ESCUELA NAVAL

Conforme a lo dispuesto en el Reglamento de la Escuela Naval dictado con fecha 28 de mayo de 1884, han funcionado los cuatro primeros años designados en ese decreto i los cursos correspondientes al 5.º i 6.º semestre del antiguo Reglamento.

A fines del año escolar terminaron sus estudios los 19 cadetes pertenecientes a estos últimos cursos, ingresando a la Armada en calidad de guardias marinas de segunda clase. Con este número asciende a 41 oficiales de esa clase el contingente proporcionado por la Escuela desde su instalación en 1.º de octubre de 1881.

No ha sido posible completar el gabinete de física e historia natural, tan importante en un establecimiento de este jénero, por no haberse recibido aún parte de los encargos hechos a Europa.

En el año que comprende este informe se ha establecido en la Escuela un observatorio meteorológico, destinado a adiestrar a los

alumnos en esta clase de observaciones, el cual puede también prestar buenos servicios a la oficina central de metereología.

La nómina de empleados i alumnos de la Escuela, con expresión de las fechas de sus respectivos nombramientos, la remito a V. S. en el anexo a la Memoria del Director, signada con la letra G.

Sería conveniente establecer en la Escuela de que me ocupo, una clase de mecánica, a la cual debia prestarse una atención preferente, siendo ésta una clase especial a cargo de un ingeniero; i dar al ramo de torpedos un desarrollo en armonía con los progresos alcanzados en esa máquina de guerra.

Los trabajos del edificio que se construye para la Escuela Naval en el cerro de la Artillería, se iniciaron el 17 de noviembre de 1884, en conformidad a los planos aprobados por el Supremo Gobierno. Al autor de los planos, el arquitecto don Carlos Moltke, se le ha encargado la parte técnica de la obra, i la inspección de los trabajos, compra de materiales, etc., ha sido encomendada a una junta de vijilancia compuesta del coronel graduado de ejército don Benjamín Viel, capitán de navío graduado don Enrique M. Simpson, capitán de fragata don Luis A. Lynch, sarjento mayor de ejército don Enrique Munizaga e ingeniero don Pedro Inglis, corriendo a cargo del señor Viel, a mas de la inmediata vijilancia ya citada, la contabilidad i los pagos.

Se dió principio a la obra con la demolición del antiguo cuartel de San Antonio, ejecutada por licitación pública; i luego después con el desmonte del cerro destinado a formar el plan donde debia construirse el edificio. Los desmontes han servido para rellenar una quebrada deslinde de la propiedad fiscal, con la parte de terreno cedida por don Carlos Waddington, formando con este trabajo una planicie de 20,000 metros cuadrados de superficie. Con un costo de 25,000 pesos se ha obtenido, pués, una propiedad que mal valorizada no valdrá menos de 150,000 pesos.

Para afianzar este terreno i contener mas o menos 30,000 metros cúbicos, resultante de las tierras estraidas, ha habido necesidad de construir un muro de cal i piedra, que mide aproximativamente 25 metros de lonjitud, 22 metros de altura i 4 metros de espesor.

A fin de dar acceso al establecimiento i poder verificar la conducción de los materiales, se ha abierto, en terrenos del señor Waddington, un camino carretero de 420 metros de largo por

siete de ancho, el cual empalma con el antiguo camino de Playa-Ancha, con una gradiente suave.

Este camino ha tenido que atravesar varias construcciones, que ha sido preciso demoler e indemnizar su importe con un crecido costo a causa de encontrarse muchas de ellas encazadas. Se ha construido además otra sección que mide 270 metros longitudinales para unirlo con el camino de cintura.

En el cerro mencionado se practica en la actualidad un corte por cuenta de la dirección de obras fiscales. Tan pronto como esté terminado el trabajo, se construirá un nuevo camino que conducirá a la Escuela por la falda del cerro, que tendrá su entrada por la plaza de Wheelright.

A la par que se construyen actualmente los cimientos del edificio de que me ocupo, se levantan las murallas de cal i ladrillo, para lo cual hai ya reunidos los materiales necesarios. Todos estos trabajos se ejecutan por contrata, adjudicadas por licitación pública.

El contrato para las maderas que se emplearán en la obra está celebrado; i me alienta la esperanza que para fines del año en curso, el edificio quedará con su techumbre terminada.

Las cantidades invertidas en los trabajos mencionados, en la compra de materiales i demas accesorios, asciende hasta el 31 de marzo a la suma de \$ 30,634.

BUQUES DE LA ARMADA.

Compónese actualmente el material flotante de la Armada Nacional, de los buques i embarcaciones siguientes:

BLINDADOS

Blanco Encalada. Almirante Cochrane.

MONITOR

Hudscar.

CORBETAS

Chacabuco, O'Higgins i Abtao.

CAÑONERAS

Magallanes i Pilcomayo,

CRUCEROS

Esmeralda, Amazonas i Angamos.

VAPOR

Toltén.

TRASPORTE

Chile.

VAPORES MENORES

Lautaro, Gaviota, Toro, Valparaiso.

PONTONES

*Thalaba, Miraflores, Valdivia, Kate-Kelloc, Elvira Alvarez
i Pachitea.*

LANCHAS PORTA-TORPEDOS

Núm. 1.....	<i>Fresia.</i>	Núm. 6.....	<i>Glauroa.</i>
Id. 2.....	<i>Colocolo.</i>	Id. 7.....	<i>Tegualda.</i>
Id. 3.....	<i>Tucapel.</i>	Id. 8.....	<i>Janegueo.</i>
Id. 4.....	<i>Guacolda.</i>	Id. 9.....	<i>Guale.</i>
Id. 5.....	<i>Lauca.</i>	Id. 10.....	<i>Quidora.</i>

Núm. 11 *Rucumilla.*

De la nómina que precede, con escepcion del pontón Kate-Kelloc que se encuentra en Magallanes, dado en arriendo a los señores Wekerham i C.^a, para servir de depósito de carbón, i el Pachitea que se halla a disposición de la Intendencia Jeneral del Ejército i Armada, el resto depende de la Comandancia Jeneral de Marina, formando la fuerza naval de la República.

La escuadrilla de lanchas porta-torpedos, a cargo del capitán de corbeta don Juan M. Simpson, se mantiene guardada en los galpones contruidos al efecto en la caleta de la pólvora i atendida, para su conservación, por un ingeniero i el personal fijado en el Supremo Decreto de 4 de febrero de 1882. El varadero destinado a estas embarcaciones hubo que renovarlo por hallarse destruido por la broma de mar, sustituyéndosele por otro portátil que permanecerá en el agua solo el tiempo necesario para votar

alguna de ellas, guardándose en seguida en los galpones destinados a las lanchas, medida que indudablemente prolongará la duración del aparato.

A juicio de la Comandancia Jeneral es indispensable dotar a esta flotilla de los útiles i accesorios que han menester, al ser usados en un caso dado.

Con la medida aprobada últimamente de dotar el material de guerra de que me ocupo con un jefe de marina, se ha llenado una necesidad reclamada desde hace tiempo. Oportunamente elevaré a la consideración de V. S. el proyecto de reglamento que al presente se confecciona sobre este importante ramo, del cual estimo necesario se instruyan nuestros marinos, a fin de utilizar sus servicios en cualquiera emergencia que se presente.

Todas las torpederas se encuentran en perfecto estado, con escepcion de la *Colocolo* que no ha reparado aun las averías que sufrió al intentar trasportarla al lago Titicaca en 1883.

Durante el período que comprende el presente informe han recibido reparaciones de importancia el monitor *Huáscar*, corbeta *Chacabuco*, corbeta *Abtao*, cañonera *Magallanes*, crucero *Angamos*, crucero *Amazonas* i vapor *Toltén*.

Entre las pequeñas se han llevado a cabo algunas de las enumeradas anteriormente con obreros a jornal, proporcionando al buque en reparación los elementos necesarios i auxiliándolo con la maestranza de los otros buques que se encontraban en el departamento; sistema que se puso en práctica en las reparaciones que recibió el crucero *Amazonas*. La Comandancia Jeneral estima económico emplear dicho sistema en las reparaciones lijeras i cada vez que se pueda contar con elementos propios i adecuados al trabajo que se trate de ejecutar.

Efectuadas las reparaciones antedichas han quedado en perfecto estado de servicio los siguientes buques: *Esmeralda*, *Chacabuco*, *Abtao*, *Magallanes*, *Amazonas* i *Angamos*, los cuales poseen calderas nuevas o que pueden calificarse como tales; pues, se hallan en condición de resistir la presión máxima para que fueron contruidos.

Tanto las reparaciones mencionadas como las otras de menor importancia que han recibido los buques de que me vengo ocupando se detallan en la Memoria del Comandante de Arsenales que encontrará V. S. bajo la letra D. i en los datos suministrados por la Inspección Jeneral de Máquinas que remito a V. S. en el anexo marcado con la letra E.

Continuando el sistema adoptado de recorrer por completo las máquinas i calderas de nuestros buques, en poco tiempo mas se podrá contar con un valioso material, susceptible de movilizarse en cualquier momento. I si se llega a conseguir el fin que se persigue, mui fácilmente se puede proceder al tranquilo desarme de alguna de las naves nacionales, con logro de las economías que de tal estado de cosas como consecuencia lójica tiene que resultar.

Paso en seguida a hacer a V. S. una relación compendiosa de las diversas comisiones desempeñadas por los buques de la Escuadra, desde el 1.º de abril de 1884 hasta el 31 de marzo del corriente año, período que comprende esta Memoria.

Blanco Encalada, permaneció fondeado en la bahía de Valparaíso hasta el 25 de noviembre, día en que zarpó para Europa con el objeto de repararse; a su paso por los canales auxilió al *Angamos*, encallado en puerto Eden.

Almirante Cochrane, permaneció fondeado en el Callao, de estación i a las órdenes del señor Ministro Plenipotenciario de Chile en el Perú.

Corbeta Chacabuco, permaneció en Valparaíso en reparaciones hasta el 25 de noviembre que zarpó al Callao en relevo de la *O'Higgins*, que requería igual recorrida.

Corbeta O'Higgins, en el Callao hasta que fué relevada por la anterior, encontrándose en Valparaíso desde el 20 de enero próximo pasado.

Cañonera Pilcomayo, en Mollendo, fondeada, hasta la ocupación de Arequipa en octubre, comisionándosele en seguida a la hidrografía de la costa de Tarapacá.

Cañonera Magallanes, ha permanecido en Valparaíso en reparación.

Crucero Angamos, salió de Chorrillos, donde se hallaba a disposición del señor Jeneral en Jefe del Ejército el 1.º de abril de 1884 con el objeto de remolcar hasta el Callao el pontón *Elvira Alvarez*; el 10 de mayo salió para las Islas de Lobos llevando provisiones para la guarnición destacada en dicho lugar, regresando al Callao el 14 del mismo mes i volviéndose a hacerse a la mar el 16 para remolcar hasta Iquique el pontón *Pachitea*; el 22 del mismo mes salió con destino a Arica, tomando allí el batallón Rengo que trasportó a Valparaíso; el 31 del citado mes salió en viaje a Mollendo para recibir el batallón Carampangue, llegando a Talcahuano el 11 de junio para desembarcar dicha tropa; el 16 del mismo salió con dirección a Lota para tomar car-

bón, siguiendo despues a Valparaiso para recibir nuevas órdenes; el 23 de junio recibió orden de dirijirse a Mollendo a tomar el batallón Coquimbo i conducirlo al puerto de este nombre; el 7 de julio despues de cumplida la comisión anterior se dirijió a Iquique a tomar carbón i el 11 del mismo zarpó de este último puerto para Chorrillos a recibir el batallón Búlnes que fué desembarcado el 17 del referido mes en Valparaiso. El 31 de julio recibió orden de zarpar con destino a Arica a tomar el batallón Anjeles i conducirlo a Talcahuano, donde fué desembarcado el 11 de agosto; de este último zarpó el 13 del mes citado para ir a Lota a rellenar carboneras i el 15 efectuada esta operación se dirijió a Iquique a esperar órdenes, zarpando el 22 con rumbo al Callao para tomar a remolque el pontón *Elvira Alvarez* i el 1.º de setiembre, después de tomar carbón en Iquique, siguió viaje a Valparaiso, donde fondeó con el pontón citado el 9 del mismo; el 29 de setiembre salió nuevamente con destino al Callao i escala en Iquique, llevando una partida de mujeres peruanas que habian seguido al Ejército i que se hallaban sin recursos; de regreso de esta comisión trajo a los puertos de Arica e Iquique algunas familias de oficiales del Ejército, llegando a Valparaiso el 20 de octubre. El 15 de noviembre fué comisionado para ir a avalizar el Estrecho, tocando en Lota el 17 del mismo para tomar carbón i el 21 en Ancud para entregar correspondencia oficial; el 24 del citado mes al dejar bahía Eden chocó en la roca Hammond que existe a la entrada de esta bahía. El 28 de enero salió a flote i el 17 de febrero fondeaba en Valparaiso con el fin de repararse i donde permanece hasta la fecha.

Corbeta Abtao, en Valparaiso en reparaciones, hasta que fué comisionada para ir a relevar al *Angamos* en la comisión de avalizamiento del Estrecho el 15 de diciembre.

Crucero Amazonas, el 14 de abril del 84 salió del Callao con rumbo a Salaberry, con el objeto de llevar algunos reclutas a los cuerpos destacados en Salaverry, Pacasmayo i Eten, regresando el 21 del mismo mes al Callao; el 24 fué comisionado para ir a Pisco i Lomas con el objeto de desembarcar en el primero al batallón Coquimbo i llevar a la *Cacabuco* que bloqueaba el segundo carbón i víveres, regresando al Callao el 1.º de mayo; el 5 del mismo salió nuevamente con destino a Eten i tocando en Huacho i Salaverry llevando comunicaciones, víveres, municiones i ambulancias para los cuerpos estacionados en estos puertos, desembarcando además en Eten el batallón de Zapadores, regresando al Callao el 11 para salir nuevamente el 24 con destino a Lomas

para entregar a la *Chacabuco*, víveres, carbón i pertrechos, regresando al Callao el 29; el 10 de junio salió con rumbo a Huacho, Casma, Salaverry i Eten, con el objeto de entregar comunicaciones, algunos bultos i reclutas para los cuerpos destacados, tocando además en las islas de Lobos para dejar carbón para el vapor *Toro*, regresando al Callao el 1.º de julio; el 3 del mismo mes salió nuevamente con destino a Huacho, Casma, Chimbote, Salaverry, Eten i Pimentel con el objeto de desembarcar 100 hombres del 3.º de línea, caballería i forraje, regresando al Callao el 18 del mismo mes; el 20 salió con destino a Huacho, Chimbote, Salaverry, Eten i Pimentel, llevando instrucciones al jefe de las fuerzas i tropas, regresando al Callao el 29; el 16 de agosto salió para Huacho i Supe para desembarcar algunos hombres i caballos para las guarniciones de esos lugares, regresando al Callao el 19; el 27 fué comisionado para ir a Huacho, Chimbote, Salaverry i Pacasmayo, llevando reclutas del batallón Concepción, tropa de Zapadores i embarcando al batallón Concepción, regresando al Callao el 8 de Setiembre; el 9 salió para Pisco con comunicaciones para el jefe militar de Ica i embarcar cazadores i carabineros con sus respectivos caballos, regresando al Callao el 12; el 13 zarpó para Chimbote, Salaverry, Eten i Paita con el objeto de entregar víveres i pertrechos al *Cochane*, correspondencias para las autoridades de estos lugares i una expedición que debía operar sobre Piura; el 18 salió de Paita para las islas de Lobos con el objeto de relevar la guarnición de esta isla, dejarle carbón i víveres; el 21 regresó a Eten i pasó a todos los puertos con el objeto de recibir órdenes de las autoridades; el 28 de setiembre fondeaba en el Callao, el 3 de octubre dejó este fondeadero para ir a Pacocha, Islai i Mollendo para desembarcar la tropa del Lontué i reembarcar el batallón Lautaro para unirse a la expedición de Arequipa, regresando al Callao el 14 del mismo mes; el 15 zarpó para Paita para embarcar la división expedicionaria sobre Piura, regresando al Callao el 21; el 22 dejó al Callao con rumbo a Valparaiso i escala en Coquimbo para conducir al señor Ministro i empleados del Callao i Lima; el 3 de noviembre zarpó para el Callao haciendo escala en Arica, Pacocha, Mollendo i Chorrillos, llevando oficiales, caballos i algunos bultos de ambulancia para la expedición de Arequipa; el 13 fondeaba en el Callao para tomar carbón i agua, recibiendo a bordo el equipaje del 2.º de línea, Curicó, Coquimbo, Aconcagua, Cazadores a caballo i 4.º de línea; el 18 salió para Valparaiso con escala en Pisco, Mollendo, Pacocha e Iquique,

tomando en el primero de estos puertos los Granaderos a caballo i en el tercero la Artillería de Marina i parte del 8.º de línea; el 27 fondeaba en Valparaiso, donde desembarcó las tropas anteriores; el 3 de enero volvió al norte llevando 3,761 bultos para el ejército de Arequipa i buques de la Escuadra; el 22 fondeaba en el Callao para tomar carbón i el 23 salió para Valparaiso, tocando en Chorrillos, Mollendo, Arica e Iquique, tomando en todos estos puertos tropas; el 1.º de febrero llegó a Valparaiso i desembarcó todo lo recibido en los puertos del norte; el 18 de febrero zarpó para el Callao después de recibir a bordo 7,929 bultos, víveres, vestuarios para el ejército i Armada, pertrechos para los puertos de Arica, Mollendo i Chorrillos, donde fondeó el 12 i después de tomar carbón i agua hizo dos viajes a Chorrillos, dirijiéndose en seguida a Valparaiso llevando tropas, las que desembarcaron el 8 de mayo; el 23 del mismo salió nuevamente para Chorrillos con el objeto de embarcar el batallón Victoria, empleados, mujeres i licenciados que debia conducir a Valparaiso, donde fondeó el 10 de junio, desembarcando toda la tropa; después de tomar carbón se hizo a la mar el 19 con rumbo a Mollendo para embarcar el batallón Aconcagua i Curicó i empleados del Ejército, desembarcando el 1.º de julio en Valparaiso, lugar a que estaban destinados; rellenas las carboneras embarcó para Arica 1,000 fardos de pasto i 110 bultos para Mollendo; se dirijió a Chorrillos con el objeto de embarcar allí el batallón Buin, el 2.º rejimiento de Artillería, algunas mujeres de los distintos cuerpos, para dirijirse a Valparaiso con escala en Arica para desembarcar toda la fuerza que conducia de Arica; fué a Iquique para desembarcar una compañía de Artillería, i de este puerto fué a Mollendo para embarcar el batallón 2.º de línea, algunas mujeres i enfermos de los distintos cuerpos, dirijiéndose nuevamente a Arica, donde desembarcó este batallón; regresó nuevamente a Mollendo a embarcar el equipo i parque de Artillería núm. 2, de la división de Arequipa, batallón Santiago i parte de la caballería, regresando a Arica para desembarcar todo menos el batallón Santiago i ambulancia, i recibió a bordo al batallón Zapadores, algunos oficiales i soldados licenciados, llevando toda esta tropa a Talcahuano, donde fué desembarcada; de este último puerto se dirijió a Lota a tomar carbón, i en seguida a Valparaiso a esperar órdenes; el 20 de octubre zarpó para Iquique llevando pasto i cebada, dirijiéndose en seguida a Arica con el objeto de desembarcar en este último algunos bultos i tomar el batallón Buin, licenciados del ejército i varios

caballos, dirijiéndose a Valparaiso con escala en Iquique para desembarcar esta tropa; el 15 de noviembre zarpó para Iquique llevando algunos oficiales del ejército, dirijiéndose en seguida a Pisagua con el objeto de tomar algunos peones que por la paralización de los trabajos de las guaneras habian quedado sin ocupación; en Iquique embarcó el 3.º de línea i en Tocopilla relevó la guarnición, dirijiéndose a Talcahuano para desembarcar la tropa que conducia a su bordo, dirijiéndose en seguida a Lota para tomar carbón i en seguida a Valparaiso a esperar órdenes; el 10 de diciembre salió con rumbo a Iquique conduciendo algunos oficiales i 110 individuos de tropa del 2.º de línea, los cuales estaban destinados para Arica, regresando a Valparaiso el 28 del mismo mes, conduciendo algunas tropas del 6.º i 8.º de línea, licenciados i algunas mujeres; el 29 salió para Talcahuano, conduciendo los Carabineros de la Frontera que habia tomado en Antofagasta en su viaje anterior, dirijiéndose en seguida a Lota, en cuyo puerto recibió orden de acompañar la *Draga* i sus cargadores hasta Valdivia; el 5 de enero, a la altura de Llico, se encontró con el *Abtao* que convoyaba a la *Draga* i los dos cargadores, i despues de recibir las comunicaciones del caso i tomar a remolque a la primera, hizo rumbo al sur, tocando en Lota para tomar el carbón necesario para seguir viaje a Corral, habiendo hecho escala antes en Lebu para refrescar los remolques; terminada esta comisión, regresó a Valparaiso el 19 de enero, donde se encuentra hasta la fecha.

El crucero Esmeralda, lijero blindado, construido según los últimos adelantos de la ciencia naval, se incorporó a la Escuadra en el mes de octubre último i ha permanecido en Valparaiso alistando su tripulación i adiestrándola en su manejo i gobierno. En las distintas pruebas a que ha sido sometido ha manifestado sus excelentes cualidades marineras i las ventajas de su construcción, llegando a ser, si cabe, una de las mas importantes defensas del pais.

La Draga Constitución i sus cargadores *Chipana* i *Calama*, despues de dragar las inmediaciones del muelle fiscal de este puerto, ha sido trasladada a Valdivia, donde se ocupa actualmente en el dragaje del rio de este nombre, operación que lleva mui adelantada, ateniéndome a las comunicaciones que he recibido de su jefe i que oportunamente han sido puestas en conocimiento de ese Ministerio.

Para completar la relación anterior, me falta esponer a V. S., que la corbeta *Abtao* ha colocado cinco boyas en el Estrecho de

Magallanes, trabajando actualmente en erijir cinco pirámides en aquella parte del continente, i que el vapor *Toro* ha hecho esploraciones hidrográficas en la bahía de *Arauco*, *Canales de Chiloé*, *rio Palena* i *Canal Fallos*.

Terminado ya el activo servicio que la pasada campaña imponia a los buques del Estado, estimo oportuno indicar a V. S. se dediquen con preferencia nuestros buques a estudios hidrográficos, conforme a los deseos manifestados por V. S. Las corbetas *O'Higgins* i *Abtao*, cañonera *Magallanes*, crucero *Angamos* i vapor *Toro*, podrian mui fácilmente dedicarse a esa clase de trabajos, empleándose al vapor *Toltén* para atender al cable i cuidar las boyas i valizas.

La importancia que tienen en sí mismo las esploraciones hidrográficas es un hecho palpable i nadie puede poner en duda la necesidad que tenemos de practicar un reconocimiento en los canales del Estrecho de Magallanes. Muchos de estos canales i los peligros que ellos encierran figuran en nuestras cartas, debido a los estudios practicados por marinos extranjeros i en parte a nuestros buques, i las boyas i pirámides colocadas para su avalizamiento han sido desatendidas por causas de la guerra. Hoi que han desaparecido todos los inconvenientes que no nos permitian prestar a esos trabajos su verdadera atención, es un deber nuestro proseguirlos hasta tener un conocimiento exacto de esa apartada rejión.

Con los estudios de este jénero se dá honra al pais, se obtienen marinos experimentados en trabajos hidrográficos i se presta un importantísimo servicio a los navegantes: dándoles seguridad en sus viajes, afianzamos, como consecuencia, nuestro comercio marítimo.

Llamo, señor Ministro, sobre este punto mui especialmente la atención de V. S. por estimarlo de capital importancia para nuestra Armada i para la marina en jeneral.

El lugar en que se encuentran los buques de la Armada se detalla en la relacion C, anexa a la memoria del mayor Jeneral del Departamento, que incluyo a V. S. bajo la letra B.

BIBLIOTECA DE MARINA

La biblioteca de marina ha seguido su marcha progresiva, habiendo ingresado a ella durante el año administrativo de que me ocupo 244 volúmenes, que, agregados a los 1647 del año anterior

hacen un total de 1,891 volúmenes entre empastados i encuader-
nados a la rústica.

Segun lo espuesto por el bibliotecario en el anexo marcado con
la letra K, el número de visitantes alcanzó a 2,608, lo que dá un
término medio mensual de 217 lectores. Comparando estas cifras
con las anotadas en igual fecha del año pasado, se nota un aumen-
to de 525 asistentes, número bastante halagüeño si se tiene en
cuenta que solo es frecuentada por los oficiales de la Armada.

Tres nuevas publicaciones científicas se han adquirido durante
el año, que agregadas a las once con que se contaba en el período
anterior, hacen una suma de 14, entre periódicos i revistas estran-
jeras, contándose además con 10 publicaciones entre diarios i pe-
riódicos nacionales.

Preocupa en la actualidad la idea de establecer un *Círculo
Naval*, asociación de jefes i oficiales de marina que tendrá por
objeto fomentar la ilustración del ramo correspondiente a su pro-
fesión, ilustrándose asimismo con el estudio de los descubrimien-
tos i progresos realizados por las marinas extranjeras.

La Comandancia Jeneral estima mui aceptable la idea anterior
i se permite pedir a V. S. le preste, a la vez que su valiosa e
importante cooperación, los auxilios que necesite para que este
pensamiento sea pronto una realidad. Desde luego sería prudente
poner a su disposición los salones de la biblioteca, para sus
reuniones periódicas. Una asociación que tiene por base el mejo-
ramiento de un importante servicio público, no dudo será favo-
rablemente acogida por el departamento a cargo de V. S.

GOBERNACIONES MARÍTIMAS

Bajo la letra J, encontrará V. S. las memorias pasadas por las
autoridades marítimas, i marcada con la letra L el estado del
movimiento habido en los puertos de la República, que ha forma-
do la secretaria de esta Comandancia Jeneral, con los datos con-
signados en esos documentos.

Ateniéndome al cuadro de mi referencia, han entrado 9,090
buques con un tonelaje de 7.875,399, conduciendo 46,759 pasa-
jeros. Ha habido, pues, una disminucion de 743 buques con
579,673 toneladas i un aumento de 2,329 pasajeros, comparando
los datos del presente año con los apuntados en igual fecha del
anterior.

Se vé asimismo que han salido de nuestros puertos 8,247

buques con 7.916,797 toneladas i 26,746 pasajeros, habiendo por consiguiente, una disminucion sobre el período anterior de 1,691 buques con 656,897 toneladas i un aumento de 26,473 pasajeros.

Por Supremo Decreto de fecha 26 de agosto de 1884 se nombró al ayudante de la Comandancia de Arsenales, capitán de corbeta don Javier Barahona, en comision especial para practicar una visita de inspección a las capitanías de puerto.

Este funcionario solo ha remitido hasta la fecha el informe relativo a la zona del litoral comprendido entre Arica i Valparaiso. Tan luego como se reciba la parte que falta a ese documento, me apresuraré a elevarlo a la consideracion de V. S., acompañado de las observaciones que su estudio produzca en el ánimo del infrascrito, anticipándole desde luego que estas oficinas necesitan una completa reorganización.

FAROS

El ramo de faros, a cargo del capitán de fragata don Francisco Rondizzoni, que en su carácter de inspector jeneral se ocupa asimismo de las observaciones méterolójicas de la costa, sigue atendido debidamente por los 29 empleados nombrados para este servicio.

Hai en el dia un faro de 2.º orden en Punta Galera, provincia de Valdivia, de luz blanca fija, variada por destellos de uno en un minuto, que funciona desde el 1.º de junio de 1876, uno de 3.º orden en la isla de Iquique, de la misma luz, con destellos de 30 en 30 segundos, que funciona desde el 1.º de marzo de 1880; seis de 4.º orden, también de luz blanca fija, variada por destellos de $1\frac{1}{2}$ en $1\frac{1}{2}$ minutos; de 20 en 20 segundos; de 2 en 2 minutos; de 40 en 40 segundos, de 15 en 15 i de 2 en 2 minutos, los cuales funcionan en Caldera, Coquimbo, Valparaiso, Quiriquina, Lota i Ancud i funcionan respectivamente desde el 1.º de marzo de 1863; 1.º de junio del mismo año; 18 de setiembre de 1857; 1.º de junio de 1869; 1.º de noviembre de 1884 i 1.º de setiembre de 1859, siendo todos jiratorios.

Hai también en el puerto de Corral un faro fijo de 6.º orden establecido desde el 1.º de agosto de 1866.

Existen además 6 faroles: uno jiratorio, tres comunes i dos comunes perfeccionados. El jiratorio establecido en el muelle para pasajeros, en Valparaiso, es de luz variada, de color azul, rojo i blanco, con destellos de 20 en 20 segundos i funciona desde el 27

de octubre de 1875; de los restantes hai uno en Antofagasta, uno en Tomé, otro en Chiloé i los dos últimos perfeccionados, en la Colonia de Magallanes, siendo todos de luz fija i de color rojo el de Antofagasta, Tomé i uno de Magallanes i de color blanco el de Chiloé, i el otro de la colonia antedicha.

Consumen estos faros aceite mineral i sus mecheros son del sistema Facuchar, con escepcion del de Iquique que tiene mechero del sistema Doty. El faro de Lota se encuentra iluminado con gas carbónico i funciona bajo la responsabilidad de la Compañía de Lota i Coronel segun contrato celebrado con V. S. en 31 de octubre de 1884.

Estimo necesario se establezca un faro de primer orden en el cabo Evangelista, situado en la parte occidental del Estrecho de Magallanes, i otro también de primer orden en el cabo Virjenes, colocado en la parte oriental i que pertenecia al Gobierno Argentino.

En la construcción del faro de la isla de Santa María hemos andado desgraciados. Viéndose que el primitivo contratista no daría cumplimiento a lo estipulado, se recurrió al fiador, celebrándose con éste un nuevo contrato, el cual me parece no podrá tanpoco dar cumplimiento a su compromiso.

Bajo la letra H encontrará V. S. la memoria pasada por el Inspector Jeneral de Faros, en la cual se enumeran las diversas comisiones desempeñadas por la oficina a cargo de ese jefe i se hacen presente las necesidades i reparaciones que habrá que ejecutarse en este ramo el año próximo venidero.

En ese documento se hace presente la buena marcha de los faros, cuya regularidad ha prestado i sigue prestando importantes servicios al comercio marítimo de nuestro estenso litoral.

MARINA MERCANTE NACIONAL

La marina mercante nacional se componia en el período anterior de 158 naves, 30 vapores i 128 buques de vela con 14.896²⁹ toneladas métricas los primeros i con 50.894¹¹ los segundos.

Han tomado nuestra bandera en el presente período 24 naves, 6 vapores i 18 buques de vela, con 2579 toneladas métricas los primeros i 10,160 los segundos; habiéndola dejado por naufragio u otras causas, un vapor i trece buques de vela con 333 toneladas métricas el primero i 5727 los segundos. De consiguiente nuestra

marina mercante nacional se compone en el día de 166 navas, 35 vapores i 131 buques de vela con 17,264 toneladas métricas los primeros i 55,350 los segundos, como se demuestra en la lista oficial que acompaño a V. S. bajo la letra M.

Dios guarde a V. S.

D. DE TORO H.

Al Señor Ministro de Marina.



A

ESCALAFON DE MARINA

1885



VICE-ALMIRANTE

NOMBRES	ANTIGÜEDAD			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINO
	Días	Meses	Años	Años	Meses	
Don Patricio Lynch.....	8	Agosto.....	1883	37	7	Ministro de Chile en España.
CONTRA-ALMIRANTES						
Don Anacleto Goñi.....	6	Abril.....	1872	54	8	Miembro de la Comisión Calificadora.
" Juan Williams R.....	29	Id.....	1877	41	.....	Id. de la junta de asistencia.
" Galvarino Riveros.....	31	Octubre.....	1879	41	.....	Sin comisión (Lei de 20 agosto 1881.
" Juan José Latorre.....	5	Junio.....	1884	26	10	En comisión en Europa.
CAPITANES DE NAVIO						
Don Ramón Cavieses.....	6	Octubre.....	1866	47	3	Gobernador Marítimo de Iquique.
" Oscar Viel.....	17	Julio.....	1880	30	9	Mayor Jeneral del Departamento.

NOMBRES	ANTIGÜEDAD			GRADO DE CAPT. DE NAVÍO			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINO	
	Dias	Meses	Años	Dias	Meses	Años	Años	Meses		
	Don Carlos Condell.....	21	Mayo.....	1881	22			1			Gobernador Marítimo de Valparaiso.
" Luis Uribe.....	21	Id.....	1881	26			7		Comandante del <i>Bianco</i> .	
" Jorge Montt.....	24	Id.....	1881	26			8		En comisión en Europa.	
" Franc. Vidal Gormaz...	29	Noviembre.	1883	33			11		Gobernador Marítimo de Coquimbo.	
" Aureliano T. Sánchez...	29	Id.....	1883	35			4			
CAPTANES DE FRAGATA										
Don Miguel Hurtado.....	13	Enero..	1859	22	Octub..	1869		51	9	Ayud. de la Comand. Jen. de Marina.
" Enrique M. Simpson.....	9	Setbre.	1869	10	Mayo...	1876		36	.....	Miembro de la Junta de Asistencia.
" Juan E. López.....	9	Id...	1869	10	Id...	1876		32	7	Administ. de la oficina de Enganche.
" Baltazar Campillo.....	15	Id...	1871	10	Id...	1881		39	1	Ayd. de la Int. Jen. del Ej. i Armada.
" Domingo Salamanca....	13	Enero..	1872	.....	.....	.....		35	.....	Comandante de la <i>Abtao</i> .
" Francisco Rondizzoni...	12	Feb...	1873	.....	.....	.....		36	11	Inspector Jeneral de Faros.
" Ramón Vidal Gormaz...	12	Id...	1873	4	Dicbre.	1883		33	5	Comandante de Arsenales.
" Luis Pomar.....	15	Setbre.	1876	.....	.....	.....		33	2	Id. de la <i>Pilcomayo</i> .
" Luis A. Castillo.....	19	Mayo..	1880	5	Junio..	1884		26	5	Director de la Escuela Naval.

CAPITANES DE FRAGATA

NOMBRES	ANTIGÜEDAD			GRADO DE CAPIT. DE NAVÍO			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINO
	Dias	Meses	Años	Dias	Meses	Años	Años	Meses	
Don Francisco Javier Molina	2	Julio...	1880	5	Junio...	1884	26	11	Inspector Jeneral de Máquinas. Comandante del <i>Amazonas</i> . Id. del <i>Havascar</i> . Comandante de la <i>Magallanes</i> . Id. del <i>Cochrane</i> .
" Francisco 2.º Sánchez...	27	Junio...	1882	.....	.....	.....	23	.....
" Wenceslao Frias.....	27	Id...	1882	.....	.....	.....	26	4
" Miguel Gaona.....	27	Id...	1882	.....	.....	.....	26	8
" Constantino Bannen....	27	Id...	1882	.....	.....	.....	26	.....
CAPITANES DE CORBETA									
NOMBRES	ANTIGÜEDAD			GRADO DE CAPIT. DE FRAGATA			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINO
	Dias	Meses	Años	Dias	Meses	Años	Años	Meses	
Don Santiago Hudson.....	9	Enero...	1869	32	5	Gobernador Marítimo de Chiloé.

Don Alejandro Walker M....	25	Setbre. 1877	21	Mayo... 1884	18	5	2.º Comandante de Arsenales.
" Luis A. Lynch.....	15	Mayo... 1880	21	Id... 1884	23	6	Comandante del <i>Esmeralda</i> .
" Basilio Rojas.....	15	Id... 1880	21	Id... 1884	23	4	Id. de la <i>O'Higgins</i> .
" Juan M. Simpson.....	15	Id... 1880	21	Id... 1884	23	4	En el Departamento.
" Javier Barahona.....	15	Id... 1880	.....	.....	21	2	Ayudante de Arsenales.
" Carlos E. Moraga.....	28	Julio... 1880	.....	.....	23	.....	Esperando órdenes.
" Manuel Riofrio.....	28	Id... 1880	.....	.....	22	2	Ayud. de la Gob. Marít. de Valparaíso
" Emilio Valverde.....	28	Id... 1880	4	Junio... 1884	6	1	Gobernador Marítimo de Valdivia.
" Dionisio Olavarría.....	28	Id... 1880	.....	.....	19	3	Oficial del detall del <i>Amazonas</i> .
" Enrique Gutiérrez.....	10	Mayo... 1881	21	Mayo... 1884	19	8	En el Departamento.
" Federico Chaigneau.....	10	Id... 1881	21	Id... 1884	19	11	Ayudante de Arsenales.
" Manuel Señoret.....	10	Id... 1881	21	Id... 1884	22	11	Esperando órdenes.
" Leoncio Señoret.....	10	Id... 1881	21	Id... 1884	22	11	Comandante de la <i>Chacabuco</i> .
" Ramon Serrano M.....	10	Id... 1881	21	Id... 1884	19	11	2.º Direct. de la Oficina Hidrográfica.
" Luis A. Goñi.....	10	Id... 1881	21	Id... 1884	19	2	2.º id. de la Escuela Naval.

TENIENTES PRIMEROS

NOMBRES	ANTIGÜEDAD		GRADO DE CAPIT. DE CORBETA			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINO
	Dias	Meses	Dias	Meses	Años	Años	Meses	
			Años					
Don Nicolás C. Möller.....	3	Julio... 1860	23	Mayo... 1881	19	.....	.....	Gobernador Marítimo de Lota.
" Manuel García.....	15	Setbre. 1876	27	Junio... 1882	18	2	2	Ayud. de la Gob. Marít. de Valparaíso
" Ramón Godomar.....	15	Id... 1876	28	Mayo... 1881	19	3	3	Subdelegado Marítimo de Pisagua.

TENIENTES PRIMEROS

NOMBRES	ANTIGÜEDAD			GRADO DE CAPIT. DE CORBETA			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINO
	Días	Meses	Años	Días	Meses	Años	Años	Meses	
Don Demetrio Eusquiza.....	16	Junio...	1879	27	Junio...	1882	18	6	Gobernador Marítimo de Caldera.
" Estanislao Lynch.....	16	Id...	1879	27	Id...	1882	20	2	Id. de Concepción.
" Arturo Wilson.....	16	Id...	1879	21	Mayo...	1884	5	11	Comandante del <i>Tobión</i> .
" Arturo Fernández.....	16	Id...	1879	21	Id...	1884	13	.....	Oficial del detall del <i>Cochrane</i> .
" Vicente Zegers.....	16	Id...	1879	21	Id...	1884	10	.....	Con licencia.
" Anjel C. Lynch.....	11	Id...	1880	21	Id...	1884	19	.....	Oficial del detall del <i>Huáscar</i> .
" Guillermo Aguayo.....	11	Id...	1880	21	Id...	1884	19	.....	En comisión al río Colorado
" Juan de Dios Rodríguez...	11	Id...	1880	21	Id...	1884	19	.....	Oficial del detall del <i>Huáscar</i> .
" Florencio Valenzuela...	11	Id...	1880	21	Id...	1884	18	.....	Id. del id. del <i>Blanco</i> .
" Emilio Jardel.....	11	Id...	1880	21	Id...	1884	18	.....	Id. del id. de la <i>Chacabuco</i> .
" Alberto Silva Palma.....	11	Id...	1880	21	Id...	1884	19	.....	Id. del id. de la <i>O'Higgins</i> .
" Policarpo Toro.....	11	Id...	1880	21	Id...	1884	17	.....	Profesor de la Escuela Naval.
" Carlos Krugg.....	11	Id...	1880	21	Id...	1884	19	.....	Comandante interino del <i>Angamos</i> .
" José María Santa Cruz.	11	Mayo...	1880	21	Id...	1884	11	1	Profesor de la Escuela Naval.
" Eduardo Valenzuela.....	10	Id...	1881	.....	.....	.....	11	1	Oficial del detall de la <i>Palcomayo</i> .
" Antonio Marazzá.....	10	Id...	1881	.....	.....	.....	16	.....	Id. del id. de la <i>Esmeralda</i> .

Don Leoncio T. Valenzuela.	10	Mayo...1881	.....	.....	18	2	Embarcado en la <i>Abtao</i> .
" Adolfo Rodríguez.....	10	Id...1881	.....	.....	15	11	Oficial del detall de la <i>O'Higgins</i> .
" Luis Artigas C.....	10	Id...1881	.....	.....	16	2	Comandante del <i>Toro</i> .
" Lindor Pérez Gacitúa...	10	Id...1881	.....	.....	15	.....	Embarcado en la <i>Pilcomayo</i> .
" Joaquín Muñoz.....	10	Id...1881	.....	.....	13	.....	Id. en el <i>Blanco</i> .
" Pedro N. Martínez.....	10	Id...1881	.....	.....	10	11	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
" Carlos M. Herrera.....	10	Id...1881	.....	.....	14	2	Ayudante de la Escuela Naval.
" José Luis Silva L.....	15	Octub...1881	.....	.....	17	.....	Embarcado en la <i>Pilcomayo</i> .
" Eduardo Riquelme.....	27	Junio...1882	.....	.....	12	.....	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Alejandro Alcérreca.....	27	Id...1882	.....	.....	10	.....	Id. en el <i>Blanco</i> .
" José Miguel Carrasco...	21	Mayo...1884	.....	.....	13	7	Id. en la <i>Chacabuco</i> .
" Fernando Gómez.....	21	Id...1884	.....	.....	12	.....	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
" Miguel Tejada.....	21	Id...1884	.....	.....	13	7	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Alejandro Silva V.....	21	Id...1884	.....	.....	15	.....	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Frotlán González.....	21	Id...1884	.....	.....	11	.....	Id. en la <i>Chacabuco</i> .
" José María Villarreal...	21	Id...1884	.....	.....	10	11	Id. en el <i>Blanco</i> .

TENIENTES SEGUNDOS

Don Onofre Pérez.....	28	Julio...1880	.....	.....	10	11	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
" José L. Valenzuela.....	28	Id...1880	.....	.....	12	.....	Con licencia.
" Vicente Merino Jarpa...	28	Id...1880	.....	.....	13	1	Embarcado en el <i>Esmeralda</i> .
" Ricardo Amengual.....	28	Id...1880	.....	.....	13	.....	Id. en el <i>Blanco</i> .
" Ricardo Beaugency.....	10	Mayo...1881	.....	.....	14	.....	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Francisco Moreno.....	10	.....	.....	.....	11	1	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" Víctor Donoso.....	10	Mayo...1881	.....	.....	13	7	Id. en el <i>Blanco</i> .

TENIENTES SEGUNDOS

NOMBRES	ANTIGÜEDAD			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINO
	Días	Meses	Años	Años	Meses	
Don Eduardo Serrano M.....	10	Mayo.....	1881	9	11	Embarcado en el <i>Huáscar</i> . Id. en la <i>Chacabuco</i> .
" Rómulo A. Medina.....	21	Id.....	1884	2	1	
GUARDIAS MARINAS DE PRIMERA CLASE						
Don Alberto Fuentes.....	20	Diciembre...	1884	3	5	Embarcado en el <i>Blanco</i> . Id. en el <i>Id.</i> Id. en el <i>Id.</i> Id. en la <i>Magallanes</i> . Id. en la <i>Id.</i> Id. en el <i>Esmeralda</i> . Id. en el <i>Esmeralda</i> . Id. en el <i>Esmeralda</i> . Id. en el <i>Id.</i>
" Francisco Neff.....	20	Id.....	1884	3	5	
" Arturo Cuevas.....	20	Id.....	1884	3	5	
" Jorje Hernández.....	3	Abril.....	1885	3	4	
" Luis V. López.....	3	Id.....	1885	3	5	
" Melitón Gajardo.....	3	Id.....	1885	3	5	
" Alberto Linacre.....	3	Id.....	1885	3	5	
" Florencio Guzmán.....	3	Id.....	1885	3	5	
" Miguel A. Aguirre.....	3	Id.....	1885	3	5	

GUARDIAS MARINAS DE SEGUNDA CLASE

Don José Iglesias.....	19	Octubre.....	1883	3	5	Embarcado en la <i>Magallanes</i> .
" Emilio Garín.....	19	Id.....	1883	3	5	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Roberto Maldonado.....	19	Id.....	1883	3	5	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" Juan Williams.....	19	Id.....	1883	3	5	Id. en la <i>Abtao</i> .
" Luis Barrientos.....	19	Id.....	1883	3	5	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Wencoslao Becerra.....	19	Id.....	1883	3	5	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Luis Gómez.....	19	Id.....	1883	3	5	Id. en el <i>Blanco</i> .
" Baldomero Pacheco.....	19	Id.....	1883	3	5	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Ramiro Infante.....	19	Id.....	1883	2	2	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Alberto Chacón.....	19	Id.....	1883	3	5	Id. en el <i>Blanco</i> .
" Ramón Renjifo.....	19	Id.....	1883	3	5	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Roberto Monreal.....	19	Id.....	1883	3	5	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Encas Espinosa.....	12	Agosto.....	1884	.....	8	Id. en la <i>Chacabuco</i> .
" Darío Espinosa.....	12	Id.....	1884	.....	8	Id. en la <i>Id.</i>
" Roberto Gacitúa.....	12	Id.....	1884	.....	8	Con licencia.
" Nefalí Molina.....	12	Id.....	1884	.....	8	Embarcado en la <i>Chacabuco</i> .
" Salustio Valdés.....	12	Id.....	1884	.....	8	Id. en la <i>Id.</i>
" Julio Bari.....	12	Id.....	1884	.....	8	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Jorje Pacheco.....	12	Id.....	1884	.....	8	Id. en la <i>Chacabuco</i> .
" Federico Valderrama...	12	Id.....	1884	.....	8	Id. en la <i>Id.</i>
" Roberto Caldera.....	12	Id.....	1884	.....	8	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Carlos Frías.....	12	Enero.....	1885	.....	3	Id. en la <i>Abtao</i> .
" Juan Martínez.....	12	Id.....	1885	.....	3	Id. en la <i>Id.</i>
" Guillermo Aldana.....	12	Id.....	1885	.....	3	Id. en la <i>Id.</i>
" Marcos Zelada.....	12	Id.....	1885	.....	3	Id. en la <i>Id.</i>

GUARDIAS MARINAS DE SEGUNDA CLASE

NOMBRES	ANTIGÜEDAD			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINO
	Dias	Meses	Años	Años	Meses	
Don Pedro H. Salvá.....	12	Enero.....	1885.....		3	Embarcado en la <i>Abtao.</i>
" Juan Filippi.....	12	Id.....	1885.....		3	Id. en la <i>Id.</i>
" Alejandro Benítez.....	12	Id.....	1885.....		3	Id. en la <i>Id.</i>
" Carlos Larrain.....	12	Id.....	1885.....		3	Id. en la <i>Id.</i>
" Ricardo Guerrero.....	20	Marzo.....	1885.....		1	Id. en la <i>Esméralda.</i>
" Guillermo Soublatte.....	20	Id.....	1885.....		1	Id. en la <i>Id.</i>
ASPIRANTES						
Don Roberto Cruchaga.....	20	Enero.....	1883.....	2	2	Embarcado en
" Carlos Mujica.....	24	Julio.....	1883.....	1	8	Id. en el <i>Amazonas.</i>
" Luis Prats.....	3	Abril.....	1885.....			Id. en el <i>Esméralda.</i>

CONTADORES PRIMEROS

Don David Rodríguez.....	27	Setiembre.....	1854	34	10	Inspector de Contabilidad. En la Escuela Naval. Con licencia.
" Javier Angulo.....	2	Mayo.....	1875	31	2	
" Daniel D. Prieto.....	11	Setiembre.....	1876	19	5	
" Enrique Reynolds.....	27	Junio.....	1879	9	8	Gobernador Marítimo de Maule.
" Marcos A. Stuardo.....	16	Julio.....	1879	5	9	Fuera de la República.
" Emilio Lorca.....	18	Setiembre.....	1879	32	8	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
" Luciano Gómez Pérez....	2	Octubre.....	1880	14	6	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Julio Chaparro.....	2	Id.....	1880	12	.....	Interventor de Arsenales de Marina.
" Víctor Yentzen.....	9	Abril.....	1881	5	3	Embarcado en el <i>Bianco</i> .
" Alberto Wilson.....	10	Marzo.....	1885	5	6	Id. en el <i>Esmeralda</i> .

CONTADORES SEGUNDOS

Don Francisco 2.º Leighton.	24	Octubre.....	1879	5	6	Embarcado en la <i>Pilcomayo</i> .
" Eleodoro Davempont....	16	Abril.....	1881	7	.....	En el Departamento, procesado.
" Carlos Redolés.....	6	Setiembre.....	1883	1	6	Embarcado en la <i>Chacabuco</i> .
" Arturo Cavada.....	5	Mayo.....	1884	2	3	Id. en el <i>Hudson</i> .
" José A. Sands.....	5	Id.....	1884	2	3	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" Carlos Jaunes.....	17	Noviembre.....	1884	2	3	Id. en el <i>Amazonas</i> .
" José 2.º Cortés.....	17	Id.....	1884	2	3	Id. en la <i>Abtao</i> .
" Carlos Costabal.....	10	Marzo.....	1885	2	3	Id. en el <i>Bianco</i> .
" Manuel Urquiza.....	10	Id.....	1885	.....	1	Id. en el <i>Angamos</i> .

CONTADORES TERCEROS

NOMBRES	ANTIGÜEDAD			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINO
	Días	Meses	Años	Años	Meses	
Don Francisco Zuleta.....	16	Marzo.....	1883	2	.....	Embarcado en el <i>Angamos</i> .
" Belisario Urbi.....	30	Abril.....	1883	1	11	Id. en la <i>Draga Constitución</i> .
" Alberto Valdés.....	27	Junio.....	1883	1	9	En el Departamento, procesado.
" Julio Abarea.....	21	Agosto.....	1883	1	7	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
" Carlos Bandt.....	20	Noviembre.	1883	1	4	Id. en el <i>Toltén</i> .
" Domingo Pereda.....	7	Abril.....	1884	1	.....	Id. en el <i>Blanco</i> .
" Emilio 2.º Lorca.....	7	Id.....	1884	1	.....	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Romelio Madariaga.....	8	Noviembre.	1884	.....	5	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" Ricardo Santander.....	8	Id.....	1884	.....	5	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
" Segundo Vidaurre.....	8	Id.....	1884	.....	5	Id. en la <i>Chacabuco</i> .
" Octavio Alvarez.....	8	Id.....	1884	.....	5	Id. en la <i>Pulcomayo</i> .
" Simón Valdés.....	8	Id.....	1884	.....	5	Id. en el <i>Pachitea</i> .
" Manuel Oyarzún.....	17	Id.....	1884	.....	5	Id. en la <i>Abtao</i> .
" Carlos Rojas.....	17	Id.....	1884	.....	5	Id. en el <i>Toro</i> .
" José A. Albarracín.....	17	Id.....	1884	.....	5	Id. en el <i>Thalaba</i> .
" Julio Serrano.....	10	Marzo.....	1885	.....	1	Id. en el <i>Huáscar</i> .
" Domingo I. Puelma.....	10	Id.....	1885	.....	1	En el Departamento.

CIRUJANO MAYOR

Don Alejo Scherbakoff.....	26	Junio.....	1883	8	.....	En el Departamento.
CIRUJANOS PRIMEROS						
Don Pedro V. O'Ryan.....	25	Julio.....	1876	8	9	En la Escuela Naval.
" Manuel Espinoza.....	14	Id.....	1879	5	9	Embarcado en el <i>Bianco</i> .
" Augusto Lezaeta.....	6	Octubre.....	1882	2	6	Con licencia.
" Pascual Soza B.....	18	Junio.....	1883	1	9	Embarcado en la <i>Esmeralda</i> .
" Alberto Caballero.....	18	Id.....	1883	1	9	Id. en el <i>Huáscar</i> .
" Constantino Muñoz.....	10	Agosto.....	1883	1	8	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Alberto Liptay.....	28	Febrero.....	1884	1	2	Id. en el <i>Amazonas</i> .
" Elías Cordevez.....	28	Mayo.....	1884	.....	11	Id. en la <i>Chacabuco</i> .
" Florencio Pinto Agüero	18	Julio.....	1884	.....	9	Id. en el <i>Cochrane</i> .
CIRUJANOS SEGUNDOS						
Don Mamerto del Campo.....	20	Julio.....	1881	3	8	Embarcado en la <i>Abtao</i> .
" Federico Delfin.....	20	Id.....	1882	2	8	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Alberto Cepeda.....	17	Agosto.....	1882	2	7	Id. en el <i>Anagninos</i> .
" Alberto Adriaola.....	17	Junio.....	1884	.....	10	Id. en la <i>O'Higgins</i> .

CIRUJANOS TERCEROS

NOMBRES	ANTIGÜEDAD			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINO
	Días	Meses	Años	Años	Meses	
Don Felipe Carmona.....	25	Noviembre.	1879	5	5	Embarcado en el <i>Toltén</i> .

PILOTOS PRIMEROS

Don Luis Pillotti.....	6	Marzo.....	1878	10	2	Embarcado en el <i>Thalaba</i> .
" José M. Campbell.....	6	Id.....	1878	10	2	Id. en la <i>Draga Constitución</i> .
" Tomás Jurgensen.....	13	Junio.....	1879	5	9	Gobernador Marítimo de Magallanes.
" Tomás Went.....	12	Setiembre.....	1879	5	6	Embarcado en el <i>Angamos</i> .
" Pedro E. Stabell.....	12	Id.....	1879	5	6	Subdelegado Marítimo de Coronel.
" Ramón Osorio.....	20	Octubre.....	1880	4	5	Capitán del <i>Lautaro</i> .
" Maximiano Mahnen.....	26	Setiembre.....	1881	3	6	Embarcado en el <i>Angamos</i> .
" Jorje King Overends...	30	Noviembre.....	1881	3	4	Id. en el <i>Amazonas</i> .
" Guillermo Ling.....	13	Julio.....	1882	2	8	Id. en el <i>Elvira Alvarez</i> .
" Alejandro Campbell.....	30	Noviembre.....	1882	4	6	Id. en el <i>Chile</i> .

Don Santiago Asenjo.....	20	Febrero.....	1882	4	6	Embarcado en el <i>Huáscar</i> .
" Carlos Haas.....	12	Marzo.....	1883	4	.....	Id. en el <i>Toro</i> .
" Simon Ramm.....	19	Junio.....	1883	1	9	Id. en el <i>Miraflores</i> .
PILOTOS SEGUNDOS						
Don Juan Carnan.....	20	Febrero.....	1880	5	1	Embarcado en el <i>Huáscar</i> .
" José María Encina.....	10	Mayo.....	1881	3	10	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" José Theodoro.....	12	Agosto.....	1881	3	7	Id. en el <i>Angamos</i> .
" David Thomas.....	26	Junio.....	1882	2	8	Práctico del Maule.
" Carlos Zachener.....	9	Marzo.....	1883	2	.....	Embarcado en la <i>Abtao</i> .
" Guillermo Cook.....	28	Abril.....	1883	1	11	Id. en el <i>Valparaiso</i> .
" Aaron Jervis.....	16	Mayo.....	1883	1	10	Id. en el <i>Amazonas</i> .
" Ernesto Alferi.....	18	Junio.....	1883	1	9	En el Departamento, procesado.
" Manuel Olid.....	2	Agosto.....	1883	1	7	Embarcado en el <i>Pachitea</i> .
" Antonio Pezolo.....	12	Setiembre.....	1883	1	6	Id. en el <i>Toltén</i> .
" Laurence Stewart.....	13	Diciembre.....	1884	.....	4	Id. en el <i>Toro</i> .
" Matías Carlos Jausen...	27	Id.....	1884	.....	4	Id. en el <i>Toltén</i> .
" Juan Hurtado.....	31	Id.....	1884	.....	4	Id. en la <i>Abtao</i> .
INJENIEROS PRIMEROS						
Don Manuel Altamirano.....	30	Setiembre.....	1866	25	4	Con licencia.

INJENIEROS PRIMEROS

NOMBRES	ANTIGÜEDAD			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINO
	Días	Meses	Años	Años	Meses	
Don Jorje Titus.....	30	Octubre.....	1866	22	11	Embarcado en el <i>Chile</i> .
" Ladislao Medina.....	27	Id.....	1868	23	1	En Arsenal de Marina.
" Benjamín Bravo.....	6	Febrero.....	1874	19	2	Subdelegado Marítimo de Lebu.
" Alejandro Rutherford..	6	Id.....	1874	18	4	Sección de Lanchas-Torpedos.
" Alejandro Rutherford..	19	Julio.....	1879	5	7	Embarcado en el <i>Amazonas</i> .
" Pedro García.....	25	Noviembre..	1879	18	7	Id. en la <i>Abtao</i> .
" Cipriano Encina.....	25	Id.....	1879	14	8	Gobernador Marítimo de Llanquihue.
" Guillermo Matherson...	24	Febrero.....	1880	5	1	Embarcado en la <i>O'Higgins</i> .
" David Glover.....	10	Abril.....	1880	4	11	Id. en el <i>Angamos</i> .
" Santiago Miller.....	21	Junio.....	1881	3	9	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Pablo Rebolledo.....	2	Noviembre..	1881	16	1	Id. en el <i>Huáscar</i> .
" José Severo Coro.....	20	Mayo.....	1882	15	9	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Juan Forbes.....	15	Setiembre..	1883	1	6	Id. en el <i>Blanco</i> .
" Carlos Warner.....	5	Mayo.....	1884	9	2	Id. en la <i>Draga</i> .
" Juan de la C. Vial.....	27	Octubre.....	1884	12	5	Id. en el <i>Esmeralda</i> .

INJENIEROS SEGUNDOS

Don Benjamín Trehela.....	29	Julio.....	1879	5	8	Embarcado en la <i>Chacabuco</i> .
" Edmundo Smith.....	31	Id.....	1879	5	8	en el <i>Cocharane</i> .
" José B. Ampuero.....	20	Enero.....	1880	10	6	en el <i>Bianco</i> .
" Arch. Mc-Naughton.....	12	Abril.....	1880	4	11	en el <i>Angamos</i> .
" Santiago Campbell.....	14	Id.....	1880	4	11	en el <i>Amazomas</i> .
" Leonardo C. Alveal.....	4	Junio.....	1880	10	10	en el <i>Bianco</i> .
" Eujenio Pérez.....	4	Agosto.....	1881	10	2	en la <i>Pilcomayo</i> .
" Elias Beltrán.....	29	Id.....	1881	10	2	en la <i>Chacabuco</i> .
" Pascual Gallardo.....	29	Id.....	1881	10	2	en la <i>Pilcomayo</i> .
" Onofre León.....	7	Enero.....	1882	9	.....	en el <i>Toltén</i> .
" Narciso Silva.....	14	Febrero.....	1882	6	.....	en el <i>Lautaro</i> .
" Daniel Olivares.....	14	Id.....	1882	6	.....	en el <i>Esmeralda</i> .
" Anjel Fete.....	14	Id.....	1882	5	8	en la <i>Abtao</i> ,
" Lorenzo Diaz.....	14	Id.....	1882	5	7	en el <i>Esmeralda</i> .
" Salustio Formas.....	14	Id.....	1882	5	7	en el <i>Cocharane</i> .
" Nemoroso Jaramillo.....	20	Mayo.....	1883	4	8	en el <i>Esmeralda</i> .
" Rafael Astorgas.....	17	Id.....	1883	4	5	en el <i>Tero</i> .
" Juan Stewart.....	24	Setiembre.....	1883	1	6	en el <i>Bianco</i> .

INJENIEROS TERCEROS

Don Felipe Morales.....	5	Enero.....	1874	7	10	Embarcado en el <i>Bianco</i> .
" Daniel Madrid.....	23	Octubre.....	1879	5	5	Id. en el <i>Cocharane</i> .

INJENIEROS TERCEROS

NOMBRES	ANTIGÜEDAD			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINO
	Días	Meses	Años	Años	Meses	
Don Fructoso Várgas.....	6	Diciembre...	1879	5	3	Embarcado en la <i>Magallanes</i> .
" Francisco Otero.....	24	Setiembre...	1880	4	6	Id. en el <i>Angamos</i> .
" Cleto Ríos.....	24	Id.....	1880	4	6	Id. en el <i>Blanco</i> .
" Juan M. Gonzalez.....	29	Octubre.....	1880	4	5	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Pedro A. Valenzuela.....	29	Diciembre...	1880	4	3	Id. en la <i>Id.</i>
" Eujenio Schmith.....	29	Agosto.....	1881	3	7	Id. en la <i>Chacabuco</i> .
" Edmundo Arenas.....	29	Id.....	1881	3	7	Id. en la <i>Esmeralda</i> .
" Rufino Monasterio.....	5	Octubre.....	1881	4	7	Id. en el <i>Abtao</i> .
" Desiderio Soto.....	16	Diciembre...	1881	4	3	Id. en el <i>Angamos</i> .
" Jervacio 2.º Bernal.....	2	Febrero.....	1882	3	2	Id. en la <i>Esmeralda</i> .
" Caupolicán Merino.....	8	Marzo.....	1882	4	5	Id. en el <i>Blanco</i> .
" Francisco B. Hidalgo...	10	Junio.....	1882	2	9	Id. en el <i>Angamos</i> .
" Amador Navarrete.....	10	Id.....	1882	2	9	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Fortunato Arancibia...	27	Id.....	1882	2	9	Id. en el <i>Toltén</i> .
" Teodoro Mariscal.....	5	Julio.....	1882	4	9	Id. en la <i>Chacabuco</i> .
" José M. Knockaest.....	12	Mayo.....	1883	2	.....	Id. en la <i>Esmeralda</i> .

Don Juan R. Wri ^g th.....	10	Agosto.....	1883	1	8	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
" José D. Vallejos.....	10	Setiembre...1883	1883	1	7	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Antonio M. Martínez...	6	Octubre.....1883	1883	1	6	Id. en el <i>Huáscar</i> .
" Rómulo Aguila.....	28	Noviembre...1883	1883	1	5	Id. en el <i>Lautaro</i> .
" Juan Trumbull.....	14	Id.....1883	1883	1	5	Id. en el <i>Anquinos</i> .
" Julio G. Behrens.....	5	Marzo.....1884	1884	1	2	En la Inspección de Máquinas.
" Julio Schneider.....	5	Id.....1884	1884	1	2	Embarcado en la <i>O'Higgins</i> .
" Horacio Niño.....	29	Diciembre...1884	1884	.....	4	Id. en el <i>Toro</i> .

MECÁNICOS

Don José E. Saldivia.....	3	Julio.....	1879	5	9	Embarcado en el <i>Amazonas</i> .
" Pascual Sánchez.....	3	Noviembre...1880	1880	4	5	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Segundo Torres.....	9	Diciembre...1881	1881	3	5	Id. en Lanchas Torpedos.
" Moisés Solar.....	20	Mayo.....1882	1882	2	11	Id. en el <i>Lautaro</i> .
" Roberto Rush.....	20	Agosto.....1882	1882	2	5	Id. en el <i>Amazonas</i> .
" José del T. Sandoval....	29	Setiembre...1882	1882	2	7	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
" Nicanor Iversen.....	29	Noviembre...1882	1882	2	5	Id. en el <i>Id.</i>
" Ricardo Varas.....	29	Id.....1892	1892	2	5	Id. en el <i>Id.</i>
" Ricardo Cáceres.....	1.º	Febrero.....1883	1883	2	3	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" José E. Knoekaert.....	17	Marzo.....1883	1883	2	1	Id. en el <i>Blanco</i> .
" Abelardo Diaz Cárcamo	5	Abril.....1883	1883	2	.....	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Emiliano Erazo.....	19	Id.....1883	1883	1	11	Id. en el <i>Toltén</i> .
" Uldaricio Olave.....	19	Id.....1883	1883	1	11	Id. en el <i>Huáscar</i> .
" Rafael Pérez.....	10	Mayo.....1883	1883	1	10	Id. en el <i>Id.</i>

MECÁNICOS

NOMBRES	ANTIGÜEDAD			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINO
	Años	Meses	Años	Meses		
				Años	Meses	
Don Emeterio del C. Prado.	10	Mayo.....	1883	1	10	Embarcado en el <i>Abtao.</i>
" Guillermo Thompson...	28	Julio.....	1883	1	8	en el <i>Blanco.</i>
" Manuel Riquelme.....	15	Octubre.....	1883	1	5	Id.
" José Tadeo 2.º Mujica.	15	Id.....	1883	1	5	Id.
" Baldomero Canales.....	28	Noviembre.	1883	1	4	Id.
" Raimundo Lopetegui...	4	Diciembre...	1883	1	3	Id.
" Agustín Mary.....	5	Agosto.....	1884	.....	8	Id.
" Pedro A. Diaz.....	22	Id.....	1884	.....	8	Id.
" Aurelio Mora.....	22	Id.....	1884	.....	8	Id.
" Eleodoro Suárez.....	25	Id.....	1884	.....	8	Id.
" Hijinio Moreno.....	11	Setiembre...	1884	.....	7	Id.
" Jenaro Santa María....	30	Id.....	1884	.....	7	Id.
" Juan Pablo Carrasco....	2	Octubre.....	1884	.....	6	Id.
" Ricardo Autzen.....	14	Noviembre.	1884	.....	5	Id.
" Arturo Pizarro R.....	14	Id.....	1884	.....	5	Id.
" Eujenio 2.º Careaga.....	19	Id.....	1884	.....	5	Id.

Don Ricardo Bilbao.....	16	Enero.....	1885	.....	3	Embarcado en la <i>Esmeralda</i> .
" Ismael Rios.....	28	Febrero.....	1885	.....	2	Id. en la <i>Id.</i>
" Clemente Santander.....	28	Id.....	1885	.....	2	Id. en el <i>Hudson</i> .
" Pedro Alvarez.....	4	Marzo.....	1885	.....	1	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Carlos S. Garceau.....	6	Id.....	1885	.....	1	Id. en el <i>Id.</i>
" Arturo Vergara.....	18	Id.....	1885	.....	1	Id. en el <i>Toro</i> .
" Luis Arellano.....	30	Id.....	1885	.....	1	Id. en el <i>Angamos</i> .
" Ignacio Torres.....	24	Abril.....	1885	.....	1	Id. en la <i>O'Higgins</i> .

CONSTRUCTOR NAVAL

Don Aquiles Court.....	13	Febrero.....	1879	6	1	En el Departamento.
------------------------	----	--------------	------	---	---	---------------------

V.º B.º—TORO H.

Mayoría Jeneral del Departamento.—Valparaiso, marzo 31 de 1885.

O. VIEL.

B

MEMORIA

DE LA

MAYORIA JENERAL DEL DEPART. DE MARINA

Valparaiso, marzo 31 de 1885.

Señor Comandante Jeneral:

En cumplimiento a la circular de US. de fecha 24 de febrero próximo pasado, cumplí con el deber de dar cuenta a US. de la marcha seguida en el departamento de mi dependencia durante el año administrativo que acaba de espirar.

Las oficinas de la Mayoría Jeneral han seguido funcionando en el mismo local i con el mismo número de empleados que en años anteriores. Estos últimos siguen atendiendo a las múltiples labores impuestas por el servicio de nuestra armada, trabajos que hoy se hallan recargados desde la disolución de la Escuadra, en octubre último, con las tareas propias de ésta.

El movimiento frecuente del personal de los buques i las anotaciones respectivas de los embarques, trasbordos, licenciamientos, ascensos i deserciones que se registran en los libros de esta oficina, datos todos que requieren llevarse con regularidad para seguir la historia de cada individuo de los que componen las dotaciones de los buques, ha llegado a imprimírsele la uniformidad necesaria ahora que existe mas unidad, estando los buques bajo las inmediatas órdenes de US.; pero creo de mi deber consignar aquí que la falta de un empleado mas se hace sentir con este recargo de trabajo, porque, como espuse a US. en otra memoria, el libro de hojas de servicios de jefes i oficiales de la armada se encuentra

muy incompleto desde tiempo atrás, i para ponerlo al día sería menester la esclusiva dedicación de una sola persona a este solo fin, sin que los demás empleados tuvieran que desatender ni perturbar la buena marcha del despacho diario de las providencias arriba enumeradas.

La escasez de marinería, especialmente en las clases superiores, es uno de los tópicos que mas han preocupado la atención del que suscribe para llenar las frecuentes bajas de los equipajes de los buques, teniendo muchas veces que recurrir al enganche de jente que, en la totalidad de los casos, no reúne los requisitos que por el servicio militar de la marina se requiere.

La supresión del depósito de marineros, que en gran parte suplía a la necesidad apuntada, i el poco estímulo que la jente de mar encuentra en nuestro servicio, hace cada dia mas imperiosa i urgente la organización de una escuela de marineros, que sirva de base para la educación de los muchachos que ingresen a ella i formen en lo futuro nuestras tripulaciones con individuos educados especialmente para el servicio de la marina militar de la República.

Un establecimiento de esta especie, abordo de un buque arreglado convenientemente para hacerse a la mar de tiempo en tiempo, facilitaría a los alumnos los medios prácticos de la enseñanza marinera, a la vez que sería dable adquiriesen allí las nociones de artillería que los pusiera en aptitud para dedicarse mas tarde al ramo de condestables.

En dicho establecimiento podria darse cabida con preferencia a los hijos de los que hubiesen servido en la armada o en cualquier otro servicio relacionado con el mar, como a fleteros, lancheros, etc. Muchachos que hoi vagan por la falta de recursos de sus padres para enviarlos a las escuelas primarias o municipales de los puertos de nuestra estensa costa, hallarian allí una enseñanza gratuita i provechosa para el Estado.

No tiene poca parte en la repugnancia que encuentra nuestra jente por el servicio militar de nuestra marina, el mayor aliciente que encuentra en las compañías de vapores que, aparte de abonar sueldos relativamente mas subidos, los paga en plata; además, en el servicio mercante no se les exige uniformidad en el vestuario, el que se hace demasiado oneroso para el individuo que recién se engancha, pasando muchas veces dos o tres meses antes de princi-

piar a recibir sueldo, porque ese tiempo ha tenido que devengar-lo en la ropa mas indispensable para iniciar su vida a bordo de un buque de guerra. I como, por otra parte, no se les deja venir a tierra hasta que no adeuden al Fisco, resulta que en ese tiempo toman aversión a esta clase de servicio.

Todas estas razones que dificultan el mantenimiento completo de las dotaciones de los buques, me inducen a insinuar a US. nuevamente la idea de la pronta instalación de una escuela de grumetes, que sirva de fundamento para formar la futura marinería de la Escuadra con jente idónea al objeto que se persigue. Sólo así podremos contar, en un tiempo mas o ménos largo, con un personal instruido i que tenga gusto por la carrera de la marina.

Deseoso el Supremo Gobierno de facilitar la navegación del Estrecho de Magallanes, resolvió la reinstalación de las valizas, que durante el período de la última guerra habian sido desatendidas i reclamaban con urgencia restablecerse las que habian sido arrancadas de los sitios insidiosos de dichos canales, tuvo a bien comisionar al crucero *Angamos* para llevar a cabo este importante trabajo, en noviembre último, pero a consecuencia del accidente sufrido en puerto Eden por este buque, quedó interrumpida momentáneamente esta comisión.

Al recibir US. la primera noticia de la varada del referido crucero, impartió a esta Mayoría las órdenes conducentes a enviar los primeros auxilios de salvamentos. Al efecto, el que suscribe se puso al habla con los agentes de la Compañía Kosmos, i en el primero de estos vapores que zarpó de este puerto, se envió una comisión al cargo del capitán de navío graduado señor Juan Estevan López, del maestro carpintero de arsenales i de un buzo contratado ex-profeso, quienes llevaron los elementos mas indispensables para el buen desempeño de su cometido i con instrucciones dictadas para el caso. La manera como dió cumplimiento esta comisión, consta por los documentos oficiales que obran en el despacho de US.

Llegado el buque al departamento e impartidas las órdenes para su reparación, ha comenzado a restaurársele de sus averías, i en poco tiempo mas quedará en la posibilidad de continuar sus servicios; mientras tanto, la corbeta *Ábtao* le ha reemplazado en el trabajo de avalanzamiento ya referido.

Las lanchas-torpedos, adquiridas por nuestro Gobierno, se mantienen en los mismos galpones que se construyeron a propósito con este objeto, i siguen atendidas en su conservación por un ingeniero i el personal respectivo, fijado por supremo decreto de febrero 4 de 1882.

El varadero de las citadas embarcaciones, como espuse a US. hace poco, necesitaba renovarse por haberlo destruido la broma de mar; los que siendo fijos i de madera no podrian precaverse de la acción destructora de ella.

Hoi, en vista de la autorización suprema respectiva, se ha sustituido por otro portátil que solo permanecerá en el agua durante la operación de botar al agua a alguna de estas embarcaciones, guardándose en seguida en los mismos galpones, lo que indudablemente prolongará la duración de este aparato.

Por lo que hace a las lanchas-torpedos, necesitan dotarse de los accesorios i útiles para poderlas usar en un caso dado. La medida adoptada últimamente por el Supremo Gobierno de destinar a este ramo a un jefe de la armada, decreto supremo de 3 de abril del presente, viene a llenar una necesidad desde tiempo atrás reclamada, i con el reglamento que al presente se confecciona sobre este importante ramo de nuestra marina, se llenarán, a no dudar, todas las exigencias que para este servicio se requiere. El citado jefe propondrá, además, los medios para habilitar dichas embarcaciones en términos que puedan emplearse en cualquier situación. Ahora que el país se encuentra completamente en paz, conviene que se dedique un personal al aprendizaje i empleo de esta arma para que pueda tener toda su eficacia en una emergencia cualquiera.

Las publicaciones extranjeras con que el Supremo Gobierno ha dotado las bibliotecas de los buques, siguen repartiéndose con toda puntualidad por el departamento de mi cargo a los distintos buques de la armada.

La biblioteca de marina, como verá US. por la memoria adjunta del conservador de ella, ha ido incrementando su contingente de obras i sigue prestando importantes servicios a la oficialidad estudiosa de nuestra armada, donde siempre hallan una fuente segura de consulta para sus estudios.

Nacida últimamente la idea de formar un círculo naval, cuyo principal objeto es la publicación de una revista de marina, US.

ha tenido a bien prestar el salón de la biblioteca para que se reúnan los jefes i oficiales que deben formar los estatutos por el cual deben rejirse. Una vez que se halle definitivamente organizada esta nueva institución, es de esperar que el Supremo Gobierno le preste su cooperación i apoyo por los resultados benéficos que para el bien de la armada reportará semejante corporación.

Patrocinada por US., desde su orijen, semejante idea i presidida por US. su inauguración, dió ánimo a los iniciadores para llevarla adelante con bastante esperanza de éxito. Por los trabajos, que hasta ahora han llevado a cabo los miembros que la componen, dicho círculo ha comenzado bajo mui buenos auspicios, habiendo contado con el concurso de casi todos los jefes i oficiales de la armada i demás del cuerpo de marina.

Los guardia-marinas salidos hace poco de la Escuela Naval, en número de ocho, fueron embarcados en la corbeta *Abtao*, que salió en viaje al Estrecho para proseguir el avalizamiento de que ya he hecho mención; los que salieron el año anterior, i de los cuales hai muchos que ya han rendido examen para optar al título de primera clase, se encuentran repartidos en atención a las exigencias del servicio de guardia con los tenientes, cuyo número reducido ha hecho que este servicio se haga con pilotos. Pasará, sin embargo, algun tiempo antes que podamos completar con el contingente de la Escuela nuestro actual escaso personal de oficiales; por lo que creo conveniente se alternen los guardia-marinas en las distintas comisiones para que saquen el mayor provecho, tanto en la navegación como en las operaciones hidrográficas que emprenden nuestros buques; mientras llega la oportunidad de enviarlos a todos juntos a un viaje de instrucción, a una parte lejana, que les permita experimentar cambios de tiempo i puedan así practicar las distintas maniobras marineras que se ejecutan a la vela.

Las reparaciones de los buques han sido atendidas por el departamento de arsenales, i aunque no dudo que el jefe encargado de esta sección dará parte a US. de ellas en su memoria, me permito manifestar a US. que las serias transformaciones que ha experimentado la cañonera *Magallanes* hallanse en vía de terminarse i en breve podría destinarse a la esploración de los canales patagónicos.

Los vaporcitos *Toro* i *Valparaiso* también han sufrido vitales mejoras para utilizarlos en el servicio; el primero hállase desde diciembre pasado en el sur, en esploraciones, i el último, a pesar de las reparaciones que se le han practicado, no ha podido emplearse en el servicio que se tuvo primitivamente la idea de dedicarlo, como he tenido el honor de esponerlo a US.; no obstante, pudo destinarse al servicio de los canales de Chiloé, a disposición de cuya autoridad se encuentra al presente.

Siendo el sistema empleado hasta el presente, en las reparaciones, demasiado costoso para el Erario, por cuanto ellas se hacian por contrata, era necesario reaccionar en este sentido, buscando un medio mas económico, i al efecto cada vez que ha sido posible llevarlas a cabo con las maestranzas de a bordo, se ha dado al buque en compostura los elementos que requería, auxiliándolo al mismo tiempo con las demás maestranzas de los otros que se encontraban en el Departamento. Este sistema se ha seguido últimamente con la reparación del crucero *Amazonas*, i aunque no tengo datos exactos del costo, puedo asegurar que por lo menos habremos economizado la parte de ganancia que correspondía al individuo que hubiera hecho la contrata.

Este mismo método se seguirá en lo sucesivo en las reparaciones de no mucha gravedad, i siempre que podamos contar con elementos propios i adecuados al trabajo que se emprenda.

No terminaré esta reseña sin manifestar a US. que el personal de la armada, hasta donde es dable a su reducido número, hállase distribuido de manera que no se haga sentir su escasez para el servicio; tanto mas cuanto que con el aumento del crucero *Esmeralda* ha sido menester darle una dotación que esté en armonía con su armamento i poder de máquina.

Adjunto a US., bajo el número 1, un estado de los buques que constituyen la armada i que dependen de la Comandancia Jeneral.

Igualmente acompaño a US. la memoria del conservador de la Biblioteca de Marina, i la lista oficial de los buques mercantes de la marina chilena i el escalafón de la marina nacional.

O. VIEL.

C.—Buques dependientes de la Comandancia Jeneral de Marina—Núm. 1.

BUQUES	Tonelaje.	Desplazamiento.	Eslera.	Manga.	Puntal.	CALADO		MÁQUINA				ARMAMEN- TO MENOR.		COMISION	
						A popa.	A proa.	Caballos nominales	Caballos efectivos.	Presion Maxima.	Artilleria.	Núm. de cañones.	Rifles.		Revolvers.	Trupacion.
Bianco Encalada	2033	3500	64.00	13.90	6.60	6.00	5.75	500	5000	60	10	100	32	261	En reparación en Europa.
Cochrane	2033	3420	64.00	13.90	6.60	6.10	5.75	500	2820	60	10	100	24	261	En el Callao.
Huascar	1130	1763	61.30	10.70	6.40	5.10	4.50	300	900	20	6	50	.....	80	En reparación en el Departamento.
Esmerald	3000	2860	80.07	12.06	8.04	5.55	5.55	1000	.....	.....	10	60	20	198	En Panamá.
Chacabuco	1101	1490	66.60	10.15	6.15	5.45	4.25	300	1100	30	7	.....	.....	.....	En Guayaquil.
O'Higgins	1101	1490	66.60	10.15	6.15	5.50	4.30	300	1100	30	7	.....	.....	.....	En reparación en el Departamento.
Abtao	1057	1400	69.30	9.00	6.00	5.25	4.25	300	1000	25	5	50	32	134	En Magallanes.
Magallanes	775	950	60.00	8.40	7.75	4.60	3.70	260	1040	60	5	40	20	126	En reparación en el Departamento.
Pilemayo	600	800	54.50	7.80	4.60	3.80	3.40	250	1030	45	4	36	.....	113	En la costa de Tarapacá.
Amazonas	1373	2000	94.76	12.01	7.17	6.15	4.91	450	2000	60	.....	.....	.....	138	En el Departamento.
Angamos	485	1200	76.25	8.85	7.90	5.00	4.40	400	1485	50	3	30	.....	87	En reparación en el Departamento.
Toltén	240	427	39.00	7.50	3.15	2.60	2.50	90	270	50	4	20	12	43	En id. en el id.
Toro	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	150	60	.....	.....	.....	23	En Magallanes.
Lautaro	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	36	50	3	.....	.....	40	En Islas de Lobos.
Chile	1173	1500	83.57	11.93	7.01	.....	.....	400	2000	35	.....	.....	.....	12	En el Departamento.
Thalaba	800	1300	50.00	10.25	6.45	3.70	4.00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34	En id.
Miraflores	1000	1900	56.00	10.40	7.20	6.71	6.10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	En el id.
Valdivia	700	.....	75.14	8.30	4.50	2.50	2.45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	En el Callao.
Pachitca	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	En Iquique.
Kata-Kelloe	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	En Magallanes.
Gaviata	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	En el Departamento.
Valparaiso	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	En Chiloe.

Escuadrilla de lanchas Porta-Torpedos

Número.	NOMBRES	DIMENSIONES				MÁQUINA		ARMAMENTO	COMISIÓN	NOTAS
		Eslera	Manga	Puntal	Presión	Caballos electivos				
1	Fresia.....	26.23	3.66	2.23	120	400	1	En el depósito	Debe contarse como parte de la Armada el Pontón <i>Eleira Alcaraz.</i>	
2	Colocolo.....	14.64	2.44	2.44	60	40	1	id.		
3	Tucapel.....	"	"	"	"	"	1	id.		
4	Guacolda.....	30.50	3.67	2.13	120	400	1	id.		
5	Lauca.....	"	"	"	"	"	1	id.		
6	Glaura.....	"	"	"	"	"	1	id.		
7	Tegualda.....	"	"	"	"	"	1	id.		
8	Jaqueo.....	"	"	"	"	"	1	id.		
9	Guale.....	"	"	"	"	"	1	id.		
10	Quidora.....	26.23	3.05	1.83	"	"	1	id.		
11	Rucumilla.....	"	"	"	"	"	1	id.		

V.º B.º

Mayoría Jeneral del Departamento de Marina.

Valparaiso, marzo 31 de 1885.

O. VIEL

D

MEMORIA

DE LA

COMANDANCIA DE ARSENALES

Valparaíso, marzo 30 de 1885.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

En ausencia del señor comandante de arsenales, capitán de navío graduado don Ramón Vidal Gormaz, tengo el honor de elevar a manos de US. una lijera esposición del estado en que se halla este departamento, agregando a la vez una relación de los diferentes trabajos de reparación que se han efectuado en los buques de la armada durante el año de que se da cuenta.

Departamento de arsenales.—Los almacenes de depósito, tanto como los galpones anexos de esta sección, se hallan en buen estado, aunque siempre se deja sentir la estrechez que embaraza el buen servicio de este departamento, i que indudablemente crecerá a medida que vaya aumentando el material de nuestra armada.

Personal.—Se encuentra completo; sin embargo, los dos ayudantes jefes de marina nombrados últimamente para el arsenal no prestan aún sus servicios en este departamento, por hallarse el primero en comisión inspeccionando las capitánías de puerto, i el segundo ocupado en la Mayoría Jeneral del Departamento.

Muelle.—Se halla en buen estado i continúa prestando útiles i buenos servicios al arsenal en la entrega i recibo de pertrechos de guerra i artículos navales. A la vez sirve para la reparación de las embarcaciones menores tanto del departamento de arsenales como de los buques de guerra.

Los pontones «Miraflores» i «Thalaba».—Se encuentran ambos en buen estado de conservación i en perfecto estado de servicio. A éstos se ha agregado recientemente la fragata *Elvira Alvarez*, que, junta con los otros, sirven en la bahía como depósito de combustible para el consumo de los buques de la armada.

El pontón *Elvira Alvarez* recibió a fines del año pasado una recorrida completa; se calafatearon sus costados i cubierta i se arregló la popa que se hallaba en mal estado. Mediante esta postura queda la vida del buque asegurada por muchos años i el ponton convertido en un depósito flotante de primera clase.

Sección de lanchas-torpedos.—En la caleta de pescadores, en la playa ancha, se encuentra también en buen estado. Todas las lanchas depositadas ahí se conservan en perfecto estado con escepción de la *Colocolo*, que necesita reparar las averías que sufrió al intentar trasportarla al lago Titicaca, en 1883. Las correderas destinadas al lanzamiento de ellas, habiéndose inutilizado totalmente por la acción de la broma, ha sido reemplazada por una nueva que descansa en puntales de fierro. La duración de la parte de madera, en esta nueva corredera, se halla asegurada introduciendo una modificación en su construcción, haciendo que pueda levantarse i guardarse en los galpones cuando no esté en servicio.

Pertrechos de guerra.—Existen en suficiente cantidad para atender holgadamente al consumo de toda la artillería a flote. También han llegado durante el año algunas municiones de repuesto para los cañones del crucero *Esmeralda*, i existen igualmente depositados en arsenales los proyectiles de repuestos que se enviaron de Europa para la cañonera *Arturo Prat*. Por último, hai en depósito un regular número de cañones sobrantes, ametralladoras i armamento menor.

Pertrechos navales.—Las cadenas, anclas, embarcaciones menores i compases encargados a Europa han sido recibidos i depositados en almacenes, pero como muchos de estos objetos han sido ya destinados a los buques, convendría encargar cuanto antes su reemplazo.

La existencia de motonería, farolería, ferretería, calabrotos, útiles para la artillería i piezas de repuestos para las máquinas, no ha aumentado durante el año, pero su disminución ha sido por otra parte tan pequeña que no resultará inconveniente alguno por esta causa.

Ropas.—Existe una buena cantidad encargada a Europa por la Intendencia Jeneral.

Carenas i reparaciones de los buques.—Las que se han llevado a cabo en el departamento durante el año de que se da cuenta son las siguientes:

Corbeta «Chacabuco».—Después de su salida del dique, donde se le recorrió toda la tablazón i pernería de sus fondos i se le arregló los descansos de la hélice i carenó perfectamente, se dió principio a los trabajos que se ejecutaron durante el año de 1884 i que son los siguientes:

Recorrida jeneral de la cubierta principal con cambio de la pernería i tapones, calafateo completo de ella i arreglo de los carriles. Una recorrida igual se efectuó en la cubierta del entrepuente, que se calafateó en toda su estensión. Se compusieron las batayolas, calafateándolas nuevamente i forrándolas en plomo. En las cámaras se arreglaron las mamparas, cielos, molduras i demás partes movidas durante la carena. Los camarotes, pañoles i demás departamentos del buque han sido cuidadosamente recorridos, reparándose todos sus muebles i enseres, lo mismo que la tapicería de las cámaras.

En la cubierta se colocaron los rieles i pinzotes para la nueva artillería, arreglando las puntas convenientemente para ello i a la vez se construyó una nueva Santa Bárbara dotada de las mamparas i divisiones indispensables para su buen servicio. Las bitas, mordazas, como asimismo el cabrestante han sido sometidos a una reparación total, i el mismo trabajo se ha practicado en las bombas reales i en sus cañerías. Los pañoles también han sido arreglados de nuevo i renovada por completo la cajonería del entrepuente.

En la cubierta se repararon los puentes i sus escalas, se arregló la rueda del timón i se colocaron los nuevos telégrafos «Chadbum» para el servicio de las máquinas. Los cubichetes de la cámara de oficiales i de la máquina han sido renovados i todas las claraboyas del buque han sido prolijamente recorridas. Buenas ametralladoras han sido montadas en la cubierta, trabajándose los descansos i plataforma necesarios para su servicio.

Todos los botes del buque han sido reparados i el aparejo asimismo recorrido, renovándose todo elemento que se hallaba en mal estado.

En el departamento de la máquina, los calderos condensadores, bombas i maquinaria en jeneral han sido perfectamente reparados i queda el buque con estos trabajos en perfecto estado de servicio.

Cañonera «Magallanes».—En este buque se han efectuado trabajos de mucha importancia, introduciéndole modificaciones en sus departamentos para destinarlo especialmente al servicio de la colonia de Magallanes i trabajos hidrográficos, i a la vez se le ha dotado con calderos nuevos i se le han reparado sus máquinas de manera que queda asegurada la vida por muchos años.

Las principales obras que se han llevado a cabo en este buque son las siguientes:

Cubierta.—Se ha renovado totalmente la cubierta principal, reparando los trancarriles i recorriendo los baos en que descansa. La cubierta del entrepuente ha sido renovada en parte i todos los brazales de ésta i de la principal han sido perfectamente reparados. Las cámaras, camarotes i salas de armas, botica i demás departamentos situados en esta cubierta han sido recorridos i arreglados prolijamente, i a proa se han colocado literas para un hospital i arreglado nuevamente la cajonería para las ropas de la marinería, como asimismo las nuevas bancas de los ranchos.

Los pañoles, bodegas, Santa Bárbara, pañol de granadas i demás departamentos debajo de esta cubierta han sido sometidos a un prolijo examen i corregidos todos sus defectos i reparadas las partes dañadas.

En la cubierta principal se ha construido una casucha a proa i se ha cubierto con un techo de lona la parte comprendida entre el palo trinquete i el puente. Los jardines han sido construidos de nuevo i a popa se ha colocado una toldilla para formar una cámara destinada especialmente a las comisiones hidrográficas. Esta cámara está dotada de sus respectivos camarotes, muebles i demás enseres necesarios.

Las mordazas, bitas, escapes, etc., han sido recorridos i arreglados i todas las escalas han sido reparadas o renovadas.

Al puente se le ha dotado con dos telégrafos nuevos del sistema «Chadburn» i su baranda i escalas han sido refaccionadas.

Las claraboyas en todo el buque han sido compuestas, como asimismo se ha renovado la tapicería de los muebles que se hallaban en mal estado.

En el departamento de las máquinas se han arreglado éstas i los condensadores i bombas, i se ha dotado al buque con nuevos calderos.

El aparejo ha sido renovado casi en su totalidad i se ha cambiado el de barca que tenía por uno de goleta.

Por fin, el buque ha entrado recientemente al dique para recor-

rer sus fondos, donde se le cambió el metal colocándole unas hili-
das mas de cobre.

Monitor «Huáscar».—Se encuentra actualmente sin calderos, los que le fueron estraidos para dotarlo con nuevos. Para ello fué preciso destruirle en parte la cubierta, la que se reparará cuando se ejecuten los demás trabajos de reparación.

Mientras tanto, se han estado componiendo los dobles fondos en el departamento de la máquina i arreglando los estanques de aguada.

La construcción de calderos nuevos, reparación de la máquina, arreglo de sus pañoles, renovación de las cubiertas i demás com-
postura que exige el buque, se hallan actualmente sometidas al es-
tudio de una comisión, quien debe, antes de poco, determinar las
obras que se ejecutarán en este monitor.

Este buque acaba de salir del dique donde se limpiaron i pinta-
ron sus fondos.

Crucero «Amazonas».—Los fondos de este crucero han sido re-
cientemente pintados i todas las pinturas del buque renovadas en
su totalidad.

En las máquinas se han practicado las reparaciones necesarias
para su buen servicio i se han cambiado todos los tapices de las
cámaras que se hallaban en mal estado.

Las cubiertas han sufrido un lijero calafateo, i se ha cambiado
el bauprés con todas sus vestiduras.

Crucero «Angamos».—Este buque entró al dique antes de par-
tir a Magallanes i calafateó totalmente sus cubiertas al tiempo de
pintar sus fondos.

Despues del siniestro que sufrió en los canales, volvió a entrar
al dique, donde permaneció mientras reparaba las averías que mo-
tivó su entrada. Estas consistieron en la renovación de parte de
la roda i quilla i cambio de las planchas dañadas en sus costados.
El trabajo fué ejecutado por contrata por los señores Lever Mur-
phy i C.^a Queda por hacer la obra interior de reparación, que de-
berá asimismo ejecutarse por contrata.

Vapor «Toro».—En este buque se efectuaron los arreglos nece-
sarios para dejarlo en estado de prestar sus servicios como esplo-
rador en los canales de Magallanes. Para ello se le quitó el cañón
que montaba i se le arregló una pequeña cámara con sus corres-
pondientes literas. Asimismo se le compuso la rueda del timón i se
le arreglaron los pañoles i estanques de aguada.

Vapor «Toltén».—Entró al dique antes de su comisión a Chi-

loé. De regreso hoi, al presente una comisión estudia las reparaciones que necesita, especialmente en sus máquinas.

Draga Constitución.—Entró al dique para limpiar sus fondos antes de partir para Valdivia, i arregló su pozo para el viaje. Al mismo tiempo se calafateó su cubierta.

Cargadores «Calama» i «Chipana».—Entraron al dique para limpiar sus fondos i calafatear sus cubiertas.

«Elvira Alvarez».—Este buque ha ingresado al arsenal para servir como depósito de carbón. Antes de prestar sus servicios como pontón fué reparado convenientemente, calafateando sus costados i cubierta i arreglando la popa que se hallaba dañada mas arriba de la línea de agua.

Dios guarde a US.

A. WALKER MARTINEZ.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.



E

MEMORIA

DEL

INSPECTOR JENERAL DE MAQUINAS

Valparaiso, abril 30 de 1885.

Señor Comandante Jeneral:

Tengo el honor de dar cuenta a US. de la marcha de los asuntos que han corrido a mi cargo durante el año administrativo que espira para esta administración con la fecha arriba indicada.

MATERIAL

Por lo que toca al material de máquinas i calderas de los buques de la armada, se encuentran en perfecto estado de servicio los siguientes buques: *Esmeralda, Chacabuco, Abtao, Magallanes, Amazonas* i *Angamos*; todos los cuales poseen calderas nuevas o que pueden calificarse como tales por la condición en que se hallan de poder resistir la presión máxima para que fueron contruidos.

Las demás naves de la República exigen reparaciones de mas o menos consideración para quedar a la altura de las enumeradas.

REPARACIONES

Blanco Encalada.—Este blindado zarpó el 24 de noviembre próximo pasado para Inglaterra, con el objeto de someterlo a una séria recorrida. Durante el viaje se pudo notar que era ya tiempo

de renovar las calderas, pués al llegar a Lisboa fué preciso aplicarles veintisiete parches para ponerlo en aptitud de llegar al puerto de su destino. Según lo convenido con la comisión encargada de formar los presupuestos de las obras que deben llevarse a cabo en Europa, hai que ejecutar, al lado de otras de menor importancia, las siguientes obras:

Máquinas.—Recorrida jeneral de los principales órganos i renovación de algunas piezas.

Ajuste completo del movimiento de cambio, agregando donkey a vapor de Broun para obtener mas rapidez en el cambio.

Nivelación de los ejes i reconocimiento de los condensadores, substituyendo por nuevos los tubos que no resistan la presión hidráulica de quince libras.

Calderas.—Construir seis nuevas calderas, doce pulgadas mas grandes que las actuales, con fogones acanalados de Fox, aplicando probablemente tiraje forzado.

Los señores Penn, constructores de las máquinas, han hecho ofertas para ejecutar las reparaciones enumeradas, prometiendo aumentar el andar primitivo del buque.

Cochrane.—Se puede mantener en el estado actual hasta el regreso del *Blanco*. Para entonces será preciso ejecutar en él las mismas obras que se proyecta llevar a cabo en su jemelo. Al presente se le están cambiando los tubos de los condensadores.

Esmeralda.—Este nuevo i rápido crucero se encuentra en perfecto estado de servicio i no demandará, durante el año en curso, mas trabajos que los de simple conservación i entretenimiento.

Huáscar.—El estado i condición del casco, máquinas i calderas de este monitor indujeron al que suscribe a proponer que se reemplazaran las últimas por otras nuevas, iguales todas en tamaño a las mas grandes que posee el buque en la actualidad; aumentando en 1/16 el espesor del casco i planchas de tubos. Después de una prolija investigación del asunto US., tuvo a bien recomendar esta medida, a la que se trata de agregar el cambio de la hélice por otra de cuatro palas de bronce manganeso i de nuevo sistema, propuesta por los señores Saird Hnos., constructores del *Huáscar*. Hai motivos fundados para creer que con la realización de esos cambios i la recorrida jeneral i completa de la máquina se logrará un aumento en el andar del monitor, ventaja inapreciable tratándose de una máquina de guerra de las condiciones que reune el *Huáscar*.

Las calderas viejas han sido estraidas i colocadas en tierra por

cuenta del Fisco. El desarme de ellas ha venido a confirmar la necesidad de sustituirlas por otras nuevas.

Chacabuco.—Esta corbeta fondeó en Valparaíso el 29 de enero del año próximo pasado, i permaneció en este puerto con una tripulación reducida hasta el 24 del mismo mes del corriente año. Durante ese tiempo se verificaron en ella, entre otras reparaciones de menor entidad, las que a continuación se espresan:

Máquinas.—Renovación de las cañerías de cobre i llaves en los fondos de las calderas. Arreglo de las cajas de las válvulas de distribución. Recorrida de la hélice i sus conexiones con el eje. Ajuste de las bombas circuladoras i nivelación de los ejes. Formal recorrida de los condensadores, con esclusión del cambio total de tubos, que no pudo hacerse sino en parte. Reparación de los cilindros. Arreglo del tiraje de la chimenea i aumento de la altura de ésta.

Calderas.—Se reemplazaron las cuñas de madera situadas entre ellas por dieznueve tirantes de fierro. Se pusieron ocho parches en defensa de los ángulos inferiores de las calderas. Renovación de los estayes cortos del fondo de las mismas i aplicación de cemento romano en esa parte.

O'Higgins.—Esta corbeta se encuentra en Valparaíso desde el 20 de enero del corriente año i aguarda la resolución sobre los trabajos que exige su rehabilitación.

Máquinas.—Demanda una recorrida de los condensadores i cambio de tubos i algunas pequeñas obras de corta importancia.

Hélice i calderas.—Exijen las mismas obras que se ejecutaron en la *Chacabuco*.

Abtao.—Esta corbeta, que zarpó con destino a Magallanes, el 15 de enero del que rije, se encuentra en excelente estado de servicio i solo demandará las pequeñas obras que exige la conservación de la maquinaria i calderas.

Magallanes.—La cañonera de este nombre llegó a Valparaíso el 26 de enero próximo pasado. Durante este tiempo se ha verificado el cambio de sus calderas i una recorrida completísima de toda la maquinaria.

La prueba verificada el 16 de abril manifestó que podemos contar por algunos años con los servicios de un buque de buen andar i que reúne especiales condiciones para los trabajos hidrográficos.

Pilcomayo.—Las calderas de esta cañonera, que han durado doce años con activísimo trabajo, se hallan en tal condición que el

infrascrito se ha visto precisado a manifestar que hai peligro en hacer vapor en ellas. La rehabilitación de este buque, llamado a ser nave de instrucción práctica para los aprendices marineros i mecánicos la escuela mas adecuada para formar fogoneros para la armada, exige imperiosamente el cambio de los aparatos operato- rios.

Amazonas.—Este rápido i cómodo transporte ha experimentado una recorrida parcial en su máquina i calderas i se halla en exce- lentes condiciones de servicio. Durante el año en curso no habrá más que cambiarle los tubos del condensador para dejarlo en ap- tititud de hacer viaje a cualquier parte del mundo o permanecer en servicio activo por varios años sin demandar trabajos de en- tidad.

Angamos.—A pesar del accidente que ha experimentado este buque, sus máquinas i calderas están en condiciones análogas a las del *Amazonas*.

Chile.—El transporte de este nombre, que ha experimentado lij- ras reparaciones, exigiría un grueso desembolso para dejarlo en perfecto estado de servicio.

Esta circunstancia, i las condiciones de su casco, recomiendan la medida de dedicarlo a una maestranza naval, para la cual tiene una distribución i comodidades especiales, agregadas a la solidez i larga duración que debe esperarse del casco.

Toltén.—Durante el año de administración de que doi cuenta a US., se ha cambiado la chimenea de este vapor i se ha hecho en su maquinaria, fuera de Valparaiso, pequeñas obras de recorrida.

Las calderas i máquinas, que han vivido doce años en servicio activo, exigen una reparación de poca importancia para quedar en buenas condiciones. Con un desembolso de cinco a seis mil pesos, el vapor a que aludo podría quedar en aptitud de reemplazar a la *Pilcomayo* en los trabajos hidrográficos de la parte norte de nues- tro litoral, donde no hai que temer el efecto de las lluvias.

Toro.—Este pequeño vapor ha experimentado una recorrida en su máquina, calderas, cambio de chimenea antes de partir para el Estrecho de Magallanes, donde se halla.

Lautaro.—No se tiene noticias de que haya habido que hacer ningún trabajo de importancia; pero es indudable que habrá que efectuarlos antes de finalizar el año en curso.

Gaviota.—Este vaporcito, cuya enajenación fué aprobada por el Congreso, se halla fondeado en este puerto. Exigiría algunas re- paraciones su rehabilitación.

Valparaiso.—Después de una completa recorrida, éste escapó para el sur donde se halla.

De lo espuesto, se desprende que, siguiendo el sistema adoptado de llevar a cabo las recorridas completas de las máquinas i calderas de nuestros buques, en poco tiempo mas vamos a contar con un valioso material susceptible de ser movilizado en cualquier momento.

Esta circunstancia permitirá el tranquilo desarme de parte de nuestros buques, con el logro de las economías que de tal estado de cosas tiene que resultar.

PERSONAL

El personal del cuerpo de ingenieros está compuesto como sigue:

16	ingenieros	1. ^{os}
18	id.	2. ^{os}
27	id.	3. ^{os}
37	mecánicos.	

Este personal es insuficiente para atender al buen servicio de los buques. Con la mira de completar la dotación de los que tienen que salir de *Valparaiso*, se ha acudido al arbitrio de tomar ingenieros de las naves que están en reparación. Tal medida es perjudicial a la instrucción de los ingenieros, que tienen que separarse de sus buques precisamente cuando, desarmadas las máquinas por completo, pueden imponerse de los detalles interiores de los distintos órganos que constituyen una máquina.

El trabajo de reinstalación de la maquinaria es también mui interesante para los jóvenes que principian la carrera de ingenieros-mecánicos de marina. Por otra parte, no se puede, con el número de los que existen actualmente, llenar las vacantes de los que obtienen licencia por enfermos u otras causas; no puede menos de acarrear males, si se tiene presente que la dotación de ingenieros de cada buque está reducida a su minimum.

De los que sirven en la armada, solo uno, el primero del *Amazonas*, permanece en virtud de una contrata renovada últimamente con notable reducción del sueldo.

Los demás están todos en posesión de su cargo por nombramiento supremo.

En el total de estos funcionarios figuran los extranjeros en número de dieziseis, siendo ellos ocho primeros, cuatro segundos, tres

terceros i un mecánico que sirve en el *Amazonas* para atender a las cigüeñas de carga.

Persiguiendo el propósito de atender con esmero i buen éxito a la instrucción de los aprendices mecánicos, se embarcó a algunos de ellos en los vapores de la Compañía Sud-Americana. Por lo que toca a la instrucción práctica adquirida por los favorecidos, ella ha sido satisfactoria, según consta de los certificados que han presentado a esta Inspección; pero la falta de localidad adecuada para su vivienda a bordo, ha dado lugar a varias quejas de parte de algunos de los mecánicos a que me refiero.

Esta circunstancia i varias otras consideraciones, me han sujerido una idea, que someto a la consideración de US., tendente a realizar con mas certeza no sólo igual sino mejor fruto. Consiste en embarcar de tiempo en tiempo, en alguna de nuestras naves que tenga que hacer viaje estrictamente a vapor, a los aprendices que se hallen en disponibilidad, bajo la dirección de un ingeniero encargado de impartirles la mayor instrucción teórica i práctica que sea compatible con las diferentes clases de máquinas i la extensión del viaje que hayan de llevar a cabo.

Estos viajes de instrucción, que realizan los aprendices de las principales marinas del mundo, ha dado resultados mui satisfactorios.

Efectuados entre nosotros como complemento de la educación adquirida en una escuela establecida en la maestranza naval, nos proporcionaría los ingenieros que necesitamos para la armada de guerra i la marina mercante nacional.

Hago extensiva la misma idea a la formación de buenos fogoneros, que tan difícilmente se consiguen para el servicio de la escuadra. Destinando una sección de la maestranza a la instalación de una escuela de fogoneros, se les impartiría la instrucción teórica que cada dia se hace mas necesaria en todos los que componen la dotación de las máquinas i completarian su aprendizaje práctico en los viajes de instrucción.

Dios guarde a US.

JAVIER MOLINAS.



F

MEMORIA

DEL

COMANDANTE DEL REJIMIENTO DE MARINA

Valparaíso, 10 de marzo de 1885.

Adjuntos encontrará US. dos estados referentes al rejimiento de mi mando: el primero contiene la fuerza de que consta i la demostración de los servicios que presta, fuera del departamento, en las guarniciones de los buques de la armada, en la colonia de Magallanes e Islas de Lobos; i la distribución de la tropa restante en el servicio de la guarnición.

La dotación del rejimiento, que hasta el 1.º de enero del presente año constaba de 1,200 hombres, se mandó reducir desde esa fecha a 800 plazas.

La diferencia entre la existencia actual i la antigua dotación, tiene su origen en las causas inherentes a todo cuerpo, i en especial a la de haber habido muchos individuos que, habiendo cumplido su empeño, ha habido que licenciarlos.

En los dos meses i dias trascurridos desde el principio del año ha habido mas de cien bajas por las causas indicadas.

Estas circunstancias i otras que en ocasiones anteriores he tenido el honor de manifestar a US., me obligan a insinuar nuevamente la conveniencia de aumentar la dotación de tropa del rejimiento hasta mil plazas.

Este número, que seria nominal, puesto que nunca podría mantenerse completo, permitiria tener las 800 plazas fijadas como nueva dotación; i tomando en cuenta las bajas ordinarias, enfermos, empleados en el servicio de la plaza, etc., quedaria tropa suficien-

te para darle la instrucción militar que necesita i que no puede recibir debidamente por hallarse dividida en pequeñas fracciones en los buques de la Armada i ocupada en las faenas propias de a bordo.

El segundo estado contiene el rol de los señores jefes i oficiales, con manifestación de su antigüedad i años de servicio.

Durante el tiempo que abraza esta memoria, la tropa desembarcada ha cubierto constantemente el servicio de todos los fuertes, colonia de Magallanes e Islas de Lobos, guarnición de la plaza i oficinas dependientes de las autoridades militares; con un recargo de servicio que entorpece la instrucción del soldado.

Es lamentable que no hayan podido establecerse las clases de instrucción primaria por falta de elementos necesarios; espero que en el corriente año se habrán salvado los inconvenientes i se fundará la escuela que tan buenos resultados está llamada a producir.

Habiéndose notado los defectos del fusil Krospatcheck, que usaba el rejimiento, se le cambió por Grass i se entregó en Arsenales de Marina aquel armamento.

El ensayo hecho de implantar en el rejimiento la contabilidad llevada por empleados especiales, no ha tenido tropiezos ni inconvenientes de consideración; pero la falta de un reglamento a que deban sujetarse los contadores en sus relaciones con el servicio, administración de fondos, especies, pagos, etc., etc., ha hecho necesario dictar providencias para cada uno de los casos tan variados como son las necesidades de un cuerpo cuyo servicio especial, a bordo i desembarcado, requiere también un procedimiento apropiado a la vez que espedito.

El rejimiento ha recibido i mantiene en buen estado el vestuario de parada, de diario i de trabajo a bordo que le corresponde por reglamento.

En el año último se estableció en el cuartel una enfermería en que se atendían las enfermedades lijeras de la tropa para evitar el envío al hospital de individuos que podían ser atendidos por el cirujano del rejimiento; pero suprimido este funcionario i el practicante el 1.º de enero, la subsistencia de enfermos dentro del cuartel, sin que pudiera atenderseles, llegaba a ser un embarazo i un peligro para ellos mismos.

De consiguiente, se suspendió la enfermería i los enfermos se envían al hospital jeneral.

Relevadas todas las guarniciones de los buques de la Armada que no habían regresado al departamento desde hacía mucho tien-

po, se licenció la tropa de esas guarniciones que estaba cumplida e inútil.

Al presente los relevos no pueden hacerse con la regularidad debida, por la escasez de tropa disponible en el departamento.

Dejo cumplido lo ordenado por US. en nota núm. 210 de 24 de febrero último.

Dios guarde a US.

H. BEAUCHEMIN.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

REJIMIENTO DE MARINA

ROL de los señores jefes i oficiales, con manifestación de sus antigüedades i años de servicios

EMPLEOS	NOMBRES	FECHA DE LA ANTIGÜEDAD			FECHA DE LOS GRADOS			AÑOS DE SERVICIO		
		Días	Meses	Años	Días	Meses	Años	Años	Meses	Días
Teniente cor. con gr. de cor.	Don Hip. Beauchemin...	11	Enero	1869	11	Setbre.	1884	36	11	22
Sarjentes may	Don C. Valenzuela B....	5	Octub.	1880	11	"	.....	24	"	20
	" Roberto Concha....	29	Marzo	1882	11	"	.....	21	7	1
Capitanesayu. con gr. de s.m.	Don Arturo Ruiz.....	10	Setbre.	1880	7	Octub.	1881	...	2	22
	" Luis Fierro.....	20	Nobre.	1880	7	"	1881	...	"	22
Capitanes. ...	Don A. Valenzuela B...	7	Octub.	1881	...	"	.....	7	8	18
	" Carlos Lalanne....	10	Nobre.	1882	...	"	.....	4	1	12
	" Juan Orbeta.....	27	Febrer	1884	...	"	.....	1	1	4
	" Mariano 2.º Lorca.	10	Nobre.	1884	...	"	.....	5	11	17
	" Manuel A. Quiroz..	10	"	1884	...	"	.....	5	11	17
	" Eduardo Alenck E.	10	"	1884	...	"	.....	5	10	21
	" Roberto Urizar C.	10	"	1884	...	"	.....	4	4	23
Tenientes.....	" Lorenzo 2.º Beytia	10	"	1884	...	"	.....	7	5	8
	Don Luis E. Campillo.	16	Mayo	1883	...	"	.....	4	4	3
	" Eduardo Pulido....	10	Nobre.	1884	...	"	.....	5	"	18
	" Juan Villa Novoa.	10	"	1884	...	"	.....	5	7	29
	" Nemesio Pacheco..	10	"	1884	...	"	.....	5	7	29
	" David Rodríguez...	10	"	1884	...	"	.....	5	4	18
	" Sinforoso Ledesma.	10	"	1884	...	"	.....	3	5	26
Subtenientes.	" Polidoro Valdivieso	10	"	1884	...	"	.....	4	6	22
	" Natalicio Acuña ...	10	"	1884	...	"	.....	"	"	421
	Don Fcio. Beauchemin.	11	Abril	1882	...	"	.....	2	11	20
	" M. A. Manterola...	4	Mayo	1882	...	"	.....	3	4	9
	" L. Rojas Sotomayor	9	Nobre.	1882	...	"	.....	3	"	9
	" E. de la Fuente....	16	Mayo	1883	...	"	.....	2	11	26
	" Emilio Sotomayor..	2	Agosto	1883	...	"	.....	3	6	13
	" Florencio Infante..	11	"	1883	...	"	.....	1	7	20
	" Victor M. Jiménez	4	Marzo	1884	...	"	.....	4	1	13
	" Santiago 2.º Diaz...	4	"	1884	...	"	.....	4	1	13
	" Arturo Carrasco...	4	"	1884	...	"	.....	4	"	28
" Belisario Herrera..	15	"	1884	...	"	.....	1	7	3	
" Augusto Infante C.	15	"	1884	...	"	.....	1	7	3	
" Bernardo Perales...	15	"	1884	...	"	.....	2	3	9	
" Roberto Cruchaga.	2	Abril	1884	...	"	.....	2	2	11	
" Carlos Zegers.....	2	"	1884	...	"	.....	"	11	29	
" Jorje Concha.....	10	Nobre.	1884	...	"	.....	"	"	421	

Valparaiso, 1.º de abril de 1885.

V.º B.º—H. BEAUCHEMIN.

C. VALENZUELA B.

REJIMIENTO DE MARINA

ESTADO que manifiesta la fuerza que debe tener el rejimiento
con demostración de empleados i disponibles

	Comandante	Sargentos-mayores	Capitanes-ayudantes	Contador 1.º	Contador 2.º	Capitanes	Tenientes	Subtenientes	Id abanderado	SARJS.		CABOS		Tambores	Músicos	Soldados	TOTAL
										1.º	2.º	1.º	2.º				
										Fuerza efectiva que debe tener.....	1	2	2				
Falta para el completo.....								10				10	13	7		2108	140
Existencia en la fecha.	1	2	2	1	1	8	8	14	1	9	31	28	34	36	30	492	660
DESTINO DE AUSENTES																	
De guarnición en el <i>Blanco Encalada</i>											1	2	1	1			5
Id en el <i>Cochrane</i>								1			2	2	1	2		33	40
Id en el <i>Hudscar</i>											1		1	1		10	13
Id en la <i>O'Higgins</i>								1			1	1	1	1		22	26
Id en la <i>Chacabuco</i>								1	1		1		2			23	26
Id en la <i>Mogallanes</i>								1			1	1	1	1		16	20
Id en la <i>Pilcomayo</i>											1	1	1	1		12	16
Id en el <i>Amazonas</i>								1			1	1	2	1		20	25
Id en el <i>Angamos</i>											1	1	1	1		10	14
Id en el <i>Esmeralda</i>							1				1	1	1	1		25	29
Id en la <i>Miraflores</i>													1			4	5
Id en el <i>Toltén</i>											1		1	1		6	9
Id en el <i>Thalaba</i>												1				4	5
Id en el <i>Abtao</i>								1			1		2	1		21	25
Id en el <i>Toro</i>												1				4	5
Id en la colonia de <i>Mogallanes</i>											2	2				14	18
Id en las Islas de Lobos.....												1				4	5
Con licencia temporal.....								1		1						3	4
Suma de ausentes.....							1	6	1	1	15	15	16	12		231	290
Fuerza presente....	1	2	2	1	1	8	7	8		8	16	13	18	24	30	261	370

REJIMIENTO DE MARINA

ESTADO que manifiesta la fuerza que debe tener el rejimiento
con demostración de empleados i disponibles

	Comandante	Sargentos-mayores	Capitanes-ayudantes	Contador 1. ^o	Contador 2. ^o	Capitanes	Tenientes	Subtenientes	Id abandonado	SARJS.		CABOS		Tambores	Músicos	Soldados	TOTAL	
										1. ^a	2. ^a	1. ^a	2. ^a					
DESTINO DE PRESENTES																		
De guardia en la pre- vención.....						1				1		2	1			14	18	
De destacamento en los fuertes de la plaza.....						1	1	1		1	2	3	4	1		39	50	
Id en la Intendencia.....										1			1			6	8	
De servicio en las cua- dras.....											7	7				7	21	
Enfermos en el hospital.....											4	1	3	1		44	53	
Id en las cuadras i en sus casas.....									1				1			4	6	
Procesados i sumariados.....																4	4	
Cumpliendo condena.....																1	1	
Ordenanzas de los señores jefes i oficiales.....																29	29	
Id al servicio de la Com- mandancia i Mayoría.....																2	2	
En la banda de músicos.....									1	1	1		21	30		54		
Empleados por la plaza.....																8	8	
Reclutas en la instruc- ción e instructores.....																6	6	
Total de empleados.....						2	1	1		3	16	12	11	24	30	163	259	
Fuerza disponible.....	1	2	2	1	1	6	6	7	5		1	7				98	111	

Valparaiso, abril 1.^o de 1885.

V.^o B.^o—H. BEAUCHEMIN.

C. VALENZUELA B.

G

MEMORIA

DEL

DIRECTOR DE LA ESCUELA NAVAL

Valparaíso, marzo 17 de 1885.

SEÑOR:

En cumplimiento de lo dispuesto en la circular de V. S. del 24 del próximo pasado, tengo el honor de dar cuenta a V. S. de la marcha de la Escuela durante el año que acaba de trascurrir.

Cumpliendo con lo dispuesto en el nuevo reglamento dictado el 28 de mayo de 1884, se hallan en la actualidad funcionando los cuatro primeros años de estudios de acuerdo con ese reglamento, i además los cursos 5.º i 6.º semestre del antiguo. Estos últimos cursos desaparecerán a fines de este año.

En el año escolar que acaba de terminar concluyeron sus estudios diezinueve cadetes, los cuales han ingresado a la Armada en clase de guardias-marinas de 2.ª clase, formando hasta ahora un total de 41 oficiales de este rango que han salido de la Escuela desde su instalación, el 1.º de octubre de 1881.

La Escuela ha continuado manteniéndose en excelente pié de disciplina i los estudios se han hecho con todo el esmero posible.

Se ha establecido también un observatorio meteorolójico, con el objeto de adiestrar a los cadetes en esta clase de observaciones, i el que podrá también prestar servicios importantes a la oficina central de meteorolojía.

Los gabinetes de física, química e historia natural no ha sido aún posible completarlos, porque no ha acabado de llegar de

Europa el resto del encargo hecho hace dos años, debido a que los fabricantes no han cumplido sus compromisos.

El edificio, menaje i gimnástica, así como el armamento, se encuentran en perfecto estado.

La biblioteca ha continuado mereciendo una preferente atención i se ha aumentado con diversas obras importantes.

Adjunto encontrará V. S. una nómina clasificada del personal de la Escuela, con la fecha de sus respectivos nombramientos.

Dios guarde a V. S.

L. A. CASTILLO.

ESCUELA NAVAL

RELACION nominal i clasificada del personal de empleados i alumnos con que cuenta hoi dia este establecimiento, con expresion de las fechas de sus respectivos nombramientos.

CLASES	NOMBRES	FECHAS	
		DE SUS NOMBRAMIENTOS	
Director, capitán de navío grad.	Don Luis A. Castillo.....	Mayo	7 de 1881
Sub-direct. capt. de frag. grad.	" Luis A. Goñi.....	Junio	14 de 1884
Ayud. capitán de corbt. grad.	" Policarpo Toro.....	Nov.	15 de 1883
Id. id. id...	" José M. Santa Cruz...	Agosto	8 de 1883
Id. teniente 1.º	" Lindor Pérez Gacitúa...	Octub.	4 de 1881
Id. id. 1.º	" Carlos M. Herrera...	Setiem.	7 de 1881
Id. sarjt. may. graduado...	" Roberto Simpson.....	Julio	21 de 1881
Contador 1.º.....	" Javier Angulo.....	Mayo	18 de 1881
Escribiente.....	" José Antonio Frias...	Abril	19 de 1884
Capellán.....	" Carlos Cruzat.....	Octub.	6 de 1881
Profes. de jeom. i navegac...	" Anatolio Desmadryl.	Setiem.	23 de 1881
Profesor de historia i fran.	" Eujenio Chouteau....	Setiem.	23 de 1881
Id. de inglés...	" Juan Duncan.....	Id.	23 de 1881
Id. de dibujo...	" Alejandro Boulet....	Id.	23 de 1881
Id. de química	" Carlos Neuman.....	Agosto	7 de 1882
Id. de física...	" Arturo E. Salazar....	Marzo	1.º de 1883
Id. de derecho i literatura.	" Francisco A. Pinto...	Marzo	1.º de 1883
Id. de trigon.	" Abel Izquierdo.....	Id.	1.º de 1883
Id. de jeg. físic.	" Edwin Reed.....	Id.	1.º de 1883
Id. de historia	" Guillermo 2.º Linacre	Junio	1.º de 1884
Id. de mecán.	" Pedro Leon Varela...	Agosto	1.º de 1883
Id. de calig. i tend. de lib.	" José Bordalí.....	Julio	1.º de 1884
Id. de gramát.	" Guiller. 2.º Rodríguez	Junio	13 de 1884
Id. de gimnasia i esgrima....	" A. von Jochnick.....	Id.	21 de 1883
Cadete.....	" Manuel Hurtado.....	Setiem.	28 de 1881
Id.....	" Agustín Astudillo....	Octub.	22 de 1881
Id.....	" Ricardo Guerrero.....	Id.	19 de 1881
Id.....	" Roberto Barros.....	Enero	7 de 1882

CLASES	NOMBRES	FECHAS	
		DE SUS NOMBRAMIENTOS	
Cadete.....	Don Guillermo Soublete.....	Enero	7 de 1882
Id.....	" Domingo Pulido.....	Id.	7 de 1882
Id.....	" Guillermo García.....	Id.	12 de 1882
Id.....	" Carlos Saldivia.....	Marzo	7 de 1882
Id.....	" Alfredo Christi.....	Id.	8 de 1882
Id.....	" Manuel Délano.....	Id.	8 de 1882
Id.....	" Agustín Fontaine.....	Id.	11 de 1882
Id.....	" Juan Bello.....	Id.	23 de 1882
Id.....	" Uldaricio Oñate.....	Agosto	16 de 1882
Id.....	" Ismael Gacitúa.....	Id.	16 de 1882
Id.....	" Carlos Plaza.....	Id.	16 de 1882
Id.....	" Arturo Whiteside.....	Febrero	3 de 1883
Id.....	" Luis E. Arrau.....	Id.	3 de 1883
Id.....	" Eduardo Hyatt.....	Id.	3 de 1883
Id.....	" Carlos Fuenzalida.....	Id.	3 de 1883
Id.....	" Manuel A. García.....	Id.	3 de 1883
Id.....	" Onofre Córdoba.....	Id.	3 de 1883
Id.....	" Alfredo Portalupe.....	Id.	3 de 1883
Id.....	" Luis S. Costa.....	Id.	3 de 1883
Id.....	" Ventura Piedrabuena.....	Id.	3 de 1883
Id.....	" Enrique Bañados G.....	Abril	23 de 1884
Id.....	" Ramón Olavarrieta.....	Febrero	18 de 1883
Id.....	" Alberto Vergara.....	Julio	19 de 1883
Id.....	" Enrique Mandiola.....	Id.	19 de 1883
Id.....	" Abel Valdés S.....	Id.	19 de 1883
Id.....	" Fernando Bezanilla.....	Id.	19 de 1883
Id.....	" Alberto Vargas.....	Febrero	3 de 1883
Id.....	" Francisco J. Martín.....	Agosto	6 de 1883
Id.....	" Juan Schroder P.....	Febrero	11 de 1884
Id.....	" Carlos Cabrera C.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" Oscar Vives O.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" Luis S. Bambach H.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" Osvaldo Camus M.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" Eduardo Mancilla B.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" Jacinto Larrain G.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" Luis A. Rivera.....	Agosto	16 de 1882
Id.....	" Julio Chacón.....	Enero	20 de 1883
Id.....	" Adrián Valenzuela P.....	Febrero	11 de 1884
Id.....	" Jorje Lorca P.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" Juan Garnham M.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" Carlos Daroch B.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" Alfredo Gómez C.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" Juan Bañados A.....	Id.	11 de 1884

CLASES	NOMBRES	FECHAS	
		DE SUS NOMBRAMIENTOS	
Cadete.....	Don Rafael Zerrano V.....	Marzo	5 de 1884
Id.....	" Jorje del Rio.....	Id.	5 de 1884
Id.....	" Enrique Cano P.....	Id.	5 de 1884
Id.....	" José V. Seguel L.....	Id.	5 de 1884
Id.....	" Ernesto Urquiza O...	Id.	5 de 1884
Id.....	" Eduard. Manterola R.	Id.	5 de 1884
Id.....	" Roberto Urmeneta P.	Id.	5 de 1884
Id.....	" Javier Gajardo B.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" Luis Stiven G.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" Rodolfo Rojas A.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" José M. Pozo.....	Id.	11 de 1884
Id.....	" Luis A. Soto Aguilar.	Abril	7 de 1884
Id.....	" Carlos Vives B.....	Julio	19 de 1883
Id.....	" Julio A. Sánchez C...	Agosto	20 de 1884
Id.....	" Joaquín Pio 2.º Pérez	Id.	20 de 1884
Id.....	" Felipe de la Fuente.	Id.	20 de 1884
Id.....	" Francisco Valdés H.	Id.	20 de 1884
Id.....	" Florencio Castro A...	Id.	20 de 1884
Id.....	" Manuel E. Silva.....	Id.	20 de 1884
Id.....	" Pastor Valdés H.....	Id.	20 de 1884
Id.....	" Alfredo Toro C.....	Id.	20 de 1884
Id.....	" Eduardo Martín.....	Id.	20 de 1884
Id.....	" Emilio Rocuant.....	Setiem.	5 de 1884

Valparaiso, marzo 17 de 1885.

L. A. CASTILLO.



H
MEMORIA
DEL
INSPECTOR JENERAL DE FAROS

Valparaiso, marzo 20 de 1885.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

Cumpliendo con lo dispuesto en la nota de V. S. de fecha 24 de febrero próximo pasado, núm. 210; tengo el honor de pasar a manos de V. S. la memoria anual del departamento de mi cargo, la cual abraza desde el 1.º de abril del año último hasta el 20 del actual.

La oficina de faros, a cuyo cargo corre igualmente el ramo de observaciones meteorológicas de nuestra costa, funciona en una sala contigua al arsenal i se halla dotada de los muebles i útiles necesarios.

El servicio jeneral del ramo de faros, se hace actualmente con veintinueve empleados de las clases siguientes:

- Un Inspector Jeneral;
- Un sub-inspector e ingeniero;
- Siete guardianes;
- Once ayudantes;
- Ocho asistentes; i

Un cuidador del farol jiratorio, establecido frente al muelle de pasajeros en este puerto.

Bajo el núm. 1, acompaño a V. S. un cuadro que manifiesta el número de faros i faroles en ejercicio; con espresión de la categoría de sus aparatos: situación 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.

El 4 de octubre de 1884, se comisionó al sub-inspector e ingeniero de faros para que se trasladase a Coquimbo i asociado del

Gobernador Marítimo de ese puerto visitaran la isla de Pájaros i determinaran un punto mas adecuado para instalar un faro de sexto orden, cuyo presupuesto fué sometido al Supremo Gobierno para su aprobación.

Se hicieron así mismo presupuestos para dos faros en Magallanes (Punta-Arenas) uno de luz blanca i otro de luz roja i para el faro destinado a Antofagasta, señalándose en nota separada el número de empleados con que debe dotarse cada faro de este orden con arreglo al lugar de su instalación.

El 1.º de noviembre del año citado conforme a las instrucciones de V. E., zarpé de este puerto con el fin de buscar en Antofagasta el sitio mas apropósito para instalar un faro de sexto orden i estudiar en Coquimbo la traslación de la luz que existe allí a un otro lugar mas ventajoso para los intereses de la navegación. A mi regreso el 24 del mismo mes, dí cuenta a V. S. detalladamente del resultado de mi comisión.

Por supremo decreto de 31 de octubre se aprobó el contrato con la compañía de Lota i Coronel relativo a iluminar con un faro de cuarto orden la bahía de Arauco con arreglo a determinar instrucciones, el que funciona con regularidad desde el mes de noviembre.

El 9 de diciembre, por disposición de V. S. me trasladé a la isla de Santa María para inspeccionar los trabajos del faro que se mandó construir en dicha isla i de cuyo resultado dí también cuenta a V. S. al regresar al Departamento.

En el presente año hai necesidad de ejecutar varias reparaciones en el faro de este puerto, por encontrarse los cielos razos, puertas, forros exteriores i pisos de la casa en mal estado, cuyo presupuesto será pasado a V. S. oportunamente para su aprobación.

Todos los faros de nuestro estenso litoral han funcionado con regularidad prestando al comercio marítimo importantes servicios, debido como es natural al celo de los empleados encargados de su custodia i administración.

En el año que comprende la presente relación, se han construido en el faro de Iquique dos pizcas de habitación i una cocina por ser mui estrecha la que existía anteriormente.

Al terminar este informe me permito reiterar a V. S. la necesidad que hai de un escribiente para los trabajos de la Inspección Jeneral de Faros que corre a mi cargo.

Dios guarde a V. S.

F. RONDIZZONI.

Al Señor Comandante Jeneral de Marina.

Núm. 1.—ESTADO que manifiesta el número de faros i faroles con especificación de las fechas en que fueron encendidos i de los puertos de la República en que están establecidos

SITUACIÓN	ORDEN I SISTEMA DE LOS APARATOS	DISTINCIÓN DE LOS MISMOS	FECHAS EN QUE PRINCIPIARON A ALUMBRAR
Isla de Iquique.—Iquique.....	De 3.º orden jiratorio	Luz bln. fij. var. por dest. de 30 en 30 seg.	Marzo 1.º de 1880
Punta de Caldera.—Caldera.	" 4.º "	" " " " de 1½ en 1½ mt.	Id. 1.º de 1868
Id. Tortuga.—Coquimbo....	" " "	" " " " de 20 en 20 seg.	Junio 1.º de 1868
Playa Ancha.—Valparaiso....	" " "	" " " " de 2 en 2 mt.	Setiem. 18 de 1857
Isla de la—Quiriquina.....	" " "	" " " " de 40 en 40 seg.	Junio 1.º de 1869
Punta Lutrín.—Lota.....	" " "	" " " " de 15 en 15 "	Nov. 1.º de 1884
Id. Galería.—Valdivia.....	" 2.º "	" " " " de 1 en 1 mt.	Junio 1.º de 1876
Id. de Niebla.—Corral.....	" 6.º "	Luz blanca fija.....	Agosto 1.º de 1866
Id. Corona.—Ancud.....	" 4.º "	" " var. por destellos de 2 en 2 mt.	Setiem. 1.º de 1859
F A R O L E S			
Punta de—Antofagasta.....	Común.....	Luz roja fija.....	Enero 1.º de 1881
Muelle de pasaj. de—Valp...	Jiratorio.....	" variada de colores rojo, azul i blanco con destellos de 20 en 20 segundos.	Octubre 27 de 1875
Punta del—Tomé.....	Común.....	" roja fija.....	Enero 1.º de 1881
Punta de—Chiloé.....	Id.	Luz blanca fija.....	Octubre 27 de 1873
Colonia de—Magallanes.....	Dos id perfeccionados	De luz blc. uno i de color rojo el otro; fijas	Id. 1.º de 1877
NOTAS.—Todos los faros consumen aceite mineral i sus mecheros del sistema Facuthar. Solo el de Iquique es de sistema Doty. — El faro de Lota es iluminado con gas carbónico i funciona bajo la responsabilidad de la Compañía de Lota i Coronel.			

Valparaiso, marzo 20 de 1885.

F. RONDIZZONI.

ESTADO que manifiesta los nombres de los empleados de los faros

CLASES	NOMBRES	FECHAS EN QUE ENTRARON AL SERVICIO		
		Día	Meses	Años
Sub-inspector.	Don Francisco Mateluna...	9	Octubre...	1857
Guardián.....	" Ignacio Ayala.....	27	Setiembre.	1863
Id.....	" Samuel Redolés.....	13	Enero.....	1868
Id.....	" León Herrera.....	11	Id.....	1872
Id.....	" Manuel Tobar.....	29	Marzo.....	1873
Id.....	" José del C. Molina....	25	Febrero....	1874
Id.....	" Gumecindo Páez.....	13	Enero.....	1868
Id.....	" Rafael Moreno.....	1.º	Junio.....	1875
Ayudante.....	" Francisco Alvarado...	27	Setiembre.	1873
Id.....	" Federico Kohling.....	13	Noviemb..	1873
Id.....	" José Ignacio Campos.	12	Abril.....	1875
Id.....	" Jeremías Ramírez.....	3	Mayo.....	1875
Id.....	" Maximiano Ampuero.	26	Abril.....	1881
Id.....	" Daniel Aravena.....	30	Mayo.....	1881
Id.....	" Julián CastroRomero.	2	Junio.....	1883
Id.....	" José F. Orellana.....	5	Marzo.....	1884
Id.....	" Julio 2.º Brahe.....	1.º	Setiembre.	1884
Id.....	" Juan Evanjelista Diaz.	31	Octubre...	1884
Id.....	" Rafael Espinoza.....	31	Diciembre.	1884
Asistente.....	José María Fontes.....	19	Marzo.....	1875
Id.....	Manuel Rivera.....	19	Abril.....	1879
Id.....	José María Miranda.....	23	Octubre...	1880
Id.....	Pantaleón Vergara.....	31	Marzo.....	1881
Id.....	Dámazo Alvarez.....	4	Noviemb..	1882
Id.....	Nazarío Arcos.....	31	Enero.....	1884
Id.....	José Ferreira.....	10	Id.....	1885
Id.....	José del Carmen Venegas.	14	Octubre...	1882
Id.....	Mateo Cárdenas.....	8	Julio.....	1884

Valparaiso, marzo 2 de 1885.

por orden de antigüedad i especificación del faro en que sirven

FECHAS DEL ÚLTIMO NOMBRA MIENTO			DESTINOS
Día	Meses	Años	
17	Octubre....	1883	En el departamento del ramo.
16	Mayo.....	1881	A cargo del faro de Iquique.
9	Octubre....	1871	Id. del id. de Coquimbo.
26	Agosto....	1875	Id. del id. de la Quiriquina.
6	Diciembre.	1878	Id. del id. de Caldera.
13	Marzo.....	1881	Id. del id. de P. Galera.—Valdivia.
7	Noviemb....	1883	Id. del id. de Valparaiso.
31	Diciembre.	1883	Id. del id. de P. Corona.—Ancud.
27	Setiembre.	1873	En el faro de Valparaiso.
13	Noviemb...	1873	A cargo del faro de Niebla.—Corral.
12	Abril.....	1875	En el faro de la Quiriquina.
3	Mayo.....	1875	En el id. de Punta Galera.—Valdivia.
26	Abril.....	1881	En el id. de Valparaiso.
30	Junio.....	1881	A cargo de los faroles de direc. de P. Arenas.
2	Id.....	1883	En el faro de Caldera.
5	Marzo.....	1884	En el id. de Punta Galera.—Valdivia.
1.º	Setiembre.	1884	En el id. de Iquique.
31	Octubre....	1884	En el id. de Punta Corona.—Ancud.
31	Diciembre.	1884	En el id. de Coquimbo.
19	Marzo.....	1875	En el id. de Valparaiso.
19	Abril.....	1879	En el id. de la Quiriquina.
23	Octubre....	1880	En el id. de Punta Corona.—Ancud.
31	Marzo.....	1881	En el id. de Coquimbo.
4	Noviemb...	1882	En el id. de Punta Galera.—Valdivia.
31	Enero.....	1884	En el id. de Iquique.
10	Id.....	1885	En el id. de Caldera.
14	Octubre....	1882	A cargo del farol jirat. del muelle de Valp.
8	Julio.....	1884	Id. del id. id. de Agüi.—Chiloé.

F. RONDIZZONI.

I

MEMORIA

DEL

CIRUJANO MAYOR DEL DEPART. DE MARINA

Valparaiso, mayo de 1885.

Señor Comandante Jeneral:

Tengo el honor de pasar a US. los datos anuales concernientes al servicio sanitario de marina.

Las enfermedades que han predominado a bordo de los buques situados en el litoral del norte son en su mayor parte fiebres simples, tercianas i fiebres perniciosas, de caracter hepático, mientras que a bordo de los buques estacionados en los puertos del sur predominaron los reumatismos, sífilis i afecciones de vías respiratorias, haciendo abstracción de lesiones traumáticas de poca gravedad i comunes a bordo en todos climas.

En los meses de abril i mayo del año próximo pasado se ha desarrollado la fiebre amarilla en el puerto del Callao, negado al principio por las autoridades; pero desgraciadamente se presentó un caso a bordo del blindado *Almirante Cochrane* José A. Covarrubias, mozo, fué la primera víctima. Después de tres dias de estadía en la enfermería del blindado, fué trasladado al hospital de Chorrillos, donde falleció. Después fallecieron de la misma enfermedad, en el espacio de pocos dias, el capitán de altos Antonio Miranda, sarjento Julio Jara i Rómulo Tagle. Parecía que la enfermedad tomaba el caracter epidémico; pero el aislamiento del blindado cerca de la isla de San Lorenzo i medidas hijiénicas enérgicas tomadas por el comandante, hicieron extinguirse la enfermedad.

En el viaje de instrucción con guardias-marinas de la corbeta *Abtao*, de Pacocha a Lota, apareció en un gran número de los individuos una afección del canal intestinal (enteritis) de corta duración, sin que tomase carácter de gravedad.

En la enfermería de la Escuela naval se han asistido 130 alumnos.

- Cirujano 1.º señor Constantino Muñoz, embarcado en la cañonera *Magallanes*.
- " " " Alberto Liptay, id. en el *Amazonas*.
- " 2.º " Mamerto del Campo, id. en la corbeta *Abtao*.
- " " " N. Adiazola, id. en la *O'Higgins*.
- " " " Federico Delfín, id. en la cañonera *Pilcomayo*.
- " " " N. Sauvage, id. en el crucero *Esmeralda*.
- " 1.º " Augusto Lezaeta, en el Departamento.
- " 3.º " Felipe Carmona, embarcado en el *Toltén*
 i once sangradores.

El cirujano 1.º señor Emilio Clouet falleció hace pocos meses.

Ha entrado al servicio, como cirujano 2.º, el señor don N. Adiazola.

A causa de la disminución del sueldo de los sangradores, la mayor parte de ellos i principalmente los antiguos acostumbrados al servicio i vida de a bordo, han abandonado el servicio i el cambio continuo de este personal perjudica el servicio.

Para evitar ese inconveniente se hace necesario el aumento de renta a los sangradores, dándoles el sueldo que han tenido durante la guerra i además, a fin de retenerlos en el servicio, darles una gratificación de un tanto por ciento sobre el sueldo, cada cinco años, como se ha decretado para los cirujanos.

Dos de los cirujanos terceros ascendidos de sangrador durante la guerra se han retirado del servicio, i sería conveniente que esos ascensos se suprimieran en el porvenir por carcer esas personas de conocimientos profesionales (médicos), adoptando para compensarlos la gratificación indicada por mí mas arriba.

Por último, llamaré la atención de US. sobre el mejor arreglo del servicio sanitario de marina propuesto en mi memoria del año próximo pasado, comprendiendo la creación de una oficina para este servicio.

Entre los marineros i soldados del rejimiento de marina asistidos en el hospital militar de Valparaiso que ascendería a 1,014

han fallecido 19. Entre las enfermedades, la sífilis de diversas formas i de suma gravedad, constituye la tercera parte.

Además de su tripulación, a bordo del transporte *Amazonas*, se han asistido hombres i mujeres durante repetidos viajes del transporte al norte en el tiempo de la desocupación del Perú.

En el trascurso del año se han hecho varias mejoras en las enfermerías i boticas del *Amazonas* i *Chacabuco*.

Ultimamente, la botica de la cañonera *Magallanes* se ha arreglado, puede decirse, de nuevo en otro lugar del buque i se instaló una pequeña enfermería para cuatro camas, provista de ropa i otros útiles.

Al vapor *Toro* en viaje de exploraciones a los canales i a la draga, estacionada en Valdivia, se han provisto de botiquines completos con sus instrucciones respectivas.

En la desgracia acaecida al crucero *Angamos* en los canales Smith, la botica se llenó de agua i se han averiado casi todos los instrumentos, medicinas i otros útiles. A pesar de las penurias del mal tiempo i a causa del trabajo i la alimentación deficiente durante mas de dos meses, no ha habido a bordo enfermos graves. Una vez que entre el buque en reparación, creo oportuno proponer a US. la conveniencia, además de la botica, hacer arreglar una enfermería de cuatro camas.

PERSONAL

Cirujano mayor del departamento.

Ayudante, don Pedro O'Ryan.

Cirujano 1.º señor Florencio Pinto Agüero, embarcado en el blindado *Almirante Cochrane*.

" " " Manuel Espinosa, id. en el *Blanco Encalada*.

" " " Elias Cordovez, id. en la corbeta *Chacabuco*.

" " " Alberto Caballero, id. en el monitor *Huáscar*.

" " " Pascual Soza, id. en el crucero *Esmeralda*.

Dios guarde a US.

DR. A. SCHERBAKOFF.



J

MEMORIAS

DE LOS

GOBERNADORES MARITIMOS DE LA REPUBLICA

Memoria del Gobernador Marítimo de Arica

Arica, marzo 1.º de 1885.

En cumplimiento de lo ordenado por US., acompaño un cuadro del movimiento marítimo jeneral del puerto desde el 1.º de marzo del año pasado hasta el 28 de febrero del presente año, el cual dá un movimiento tanto, de entradas como de salidas, de 587 buques con 512,449 toneladas, quedando una existencia de 3 buques con 1,507 toneladas.

Bahía.—Tengo el mayor placer en esponer a US. que durante el año de que doi cuenta no hemos tenido que lamentar incidente alguno marítimo.

Oficina.—Por nota número 70, de febrero 23 del año próximo pasado, pedía a US. un modesto mueblario para esta oficina, pués desde su instalación se encuentra sin tener mueble alguno i sin tener donde recibir, pués jeneralmente todos los comandantes de buques de guerra que arriban a este puerto pasan a hacer la visita de estilo, la cual tengo que recibir en oficinas estrañas.

Vijía.—Por mi memoria del año próximo pasado pedía asimismo a US. se dotara a este puerto de un vijía que se colocaría en el Morro; el servicio actual es casi ninguno, i que lo hace una pequeña guarnición de artillería que existe ahí; ésta no se ocupa con la regularidad del caso en dar el anuncio de los vapores, buques, etc., desde que no está obligada a ello, ni tampoco recibe remuneración alguna.

Práctico.—Sirve dicho empleo el mismo que lo desempeñaba el año pasado, señor don Juan de Dios Rodríguez.

Marineros.—La dotación es de cuatro marineros i un patrón de bote, que es insuficiente para el servicio diario de esta oficina, i

creo que con dos marineros mas quedaría perfectamente bien ser-vida.

Faro.—También manifesté a US. por mi Memoria anterior que sería mui conveniente colocar uno en la isla del Alacrán, el cual creo, a mi juicio prestaría importantes servicios para esta bahía.

Muelle.—El últimamente construido i concluido a mediados del año próximo pasado en la misma parte donde existía el antiguo es sólido, bien concluido i presta bastantes comodidades tanto para las lanchas que atracan a él como también para los botes de pasajeros.

Los postes son todos de rieles i plataforma de madera, teniendo doble vía para carritos que conducen la carga afecta al interior mismo de los almacenes de aduana. — Tiene cuatro pescantes para botes, i dos para el servicio del Resguardo i los otros para el servicio de esta Gobernación.

Materiales i útiles para botes.—El pedimento hecho por esta gobernación por nota número 72, de febrero 24 del año próximo pasado por valor de (\$ 216.77) doscientos diez i seis pesos setenta i siete centavos, el que fué autorizado por el órgano respectivo se recibió conforme, por lo que se acusó el recibo correspondiente, i cuyos materiales i útiles se encuentran en actual servicio.

Es cuanto por ahora tengo que esponer a US. sobre el parti-cular.

Dios guarde a US.

MARCIAL RODRÍGUEZ V.

MOVIMIENTO marítimo del puerto de Arica desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero del corriente año

NACIONALIDAD	Número de buques	Toneladas de vapores	Número de buques	Toneladas de buques	Número de buques	Toneladas de buques de guerra	Cañones	Total de buques	Total de toneladas
Ingleses.....	148	178842	6	3434	37090		32	157	189366
Chilenos.....	135	170708	4	1727	11000		5	140	173435
Alemanes.....	46	54263	11	4214				57	58477
Franceses.....	23	39259	2	1063				25	40322
Belgas.....			3	1616				3	1616
Estados-Unidos.....			2	1643				2	1643
Italianos.....			1	1060				1	1060
Peruanos.....					1	333	3	1	333
Hai además los vapores aguadores que llevan agua a Pisagua e Iquique.	352	443072	29	14757	58423		40	386	466252
María Luisa.....								138	37398
Juanita.....								16	5776
San Carlos (gt.).....								25	11025
Talca, remolcador, no está ya.....								6	1998
	352	443072	29	14757	58423		40	587	512449

El total jeneral de 587 buques con 512,449 toneladas es lo mismo de entradas que de salidas, habiendo una diferencia en contra, comparado con el del año pasado, de cinco buques, o 44,275 toneladas, quedando actualmente en la fecha en la bahía los siguientes buques:

Barca inglesa <i>Chañaral</i> con.....	598	toneladas.
Id. belga <i>Theodoro Elgens</i> id.....	498	"
Goleta alemana <i>Johann Henrick</i>	411	"
Total.....	1,507	"

Arica, marzo 1.º de 1885.—MARCIAL RODRÍGUEZ V.

Memoria del Gobernador Marítimo de Tarapacá

Iquique, marzo 11 de 1885.

Paso a dar cumplimiento a la nota circular de US. señalada con el número 111, en que US. se sirve pedirme la Memoria anual i cuadro del movimiento marítimo habido en esta Gobernación durante el año administrativo que terminó el 29 de febrero próximo pasado.

MOVIMIENTO MARÍTIMO

Como verá US. en el cuadro que acompaño bajo el número 1, han entrado a este puerto en el año marítimo próximo pasado, 771 buques con 637,202 toneladas, i salido 762 con 633,166, con mas 64 buques de guerra que han visitado este puerto en el tiempo espresado.

Bajo el número 2 encontrará US. un estado que demuestra la clasificación i número de las embarcaciones menores i jente de mar que, según matrícula, hacen el servicio en la bahía de este puerto.

Con el número 3 señalo los documentos análogos que me han pasado los subdelegados marítimos dependientes, los cuales vienen a completar el movimiento marítimo jeneral que ha tenido esta Gobernación durante el año de que se da cuenta.

VARADEROS

Existen 3, en los que se practica la reparación i carena de embarcaciones menores.

MUELLES

Hai 6, de los cuales uno es para pasajeros i los otros se destinan al movimiento de carga por sus dueños. El de pasajeros es también de un particular, i es sensible que su contrato dure dos años mas aún, los mismos que el público tendrá que soportar un muelle que no corresponde ni a la categoría de este puerto ni a las necesidades de un buen servicio.

FARO

Existe uno de tercer orden, jiratorio i de luz blanca, colocado en la Isla Serrano. En el presente mes ha recibido una nueva mano de pintura i se halla actualmente en perfecto estado. Tanto este servicio como el de observaciones meteorológicas se ha hecho con toda regularidad.

BOYAS

Existen 2, una fiscal que sirve a los trasportes de la armada i es la otra de la Compañía Inglesa de Vapores.

Esta Gobernación juzga conveniente que se obligue a la Compañía Sud-Americana que también tenga la suya, por cuanto que, a pretexto de no tenerla, muchos capitanes fondean sus vapores a una considerable distancia de tierra, con grave perjuicio del servicio i del comercio en jeneral. Por otra parte, esto evitará peligros i accidentes en tiempo de bravesas de mar.

AVALIZAMIENTO EN LA BAHÍA

El que mi antecesor alcanzó a colocar en el canal que forma la Isla, señalando con jalones de fierro el crecido número de escollos que lo siembra, se conserva bien i evita muchos peligros a las embarcaciones menores. Se completaría esta importante obra colocando una luz eléctrica en el Molino Eva, por ejemplo. De este establecimiento, que está contiguo al muelle principal, no solo iluminaría la parte mas peligrosa de la bahía, sino también el muelle i la plazuela de la Aduana, en que jeneralmente queda en la noche gran cantidad de mercaderías en peligro de ser sustraídas. Contándose siempre con una fuerza en acción en el espresado molino, el gasto de la luz propuesta solo se reduciría a la

compra de un pequeño aparato eléctrico, cuyo costo no excedería de 500 pesos, incluso postura. Actualmente gasta el Fisco en el alumbrado de la plazuela de la Aduana i muelle no menos de 200 pesos anuales, de manera que con dos años de este gasto, se puede tener perfectamente un alumbrado diez veces superior, que no solo alumbrará la plazuela i muelle, sino, lo que es mui importante, la parte mas peligrosa de la bahía; evitando así los siniestros que ocurren con frecuencia.

Si US. lo estima a bien, podría autorizarme para remitirle un presupuesto de lo que importaría esta importante mejora, anticipándole a US. que ya he conseguido con el señor Bravo, dueño del molino Eva, el empleo gratuito de la fuerza que necesitaría el aparato eléctrico.

ACCIDENTES

Han ocurrido cuatro casos con pérdida de vidas i no menos de seis en que felizmente no han pasado de volcarse las embarcaciones; tal es de peligroso este traficado canal. Entre los ahogados figura don Santiago Hughan, capitán del buque inglés *Silurian*, cuyo bote se le volcó en uno de los muchos arrecifes en la noche del 12 de diciembre del año próximo pasado.

POLICÍA MARÍTIMA

Se observa el reglamento que rije en Valparaiso en cuanto es aplicable.

Cada día se hace sentir mas la falta de reglamentos sobre enganche de marineros, casas de trato i alojamiento de los mismos. Como justificación de este aserto, creo del caso reproducir en esta Memoria lo que mi malogrado antecesor espuso al respecto en el año anterior, que es como sigue: «Existe en esta costa el criminal negocio de provocar la deserción de los tripulantes de las naves que arriban a sus puertos. En varias ocasiones han sido sorprendidos algunos individuos en este jiro, que lo hacen en altas horas de la noche, los cuales he puesto a disposición del juzgado del crimen. El señor juez me ha manifestado de que el Código Penal i ninguna lei vijente patria se ocupa de este asunto, i, por consiguiente, dichos individuos han sido puestos en libertad. El infrascrito considera este tráfico como un mal mui grave para los intereses económicos del comercio marítimo de este litoral, pues han

ocurrido casos en que un solo buque ha perdido toda su tripulación i quedar de pára en el puerto; es que creo de mi deber consignar este hecho, sometiéndolo a la consideración superior.

OFICINA

La que lleva este nombre, se reduce a una sola pieza de cinco metros cuadrados, que la Aduana le hace merced de facilitarle. En esta sola pieza despacha la Gobernación, el escribiente i los dos prácticos. Ya se figurará US. en los apuros i bochornos en que se ve esta autoridad marítima para recibir las visitas que suelen hacerle los personajes extranjeros i nacionales que en carácter oficial navegan en tránsito.

Lo espuesto me ahorra de comentarios, i creo que no se escapará a la alta penetración de US., la necesidad que hai de dotar a esta Gobernación de un lugar propio i decente en que pueda hacer su despacho. I encarece mas esta necesidad la circunstancia de no contarse ni con una pieza para los marineros, ni con un lugar de arresto i detención.

PERSONAL

El que tiene como dotación esta Gobernación se compone de dos prácticos, un cabo de matrícula, un patrón de bote i seis marineros.

Como US. observará, esta planta de empleados puede considerarse como el mínimo que esta Gobernación puede tener, considerando que nunca falta un enfermo, entre los marineros particularmente. No pudiendo distraer a ninguno de estos empleados de sus funciones propias, se hace indispensable que US. se sirva dotar de un escribiente que pueda llevar en orden la comunicación i archivo de esta Gobernación.

También se hace mui indispensable proveer a los marineros de un uniforme. Las razones que me inducen a solicitarlo, las encontrará US. consignadas en mi nota del 28 de enero último, núm. 5, que, temiendo se haya extraviado, la reproduzco en esta Memoria. Ella es como sigue:

«Núm. 5.—Iquique, enero 28 de 1885.—Por decoro a la autoridad que representan los individuos pertenecientes a esta Capitanía, creo que debe dárseles el uniforme propio al puesto i funciones que desempeñan.

»Digo esto a US. porque en la actualidad carecen en lo absoluto de lo que podría llamarse un vestuario oficial; es así que en cada uno de los ocho individuos que componen la dotación de esta Capitanía, se observa una chocante variedad de piezas de vestuario que conviene hacer desaparecer cuanto antes.

»En estos últimos días ha ocurrido la necesidad de ir a pagar visitas oficiales a los buques de guerra extranjeros surtos en esta bahía, i triste es decir que nuestra bandera o nuestro amor propio nacional se sentía humillado al contemplar el miserable, mas que modesto porte de su tripulación.

El escaso sueldo de 41 pesos que tiene esta jente, me ha retraído de obligarlos a que se costeen un modesto uniforme siquiera, i por esto es que, en vista de las consideraciones espuestas, espero que US. se ha de servir proveer de un traje diario i otro de parada a los ocho individuos que componen el personal de esta Capitanía».

Dios guarde a US.

J. M. SOTO.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE

Iquique, marzo 12 de 1885.

El subdelegado marítimo de Pisagua, con fecha de hoy, me dice lo que copio:

«Tengo el honor de remitir a US. dos estados, bajo el núm. 1 i 2. El primero manifiesta el movimiento marítimo que ha tenido lugar en este puerto de las embarcaciones mayores en el tiempo transcurrido desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero del presente año.

El segundo indica el número i clase de embarcaciones menores que hacen el servicio comercial de la bahía.

Al remitir estos datos al señor Comandante Jeneral de Marina, sírvase US., si lo tiene a bien, indicarle la imperiosa necesidad que hai de aumentar en dos marineros la dotación que actualmente tiene esta Capitanía de Puerto, pués sucede frecuentemente que no se puede hacer uso del bote a causa de la enfermedad de alguno de ellos.

Igual necesidad hai de un cabo de matrícula, para evitar los fraudes i desórdenes que se cometen en el muelle a la llegada i salida de los vapores».

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

Dios guarde a US.

J. M. Soto

NÚM. 1.—Estado que manifiesta el movimiento marítimo de entradas del puerto de Pisagua, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885.

ENTRADAS																	
CLASES	DEL CABOTAJE				TOTAL		DEL EXTERIOR				TOTAL		RESUMEN				
	NACIONALES		ESTRANJEROS		Buques	Toneladas	NACIONALES		ESTRANJEROS		Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas			Buques	Toneladas	Buques	Toneladas							
Buques de vela...	6	2343	80	62921	86	65264	.....	.....	18	10703	18	10703	18	10703	104	75967
Vapores	58	79179	58	74147	116	153326	70	72401	50	61037	120	133438	236	286764	236	286764	
Buques de guerra	3	2758	1	1200	4	3958	4	3958	4	3958
Suma.....	67	84280	139	138268	206	222548	70	72401	68	71740	138	144141	344	366689	344	366689	
SALIDAS																	
Buques de vela...	6	2343	77	60851	83	63194	.....	.....	16	9053	16	9053	16	9053	99	72249
Vapores	58	79179	58	74147	116	153326	70	72401	50	61037	120	133438	236	286764	236	286764	
Buques de guerra	3	2758	1	1200	4	3958	4	3958	4	3958
Suma.....	67	84280	136	136198	203	220478	70	72401	66	70092	136	142493	339	362971	339	362971	

NOTA.—Quedan fondeados en la bahía 5 buques.—Pisagua, marzo 1.º de 1885.—R. GODOMAR.

NUM. 2.—Estado que manifiesta el número de embarcaciones menores que trafican en este puerto

NÚMERO	CLASES	NACIÓN	NOMBRES	TONELAJE	TRIPULACIÓN		PUNTO DE TRÁFICO	OCUPACIÓN	TOTAL
					N.	E.			
66	Lanchas.....	Nacionales..	Numeradas..	990	198	.....	Bahía.....	Cargar i desc. salitre i mercs.	990
1	Id. planas...	Id.	C. W.....	23	3	2	Id.....	Desembarque de animales...	23
13	Botes.....	Id.	Numerados..	37	26	.....	Id.....	Emb. i desem. b. de pasajeros.	37
5	Cachuchas.....	Id.	Id.	7	5	.....	Id.....	Descargar mercaderías.....	7
7	Canoas.....	Id.	Id.	7	.....	14	En la costa.	Pesca.....	7
12	Balsas de cuero..	Id.	Id.	5	.....	12	Bahía.....	Cargar salitre.....	5
5	Chalupas.....	Id.	Id.	2	10	.....	Id.....	Embarque i desembarque de pasajeros.....	2
109					242	28			1071

Pisagua, marzo 1.º de 1885.

R. GODOMAR.

Movimiento marítimo habido en el puerto de Junín desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885

ENTRADAS			
CLASES	NÚMERO	TONELAJE	TOTAL DE TONELADAS
Vapores.....	12	13,932	34,084
Buques de vela...	29	20,152	
Buques de guerra	.....	.....
Total.....	41	34,084	
SALIDAS			
Vapores.....	12	19,932	33,136
Buques de vela...	28	19,204	
Buques de guerra	.....	.....
Total.....	40	33,136	

Junín, febrero 28 de 1885.—N. PARGA.

Movimiento marítimo habido en el puerto de Caleta Buena desde 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885

ENTRADAS			
CLASES	NÚMERO	TONELAJE	TOTAL DE TONELADAS
Buques de vela...	56	42,373	88,359
Vapores.....	44	45,986	
Buques de guerra	2	.....
Total.....	102	88,359	
SALIDAS			
Buques de vela...	52	39,384	85,370
Vapores.....	44	45,986	
Buques de guerra	2	.....
Total.....	98	85,370	

Caleta Buena, febrero 28 de 1885.—ALBERTO CAVADA.

Estado que manifiesta el movimiento marítimo habido en el puerto de Iquique desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885

ENTRADAS			
CLASES	NÚMERO	TONELAJE	TOTAL DE TONELADAS
Vapores.....	446	429,591	637,202
Buques de vela...	325	207,611	
Buques de guerra	64	.....
Total.....	835	637,202	
SALIDAS			
Vapores.....	446	429,591	633,166
Buques de vela...	316	203,575	
Buques de guerra	64	.....
Total.....	826	633,166	

Iquique, febrero 28 de 1885.— J. M. SOTO.

Chatas, embarcaciones menores i jente de mar matriculada, que hacen su servicio en la bahía

CHATAS..	{	Pontón <i>Pachitea</i> , del Gobierno.
		Chata <i>Hualpén</i> , de don Ricardo Pelati.
		Id. <i>Miraflores</i> , de la Comp. Inglesa de Vapores.
		Id. <i>Astoria</i> , de don Carlos Wuth.
EMBARCACIONES MENORES		
CLASIFICACIÓN	NÚMERO	INDUSTRIA EN QUE SE EMPLEAN
Lanchas a vapor.....	2	Viajan a los puertos caletas vecinas.
Pailebots.....	1	" " " " "
Balandras.....	7	" " " " "
Lanchas a remo.....	125	Servicio de vapores i buques.
Lanchas cisternas.....	2	Surtir agua a los buques.
Chalupas.....	11	Fleteras.
Cachuchas.....	82	Trasbordo de salitre i mercaderías
Botes.....	91	Fleteros.
Cachuchas pescadoras	20	En la pesca.
JENTE DE MAR.....	{	{ Fleteros..... 110 } Total, 132.
	{	{ Pescadores... 22 }

Iquique, febrero 28 de 1885.— J. M. SOTO.

Movimiento marítimo habido en el puerto de Pabellón de Pica desde el 1.º de noviembre de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885

ENTRADAS			
CLASES	NÚMERO	TONELAJE	TOTAL DE TONELADAS
Vapores.....	8	6112	6112
Buques de vela.....	.....	.....
Buques de guerra.....	.....	.....
Total.....	8	6112	
SALIDAS			
Vapores.....	8	6112	7033
Buques de vela.....	1	921	
Buques de guerra.....	.....	.....
Total.....	9	7033	

Pabellón de Pica, febrero 28 de 1885.—R. BOURGEVIZ.

Movimiento marítimo habido en el puerto de Huanillos desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885

ENTRADAS			
CLASES	NÚMERO	TONELAJE	TOTAL DE TONELADAS
Vapores.....	31	28561	29328
Buques de vela.....	1	767	
Buques de guerra.....	.....	.....
Total.....	32	29328	
SALIDAS			
Vapores.....	31	28561	29328
Buques de vela.....	1	767	
Buques de guerra.....	.....	.....
Total.....	32	29328	

Huanillos, febrero 28 de 1885.—G. ZAÑARTU C.

Memoria del Gobernador Marítimo de Antofagasta

Antofagasta, 6 de marzo de 1885.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

En cumplimiento de la nota circular de US., número ... de fecha 19 del pasado, incluyo a US. la memoria anual i cuadros de movimiento marítimo habido durante el año administrativo que terminó el 28 de febrero próximo pasado.

MOVIMIENTO MARÍTIMO

Por el cuadro que acompaño bajo el número 1, puede US. ver que han entrado a este puerto durante el año marítimo terminado 397 buques con 403,948 toneladas, que comparadas con el año marítimo de 1883 dá un aumento de 9 buques con disminución de 18,831 toneladas, i han salido 359 buques con 385,951 toneladas.

Bajo el número 2 encontrará US. un estado que demuestra el movimiento de embarcaciones menores durante el año con un total de 1,101 toneladas.

El número ... un estado de las embarcaciones menores que hacen el tráfico dentro de la bahía.

I el número 3 manifiesta el número de varaderos, carpinteros, lancheros, etc., que existen en el puerto.

NAUFRAJIOS

Existen sospechas de haberse perdido una balandrita pequeña de la matrícula de este puerto que salió con rumbo a Tocopilla, pero también hai la creencia de haberse huido a costas extranjeras

sin tenerse noticia oficial alguna de ella, a pesar de las indagaciones que se han practicado con el fin de saber su paradero.

FAROS, MUELLES I BOYAS

Desde el 10 de diciembre del año próximo pasado se encuentra colocada la luz blanca, o sea el farol número 2 que enfilando con la luz roja existente, demarca la posición precisa para el fácil acceso a la poza. La dirección de esta línea es N. 55° O. i las luces se encuentran bajo las demarcaciones sigüientes:

Luz roja.....	{ Punta Tetas N. 75° O.
	{ Punta Coloso N. 15° O.
Luz blanca..	{ Punta Tetas N. 69° O.
	{ Isla Chimba N. 21° E.

El faro de luz roja fija con que se ha dotado a este puerto, luego será colocado en la isla que está situada a la parte sur del puerto, i que abriga por ese lado a la poza. Aunque la situación en que se vá a colocar este faro no es mui apropiada, pués en la actualidad es el único lugar mas conveniente donde situarlo, prestará interesantes servicios a los buques, sobre todo a los vapores.

Mas tarde cuando se emprendan en el puerto obras de defensa contra las bravezäs de mar, podrá dársele la verdadera colocación que necesita según lo indicaré mas adelante.

Los muelles existentes son cuatro: el muelle fiscal, el Miraflores del señor Rafael Barazarte, el de la Compañía de Salitres i Ferrocarril de Antofagasta i el de los señores Jorje Brownly i C.^a, todos en perfecto estado i prestan utilísimos servicios. El muelle fiscal se emplea solo para el tráfico de pasajeros i los otros tres particulares en la carga i descarga de mercaderías.

BOYAS

Las que avalizan las rocas Paita i la de la entrada del canal de la poza, son las únicas que existen i se mantienen en perfecto estado.

IMPORTANCIA I NECESIDADES DEL PUERTO

Tiempo era ya en que cesara el estado de postración i decaimiento en que se ha encontrado sumerjido este litoral por espacio de mas de dos años. Hoi, a pesar de la crisis financiera ocasio-

nada con el cambio actual, reduciendo el billete con un 50 por ciento, motivando mas la carencia i haciendo subir los medios de subsistencia al duplo de lo que era antes, se divisa cercano un nuevo horizonte, horizonte tan deseado desde tiempo atrás, i que hará de este puerto el segundo de la costa chilena.

Parece, por fin, que en pocos meses mas sentiremos el silbato de las locomotoras cruzando las llanuras desiertas i las cordilleras metálicas en dirección a Huanchaca, sembrando a cada paso un emporio de riquezas. Todo el mundo aquí se prepara para el renacimiento del antiguo fausto de Antofagasta. La importancia de este puerto subirá sin límites una vez principiando los trabajos que tendrán que dar vida a tantos centros mineros, hoi muertos, salvando de la indijencia a millares de familias que esperan desesperadas ver renacer sus intereses.

En la memoria del año próximo pasado, hablando de la importancia que ocasionaría a este puerto la construcción del ferrocarril al interior de Bolivia i el tránsito de mercaderías que se internarian para esa República, decía a US.: «La propensión del comercio a elevarse así a gran altura, sobre muchos otros de nuestra costa, hacen palpar las necesidades indispensables del surjidero i atracaderos actuales. Esta bahía, presentada enteramente a los vientos del sur i del oeste, sin otro abrigo para embarcaciones menores que el lugar que se denomina «La Poza», atracadero bastante estrecho i de poco fondo, necesita una atención preferente de parte del Supremo Gobierno».

Pués bien, hoi que se principia a palpar mas esa necesidad, creo de mi deber indicar al Supremo Gobierno, por intermedio de US. las obras de defensa contra las bravezas de mar, medida que acarrearía tantos bienes para el comercio i seguridad de tantas vidas.

El único abrigo con que cuenta el puerto es La Poza, atracadero abrigado sólo por los bajos del sur; durante el invierno las bravezas de mar, entrando a ésta, se encuentran con una corriente que corre de adentro hácia afuera, formando así una barra peligrosa como en la desembocadura de un río. Esta barra, en las continuadas bravezas de invierno, paraliza el tráfico i muchas veces la correspondencia i desembarque de pasajeros. Todo se reduciría entonces a evitar esta barra i que las embarcaciones traficaran libremente sin ningún temor, i a contar desde entonces los dias inútiles concluirían en el puerto, tanto para la carga o descarga como para su tráfico; pués salvada la barra, la mar boba que se forma con las mareas no impide en nada los trabajos en la bahía.

Si es verdad que para llevar a cabo una obra de la naturaleza de que me ocupo hai que hacer un desembolso que a primera vista se tomaría por exajerado para las circunstancias actuales del erario nacional, en cambio, como mas tarde se explicará, dejaría una fuente de entradas que podría pagar la obra que se ejecutara, en el término de dos años.

La aduana de este puerto, que tiene una producción de 1.000,000 de pesos, bien podría sacrificar unos 600,000 pesos de sus entradas en una obra que por su mérito reembolsaría mui pronto esa suma, como ya dejo dicho.

El proyecto se reduciría a construir un molo desde el establecimiento de baños del señor Augusto Vidal hasta la roca Paita; este molo sólo tendría dos cables i medio de largo por doce metros de ancho. Los cimientos de este molo que miran hácia la parte norte se construirían verticalmente hasta el canto superior de su amurallamiento; la parte que mira al sur se haría de quebra-olas con piedra artificial i concreto. La dirección del molo sería N. 76° O., quedando así las rompientes con una inclinación sobre el costado sur del molo de 16°, siendo su estremo anguloso, i con esta dirección las rompientes perderían su fuerza, por decirlo así, chocando contra los quebra-olas del costado sur en una dirección mui oblicua, en la que progresivamente se amortiguaría la fuerza que debería obrar contra ese costado.

En cuanto al costado norte, que como he dicho, queda construido verticalmente, sería un atracadero de primer orden para carga i descarga de mercaderías, pudiendo atracar varios buques a la vez.

En la forma que queda situado el molo forma una dársena con una abra de 85°, comprendida entre las demarcaciones siguientes: N. 76° O. (dirección del molo proyectado) i N. 11° E. (dirección del desplazo de La Poza). Por este medio quedarían evitadas las bravezas que asedian a este puerto durante el invierno i parte del verano, formando una peligrosa barra que ha ocasionado la pérdida de tantas vidas.

El dársena así conseguido prestaría además un excelente fondeadero a muchas embarcaciones menores, pudiendo además mantener dos o tres buques amarrados al costado del murallón del molo o claro de él.

A primera vista parecería que este proyecto que me atrevo a indicar a US. fuese una obra que por su colosal importancia i la magnitud de su trabajo, su costo fuese también lo mismo; sin em-

bargo no es así; la cantidad fijada creo que sería la tasación que harían los ingenieros que se nombraran para un estudio a este respecto, si se toma en consideración lo siguiente:

1.º Que entre la tierra firme i la isla habría que hacer un puente que comunicaría con el malecón proyectado, pues el curso de la corriente que allí existe, no debe en ningún caso obstruirse, por cuanto obstruirían a la vez el dársena con el embancamiento producido por los establecimientos de salitres i beneficiadores. Por manera que el puente que uniría al malecón vendría a disminuir como treinta metros de obra.

2.º Continuando el malecón por sobre la isla, que en su mayor estensión florea el agua en una distancia de mas de un cable, se facilita mucho el trabajo, i el material que se emplearía, disminuye sobre manera sobre el resto de la obra, pues ésta se efectuaría casi en su totalidad en tierra firme.

3.º Ya fuera de la isla, el fondo varía entre una i tres brazas, agua bastante escasa para ejecutar con facilidad trabajos hidráulicos i a poco costo.

4.º Por otra parte, tenemos gran parte de material en el mismo paraje de la obra, como es la piedra, de que está formada la isla. En cuanto a los ripios de cascote, arena de que hubiese necesidad, pueden ser conducidos hasta allí mismo por el ferrocarril, pues su extracción se haría de las mismas faldas de los cerros por donde atraviesa este camino cerca de la población.

El faro de sexto orden que pronto debe colocarse en la isla en un lugar poco adecuado por no existir otro, sería colocado en el extremo de este malecón, prestando así servicios de suma importancia a las naves que se dirijieran de noche al puerto.

Si US. creyera conveniente, para que sirva de materia de estudio, puede ordenar al infrascrito la formación de un plano en el que se diseñe el proyecto anterior i que hoi no hace por la premura del tiempo.

Los trabajos que el laborioso capitán Pomar, comandante de la *Pilcomayo*, que con un fin humanitario lleva a cabo en la destrucción a dinamita de las rocas que se avalizan al norte de la barra, llaman la atención i el aplauso jeneral.

La constancia i denuedo con que se persiguen estos trabajos han sido mirados con ojo por este pueblo agradecido, que ha visto sucumbir tantas vidas. Para aprovechar en toda forma la destrucción de estas rocas, sería no solo conveniente sino indispensable se proveyera a este puerto de un aparato i vestuario completo

para buzo, como asimismo facultar al tesorero fiscal de este puerto para invertir la cantidad de dinero que fuese indispensable con el objeto de limpiar el fondo i extraer las piedras en los parajes donde se han hecho destrucciones, para así poder continuar con la dinamita rebajando el nivel de las rocas ahogadas.

El malecón que corre a lo largo de la playa donde se efectúa el desembarque de mercaderías, necesita una séria reparación. Durante el invierno pasado sufrió bastante por las bravesas i a fin de conservarlo se le hizo una reparación lijera.

En mi memoria del año pasado, ya hice presente a US. de lo conveniente que sería dotar a esta Gobernación marítima de un edificio propio para sus oficinas; después remití un plano que debió visar el ingeniero señor Sierralta, plano que demostraba el lugar donde debía edificarse.

Este local, a juicio del que habla, es a la entrada del muelle fiscal, siendo de dos pisos, porque llevaría en el piso bajo una portada para el muelle. Sobre este edificio se colocaría la torre que hoy existe sobre el edificio de la Aduana para el servicio de la luz roja i vijía. Debiendo quedar la línea de luces con toda propiedad colocada en el eje del muelle, la luz blanca se fijaría entonces con su aparato al extremo del muelle, quedando así en la dirección de su eje.

La gran distancia a que tan sin motivo fondean los vapores hace que reitere de US. lo que el año anterior hacía presente, i es el obligar a las compañías a que fondeen un muerto donde deberán amarrarse a su llegada.

Los motivos que obligan a tomar esta medida los dejo bien explicados en mi memoria del año pasado, donde hago notar los inconvenientes que presenta al público i al comercio en jeneral los abusos que cometen los vapores fondeando a tan grandes distancias.

Al terminar la presente, abrigo la esperanza que el Supremo Gobierno, por intermedio de US., atenderá en cuanto sea posible a las necesidades que he manifestado.

Dios guarde a US.

CARLOS A. PRIETO.

NÚM. 1.—ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo habido en el puerto de Antofagasta desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885

ENTRADAS															
CLASES	DEL CABOTAJE				TOTAL		DEL EXTERIOR				TOTALES		RESUMEN		
	NACIONALES		ESTRANJEROS		Buques	Toneladas	NACIONALES		ESTRANJEROS		Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas			Buques	Toneladas	Buques	Toneladas					
Vapores.....	81	91202	91	104245	172	195447	52	73698	57	72816	109	146514	281	341961	
Buques de vela.....	48	17842	50	32507	98	50349	.....	.....	18	11638	18	11638	116	61987
Total.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	397	403948
SALIDAS											
Vapores.....	68	86982	78	96443	146	183425	50	71331	55	72972	105	144303	251	327726	
Buques de vela.....	45	18973	29	16705	74	35688	.....	.....	34	22335	34	22335	108	58223
Total.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	359	385951

Antofagasta, febrero 28 de 1885.

CARLOS A. PRIETO.

NUM. 2.—Estado que manifiesta las embarcaciones menores que hacen el tráfico dentro de la bahía de Antofagasta

LANCHAS A VAPOR			LANCHAS DE MADERA			CHALUPAS			BOTES		
Número	Toneladas	Tripulación	Número	Toneladas	Tripulación	Número	Toneladas	Tripulación	Número	Toneladas	Tripulación
2	60	7	52	1006½	94	18	27	90	10	8	26

NUM. 3.—Cuadro que manifiesta el número de varaderos, carpinteros, lancheros, etc., etc., que hai en el puerto de Antofagasta

Varaderos	2	Carpinteros	4	Jornaleros	49	Lancheros	86	Fleteros	90	Pescadores	21	Valizas	2	Boyas	2	Torre vieja	1	Muelles particulares	3	Muelles fiscales	1
-----------	---	-------------	---	------------	----	-----------	----	----------	----	------------	----	---------	---	-------	---	-------------	---	----------------------	---	------------------	---

Antofagasta, febrero 28 de 1885.

CARLOS A. PRIETO

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE

Tocopilla, febrero 28 de 1885.

MOVIMIENTO MARÍTIMO

Han entrado al puerto durante el año, como se demuestra en los cuadros adjuntos: 6 buques de vela procedentes directamente del extranjero, cargados, los cuales miden 3,268 toneladas, con una tripulación total de 87 individuos.

Han salido directamente para el extranjero durante el año: 21 buques de vela cargados, los cuales miden 12,975 toneladas, con 312 tripulantes i un pasajero.

Han entrado procedentes del cabotaje 90 buques a vapor i 32 de vela, con 119,733 toneladas, 6,196 tripulantes i 1,247 pasajeros.

Han salido para el cabotaje: 90 buques a vapor i 32 de vela, con 119,733 toneladas, 196 tripulantes i 1,247 pasajeros.

EMBARCACIONES MENORES

El número de embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico interior del puerto es de: 19 lanchas cargadoras; 24 botes i chalupas fletadas; 6 cachuchas pescadoras, i 7 botes de uso particular.

IMPORTANCIA DEL PUERTO

Las producciones que dan importancia al puerto son: los minerales de cobre que se explotan en él i a sus inmediaciones; el salitre que se elabora en las calicheras del Toco, al interior.—Hai dos establecimientos de fundición de cobre en el mismo puerto i una oficina elaboradora de salitre i yodo en el Toco. El salitre i yodo se esportan directamente al extranjero. Los ejes de cobre i los minerales del mismo metal que son de buena lei se esportan también directamente al extranjero, i parte de los de baja lei se llevan a los establecimientos de fundición del puerto de Coronel.

Las esportaciones de estos productos han sido mayores que las del año pasado de 1883, con mucho.

El grado de prosperidad comercial del puerto principia a resentirse algún tanto en el presente año a causa de la baja de precio del cobre i salitre en Europa.

FAROS, MUELLES I BOYAS

Faro no existe en el puerto, i sería conveniente, a falta de él, es-

tablecer un farol catadióptrico en la parte Sur del puerto, en el alto del Castillo, que domina la punta Algodones.

Muelles hai tres de propiedad particular. Por uno de ellos, que es el de Bella-Vista, se hace el embarque i desembarque de las mercaderías i pasajeros que conducen los vapores de la carrera.

Estos muelles no tienen condiciones mui ventajosas.

Boyas demarcadoras de peligros no hai. El puerto no ofrece dificultades para su entrada. Sin embargo, convendría colocar dos postes de fierro en dos arrecifes que existen cerca de la orilla en el mismo fondeadero.

POLICÍA DEL PUERTO

Se cumple regularmente lo que ordena la Lei i Reglamentos de de navegación. Solamente el servicio de prácticos puede ser abusivo en algunos casos, por tolerarse la salida del único práctico que hai, para que vaya a recibir los buques de vela algo afuera del fondeadero. Puede por este motivo imponer de un modo indirecto sus servicios, mediante al uniforme que viste o a insinuaciones que no me es dado vijilar en ciertos casos. Convendría no permitir su salida fuera del puerto, sino en el caso de traer los buques puesta la bandera que está designada por el Código internacional para pedir este servicio.

NECESIDADES QUE SE HACEN SENTIR

Se necesita dotar de algunos muebles i útiles a la oficina de la Capitanía de Puerto, como ser de sillas, una mesa, un reloj de campana, un antejo de larga vista, una sondaleza o escandallo i un farol rojo para colocar en el muelle.

Aunque no está relacionada directamente con el servicio de la Capitanía de Puerto la parte económica relativa a la pesca o el modo de hacer ésta, convendría reglamentarla desde luego en los puertos i costas. Debe prohibirse el empleo de la dinamita para pescar, porque a mas de matarse muchos peces inútilmente, por este medio se ahuyentan los que sobreviven de los lugares cómodos para pescar. Además, no debe permitirse que cualquiera persona haga uso impunemente de la dinamita.

Con lo espuesto creo haber cumplido suscintamente con el deber que me impone el reglamento.

Dios guarde a US.

RAMÓN ECHEÑIQUE.

Al Señor Gobernador Marítimo de este Territorio.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo habido en el puerto de Tocopilla desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885

NAVEGACIÓN ESTERIOR												
ENTRADAS												
CLASES	NACIONALIDAD	CARGADOS			EN LASTRE			TOTALES				
		Buques	Toneladas	Tripulantes	Pasajeros	Buques	Toneladas	Tripulantes	Buques	Toneladas	Tripulantes	Pasajeros
Buques de vela.....	Ingleses.....	6	3268	87	.....	.....	.....	.....	6	3268	87	1
SALIDAS												
Buques de vela....	Ingleses.....	13	7249	187	.....	.....	.....	.....	13	7249	187	.....
Id. id.....	Alemanes.....	2	1129	27	.....	.....	.....	.....	2	1129	27	.....
Id. id.....	Norte-americanos.....	1	310	8	.....	.....	.....	.....	1	310	8	.....
Id. id.....	Franceses.....	5	4287	90	1	.....	.....	.....	5	4287	90	1
Totales.....		21	12975	312	1	.....	.....	.....	21	12975	312	1

Tocopilla, marzo 5 de 1885

RAMÓN ECHEÑIQUE.

ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo habido en el puerto de Tocopilla desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885

NAVEGACIÓN DEL CABOTAJE													
ENTRADAS													
CLASES	NACIONALIDAD	CARGADOS			EN LASTRE			TOTALES					
		Buques	Toneladas	Tripulantes	Pasajeros	Buques	Toneladas	Tripulantes	Pasajeros	Buques	Toneladas	Tripulantes	Pasajeros
Vapores.....	Nacionales.....	44	52642	2847	504	.....	.....	.....	.....	44	52642	2847	504
Id.....	Ingléses.....	44	54690	2907	537	21172	40	.....	.....	46	55862	2947	537
Buques de vela...	Nacionales.....	16	4414	129	2	1994	14	.....	.....	17	5408	143	2
Id.....	Ingléses.....	7	4352	101	.....	31681	43	1	.....	10	6033	144	1
Id.....	Norte-americanos.....	9	2240	82	.....	.....	.....	.....	.....	9	2249	82	.....
Id.....	Daneses.....	1	224	8	.....	.....	.....	.....	.....	1	224	8	.....
Id.....	Alemanes.....	2	1077	26	.....	2888	25	.....	.....	4	1965	51	.....
Id.....	Franceses.....	2	1392	30	.....	32895	59	3	.....	5	4237	89	3
	Totales.....	125	121040	6130	1043	117630	181	4	136	128670	6311	1047	

SALIDAS

Vapores.....	44	52642	2864	610	.....	.....	.....	.....	44	52642	2864	610
Id.....	45	55249	3001	637	.....	20	586	.....	46	55835	3021	637
Buques de vela.....	7	2083	51	.....	.....	87	93246	.....	16	5329	138	.....
Id.....	2	974	25	.....	.....	34	21555	.....	4	2529	59	.....
Id.....	1	146	8	.....	.....	64	71793	.....	8	1939	72	.....
Id.....	1	224	8	.....	.....	.....	.....	.....	1	224	8	.....
Id.....	2	836	24	.....	.....	.....	.....	.....	3	1235	34	.....
Totales.....	102	112154	5981	1247	.....	215	207579	.....	122	119733	6196	1247

RESUMEN

ENTRADAS	Buques	Toneladas	Tripulantes	Pasajeros	SALIDAS				
					Buques	Toneladas	Tripulantes	Pasajeros	
Vapores entrados.....	90	108504	5794	1041	Vapores que han salido...	90	108477	5885	1247
Buques de vela entrados.....	46	20166	517	6	Buques de vela id....	32	11256	314	.....
Totales.....	136	128670	6311	1247	Totales.....	122	119733	6196	1247

Tocopilla, marzo 5 de 1885.

RAMÓN ECHENIQUE.

Memoria del Gobernador Marítimo de Atacama

~~~~~

*Caldera marzo 14 de 1885.*

Señor Comandante Jeneral:

En cumplimiento a lo ordenado por US. en circular de 24 de febrero próximo pasado, tengo el honor de remitir a US. los estados del movimiento marítimo de este puerto i los de Taltal, Huasco i Carrizal Bajo.

El movimiento marítimo de este puerto, durante el año que termina, ha sido, como verá US. por los datos adjuntos, de 331 buques con 397,757 toneladas, entrados del cabotaje, i de 7 buques con 4,191 toneladas, del exterior.

No hai en este puerto muelle fiscal, pero el de la Empresa del Ferrocarril de Copiapó, i al que pueden atracar buques de 18 piés de calado, satisface las exigencias que demanda el servicio.

La oficina de la gobernación marítima funciona en un departamento del edificio de la Aduana de este puerto, necesita se le cambie papel i se dé una mano de pintura a las puertas i cielo de las piezas.

El faro funciona con toda regularidad.

En este puerto existen dos varaderos para la reparación i carena de embarcaciones menores.

Siendo esta provincia esencialmente minera, la importancia de este puerto depende del estado de sus minas de plata i cobre, haciéndose mui sensible la baja de este último metal.

El práctico que existe en este puerto llena satisfactoriamente las necesidades del servicio.

No existen valizas en este puerto, ni hai, por ahora, necesidad de establecerlas.

Faltan los estados del movimiento marítimo del puerto de Chañaral; tan luego como los reciba los remitiré a US.

Dios guarde a US.

D. EUSQUIZA.

Al Señor Comandante Jeneral de Marina.



*Cuadro que comprende el movimiento de la navegación de cabotaje que ha tenido lugar en el puerto de Taltal en todo el año 1884*

| ENTRADAS          |            |               |            |           |              |             |
|-------------------|------------|---------------|------------|-----------|--------------|-------------|
| NACIONALIDAD      | Buques     | Toneladas     | Cargados   | Lastre    | Tripulantes  | Pasajeros   |
| Ingleses.....     | 71         | 90625         | 71         | .....     | 5111         | 1420        |
| Nacionales.....   | 75         | 89127         | 75         | .....     | 4557         | 1232        |
| Franceses.....    | 1          | 2265          | 1          | .....     | 52           |             |
| N. Americanos.... | 1          | 2000          | guerra     | 9 cañs.   | 236          |             |
| Franceses.....    | 1          | 1200          | 6          | .....     | 1153         |             |
| Ingleses.....     | 9          | 8211          | 9          | .....     | 150          |             |
| Nacionales.....   | 40         | 15015         | 36         | 4         | 386          |             |
| N. Americanos.... | 3          | 1731          | 2          | 1         | 37           |             |
| Alemanes.....     | 3          | 1221          | 2          | 1         | 32           |             |
| Suecos.....       | 1          | 1172          | 1          | .....     | 19           |             |
| Ecuatorianos..... | 1          | 301           | 1          | 4         | .....        |             |
| Italianos.....    | 1          | 827           | 1          | .....     | 12           |             |
| <b>Total.....</b> | <b>207</b> | <b>213695</b> | <b>199</b> | <b>10</b> | <b>10744</b> | <b>2652</b> |

| SALIDAS           |            |               |            |          |            |  |
|-------------------|------------|---------------|------------|----------|------------|--|
| Ingleses.....     | 71         | 90625         | 70         | 1        |            |  |
| Nacionales.....   | 75         | 89127         | 75         | .....    |            |  |
| Franceses.....    | 1          | 2265          | .....      | 1        | 52         |  |
| N. Americanos.... | 1          | 2000          | guerra     | 9 cañs.  | 236        |  |
| Franceses.....    | 1          | 1200          | 6          | .....    | 153        |  |
| Ingleses.....     | 3          | 1464          | 2          | 1        | 43         |  |
| Nacionales.....   | 42         | 16178         | 38         | 4        | 407        |  |
| Id.....           | 2          | 496           | .....      | 2        | 19         |  |
| Id.....           | 3          | 1355          | 3          | .....    | 35         |  |
| Ecuatorianos..... | 1          | 301           | 1          | .....    | 11         |  |
| <b>Total.....</b> | <b>200</b> | <b>205011</b> | <b>189</b> | <b>9</b> | <b>956</b> |  |

Taltal, marzo 10 de 1885.

JUAN A. SANTIBAÑEZ.

*Cuadro que representa el movimiento exterior del puerto de Taltal durante el año de 1884.*

| ENTRADAS                                                                                             |                |        |          |                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------|----------|---------------------------------|
| CLASES                                                                                               | NACIONALIDAD   | Buques | Tonelaje | PROCEDENCIA                     |
| Buques de vela...                                                                                    | Alemán.....    | 1      | 680      | Inglaterra.<br>Id.              |
|                                                                                                      | Británico..... | 1      | 702      |                                 |
| Total.....                                                                                           | .....          | 2      | 1382     |                                 |
| SALIDAS                                                                                              |                |        |          |                                 |
| Buques de vela...                                                                                    | Sueco.....     | 1      | 1172     | Alemania.<br>Inglaterra.<br>Id. |
|                                                                                                      | Británicos.... | 5      | 4715     |                                 |
|                                                                                                      | Alemán.....    | 1      | 411      |                                 |
| Total.....                                                                                           | .....          | 7      | 6298     |                                 |
| <i>Resumen del número de embarcaciones menores existentes en el puerto de Taltal según matrícula</i> |                |        |          |                                 |
| CLASIFICACIÓN                                                                                        |                | NÚMERO | TOTAL    |                                 |
| Botes pescadores.....                                                                                |                | 20     | 59       |                                 |
| Chalupas.....                                                                                        |                | 12     |          |                                 |
| Cachuchas.....                                                                                       |                | 8      |          |                                 |
| Lanchas.....                                                                                         |                | 19     |          |                                 |

Taltal, marzo 10 de 1885.

JUAN A. SANTIBÁÑEZ.

*Movimiento marítimo habido en el puerto de Pan de Azúcar desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885*

| ENTRADAS     |        |           |                                |              |
|--------------|--------|-----------|--------------------------------|--------------|
| BUQUES       | Número | Toneladas | NACIONALES<br>I<br>ESTRANJEROS |              |
|              |        |           | Del cabotaje                   | Del exterior |
| Vapores..... | 5      | 3473      | 5                              | .....        |
| Barcas.....  | 6      | 3206      | 6                              | .....        |
| Total.....   | 11     | 6679      | 11                             | .....        |
| SALIDAS      |        |           |                                |              |
| Vapores..... | 5      | 3473      | 5                              | .....        |
| Barcas.....  | 6      | 3206      | 6                              | .....        |
| Total.....   | 11     | 6679      | 11                             | .....        |

Pan de Azúcar, febrero 28 de 1885.

MÁXIMO VILLAFLORES.

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Chañaral de las Animas, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885*

NAVEGACION ESTERIOR

| ENTRADAS           |                  |        |           |          |             |
|--------------------|------------------|--------|-----------|----------|-------------|
| CLASIFICACIONES    | NACIONALIDAD     | BUQUES | TONELADAS | CARGADOS | TRIPULANTES |
| Vapores.....       | Británicos ..... | 26     | 34482     | 26       | 1734        |
|                    | Nacionales.....  | 26     | 36553     | 26       | 1733        |
|                    | Suma.....        | 52     | 71035     | 52       | 3467        |
| SALIDAS            |                  |        |           |          |             |
| Buques de vela.... | Británicos.....  | 5      | 2578      | 5        | 68          |
|                    | Nacionales.....  | 1      | 259       | 1        | 10          |
|                    | Suma.....        | 6      | 2837      | 6        | 78          |
| Vapores.....       | Británicos.....  | 30     | 43930     | 30       | 2117        |
|                    | Nacionales.....  | 26     | 37435     | 26       | 1750        |
|                    | Suma.....        | 56     | 81365     | 56       | 3867        |

Chañaral, febrero 28 de 1885.

SANTIAGO CALDERÓN.

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Chañaral de las Animas, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885*

**NAVEGACION DE CABOTAJE**

| ENTRADAS        |                  |        |           |          |           |             |           |
|-----------------|------------------|--------|-----------|----------|-----------|-------------|-----------|
| CLASIFICACIONES | NACIONALIDAD     | BUQUES | TONELADAS | CARGADOS | EN LASTRE | TRIPULANTES | PASAJEROS |
| Buques de vela. | Nacionales ..... | 32     | 10777     | 30       | 2         | 426         | .....     |
|                 | Británicos.....  | 11     | 6205      | 8        | 3         | 160         | .....     |
|                 | Suecos.....      | 1      | 339       | 1        | ...       | 10          | .....     |
|                 | Franceses.....   | 1      | 794       | 1        | ...       | 16          | .....     |
|                 | Norte american.  | 4      | 1608      | 4        | ...       | 42          | .....     |
|                 | Italianos.....   | 1      | 592       | 1        | ...       | 13          | .....     |
|                 | Alemanes.....    | 2      | 1011      | 2        | ...       | 25          | .....     |
|                 | Suma .....       | 52     | 21326     | 47       | 5         | 692         | .....     |
| Vapores.....    | Británicos.....  | 38     | 51974     | 37       | 1         | 2564        | 922       |
|                 | Nacionales ..... | 36     | 45200     | 35       | 1         | 2196        | 860       |
|                 | Suma.....        | 74     | 97174     | 72       | 2         | 4760        | 1782      |
| SALIDAS         |                  |        |           |          |           |             |           |
| Buques de vela. | Nacionales ..... | 31     | 10518     | 22       | 9         | 288         | 4         |
|                 | Británicos.....  | 8      | 4846      | 2        | 6         | 116         | 1         |
|                 | Italianos.....   | 1      | 592       | 1        | ...       | 13          | .....     |
|                 | Norte american.  | 4      | 1608      | 2        | 3         | 35          | 8         |
|                 | Alemanes.....    | 2      | 1011      | ...      | 2         | 25          | .....     |
|                 | Daneses.....     | 1      | 194       | 1        | ...       | 8           | .....     |
|                 | Suecos.....      | 1      | 339       | 1        | ...       | 10          | .....     |
|                 | Suma.....        | 48     | 19108     | 29       | 19        | 495         | 13        |
| Vapores.....    | Británicos.....  | 35     | 43358     | 35       | ...       | 2207        | 1085      |
|                 | Nacionales ..... | 36     | 44318     | 36       | ...       | 2169        | 994       |
|                 | Suma.....        | 71     | 87676     | 71       | ...       | 4376        | 2079      |

Chañaral, febrero 28 de 1885.—SANTIAGO CALDERÓN.

*CUADRO que demuestra el número de embarcaciones menores que hacen el tráfico de la bahía i jente de mar que las sirven, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885.*

| NÚMERO DE EMBARCACIONES | CLASE         | NACIONALIDAD    | TONELADAS | TRIPULANTES |          | OCUPACIÓN                                |
|-------------------------|---------------|-----------------|-----------|-------------|----------|------------------------------------------|
|                         |               |                 |           | Estranjeros | Chilenos |                                          |
| 9                       | Lanchas.....  | Nacionales..... | 246       | 2           | 18       | En carga i descarga de mercaderías, etc. |
| 4                       | Id.....       | Id.....         | 63        |             |          |                                          |
| 1                       | Lanchón.....  | Id.....         | 3         |             |          |                                          |
| 7                       | Chalupas..... | Id.....         | 20        | .....       | 38       | En fletes de pasajeros, etc.             |
| 8                       | Botes.....    | Id.....         | 16        |             |          |                                          |
| 1                       | Id.....       | Id.....         | 1         | .....       | 2        | En la pesca.                             |

Chañaral, febrero 28 de 1885.

SANTIAGO CALDERÓN.

*MOVIMIENTO marítimo habido en el puerto de Caldera, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885*

**NAVEGACIÓN DE CABOTAJE**

| ENTRADAS                                                                                                                                                                                                                                               |        |          |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----------|-------------|
| CLASES                                                                                                                                                                                                                                                 | NÚMERO | TONELAJE | TRIPULANTES |
| Vapores nacionales.....                                                                                                                                                                                                                                | 127    | 164096   | 7888        |
| Id. extranjeros.....                                                                                                                                                                                                                                   | 155    | 211604   | 9853        |
| Total.....                                                                                                                                                                                                                                             | 282    | 375700   | 17741       |
| Buques de vela nacionales                                                                                                                                                                                                                              | 25     | 8053     | 263         |
| Id. de id. extranjeros                                                                                                                                                                                                                                 | 24     | 14004    | 334         |
| Total.....                                                                                                                                                                                                                                             | 49     | 22057    | 597         |
| SALIDAS                                                                                                                                                                                                                                                |        |          |             |
| Vapores nacionales.....                                                                                                                                                                                                                                | 127    | 164096   | 7888        |
| Id. extranjeros.....                                                                                                                                                                                                                                   | 155    | 211604   | 9853        |
| Total.....                                                                                                                                                                                                                                             | 282    | 375700   | 17741       |
| Buques de vela nacionales                                                                                                                                                                                                                              | 23     | 7635     | 248         |
| Id. de id. extranjeros                                                                                                                                                                                                                                 | 32     | 17985    | 438         |
| Total.....                                                                                                                                                                                                                                             | 55     | 25620    | 686         |
| <i>Movimiento marítimo habido en este puerto desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885</i>                                                                                                                                          |        |          |             |
| NAVEGACIÓN DEL ESTERIOR                                                                                                                                                                                                                                |        |          |             |
| ENTRADAS                                                                                                                                                                                                                                               |        |          |             |
| CLASES                                                                                                                                                                                                                                                 | NÚMERO | TONELAJE | TRIPULANTES |
| Buques de vela extranjeros                                                                                                                                                                                                                             | 7      | 4191     | 96          |
| SALIDAS                                                                                                                                                                                                                                                |        |          |             |
| Buques de vela extranjeros                                                                                                                                                                                                                             | 1      | 819      | 19          |
| NOTA.—Durante el año han entrado i salido 8 buques de guerra de diversas nacionalidades con 14,949 toneladas i 2,228 tripulantes.<br>Tambien han entrado, con el objeto de tomar carbón, los vaporcitos de la Nación <i>Toro</i> i <i>Valparaiso</i> . |        |          |             |

Caldera, marzo 14 de 1885.—D. EUSQUIZA.

*Embarcaciones menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la bahía de Caldera*

| NÚMERO | CLASES            | NACIONALIDAD | TONELAJE          | TRIPULANTES |             | PUNTO DE TRÁFICO | OCUPACIÓN              |
|--------|-------------------|--------------|-------------------|-------------|-------------|------------------|------------------------|
|        |                   |              |                   | Nacionales  | Estrangeros |                  |                        |
| 33     | Lanchas.....      | Nacional     | 15 a 16 toneladas | 56          | .....       | Bahía.....       | Carga i descarga.      |
| 14     | Id. planas....    | Id.....      | 18 a 20 id.....   | 40          | .....       | Id.....          | Id. id.                |
| 10     | Chalupas.....     | Id.....      | 5 a 7 id.....     | 20          | 6           | Id.....          | Pasajeros i equipajes. |
| 18     | Botes.....        | Id.....      | .....             | 24          | 4           | Id.....          | Id. id.                |
| 14     | Id. pescadores... | Id.....      | .....             | 40          | 6           | Id.....          | En la pesca.           |

Caldera, marzo 14 de 1885.

D. EUSQUIZA.



*ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo del puerto de Carrizal Bajo, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885*

| ENTRADAS       |              |           |             |           |         |         |           |           |                |           |         |           |           |        |         |           |            |
|----------------|--------------|-----------|-------------|-----------|---------|---------|-----------|-----------|----------------|-----------|---------|-----------|-----------|--------|---------|-----------|------------|
| CLASES         | DEL CABOTAJE |           |             |           | TOTAL   |         |           |           | DEL ESTRANJERO |           |         |           | TOTAL     |        |         |           |            |
|                | NACIONALES   |           | ESTRANJEROS |           | Tonels. | Buques  | Tonels.   | Pasajeros | Tonels.        | Buques    | Tonels. | Pasajeros | Tonels.   | Buques | Tonels. | Pasajeros |            |
|                | Buques       | Pasajeros | Buques      | Pasajeros |         |         |           |           |                |           |         |           |           |        |         |           | NACLS. | ESTRANJS. |
| Vapores.....   | 99           | 126976    | 338         | 89        | 116288  | 401     | 188       | 243264    | 789            | 188       | 243264  | 789       | 188       | 243264 | 789     | 188       | 243264     |
| Buques de vela | 19           | 6347      | .....       | 30        | 16439   | .....   | 49        | 22786     | .....          | 63754     | .....   | 63754     | .....     | 63754  | .....   | 55        | 26540      |
| SALIDAS        |              |           |             |           |         |         |           |           |                |           |         |           |           |        |         |           |            |
|                | AL CABOTAJE  |           |             |           | TOTAL   |         |           |           | AL ESTRANJERO  |           |         |           | TOTAL     |        |         |           |            |
|                | Tonels.      | Pasajeros | Buques      | Tonels.   | Buques  | Tonels. | Pasajeros | Buques    | Tonels.        | Pasajeros | Buques  | Tonels.   | Pasajeros | Buques | Tonels. | Pasajeros |            |
|                |              |           |             |           |         |         |           |           |                |           |         |           |           |        |         |           | NACIONALES | ESTRANJEROS |
| Vapores.....   | 99           | 126976    | 506         | 89        | 116288  | 405     | 188       | 243264    | 911            | 188       | 243264  | 911       | 188       | 243264 | 911     | 188       | 243264     |
| Buques de vela | 17           | 5390      | .....       | 23        | 11949   | .....   | 40        | 17339     | .....          | 127347    | .....   | 127347    | .....     | 3      | 52      | 24686     | 3          |

Marzo 13 de 1885.

AMADOR A. VÁSQUEZ.

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

| NÚMEROS                    | CLASE    | NACION     | TONELAJ. | TRIPULACIÓN |            | PUNTO DEL TRÁFICO      | OCUPACIÓN        | TOTAL |
|----------------------------|----------|------------|----------|-------------|------------|------------------------|------------------|-------|
|                            |          |            |          | Nacional    | Estranjero |                        |                  |       |
| 1, 1, 2, 2, 3, 3, 4, 4,    | Lanchas  | Nacionales | 358.90   | 19          | 1          | La bahía               | Cargoi descargu  | 21    |
| 5, 5.....                  |          |            |          |             |            |                        |                  |       |
| 6, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, | Id.      | Id.        | 8.78     | 0           | 0          | Id.                    | Uso del práctico | 1     |
| 13, 14, 15, spor...        |          |            |          |             |            |                        |                  |       |
| 1, 2, 5 i 6.....           | Chalupas | Id.        | 6.00     | 6           | 2          | Id.                    | Fleteros         | 4     |
| 3, 4, 7, 9 i 10.....       | Botcs    | Id.        | 6.00     | 6           | 2          | La id. i fuera de ella | Id. i pescadores | 5     |
| Spor.....                  | Id.      | Id.        | 10.00    | 0           | 0          | La bahía               | Uso particular   | 7     |
|                            |          |            |          |             |            |                        |                  | 38    |

Marzo 13 de 1885.

AMADOR A. VÁSQUEZ

*ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo habido en el puerto del Huasco, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885*

**NAVEGACION DE CABOTAJE**

| ENTRADAS        |               |        |          |         |          |           |             |           |
|-----------------|---------------|--------|----------|---------|----------|-----------|-------------|-----------|
| CLASIFICACIONES | NACIONALIDAD  | BUQUES | TONELAJE | CANONES | CARGADOS | EN LASTRE | TRIPULANTES | PASAJEROS |
| Vapores .....   | Nacionales..  | 103    | 127014   | ...     | 100      | 3         | 6539        | 601       |
|                 | Ingleses..... | 96     | 123081   | ...     | 96       | ...       | 6586        | 578       |
| Buques de vela. | Nacionales..  | 3      | 153      | ...     | 3        | ...       | 13          |           |
| Id. de guerra.. | Ingleses..... | 1      | 940      | 4       | .....    | ...       | 120         |           |
|                 | Total.....    | 203    | 251188   | 4       | 199      | 3         | 13258       | 1179      |
| SALIDAS         |               |        |          |         |          |           |             |           |
| Vapores.....    | Nacionales..  | 103    | 127014   | ...     | 103      | ...       | 6539        | 654       |
|                 | Ingleses..... | 96     | 123081   | ...     | 96       | ...       | 6586        | 611       |
| Buques de vela. | Nacionales..  | 3      | 153      | ...     | 3        | ...       | 13          |           |
| Id. de guerra.. | Ingleses..... | 1      | 940      | 4       | .....    | ...       | 120         |           |
|                 | Total.....    | 203    | 251188   | 4       | 202      | ...       | 13258       | 1265      |

Huasco, marzo 11 de 1885.

J. FIGUEROA.

---

---

## Memoria del Gobernador Marítimo de Coquimbo

---

*Coquimbo, marzo 15 de 1885.*

Señor Comandantè Jeneral de Marina:

En cumplimiento a lo dispuesto por US. en la circular de fecha 24 de febrero del mes próximo pasado, bajo el núm. 111, tengo el honor de remitir a US. los datos que en ella se refiere.

### MOVIMIENTO MARÍTIMO

Como consta de los estados núms. 1, 2 i 3 que adjunto, han entrado a este puerto durante el año administrativo que acaba de espirar, 458 buques de distintas nacionalidades, con 479,047 toneladas, 20,808 hombres de tripulación i 4,032 pasajeros; además han entrado i salido 27 buques de guerra de distintas nacionalidades, con un total de 210 cañones, 5,914 hombres de tripulación.

Por el cuadro núm. 4, se impondrá US. del número i ocupaciones de las embarcaciones menores que hacen el tráfico de la bahía de este puerto.

### OFICINA DE LA GOBERNACIÓN

El archivo i útiles de la oficina se encuentran en buen estado, con escepción de los muebles, que están en mal estado; como ser las sillas i el sofá, que se necesita reemplazarlos por otros nuevos.

### BOTE DE LA GOBERNACIÓN MARÍTIMA

Esta Gobernación cuenta con solo un bote, i éste se encuentra en mui mal estado a consecuencia de los servicios que presta tanto en

las visitas de los buques como en desembarcar las distintas correspondencias que continuamente llegan por los vapores, siendo esta correspondencia sumamente pesada, por cuya circunstancia se necesita con urgencia de una otra embarcación mas adecuada para el servicio de las visitas oficiales a los buques de guerra i dejar el que actualmente hai para el servicio de la correspondencia.

#### IMPORTANCIA DEL PUERTO

Siendo esta provincia esencialmente minera, su importancia depende casi exclusivamente del estado de sus minas de cobre i de plata, de suerte que el alza i baja del cobre, que se esporta en grandes cantidades, aumenta o disminuye el comercio, i por consiguiente el movimiento es marítimo.

#### PRÁCTICOS

Las necesidades de este puerto como el de Guayacán, se llenan satisfactoriamente con el servicio que prestan en las bahías dichos prácticos.

#### FARO, TELÉGRAFO MARÍTIMO I VALIZAS

El faro se sirve con toda regularidad, pero tiene el gran inconveniente de no prestar el servicio que está llamado a prestar a los buques que se dirijen al puerto, debido a su mala colocación, deseándose cada día el cambio a un lugar mas aparente para el objeto a que es llamado.

El telégrafo funciona con toda regularidad.

Valizas, no las necesita este puerto.

Acompaño a US. todos los estados que demuestran el movimiento marítimo que ha habido en las subdelegaciones de Tongoi, Guayacán i Totoralillo.

Dios guarde a US.

J. L. KEMNER,  
Gobernador Marítimo interino.

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Totoralillo durante el año transcurrido*

**NAVEGACIÓN ESTERIOR**

| ENTRADAS            |                 |        |           |           |     |             |           |
|---------------------|-----------------|--------|-----------|-----------|-----|-------------|-----------|
| CLASIFICACIONES     | NACIONALIDAD    | Buques | Toneladas | Cargados  |     | Tripulantes | Pasajeros |
|                     |                 |        |           | En lastre |     |             |           |
| Buques de vela..... | Nacionales..... | 46     | 8098      | 43        | 3   | 270         |           |
|                     | Ingleses.....   | 15     | 11142     | 15        | ... | 213         |           |
|                     | Franceses.....  | 1      | 2239      | 1         | ... | 21          |           |
|                     | Suma.....       | 62     | 21479     | 59        | 3   | 504         |           |
| Vapores.....        | Nacionales..... | 48     | 26387     | 43        | 5   | 1164        | 26        |
|                     | Ingleses.....   | 22     | 26439     | 22        | ... | 1283        | 20        |
|                     | Franceses.....  | 13     | 22173     | 13        | ... | 585         |           |
|                     | Alemanes.....   | 4      | 4870      | 4         | ... | 145         |           |
|                     | Suma.....       | 87     | 79869     | 82        | 5   | 3177        | 46        |
| SALIDAS             |                 |        |           |           |     |             |           |
| Buques de vela..... | Nacionales..... | 46     | 8450      | 19        | 27  | 275         |           |
|                     | Ingleses.....   | 12     | 8238      | 2         | 10  | 189         |           |
|                     | Franceses.....  | 1      | 2239      | 1         | ... | 21          |           |
|                     | Suma.....       | 59     | 18927     | 22        | 37  | 485         |           |
| Vapores.....        | Nacionales..... | 48     | 24364     | 33        | 15  | 1302        | 5         |
|                     | Ingleses.....   | 22     | 25762     | 22        | ... | 1318        | 8         |
|                     | Franceses.....  | 13     | 22966     | 13        | ... | 561         |           |
|                     | Alemanes.....   | 4      | 4869      | 4         | ... | 145         |           |
|                     | Suma.....       | 87     | 77981     | 72        | 15  | 3326        | 13        |

Totoralillo, marzo 5 de 1885.

JOSÉ MANUEL VARELA.

*Embarcaciones menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la subdelegación del puerto de Totoralillo*

| NÚMEROS | CLASES     | NACIÓN       | NOMBRES             | TONELAJE<br>O CAPACIDAD | TRIPULACIÓN |             | PUNTO DE TRÁFICO       | OCUPACIÓN           | TOTAL |
|---------|------------|--------------|---------------------|-------------------------|-------------|-------------|------------------------|---------------------|-------|
|         |            |              |                     |                         | Nacionales  | Estranjeros |                        |                     |       |
| 4       | Lanchas..  | Nacionales.. | J. i P. P. Muñoz... | 90                      | 8           | .....       | Bahía de Totoralillo.. | Carga i descarga... | ...   |
| 2       | Botes..... | Id.....      | Id. Id.....         | 4                       | 4           | .....       | Id.                    | En las lanchas..... | ...   |
| 6       | Lanchas..  | Id.....      | J. i S. Vicuña..... | 125                     | 12          | .....       | Id.                    | Carga i descarga... | ...   |
| 2       | Botes..... | Id.....      | Id. Id.....         | 5                       | 4           | .....       | Id.                    | En las lanchas..... | ...   |
| 3       | Lanchas..  | Id.....      | Carlos Vicuña.....  | 60                      | 6           | .....       | Id.                    | Carga i descarga... | ...   |
| 1       | Bote.....  | Id.....      | Capitanía de puert. | 2                       | 2           | .....       | Id.                    | Para la visita..... | ...   |
| 9       | Botes..... | Id.....      | De pescadores.....  | 18                      | 18          | .....       | Id.                    | En la pesca.....    | ...   |
| 2       | Balsas.... | Id.....      | Id.....             | .....                   | .....       | 2           | Id.                    | Id.....             | 29    |

Totoralillo, marzo 5 de 1885.

JOSÉ MANUEL VARELA.

*Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegación marítima del puerto de Totoralillo*

| VARADEROS |                   | ASTILLEROS          |         | CARPINTEROS DE RIBERA |                         |               |           | RESIDENCIA |           |             |
|-----------|-------------------|---------------------|---------|-----------------------|-------------------------|---------------|-----------|------------|-----------|-------------|
| Números   | DUEÑOS            | FAENA DE OCUPACIÓN  | Números | DUEÑOS                | FAENAS DE QUE SE OCUPAN | Constructores | Oficiales | Aprendices | Calafates |             |
| 1         | J. i S. Vicuña... | Calafatear lanchas. | ...     | .....                 | .....                   | .....         | .....     | .....      | .....     | Totoralillo |

M. DE M.

Totoralillo, marzo 5 de 1885.

JOSÉ MANUEL GÁRETE.



*ESTADO que demuestra los naufragios, accidentes i colisiones de buques nacionales en el extranjero i de buques extranjeros i nacionales en las costas de la República, con expresión de la clase, cargamento i edad de cada buque, nombres del capitán i armador en todo caso, siempre que se conozcan, número de vidas perdidas, fecha i lugar del desastre, la fuerza i dirección del viento, al tiempo del accidente, todo según ha sido comunicado a la Comandancia Jeneral de Marina o autoridades marítimas durante el año de 1884.*

| Fecha del accidente | Nombre i edad del buque | Puerto de matrícula | Clase de buque | Toneladas de registro | Tripulación | Nombre del capitán | Nombre del armador | Puerto de salida    | Puerto de destino | Cargamento i pasajeros | Dirección i fuerza del viento | Total o parcial | N.º de vidas perdidas | Circunstancias i lugar del siniestro |   |
|---------------------|-------------------------|---------------------|----------------|-----------------------|-------------|--------------------|--------------------|---------------------|-------------------|------------------------|-------------------------------|-----------------|-----------------------|--------------------------------------|---|
| Set. 26             | Delfin                  | Valparaiso          | Barea          | 512                   | 14          | J. Grifol          | J. Jecó            | Laraquete           | Totoraillo        | Carbón                 | Sur                           | Total           | 3                     | Los Choros                           |   |
| Jun. 27             | Elena                   | Coquimbo            | Golet.         | 50                    | 4           | L. Jul.            | J. Diaz            | Totoraillo          | Coquimbo          | Lastre                 | Calma                         | Total           | .....                 | Chungungo                            |   |
| <b>RESUMEN</b>      |                         |                     |                |                       |             |                    |                    |                     |                   |                        |                               |                 |                       |                                      |   |
| Número de buques    | 2                       | Toneladas           | 562            | Tripulación           | 18          | N.º de pasajeros   | .....              | Total de individuos | 18                | Cargamento             | Carbón                        | Lastre          | .....                 | N.º de vidas perdidas                | 3 |
|                     |                         |                     |                |                       |             |                    |                    | abordo              |                   |                        | Desconocido                   | Perdida total   | Averia parcial        |                                      |   |
|                     |                         |                     |                |                       |             |                    |                    |                     |                   |                        |                               | Total           | .....                 |                                      |   |

JOSÉ MANUEL GARETE.

Totoraillo, marzo 5 de 1885.

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Coquimbo durante el año administrativo, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885.*

**NAVEGACION DEL CABOTAJE**

| ENTRADAS        |                  |        |           |          |           |             |           |
|-----------------|------------------|--------|-----------|----------|-----------|-------------|-----------|
| CLASIFICACIONES | NACIONALIDAD     | Buques | Toneladas | Cargados | En lastre | Tripulantes | Pasajeros |
| Vapores.....    | Ingleses.....    | 140    | 208737    | 140      | .....     | 10149       | 2557      |
| Id.....         | Nacionales.....  | 172    | 173996    | 172      | .....     | 8288        | 1472      |
| Id.....         | Franceses.....   | 21     | 38975     | 21       | .....     | 902         | 3         |
| Id.....         | Nacionales.....  | 67     | 15516     | 52       | 15        | 520         |           |
| Id.....         | Ingleses.....    | 17     | 10878     | 17       | .....     | 239         |           |
| Id.....         | Franceses.....   | 4      | 2745      | 4        | .....     | 68          |           |
| Id.....         | Noruego.....     | 1      | 625       | 1        | .....     | 14          |           |
| Id.....         | Sueco.....       | 1      | 1172      | 1        | .....     | 21          |           |
| Id.....         | Alemanes.....    | 2      | 906       | 2        | .....     | 25          |           |
| Id.....         | Portugueses..... | 1      | 271       | 1        | .....     | 10          |           |
| Id.....         | Alemanes.....    | 6      | 2422      | 6        | .....     | 60          |           |
| Total.....      |                  | 432    | 456238    | 417      | 15        | 20296       | 4032      |

Además han entrado i salido 27 buques de guerra de distintas nacionalidades con un total de 210 cañones i 5914 hombres de tripulación.

Coquimbo, marzo 15 de 1885.

J. L. KEMNER.

NÚM. 2.—RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Coquimbo durante el año administrativo, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885.

NAVEGACION DEL CABOTAJE

| SALIDAS             |                 |        |           |          |           |             |           |
|---------------------|-----------------|--------|-----------|----------|-----------|-------------|-----------|
| CLASIFICACIONES     | NACIONALIDAD    | Buques | Toneladas | Cargados | En lastre | Tripulantes | Pasajeros |
| Vapores.....        | Ingleses.....   | 140    | 208737    | 140      | .....     | 10149       | 2319      |
| Id.....             | Nacionales..... | 172    | 173996    | 172      | .....     | 8288        | 2280      |
| Id.....             | Franceses.....  | 21     | 38975     | 21       | .....     | 902         |           |
| Buques de vela..... | Nacionales..... | 67     | 15516     | 27       | 40        | 520         |           |
| Id.....             | Ingleses.....   | 24     | 16082     | 8        | 16        | 378         |           |
| Id.....             | Franceses.....  | 8      | 7504      | .....    | 8         | 147         |           |
| Id.....             | Americanos..... | 9      | 5897      | 3        | 6         | 110         |           |
| Id.....             | Alemanes.....   | 4      | 1796      | 1        | 3         | 49          |           |
| Id.....             | Sueco'.....     | 1      | 1172      | .....    | 1         | 16          |           |
| Id.....             | Portugués.....  | 1      | 271       | .....    | 1         | 9           |           |
| Id.....             | Danés.....      | 1      | 326       | 1        | .....     | 10          |           |
| Id.....             | Noruego.....    | 1      | 1108      | .....    | 1         | 21          |           |
| Id.....             | Italiano.....   | 1      | 888       | .....    | 1         | 18          |           |
| Total.....          |                 | 450    | 472268    | 373      | 77        | 20617       | 4549      |

Coquimbo, marzo 15 de 1885.

J. L. KEMNER.

NÚM. 3.—RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Coquimbo durante el año administrativo, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885.

NAVIGACIÓN ESTERIOR

| ENTRADAS          |                 |        |           |          |           |             |
|-------------------|-----------------|--------|-----------|----------|-----------|-------------|
| CLASIFICACIONES   | NACIONALIDAD    | Buques | Toneladas | Cargados | En lastre | Tripulantes |
| Buques de vela... | Ingleses.....   | 12     | 8656      | 12       | .....     | 254         |
| Id.....           | Franceses.....  | 6      | 7506      | 6        | .....     | 133         |
| Id.....           | Americanos..... | 2      | 2273      | 2        | .....     | 38          |
| Id.....           | Alemanes.....   | 2      | 880       | 2        | .....     | 23          |
| Id.....           | Sueco.....      | 1      | 1172      | 1        | .....     | 21          |
| Id.....           | Danés.....      | 1      | 326       | 1        | .....     | 10          |
| Id.....           | Noruego.....    | 1      | 1108      | 1        | .....     | 17          |
| Id.....           | Italiano.....   | 1      | 888       | 1        | .....     | 16          |
| Total.....        | .....           | 26     | 22809     | 26       | .....     | 512         |
| SALIDAS           |                 |        |           |          |           |             |
| Buques de vela... | Ingleses.....   | 3      | 2165      | .....    | 3         | 48          |
| Id.....           | Americanos..... | 2      | 1914      | .....    | 2         | 38          |
| Id.....           | Francés.....    | 1      | 722       | .....    | 1         | 16          |
| Id.....           | Noruego.....    | 1      | 625       | .....    | 1         | 15          |
| Total.....        | .....           | 7      | 5426      | .....    | 7         | 117         |

Coquimbo, marzo 15 de 1885.

J. L. KEMNER.

NÚM. 4.—*Relación de las embarcaciones menores que hacen el tráfico de la bahía*

| NÚMEROS | CLASES                 | OCUPACIONES                                                 |
|---------|------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 55      | Lanchas.....           | Carga i descarga de mercaderías.                            |
| 4       | Lanchones.....         | Id. id. id.                                                 |
| 2       | Lanchas cisternas..... | Provisión de agua.                                          |
| 2       | Lanchas planas.....    | Embarque de animales, etc., etc.                            |
| 26      | Chalupas.....          | Embarque i desembarque de pasajeros i equipajes, etc., etc. |
| 32      | Botes redondos.....    |                                                             |
| 11      | Canoas.....            | Pesca.                                                      |
| 5       | Balandras.....         | Pascos.                                                     |

Coquimbo, marzo 15 de 1885.

J. L KEMNER

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Guayaquán  
NAVEGACION DEL CABOTAJE

| ENTRADAS            |                                                                         |        |           |          |           |             |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------|-----------|----------|-----------|-------------|
| CLASIFICACIONES     | NACIONALIDAD                                                            | BUQUES | TONELADAS | CARGADOS | EN LASTRE | TRIPULANTES |
| Vapores.....        | { Británicos.....<br>Nacionales.....<br>Franceses.....<br>Alemanes..... | 55     | 71776     | 55       | .....     | 2638        |
|                     |                                                                         | 18     | 13255     | 18       | .....     | 460         |
|                     |                                                                         | 6      | 12244     | 6        | .....     | 272         |
|                     |                                                                         | 3      | 3696      | 3        | .....     | 107         |
| Buques de vela..... | { Nacionales.....<br>Británicos.....                                    | 82     | 100971    | 82       | .....     | 3477        |
|                     |                                                                         | 46     | 4604      | 46       | .....     | 224         |
|                     |                                                                         | 4      | 1812      | 4        | .....     | 38          |
|                     |                                                                         | 50     | 6416      | 50       | .....     | 260         |
| SALIDAS             |                                                                         |        |           |          |           |             |
| Vapores.....        | { Británicos.....<br>Nacionales.....                                    | 30     | 25568     | 18       | 17        | 773         |
|                     |                                                                         | 18     | 13255     | 12       | 6         | 462         |
| Buques de vela..... | { Británicos.....<br>Nacionales.....                                    | 48     | 38823     | 30       | 18        | 1235        |
|                     |                                                                         | 4      | 1812      | 2        | 2         | 38          |
|                     |                                                                         | 46     | 4604      | 29       | 17        | 228         |
|                     |                                                                         | 50     | 6416      | 31       | 19        | 266         |

Guayaquán, marzo 11 de 1885.

EDUARDO ILLERA.

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Guayaquán*

NAVEGACION ESTERIOR

| SALIDAS         |                 | BUQUES | TONELADAS | CARGADOS | TRIPULANTES |
|-----------------|-----------------|--------|-----------|----------|-------------|
| CLASIFICACIONES | NACIONALIDAD    |        |           |          |             |
| Vapores.....    | Británicos..... | 25     | 46208     | 25       | 1865        |
|                 | Franceses.....  | 6      | 12244     | 6        | 272         |
|                 | Alemanes.....   | 3      | 3696      | 3        | 107         |
|                 | Resumen.....    | 34     | 62148     | 34       | 2244        |

Este resumen corresponde a los meses transcurridos desde el 1.º de marzo de 1884 al 28 de febrero de 1885.

Guayaquán, marzo 11 de 1885.

EDUARDO ILLERA.

*MOVIMIENTO marítimo del puerto de Tongoi, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885*

| ENTRADAS        |              |                        |           |          |           |             |                     |         |           |          |             |
|-----------------|--------------|------------------------|-----------|----------|-----------|-------------|---------------------|---------|-----------|----------|-------------|
| CLASIFICACIONES |              | NAVEGACIÓN DE CABOTAJE |           |          |           |             | NAVEGACIÓN EXTERIOR |         |           |          |             |
| Clases          | Nacionalidad | Números                | Toneladas | Cargados | En lastre | Tripulación | Pasajeros           | Números | Toneladas | Cargados | Tripulación |
| Vapores.        | Nacionales   | 69                     | 34479     | 62       | 7         | 1991        | 17                  | ...     | .....     | .....    | .....       |
|                 | Ingleses.... | 56                     | 70292     | 37       | 19        | 2931        | 51                  | ...     | .....     | .....    | .....       |
|                 | Franceses..  | 6                      | 12380     | 1        | 5         | 265         | 3                   | ...     | .....     | .....    | .....       |
|                 | Suma....     | 131                    | 117151    | 100      | 31        | 5187        | 71                  | ...     | .....     | .....    | .....       |
| B.de vela       | Nacionales   | 28                     | 4588      | 27       | 1         | 297         | 1                   | ...     | .....     | .....    | .....       |
|                 | Ingleses.... | 2                      | 1217      | 2        | ...       | 31          | ...                 | .....   | .....     | .....    | .....       |
|                 | Suma....     | 30                     | 5805      | 29       | 1         | 328         | 1                   | ...     | .....     | .....    | .....       |
| SALIDAS         |              |                        |           |          |           |             |                     |         |           |          |             |
| Vapores.        | Nacionales   | 69                     | 34479     | 52       | 17        | 1991        | 30                  | ...     | .....     | .....    | .....       |
|                 | Ingleses...  | 56                     | 70292     | 41       | 15        | 2931        | 56                  | 12      | 26784     | 12       | 984         |
|                 | Franceses..  | 6                      | 12380     | 5        | 1         | 265         | 1                   | 5       | 10119     | 5        | 215         |
|                 | Suma....     | 131                    | 117151    | 98       | 33        | 5187        | 87                  | 17      | 36903     | 17       | 1199        |
| B.de vela       | Nacionales   | 29                     | 4930      | 18       | 11        | 307         | 3                   | ...     | .....     | .....    | .....       |
|                 | Ingleses...  | 2                      | 1217      | 2        | ...       | 31          | ...                 | .....   | .....     | .....    | .....       |
|                 | Suma....     | 31                     | 6147      | 20       | 11        | 338         | 3                   | ...     | .....     | .....    | .....       |

JOSÉ ZELADA.



---

---

## Memoria del Gobernador Marítimo de Aconcagua

---

*Papudo, marzo 11 de 1885.*

En cumplimiento de lo ordenado por US. en su nota circular número 111 de fecha 24 del mes próximo pasado, tengo a bien remitir a esa oficina los datos del movimiento marítimo, tanto referentes a este puerto, como también de los demás dependientes de esta gobernación.

### MOVIMIENTO MARÍTIMO

Por los estados que bajo el número 1, se anexan a la presente, se impondrá US. de las entradas i salidas de buques que ha habido por los puertos de Papudo, Zapallar, Pichidanguí i los Vilos, i por el cuadro número 2 de las embarcaciones menores que hacen el tráfico en los dos primeros.

### NAUFRAJIOS

El único que ha ocurrido en todo el litoral de esta gobernación es el de la barca inglesa *Uncas*, la cual se perdió totalmente en el puerto de los Vilos, habiéndose salvado toda su tripulación.

### MUELLE

El que existe en este puerto, de propiedad fiscal, se encuentra en buen estado.

NECESIDADES PRINCIPALES DE ESTOS PUERTOS

La necesidad mas urjente que reclama tanto este puerto, como también los demás dependientes de esta gobernación, es la colocación en la bahía de cada uno de ellos, de una boya que sirva para indicar el mejor fondeadero i también para amarra i seguridad de los buques en épocas de temporales.

Dios guarde a US.

FLORENCIO TORRES.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.—Valparaiso.

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de los Vilos,  
desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885*

**NAVEGACION DEL CABOTAJE**

| ENTRADAS                                                                                           |                 |              |                 |          |           |             |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------|-----------------|----------|-----------|-------------|-----------|
| CLASIFICACIONES                                                                                    | NACIONALIDAD    | Buques       | Toneladas       | Cargados | En lastre | Tripulantes | Pasajeros |
|                                                                                                    |                 | Vapores..... | Nacionales..... | 132      | 41095     | 71          | 51 | 3889 | 250 |
| Id.....                                                                                            | Ingleses.....   | 34           | 38114           | 26       | 8         | 2174        | 100       |
|                                                                                                    | Suma.....       | 156          | 79209           | 97       | 59        | 6063        | 350       |
| Buques de vela                                                                                     | Nacionales..... | 4            | 1922            | 3        | 1         | 54          | .....     |
| Id.....                                                                                            | Italianos.....  | 1            | 772             | .....    | 1         | 14          | .....     |
| Id.....                                                                                            | Ingleses.....   | 3            | 1775            | 2        | 1         | 45          | .....     |
|                                                                                                    | Suma.....       | 8            | 4469            | 5        | 3         | 113         | .....     |
| SALIDAS                                                                                            |                 |              |                 |          |           |             |           |
| Vapores.....                                                                                       | Nacionales..... | 122          | 41095           | 102      | 20        | 3889        | 120       |
| Id.....                                                                                            | Ingleses.....   | 34           | 38114           | 26       | 8         | 2174        | 80        |
|                                                                                                    | Suma.....       | 156          | 79209           | 128      | 28        | 6063        | 200       |
| Buques de vela                                                                                     | Nacionales..... | 4            | 1922            | 2        | 2         | 54          | .....     |
| Id.....                                                                                            | Italianos.....  | 1            | 772             | 1        | ...       | 14          | .....     |
| Id.....                                                                                            | Ingleses.....   | 3            | 1775            | 2        | 1         | 45          | .....     |
|                                                                                                    | Suma.....       | 8            | 4469            | 5        | 3         | 113         | .....     |
| <p>NOTA.—Estado por las embarcaciones menores no le incluyo porque no los hai en esta oficina.</p> |                 |              |                 |          |           |             |           |

Los Vilos, marzo 4 de 1885.

MARTÍN VICUÑA

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Pichidangui, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885*

**NAVEGACIÓN DEL CABOTAJE**

| ENTRADAS            |                 |           |           |             |           |           |   |
|---------------------|-----------------|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|---|
| CLASIFICACIONES     | NACIONALIDAD    | Buques    |           | Cargados    |           | Pasajeros |   |
|                     |                 | Toneladas | En lastro | Tripulantes | Pasajeros |           |   |
| Buques de vela..... | Nacionales..... | 3         | 485       | ...         | 3         | 23        | 2 |
| Id. id.....         | Alemanes.....   | 2         | 1044      | 1           | 1         | 31        |   |
| Id. id.....         | Suecos.....     | 2         | 1270      | ...         | 2         | 21        |   |
| Suma.....           | .....           | 7         | 2799      | 1           | 6         | 75        | 2 |
| SALIDAS             |                 |           |           |             |           |           |   |
| Buques de vela..... | Nacionales..... | 2         | 480       | 2           | ...       | 20        | 2 |
| Id. id.....         | Alemanes.....   | 2         | 1044      | 2           | ...       | 31        |   |
| Id. id.....         | Suecos.....     | 2         | 1270      | 2           | ...       | 21        |   |
| Suma.....           | .....           | 6         | 2794      | 6           | ...       | 72        | 2 |

Pichidangui, febrero 28 de 1885.

JERÓNIMO S. CARVAJAL.

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Pichidangui, desde el 1.º de marzo del año próximo pasado hasta el 28 de febrero del presente*

NAVEGACIÓN EXTERIOR

| ENTRADAS            |               |        |           |          |           |             |
|---------------------|---------------|--------|-----------|----------|-----------|-------------|
| CLASIFICACIONES     | NACIONALIDAD  | BUQUES | TONELADAS | CARGADOS | EN LASTRE | TRIPULANTES |
| Buques de vela..... | Italiano..... | 1      | 760       | .....    | 1         | 15          |
| SALIDAS             |               |        |           |          |           |             |
| Buques de vela..... | Italiano..... | 1      | 760       | 1        | .....     | 15          |

Pichidangui, febrero 28 de 1885.

JERÓNIMO S. CARVAJAL.

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Papudo, desde el 1.º de marzo del año próximo pasado hasta el 28 de febrero del presente.*

**NAVEGACION DEL CABOTAJE**

| ENTRADAS            |                       |        |           |          |           |             |
|---------------------|-----------------------|--------|-----------|----------|-----------|-------------|
| CLASIFICACIONES     | NACIONALIDAD          | Buques | Toneladas | Cargados | En lastre | Tripulantes |
| Vapores.....        | Franceses.....        | 5      | 9592      | .....    | 5         | 201         |
| Buques de vela..... | Ingleses.....         | 3      | 2767      | 3        | .....     | 50          |
| Id.....             | Alemanes.....         | 1      | 306       | .....    | 1         | 9           |
| Id.....             | Norte-Americanos..... | 1      | 412       | 1        | .....     | 9           |
| Id.....             | Chilenos.....         | 1      | 371       | .....    | 1         | 8           |
| Total.....          | .....                 | 11     | 13448     | 4        | 7         | 277         |
| SALIDAS             |                       |        |           |          |           |             |
| Buques de vela..... | Ingleses.....         | 3      | 2767      | .....    | 3         | 50          |
| Id.....             | Norte-Americanos..... | 1      | 412       | .....    | 1         | 9           |
| Id.....             | Chilenos.....         | 2      | 795       | 1        | 1         | 18          |
| Total.....          | .....                 | 6      | 3974      | 1        | 5         | 77          |

Papudo marzo 11 de 1885.

FLORENCIO TORRES.

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Papudo, desde el 1.º de marzo del año 1884 hasta el 23 de febrero de 1885.*

**NAVEGACION ESTERIOR**

| ENTRADAS            |                |        |           |          |           |             |
|---------------------|----------------|--------|-----------|----------|-----------|-------------|
| CLASIFICACIONES     | NACIONALIDAD   | Buques | Toneladas | Cargados | En lastre | Tripulantes |
| Vapores.....        | Franceses..... | 5      | 9592      | 5        | .....     | 201         |
| Buques de vela..... | Alemanes.....  | 1      | 306       | 1        | .....     | 9           |
| Total.....          | .....          | 6      | 9898      | 6        | .....     | 210         |

Papudo, marzo 11 de 1885.

FLORENCIO TORRES.

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Zapallar, desde el 1.º de marzo del año de 1884 próximo pasado hasta el 28 de febrero del presente (1885)*

**NAVEGACION DEL CABOTAJE**

| <b>ENTRADAS</b> |                 |        |           |          |           |             |
|-----------------|-----------------|--------|-----------|----------|-----------|-------------|
| CLASIFICACIONES | NACIONALIDAD    | Bugues | Toneladas | Cargados | En lastre | Tripulantes |
| Lanchas.....    | Nacionales..... | 24     | 605       | 20       | 4         | 120         |
| <b>SALIDAS</b>  |                 |        |           |          |           |             |
| Lanchas.....    | Nacionales..... | 24     | 605       | 24       | 4         | 120         |

Papudo, marzo 11 de 1885.

FLORENCIO TORRES.



*Embarcaciones menores que hacen el tráfico en los puertos de Papudo i Zapallar*

PUERTO DE PAPUDO

| CLASE        | NACIONALIDAD    | OCUPACIÓN          | TONELAJE          | TRIPULACIÓN        | TOTAL |
|--------------|-----------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------|
| Lanchas..... | Nacionales..... | Cargar buques...   | 7½ toneladas c/u. | 2 hombres c/u..... | 4     |
| Botes.....   | Fiscal.....     | Visita de buques.. | .....             | 2 id.....          | 1     |
| Id.....      | Particular..... | Pescar.....        | .....             | 2 id.....          | 1     |
| Canoas.....  | Varios.....     | Id.....            | .....             | 3 id. c/u.....     | 5     |
|              |                 |                    |                   |                    | 11    |

PUERTO DE ZAPALLAR

|              |                 |                   |                   |                |   |
|--------------|-----------------|-------------------|-------------------|----------------|---|
| Lanchas..... | Nacionales..... | Cargar buques.... | 30 toneladas..... | 5 hombres..... | 1 |
| Canoas.....  | Varios.....     | Pescar.....       | .....             | 3 id. cada una | 2 |
|              |                 |                   |                   |                | 3 |

Papudo, marzo 11 de 1885.

FLORENCIO TORRES.

---

---

## Memoria del Gobernador Marítimo de Valparaiso

---

*Valparaiso, marzo 13 de 1885.*

En cumplimiento de la circular de US. de fecha 24 de febrero último, elevo a US. la memoria anual de la gobernación de mi cargo. Juntamente con los estados que demuestran el movimiento marítimo de Valparaiso durante el año administrativo desde el 1.º de marzo del año próximo pasado hasta el 28 de febrero último, encontrará US. algunas ideas referentes al servicio de la gobernación marítima i sobre las cuales me permito llamar la atención de US. por cuanto, algunas de ellas por lo menos, las considera el que suscribe como indispensables para llenar a satisfacción el cargo que se le tiene encomendado.

Dios guarde a US.

L. URIBE O.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE VALPARAISO.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

La nueva i mas crecida dotación de marineros asignada últimamente a esta Gobernación, como el haberse aumentado los sueldos equiparándolos a los que gozan los marineros de la Armada embarcados, ha venido a mejorar notablemente el servicio de la Capitanía, permitiendo a esta oficina cumplir con oportunidad las variadas i constantes atenciones que le están encomendadas.

Así, mediante dicho aumento de dotación i contando como cuenta al presente la Capitanía con dos embarcaciones a vapor, vá a ser posible sin duda establecer en la bahía un servicio de rondas nocturnas de conformidad con lo que disponen en su respectivo título las ordenanzas jenerales de la Armada.

Con la implantación de este nuevo servicio se logrará sin duda estirpar, si no del todo, en gran parte los robos i asaltos que han solido cometerse a bordo de los buques mercantes en altas horas de la noche, i de lo cual ha tenido el que suscribe quejas repetidas de los capitanes de los vapores así como de los buques de vela surtos en la bahía.

Como complemento de lo anterior, el que suscribe piensa disponer que siempre que de dia ocurra a bordo de los buques mercantes motín o algún otro desorden que exija la presencia e intervención de la capitanía, se ize al palo mayor del buque la bandera nacional, a cuya señal acudirá inmediatamente uno de los ayudantes. Mas, para llevar a cabo la medida que dejo espuesta, es menester que en el nuevo edificio que se vá a construir para oficina de la Gobernación marítima, se consulte en su parte mas elevada un torreón o minarete en el que se instalaría un vijía con la misión especial de dar avisos de las ocurrencias locales de la bahía como también de la entrada de vapores en tiempos cerrados o de neblina arrastrada, en cuales casos sucede a menudo que aquellos se escapan a la observación del vijía del cerro Centinela.

---

Como tuve el honor de manifestar a US. al hacerme cargo de esta Gobernación, el servicio del acarreo de la correspondencia marítima, tal cual se hace desde antiguo, deja mucho que desear, i es prueba las repetidas notas que corren en el archivo de esta Gobernación en las cuales el administrador de correos se queja de atrasos i otras irregularidades.

Cuando se dictó la actual lei de correos de 22 de febrero de 1858, que obliga al gobernador marítimo a recibir i entregar personalmente a bordo el paquete de correspondencia, era fácil ciertamente dar cumplimiento a lo dispuesto con toda regularidad i sin tropiezo, pués se trata, como lo dice la lei, simplemente de entregar un paquete; pero hoi dia, que se reciben i entregan semanalmente a bordo 150 balijas de correspondencia, por término medio, se hace sentir grandemente la necesidad de reformar la citada lei de correos en lo concerniente al recibo i entrega de la correspondencia marítima a bordo de los vapores.

A juicio del que suscribe, la mejor manera de obtener un resultado que asegure responsabilidad i regularidad en la entrega i recepción de la correspondencia marítima, sería exijiendo de las compañías de vapores que ellas mismas se hicieran cargo de dicho servicio, recibéndola en la oficina de correos de manos de un empleado responsable i entregándola en igual forma.

Si no fuese posible llevar a cabo lo que dejo indicado, se hace entonces necesario que un empleado del correo corra con el recibo i entrega de la correspondencia a bordo i cuide de ella hasta su recepción en la oficina del correo, en la intelijencia de que la Capitanía daría, como siempre, todas las facilidades del caso.

Para facilitar el acarreo de las balijas de correspondencia del muelle a la oficina de correos, i vice-versa, lo cual actualmente se practica en carretillas de mano i en varios viajes, convendría quizás establecer una vía-carril desde el muelle hasta la puerta del correo.

Sería asimismo conveniente colocar en parte adecuada del muelle de pasajeros un pescante de cigüeña para que el embarque i desembarque de las balijas se efectúe con mayor seguridad i sin que se maltrate la correspondencia.

Por último, tratándose de un asunto de tan manifiesta importancia como es el del trasporte de la correspondencia marítima de casi todo el país, cree el que suscribe que no debiera omitirse gasto prudente alguno que asegurase en todo tiempo un servicio regular i sin tropiezos.

Es por esto, señor Comandante Jeneral, que a pesar de que la Capitanía en tiempos normales cuenta hoi dia con los elementos necesarios para el embarque i desembarque de la correspondencia, no obstante convendría que se la dotase de una lancha a vapor, que a sus dimensiones moderadas uniese disposiciones especiales para el acarreo de la correspondencia, como ser máquina i caldera

lo mas a popa posible i el espacio de proa cerrado por una cubierta. De esta manera en tiempos de lluvia i de malos tiempos la correspondencia se trasportaría a tierra i a bordo con toda seguridad i sin peligro de que fuese mojada por la lluvia o el agua del mar.

---

El puerto de Valparaiso, no obstante su importancia i crecido comercio marítimo, carece de ciertos datos, si no del todo necesarios, que prestan al menos muchas facilidades a las naves surtas en la bahía i que propenden a la seguridad de los viajes. Entre otras se hace notar la falta de una señal o bola horaria que en su caída indique el momento preciso de medio día u hora media del lugar, i por lo cual las naves mercantes pudieran determinar el error de sus cronómetros con toda exactitud i sin trabajo ni gasto algunc.

Esta Gobernación marítima, una vez instalada en su nuevo local i dándosele los elementos necesarios, podría encargarse de dar a la bahía i a la población, cronométricamente la hora media del lugar.

Es cuanto he creído de mi deber hacer presente a US.

Dios guarde a US.

L. URIBE O.

NÚM. 1.—ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo en el puerto de Valparaiso, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885.

M. DE N.

| ENTRADAS         |              |           |             |           |        |           |              |           |             |           |        |           |           |        |           |
|------------------|--------------|-----------|-------------|-----------|--------|-----------|--------------|-----------|-------------|-----------|--------|-----------|-----------|--------|-----------|
| CLASES           | DEL CABOTAJE |           |             |           | TOTAL  |           | DEL ESTERIOR |           |             |           | TOTAL  |           | RESUMEN   |        |           |
|                  | NACIONALES   |           | ESTRANJEROS |           | Buques | Toneladas | NACIONALES   |           | ESTRANJEROS |           | Buques | Toneladas | Pasajeros | Buques | Toneladas |
|                  | Buques       | Toneladas | Buques      | Toneladas |        |           | Buques       | Toneladas | Buques      | Toneladas |        |           |           |        |           |
| Buq. de vela.... | 175          | 78721     | 99          | 54533     | 274    | 133254    | 14           | 7343      | 459         | 342248    | 473    | 349591    | 158       | 747    | 482844    |
| Vapores.....     | 279          | 143697    | 119         | 146391    | 398    | 290088    | 00           | 79118     | 157         | 228386    | 217    | 307504    | 23474     | 615    | 597592    |
| Buq. de guerra   | 21           | 22335     | 18          | 31086     | 39     | 53421     | 12           | 12821     | 7           | 10661     | 19     | 23482     | .....     | 58     | 76903     |
| SALIDAS          |              |           |             |           |        |           |              |           |             |           |        |           |           |        |           |
| Buq. de vela.... | 172          | 75723     | 399         | 290337    | 571    | 366060    | 24           | 12090     | 143         | 92889     | 167    | 104979    | 33        | 738    | 471039    |
| Vapores.....     | 279          | 142361    | 109         | 201065    | 388    | 343426    | 57           | 77995     | 164         | 231635    | 221    | 309630    | 13805     | 609    | 630556    |
| Buq. de guerra   | 19           | 18867     | 13          | 26639     | 32     | 45506     | 12           | 14353     | 10          | 13351     | 22     | 27704     | .....     | 54     | 73210     |

61

NÚM. 2.—Embarcaciones menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la bahía de Valparaíso

| NÚMERO | CLASES        | NACIÓN         | NOMBRE            | TONELAJE | OCCUPACIÓN      | DUEÑOS                             |
|--------|---------------|----------------|-------------------|----------|-----------------|------------------------------------|
| 1      | Vapor.....    | Nacional.....  | Ardilla.....      | 47.56    | Remolcador..... | Compañía Sud-Americana de Vapores. |
| 1      | Id.....       | Id.....        | Miraflores.....   | 61.67    | Id.....         | Id. Comercial de remolcadores.     |
| 1      | Id.....       | Id.....        | Chorrillos.....   | 27.03    | Id.....         | Id.                                |
| 1      | Id.....       | Id.....        | Estrella.....     | 25.50    | Id.....         | Id.                                |
| 1      | Id.....       | Id.....        | Vencedora.....    | 25.33    | Id.....         | Id.                                |
| 1      | Id.....       | Id.....        | Sofía.....        | 27.40    | Id.....         | Nacional de                        |
| 1      | Id.....       | Id.....        | Adela.....        | 24.88    | Id.....         | Id.                                |
| 1      | Id.....       | Id.....        | Salvadora.....    | 14.21    | Id.....         | Id.                                |
| 1      | Id.....       | Id.....        | Pescador.....     | 11.00    | Id.....         | Id.                                |
| 1      | Id.....       | Id.....        | Lurín.....        | 11.32    | Id.....         | Id.                                |
| 1      | Id.....       | Id.....        | El Almirante..... | 10.00    | Id.....         | Pacífico Alvarez.                  |
| 1      | Id.....       | Británico..... | Baja.....         | 20.57    | Id.....         | Id. id.                            |
| 1      | Id.....       | Id.....        | Nelly.....        | 12.00    | Id.....         | P. S. N. C.                        |
| 1      | Id.....       | Id.....        | Abeyta.....       | 12.00    | Id.....         | Id.                                |
| 262    | Lanchas.....  | .....          | Numeradas.....    | .....    | A la carga.     |                                    |
| 83     | Chalupas..... | .....          | Id.....           | .....    | Para pasajeros  |                                    |
| 132    | Fotes.....    | .....          | Id.....           | .....    | Id.             |                                    |
| 37     | Canoa.....    | .....          | Id.....           | .....    | Para pescar.    |                                    |

*NOMINA de buques que han entrado a los diques de esta Compañía en el año que se espresa*

| MES     | DIAS | CLASE    | BANDERA  | NOMBRE                          | CAUSA                       |
|---------|------|----------|----------|---------------------------------|-----------------------------|
| 1884    |      |          |          |                                 |                             |
| Marzo   | 4    | Vapor... | Nacnl... | Guayacán.....                   | Limpiar i pintar            |
| "       | 7    | Chata... | Id.....  | Maipú.....                      | Id. id.                     |
| "       | 10   | Vapor... | Id.....  | Paqte. de Maule                 | Id. id.                     |
| "       | 13   | Id.....  | Id.....  | Maipo.....                      | Id. id.                     |
| "       | 28   | Monitor  | de la R. | Huascar.....                    | Id. id.                     |
| "       | 29   | Barca... | Nacnl... | Zarapito.....                   | Remiendo                    |
| Abril.. | 2    | Chata... | Id.....  | Vitalia.....                    | Sacar el forro              |
| "       | 10   | Vapor... | Id.....  | Laja.....                       | Limpiar i pintar            |
| "       | "    | Id.....  | Id.....  | Isidr <sup>a</sup> . de Cousiño | Id. id.                     |
| "       | 20   | Id.....  | Id.....  | Talca.....                      | Id. id.                     |
| Mayo.   | 1    | Barca... | Id.....  | Navarro i Burr.                 | Tapar una agua              |
| "       | "    | Chata... | Id.....  | Jóven Julia.....                | Desaforrar                  |
| "       | 7    | Vapor... | Id.....  | Cachapoal.....                  | Limpiar i pintar            |
| "       | "    | Id.....  | Id.....  | Luis Cousiño....                | Id. id.                     |
| "       | 9    | Barca... | Portugs. | Deva.....                       | Remiendo                    |
| "       | 13   | Vapor... | de la R. | Amazonas.....                   | Limpiar i pintar            |
| "       | 17   | Id.....  | Británic | Serena.....                     | Id. id.                     |
| "       | 20   | Id.....  | Id.....  | Puchoco.....                    | Id. id.                     |
| "       | 22   | Id.....  | Nacnl... | Paqt. de los Vilos              | Id. id.                     |
| "       | 23   | Fragata  | Británic | Ingomar.....                    | Carena i varios             |
| "       | 26   | Vapor... | Nacnl... | Carlos Roberto..                | Limpiar i pintar            |
| Junio.  | 5    | Id.....  | Id.....  | Villa-Rica.....                 | Id. id.                     |
| "       | 9    | Id.....  | Británic | Arauco.....                     | Id. id.                     |
| "       | 23   | Id.....  | Nacnl... | Paqt. de los Vilos              | Id. id.                     |
| "       | "    | Barca... | Británic | Ida Lilly.....                  | Remiendo                    |
| "       | 26   | Vapor... | Nacnl... | Huanay.....                     | Limpiar i pintar            |
| Julio.. | 4    | Id.....  | Id.....  | Mapocho.....                    | Id. id.                     |
| "       | 6    | Id.....  | Id.....  | Copiapó.....                    | Id. id.                     |
| "       | 7    | Id.....  | Id.....  | Matías Cousiño.                 | Id. id.                     |
| "       | 10   | Id.....  | Británic | Colombia.....                   | Id. id.                     |
| "       | 11   | Id.....  | Nacnl... | Viña del Mar...                 | Id. id.                     |
| "       | 15   | Id.....  | Id.....  | Lautaro.....                    | Id. id.                     |
| "       | 23   | Id.....  | Británic | Thane.....                      | Id. id.                     |
| "       | "    | Id.....  | Id.....  | Mendoza.....                    | Id. id.                     |
| "       | 25   | Id.....  | Nacnl... | Mapocho.....                    | Lim., pint. i tap. una agua |
| Agost.  | 15   | Id.....  | Id.....  | Itata.....                      | Limpiar i pintar            |



| MES    | DIAS | CLASE     | BANDERA   | NOMBRE                         | CAUSA            |
|--------|------|-----------|-----------|--------------------------------|------------------|
| 1884   |      |           |           |                                |                  |
| Agost. | 20   | Vapor...  | Británico | Puno.....                      | Limpiar i pintar |
| "      | 25   | Id.....   | Id.....   | Sara.....                      | Id. id.          |
| "      | 29   | Id.....   | Id.....   | Laja.....                      | Id. id.          |
| Setbr. | 1    | Id.....   | Id.....   | Maipo.....                     | Id. id.          |
| "      | 2    | Id.....   | Id.....   | Urcos.....                     | Id. id.          |
| "      | 4    | Bergant   | Id.....   | Luisita.....                   | Carena           |
| "      | 10   | Vapor...  | N.-Am...  | Al Ki.....                     | Cambiar mariposa |
| "      | 12   | Id.....   | de la R.  | Angamos.....                   | Limpiar i pintar |
| "      | 16   | Id.....   | Británico | Lontué.....                    | Id. id.          |
| "      | 24   | Id.....   | Nacnl.... | Talca.....                     | Id. id.          |
| Octbr. | 1    | Id.....   | Id.....   | Pudeto.....                    | Id. id.          |
| "      | 5    | Barca...  | Id.....   | Jral. Baquedano                | Carena           |
| "      | 7    | Vapor...  | Id.....   | Corral.....                    | Limpiar i pintar |
| "      | 11   | Barca...  | N.-Am...  | Normad.....                    | Carena           |
| "      | 13   | Vapor...  | Nacnl.... | Guayacán.....                  | Limpiar i pintar |
| "      | 16   | Id.....   | Británico | Serena.....                    | Id. id.          |
| "      | "    | Id.....   | Nacnl.... | Telegraphe.....                | Remiendo         |
| "      | 22   | Id.....   | Id.....   | Cachapoal.....                 | Limpiar i pintar |
| "      | 25   | Goleta... | Id.....   | Veleidosa.....                 | Carena           |
| "      | 26   | Barca...  | Británico | D. H. Morris.....              | Id. i varios     |
| "      | 30   | Vapor...  | Nacnl.... | Isid <sup>a</sup> . de Cousiño | Limpiar i pintar |
| Nov... | 3    | Id.....   | Id.....   | Limarí.....                    | Id. id.          |
| "      | 4    | Id.....   | Id.....   | Paqt. de los Vilos             | Id. id.          |
| "      | 11   | Id.....   | Británico | Chiloé.....                    | Id. id.          |
| "      | 15   | Id.....   | Nacnl.... | Itata.....                     | Id. id.          |
| "      | 18   | Id.....   | Británico | Pizarro.....                   | Id. id.          |
| "      | 24   | Id.....   | Nacnl.... | Viña del mar....               | Id. id.          |
| "      | 25   | Id.....   | Británico | Puchoco.....                   | Id. id.          |
| "      | 29   | Id.....   | Nacnl.... | Cárlas Roberto...              | Id. id.          |
| "      | 30   | Id.....   | Británico | Ayacucho.....                  | Id. id.          |
| Dicbr. | 3    | Id.....   | Nacnl.... | Lautaro.....                   | Id. id.          |
| "      | 5    | Id.....   | de la R.  | Calama.....                    | Id. id.          |
| "      | 6    | Id.....   | Nacnl.... | Luis Cousiño....               | Id. id.          |
| "      | 10   | Id.....   | de la R.  | Chipana.....                   | Id. id.          |
| "      | 13   | Id.....   | Británico | Puno.....                      | Id. id.          |
| "      | 15   | Draga...  | de la R.  | Constitución....               | Id. id.          |
| "      | 23   | Vapor...  | Id.....   | Toltén.....                    | Id. id.          |
| "      | 30   | Barca...  | Franc...  | Costa-Rica.....                | Remiendo         |

| MES     | DIAS | CLASE               | BANDERA   | NOMBRE           | CAUSA             |
|---------|------|---------------------|-----------|------------------|-------------------|
| 1885    |      |                     |           |                  |                   |
| Enero.  | 2    | Vapor...            | Británic  | Arauco.....      | Limpiar i pintar  |
| "       | 3    | Barca...            | Ballra... | Doda Silva.....  | Carena            |
| "       | 7    | Corbeta.            | de la R.  | Abtao.....       | Revisar el fondo  |
| "       | 9    | Goleta...           | Nacnl.... | Juan Fernández   | Revisar           |
| "       | 13   | Vapor...            | Británic  | Mendoza.....     | Limpiar i pintar  |
| "       | ...  | Barca...            | Ballra... | Grace Marks....  | Carena            |
| "       | 15   | Id....              | Nacnl.... | Prince Hassan... | Remiendo i varios |
| "       | 16   | Vapor...            | Id....    | Laja.....        | Limpiar i pintar  |
| "       | 19   | Cañonr <sup>a</sup> | de la R.  | Magallanes.....  | Carena            |
| "       | 22   | Vapor...            | Nacnl.... | Matias Cousiño.  | Limpiar i pintar  |
| "       | 28   | Id....              | Id....    | Mapocho.....     | Id. id.           |
| "       | 29   | Goleta...           | Id....    | Sarjento Aldea.  | Carena            |
| "       | 31   | Vapor...            | Id....    | Villa-Rica.....  | Limpiar i pintar  |
| Febrer. | 10   | Crucero.            | de la R.  | Esmeralda.....   | Id. id.           |
| "       | 23   | Vapor...            | Nacnl.... | Pudeto.....      | Id. id.           |
| "       | 24   | Id....              | Británic  | Lima.....        | Id. id.           |
| "       | 26   | Id....              | Nacnl.... | Maipo.....       | Id. id.           |
| "       | 28   | Crucero.            | de la R.  | Amazonas.....    | Id. id.           |

NUM. 3.—ESTADO que demuestra el movimiento marítimo en el puerto de San Antonio, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885

| ENTRADAS         |        | SALIDAS     |              |        |             |                  |        |           |
|------------------|--------|-------------|--------------|--------|-------------|------------------|--------|-----------|
|                  |        | AL CABOTAJE |              |        | AL ESTERIOR |                  |        |           |
| CLASE            | Buques | Toneladas   | CLASE        | Buques | Toneladas   | CLASE            | Buques | Toneladas |
| Vapores.....     | 15     | 8799        | Vapores..... | 11     | 3624        | Vapores.....     | 4      | 5175      |
| Barcas.....      | 15     | 8665        | Barcas.....  | 6      | 3262        | Barcas.....      | 11     | 7152      |
| Goletas.....     | 3      | 567         | Goletas..... | 3      | 567         | Bergantines..... | 1      | 396       |
| Bergantines..... | 1      | 396         |              |        |             |                  |        |           |
| Total.....       | 24     | 18427       | Total.....   | 20     | 7453        | Total.....       | 16     | 12723     |

---

---

## Memoria del Gobernador Marítimo de Colchagua

---

*Llico, marzo 16 de 1885.*

Tengo el honor de remitir a US. los datos estadísticos de esta Gobernación que deben formar parte de la Memoria de Marina que el señor Ministro del ramo debe presentar al Congreso en sus próximas sesiones.

### MOVIMIENTO MARÍTIMO

El estado que acompaño a US. demuestra que han entrado a este puerto 5 buques de vela, con un total de 2,462 toneladas i que todos han sido despachados al extranjero.

### TRÁFICO DE EMBARCACIONES MENORES

Existen 10 lanchas que se ocupan en la carga i descarga de los buques. Cada una de estas lanchas es manejada por 11 o 13 hombres. De estas 10 lanchas hai solo 8 en buen estado de servicio i tripuladas todas con 100 hombres. Hai también 2 botes i 50 canoas que se ocupan de la pesca en la laguna, todas con 150 pescadores.

### IMPORTANCIA DEL PUERTO

La rada en que fondean los buques es, como se sabe, mui abierta i además la boca del canalizo que comunica con la laguna suele cerrarse, de modo que dificulta mucho el carguío de los buques que arriban a este puerto; todo esto, unido a la barra que existe en la boca, hace que la importancia del puerto sea mui escasa, aunque es de grande utilidad al comercio i agricultura, porque casi todos los trigos del departamento se esportan por este puerto.

VALIZAS

Viniendo del sur es mui difícil reconocer la rada, i ha sucedido varias veces que han fondeado buques en Iloca creyendo fondear en Llico, por lo cual creo sería mui conveniente colocar una pirámide, como las que existen en el estrecho de Magallanes, en la parte sur de la boca, con el objeto de indicar el fondeadero a los buques que arriban a este puerto.

TELÉGRAFO MARÍTIMO

Se hace sentir la necesidad de establecer el telégrafo marítimo, para comunicarse en caso necesario con los buques fondeados en la rada.

NECESIDADES DE LA OFICINA

Es mui necesario un barómetro, porque el que existe está completamente inútil, lo cual sería bueno reemplazarlo por uno en buen estado.

Esta oficina está enteramente desprovista de muebles i ni siquiera tiene una estera ni alfombra, i si US. lo cree conveniente, sería bueno se me dieran esos artículos.

BOTE SALVA-VIDAS

Se hace sentir la necesidad de un bote salva-vidas, porque esta Gobernación no tiene ninguna embarcación de que disponer para los casos en que haya que comunicarse con los buques fondeados en este puerto.

POLICÍA DEL PUERTO

Con el reglamento que existe se satisfacen las necesidades.

El personal de esta Gobernación se compone solo del que suscribe i de un marinero 2.º que sirve de ordenanza.

No existe en esta Gobernación astillero, varadero ni maestranza para embarcaciones mayores, ni la juzgo por ahora necesaria.

Es todo cuanto tengo que informar a US.

Dios guarde a US.

JOSÉ TOMÁS FUENZALIDA C.

Al señor Comandante Jeneral de Marina. — Valparaíso.

RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Llico

NAVEGACION ESTERIOR

| CLASIFICACIONES | NACIONALIDAD    | BUQUES                   | TONELADAS | CARGADOS     | EN LASTRE      | TRIPULANTES | PASAJEROS |
|-----------------|-----------------|--------------------------|-----------|--------------|----------------|-------------|-----------|
| Barcas.....     | Alemana.....    | <i>Amélie</i> .....      | 495       | Cargado..... | Sin lastre.... | 13          |           |
|                 | Inglesa.....    | <i>Hermine</i> .....     | 537       | »            | »              | 17          |           |
|                 | Portuguesa..... | <i>Douro</i> .....       | 355       | »            | »              | 14          |           |
|                 | Alemana.....    | <i>Adela Loubker</i> ... | 534       | »            | »              | 13          | •         |
|                 | Inglesa.....    | <i>Bodgyddan</i> .....   | 541       | »            | »              | .....       | 1         |
|                 | Suma.....       | .....                    | 2462      |              |                |             |           |

El cuadro que demuestra los cinco buques despachados en este puerto ascendentes a la suma de dos mil cuatrocientos sesenta i dos toneladas, todos han llevado sus cargamentos al extranjero.

Llico, marzo 16 de 1885.

JOSÉ TOMÁS FUENZALIDA.

---

---

## Memoria del Gobernador Marítimo de Maule

*Constitución, marzo 10 de 1885.*

En cumplimiento de la circular de US. de fecha 24 de febrero próximo pasado, número 111, tengo el honor de remitir a US. los datos que deben figurar en la Memoria de Marina del presente año referentes a los puertos de esta gobernación marítima.

### CONSTITUCIÓN

Durante el año administrativo de 1884, han entrado a este puerto noventa i dos buques, como sigue:

68 vapores con 16,907 toneladas.

24 buques de vela con 3,098 toneladas.

Ha habido, pues, una disminución, comparada con la entrada del año anterior, de 29 buques.

Por el estado número 1, se impondrá US. del movimiento habido en la Oficina de enganche de marineros.

El número de embarcaciones que hacen el tráfico de la vía es el siguiente:

35 botes fleteros tripulados con 70 individuos.

10 id. pescadores con 40 individuos.

15 lanchas con 75 individuos.

87 id. que hacen el tráfico desde Perales a este puerto, con 285 individuos.

Los cuatro astilleros que existen para la construcción de lanchas, en número de 58 durante el período de que doi cuenta, ocupan 4 constructores, 48 oficiales i 41 calafates i aprendices.

En cuanto al telégrafo marítimo i reglamento de policía del

puerto, debo informar a US., que, salvo algunas modificaciones a que se prestan, satisfacen su objeto.

Se hace sentir mucho la necesidad de un remolcador, por haberse destinado el vaporcito que hacía este servicio a otra clase de especulación.

BUCHUPUREO I CURANIPE

Bajo los números 2 i 3 encontrará US. los estados del movimiento de estos dos puertos.

Dios guarde a US.

M. E. REYNOLDS.

Señor Comandante Jeneral de Marina.



OFICINA de enganches de marineros.—Estado que manifiesta el movimiento de la jente de mar habida en el primer año trimestre del presente año

| EMBARCADOS |                     | DESEMBARCADOS |    | INSCRITOS |   | OBSERVACIONES |
|------------|---------------------|---------------|----|-----------|---|---------------|
| 8          | Contra-maestres     | 5             | 73 | 14        | 5 |               |
|            | Guardianes          |               |    |           |   |               |
|            | Patrones de lanchas |               |    |           |   |               |
|            | Cocineros           |               |    |           |   |               |
|            | Mayordomos          |               |    |           |   |               |
|            | Marineros           |               |    |           |   |               |
|            | Fogoneros           |               |    |           |   |               |
|            | Carboneros          |               |    |           |   |               |
|            | Plazas              |               |    |           |   |               |
|            | Mozos               |               |    |           |   |               |
|            | Contra-maestres     |               |    |           |   |               |
|            | Guardianes          |               |    |           |   |               |
|            | Patrones de lanchas |               |    |           |   |               |
|            | Cocineros           |               |    |           |   |               |
|            | Mayordomos          |               |    |           |   |               |
|            | Marineros           |               |    |           |   |               |
|            | Fogoneros           |               |    |           |   |               |
|            | Carboneros          |               |    |           |   |               |
|            | Plazas              |               |    |           |   |               |
|            | Mozos               |               |    |           |   |               |

Constitución, marzo 13 de 1885.

PEDRO A. CASTRO, cajero.

M. E. REYNOLDS, administrador.

OFICINA de enganches de marineros.—Estado que manifiesta el movimiento de la jente de mar habida en el primer año trimestre del presente año

| DEL TOTAL DE LOS EM-<br>BARCADOS SON: | BUQUES MERCANTES |             | DEL TOTAL DE LOS DE-<br>SEMBARCADOS SON: | BUQUES MERCANTES |             | DE LOS INSCRITOS SON:<br>DEL TOTAL | Chilenos | Estranjeros |
|---------------------------------------|------------------|-------------|------------------------------------------|------------------|-------------|------------------------------------|----------|-------------|
|                                       | Chilenos         | Estranjeros |                                          | Chilenos         | Estranjeros |                                    |          |             |
| Contra-maestres.....                  | 3                | 5           | Contra-maestres.....                     | .....            | 3           | Contra-maestres.....               | .....    | .....       |
| Guardianes.....                       | .....            | 5           | Guardianes.....                          | .....            | 2           | Guardianes.....                    | .....    | .....       |
| Patrones de lanchas..                 | 71               | 2           | Patrones de lanchas..                    | .....            | .....       | Patrones de lanchas..              | 2        | .....       |
| Cocineros.....                        | 9                | 5           | Cocineros.....                           | .....            | .....       | Cocineros.....                     | 1        | .....       |
| Mayordomos.....                       | 5                | .....       | Mayordomos.....                          | .....            | .....       | Mayordomos.....                    | .....    | .....       |
| Marineros.....                        | 183              | 12          | Marineros.....                           | .....            | 8           | Marineros.....                     | 42       | 1           |
| Fogoneros.....                        | 15               | 1           | Fogoneros.....                           | .....            | .....       | Fogoneros.....                     | .....    | .....       |
| Carboneros.....                       | 6                | .....       | Carboneros.....                          | .....            | .....       | Carboneros.....                    | .....    | .....       |
| Plazas.....                           | 7                | 2           | Plazas.....                              | .....            | 1           | Plazas.....                        | .....    | 3           |
| Mozos.....                            | 31               | .....       | Mozos.....                               | .....            | 8           | Mozos.....                         | .....    | .....       |
| Total.....                            | 330              | 32          | Total.....                               | .....            | 27          | Total.....                         | 48       | 1           |

RESUMEN.—162 Embarcados, 41 desembarcados i 49 inscritos.

Constitución, marzo 13 de 1885.—PEDRO A. CASTRO, cajero.—M. E. REYNOLDS, administrador.

NÚM. 2.—RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Buchupureo desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 23 de febrero del presente año.

NAVEGACION DEL CABOTAJE

| ENTRADAS            |                  |        |           |          |           |             |           |
|---------------------|------------------|--------|-----------|----------|-----------|-------------|-----------|
| CLASIFICACIONES     | NACIONALIDAD     | Buques | Toneladas | Cargados | En lastre | Tripulantes | Pasajeros |
| Buques de vela..... | Ingleses.....    | 2      | 1252      | 2        | .....     | 32          | 5         |
| Id.....             | Portugueses..... | 2      | 730       | 2        | .....     | 27          | 3         |
| Id.....             | Aleman.....      | 1      | 386       | 1        | .....     | 10          | 2         |
| Id.....             | Noruego.....     | 1      | 610       | 1        | .....     | 14          | 2         |
| Totales.....        | .....            | 6      | 2978      | 6        | .....     | 83          | 12        |
| SALIDAS             |                  |        |           |          |           |             |           |
| Buques de vela..... | Portugueses..... | 2      | 750       | 2        | .....     | 27          | 3         |

Buchupureo, marzo 4 de 1885.

M. GONZÁLEZ.



NUM. 3.—RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Curanipe, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885.

NAVEGACION ESTERIOR

| ENTRADAS            |                  |        |           |          |           |             |
|---------------------|------------------|--------|-----------|----------|-----------|-------------|
| CLASIFICACIONES     | NACIONALIDAD     | Buques | Toneladas | Cargados | En lastre | Tripulantes |
| Buques de vela..... | Portugués.....   | 1      | 256       | .....    | 1         | 9           |
| SALIDAS             |                  |        |           |          |           |             |
| Buques de vela..... | Británicos.....  | 1      | 913       | 1        | .....     | 17          |
| Id.....             | Noruegos.....    | 1      | 610       | 1        | .....     | 13          |
| Id.....             | Portugueses..... | 4      | 1275      | 4        | .....     | 46          |
| Totales.....        | .....            | 6      | 2798      | 6        | .....     | 76          |

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto de Curanipe, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885.*

**NAVEGACION DEL CABOTAJE**

| ENTRADAS            |                  |          |             |          |           |             |
|---------------------|------------------|----------|-------------|----------|-----------|-------------|
| CLASIFICACIONES     | NACIONALIDAD     | Buques   | Toneladas   | Cargados | En lastre | Tripulantes |
| Buques de vela..... | Británicos.....  | 1        | 913         | .....    | 1         | 17          |
| Id.....             | Noruegos.....    | 1        | 610         | 1        | .....     | 13          |
| Id.....             | Portugueses..... | 3        | 1019        | 3        | .....     | 37          |
| Lancha.....         | Nacional.....    | 1        | 20          | .....    | 1         | 3           |
| <b>Total.....</b>   |                  | <b>6</b> | <b>2562</b> | <b>4</b> | <b>2</b>  | <b>70</b>   |
| SALIDAS             |                  |          |             |          |           |             |
| Lancha.....         | Nacionales.....  | 5        | 79          | 5        | .....     | 35          |
|                     |                  |          |             |          |           | 1           |

Curanipe, febrero 28 de 1885.

MELCHOR FLETT.

---

---

## Memoria del Gobernador Marítimo de Concepción

---

*Talcahuano, marzo 10 de 1885.*

Tengo el honor de remitir a US. la memoria anual i los estados correspondientes al movimiento marítimo de los puertos de esta Gobernación, durante el año administrativo trascurrido desde el 1.º de marzo del año próximo pasado hasta el 28 del mes último

### MOVIMIENTO MARÍTIMO

Según aparece del estado núm. 1, han entrado a este puerto en el año indicado 536 buques de distintas nacionalidades, con 471,828 toneladas de registro, dando una diferencia de diez menos que el año anterior.

Por el estado núm. 2 se impondrá US. del número i ocupación de las embarcaciones menores que trafican dentro de los límites de esta bahía.

### FAROS

El de la Quiriquina sigue prestando sus servicios con toda regularidad.

El de la punta norte de la Santa María continúa en construcción.

Para que las naves que se dirijen a este puerto de noche, salven sin dificultad el bajo Belén i para que puedan tomar su fondeadero fácilmente, es mui necesario que se coloque en el extremo del nuevo muelle fiscal un faro de sexto orden, igual a los destinados ultimamente para Punta Arenas, Taltal, Antofagasta i otros puertos.

La configuración i accidentes especiales de la bahía que encierra a este puerto hacen que dicha necesidad sea mas premiosa que para otros.

#### MUELLES

Prestan sus servicios al público para la carga i descarga de mercaderías dos muelles de particulares.

Se está construyendo frente al edificio de la Aduana uno fiscal, con toda solidez i comodidad, el que quedará terminado a principios del mes de mayo próximo. Tendrá una longitud de ciento cincuenta metros sobre el mar, i a su cabezo, provisto de dos pescantes de primera clase, podrán atracar hasta goletas de cien toneladas de registro.

Adjuntas encontrará US. las notas con que los señores subdelegados marítimos acompañan los estados.

Dios guarde a US.

E. LYNCH.

Al Señor Comandante Jeneral de Marina.



NÚM. 1.—ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo del puerto de Talcahuano, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885.

| ENTRADAS         |              |           |             |           |        |           |              |           |             |           |        |           |           |        |           |
|------------------|--------------|-----------|-------------|-----------|--------|-----------|--------------|-----------|-------------|-----------|--------|-----------|-----------|--------|-----------|
| CLASES           | DEL CABOTAJE |           |             |           | TOTAL  |           | DEL EXTERIOR |           |             |           | TOTAL  |           | RESUMEN   |        |           |
|                  | NACIONALES   |           | ESTRANJEROS |           | Buques | Toneladas | NACIONALES   |           | ESTRANJEROS |           | Buques | Toneladas | Pasajeros | Buques | Toneladas |
|                  | Buques*      | Toneladas | Buques      | Toneladas |        |           | Buques       | Toneladas | Buques      | Toneladas |        |           |           |        |           |
| Buq. de vela.... | 79           | 8284      | .....       | .....     | 79     | 8284      | .....        | .....     | 145         | 88910     | 145    | 88910     | 47        | 224    | 97194     |
| Vapores.....     | 142          | 104299    | 72          | 93525     | 214    | 197824    | .....        | .....     | 87          | 165265    | 87     | 165265    | 2947      | 301    | 362089    |
| Buq. de guerra   | 5            | 5049      | 2           | 2030      | 7      | 7079      | .....        | .....     | 4           | 5466      | 4      | 5466      | 5675      | 11     | 12545     |
|                  |              |           |             |           |        |           |              |           |             |           |        |           | 8669      | 536    | 471828    |
| SALIDAS          |              |           |             |           |        |           |              |           |             |           |        |           |           |        |           |
| Buq. de vela.... | 77           | 8023      | .....       | .....     | 77     | 8023      | .....        | .....     | 141         | 86798     | 141    | 86798     | 21        | 218    | 94826     |
| Vapores.....     | 142          | 104299    | 72          | 93525     | 214    | 197824    | .....        | .....     | 87          | 165265    | 87     | 165265    | 332       | 301    | 362089    |
| Buq. de guerra   | 5            | 5049      | 3           | 5876      | 8      | 10925     | .....        | .....     | 3           | 1620      | 3      | 1620      | .....     | 11     | 12545     |
|                  |              |           |             |           |        |           |              |           | 3           |           |        |           | 353       | 530    | 469455    |

Talcahuano, marzo 1.º de 1885.

E. LYNCH.

NÚM. 2.—EMBARCACIONES menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la bahía de Talcahuano

| NÚMERO | CLASE               | NACIÓN        | NOMBRE         | TONELAJE          | OCCUPACIÓN          | TOTAL |
|--------|---------------------|---------------|----------------|-------------------|---------------------|-------|
| 1      | Vapores.....        | Nacional..... | Luz.....       | 20 toneladas..... | De parada.....      | 2     |
| 1      | Id.....             | Id.....       | Matilde.....   | 12 id.....        | Remolq. de lanchas  |       |
| 2      | Lanchas cisternas.. | Id.....       | Numeradas..... | 25 cada una.....  | Aguada.....         | 61    |
| 59     | Lanchas.....        | Id.....       | Id.....        | de 15 a 25.....   | Carga i descarga... |       |
| 6      | Chalupas.....       | Id.....       | Id.....        | .....             | Pesca de ballena... | 37    |
| 31     | Id.....             | Id.....       | Id.....        | .....             | Servicio público... |       |
| 5      | Botes.....          | Id.....       | Id.....        | .....             | Id. id.....         | 5     |
| 97     | Canoas.....         | Id.....       | Id.....        | .....             | Pesca.....          | 97    |

Talcahuano, marzo 1.º de 1885.

E. LYNCH.

CAPITANÍA DEL PUERTO DE

*Tomé, febrero 28 de 1885.*

POLICÍA DE BAHÍA

Este servicio ha sido observado escrupulosamente, cumpliéndose así lo ordenado por disposiciones supremas.

MAESTRANZAS I VARADEROS

Maestranza propiamente dicha no existe, pues solo existen carpinteros que se ocupan en componer embarcaciones menores, como ser lanchas i botes; varaderos tampoco hai, i las reparaciones se hacen en la playa en el lugar en que a cada dueño le conviene.

MUELLE

Por decreto supremo de..... se mandó construir un muelle en este puerto, el cual se dió al tráfico público en el mes de diciembre último; tiene de largo cien metros i de ancho ocho. Este muelle ha venido a llenar una necesidad que se hacía sentir desde mucho tiempo atrás, sus postes son de rieles con superestructura de madera i su construcción es sólida.

OFICINA DE ENGANCHES

No hai movimiento en este ramo de la marina en este puerto, i cuando hai necesidad de jente de mar los capitanes de buques se dirijen en busca de ellos al puerto de Talcahuano.

VALIZAS

Teniendo esta bahía un fondeadero seguro i no existiendo ningún bajo, no ha habido necesidad de colocar ninguna.

FARO I FAROL

El que está colocado en la punta norte de la Quiriquina está atendido debidamente por los empleados que lo sirven. Por este motivo este faro presta los importantes servicios para que fué creado.

El farol que fué colocado en el cabezo en que termina el muelle i que dá una luz roja hácia la parte de la bahía, no presta los servicios que sería de desear porque tiene poca fuerza i su luz no se estiende a mucha distancia; por consiguiente, me permitiría indicar a US. el reemplazo de éste por otro mejor.

#### IMPORTANCIA DEL PUERTO

Este puerto marcha, aunque lentamente, hácia el camino del progreso. Las diferentes fábricas que aquí existen, los nuevos edificios que se levantan dan a conocer que el pueblo no decae. El puente del rio Itata, que está para concluirse, hará aumentar el comercio, i la esportación de cereales aumentará considerablemente.

El ferrocarril en proyecto, una vez que se lleve a efecto, vendrá a colocar a este puerto entre uno de los mejores de la República.

Dios guarde a US.

PABLO MUÑOZ.

Señor Gobernador Marítimo de la provincia.—Talcahuano.

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto del Tomé, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885*

**NAVEGACION DEL CABOTAJE**

| ENTRADAS        |                  |        |           |          |           |             |           |
|-----------------|------------------|--------|-----------|----------|-----------|-------------|-----------|
| CLASIFICACIONES | NACIONALIDAD     | BUQUES | TONELADAS | CARGADOS | EN LASTRE | TRIPULANTES | PASAJEROS |
| Buques de vela. | Ingleses.....    | 2      | 1135      | 2        | ...       | 26          |           |
|                 | Alemanes.....    | 2      | 828       | 2        | ...       | 20          |           |
|                 | Italianos.....   | 1      | 883       | 1        | ...       | 15          |           |
|                 | Portugueses..... | 2      | 646       | 1        | 1         | 21          |           |
|                 | Norte american.. | 4      | 1893      | 2        | 2         | 47          |           |
|                 | Nacionales.....  | 64     | 4847      | 43       | 21        | 284         |           |
|                 | Suma.....        | 75     | 10232     | 51       | 24        | 413         |           |
| Vapores.....    | Ingleses.....    | 74     | 96472     | 67       | 7         | 4801        | 59        |
|                 | Nacionales.....  | 123    | 94517     | 103      | 20        | 5220        | 58        |
|                 | Suma.....        | 197    | 190989    | 170      | 27        | 10021       | 117       |
| SALIDAS         |                  |        |           |          |           |             |           |
| Buques de vela. | Ingleses.....    | 4      | 2154      | 2        | 2         | 51          |           |
|                 | Alemanes.....    | 2      | 828       | ...      | 2         | 20          |           |
|                 | Italianos.....   | 9      | 7270      | 2        | 7         | 130         |           |
|                 | Portugueses..... | 3      | 1021      | 3        | ...       | 38          |           |
|                 | Norte american.. | 2      | 579       | 2        | ...       | 20          |           |
|                 | Nacionales.....  | 63     | 4710      | 61       | 2         | 287         |           |
|                 | Suma.....        | 83     | 16562     | 70       | 13        | 546         |           |
| Vapores.....    | Ingleses.....    | 73     | 95342     | 73       | ...       | 4735        | 117       |
|                 | Nacionales.....  | 124    | 95843     | 107      | 17        | 5285        | 124       |
|                 | Suma.....        | 197    | 191185    | 180      | 17        | 10020       | 241       |

*RESUMEN del movimiento marítimo del puerto del Tomé, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885*

NAVEGACION ESTERIOR

| ENTRADAS           |                  |        |           |          |           |             |
|--------------------|------------------|--------|-----------|----------|-----------|-------------|
| CLASIFICACIONES    | NACIONALIDAD     | BUQUES | TONELADAS | CARGADOS | EN LASTRE | TRIPULANTES |
| Buques de vela.... | Ingleses.....    | 3      | 1718      | ...      | 3         | 38          |
|                    | Alemanes.....    | 2      | 828       | ...      | 2         | 22          |
|                    | Italianos.....   | 8      | 6287      | 1        | 7         | 114         |
|                    | Portugueses..... | 1      | 375       | ...      | 1         | 15          |
|                    | Suma.....        | 14     | 9208      | 1        | 13        | 189         |
| SALIDAS            |                  |        |           |          |           |             |
| Buques de vela.... | Ingleses.....    | 2      | 1221      | 2        | ...       | 29          |
|                    | Alemanes.....    | 2      | 828       | 2        | ...       | 22          |
|                    | Italianos.....   | 3      | 2138      | ...      | 3         | 41          |
|                    | Portugueses..... | 2      | 1314      | 2        | ...       | 27          |
|                    | Suma.....        | 9      | 5501      | 6        | 3         | 119         |

PABLO MUÑOZ.

CAPITANÍA DEL PUERTO DE

*Coronel, marzo 10 de 1885.*

Señor Gobernador:

En conformidad a lo ordenado por la Comandancia Jeneral de Marina en nota de fecha 24 de febrero próximo pasado, trascrita por Ud. en fecha 28 del mismo mes, acompaño a Ud. con la presente los estados jenerales del movimiento marítimo de este puerto desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el último dia del mes de febrero del presente año.

ESTADO N.º 1.

MOVIMIENTO MARÍTIMO

*Entradas*

|                     |     |     |        |            |
|---------------------|-----|-----|--------|------------|
| Buques de vela..... | 173 | con | 63954  | toneladas. |
| Id. Vapores.....    | 239 | "   | 275081 | id.        |
| Total.....          | 412 | con | 339035 | toneladas. |

*Salidas*

|                     |     |     |        |            |
|---------------------|-----|-----|--------|------------|
| Buques de vela..... | 172 | con | 63014  | toneladas. |
| Id. Vapores.....    | 240 | "   | 275667 | id.        |
| Total.....          | 412 | con | 338681 | toneladas. |

Buques existentes en la bahía..... 9

ESTADO N.º 2.

EMBARCACIONES MENORES

Se componen de 1 vaporcito remolcador, 38 lanchas, 13 chalupas i 6 chatas, todas las cuales son servidas por lancheros, fleteros i pescadores.

ESTADO N.º 3.

ASTILLEROS, VARADEROS I CARPINTEROS DE RIBERA

Hai 3 varaderos para las composturas de embarcaciones meno-

res i el astillero para la construcción de lanchas, que dan ocupación a 22 profesionales.

#### ESTADO N.º 4.

##### OFICINA DE ENGANCHE DE MARINEROS

Durante este último año administrativo se han embarcado 676, inscrito 830 i licenciado 150 marineros.

##### MUELLES

Hai un muelle, perteneciente al Estado, situado contiguo a la Aduana, construido el año pasado i entregado al tráfico en el mes de setiembre último. En esta obra no se ha consultado los conocimientos profesionales marinos del suscrito, de manera que la autoridad marítima no ha tenido intervención alguna en la construcción de este muelle fiscal.

Además hai cinco muelles particulares en Puchoco i uno en el pueblo, perteneciente a la Compañía Esplotadora de Lota i Coronel. Este último ha sido cerrado por encontrarse en un estado ruinoso.

##### TRIPULACIÓN DEL BOTE

Me permito volver hacer presente la imperiosa necesidad de aumentar los sueldos de los marineros de esta Subdelegación Marítima, quienes ganan actualmente cada uno diez pesos i cuatro pesos de raciones al mes; con este sueldo de catorce pesos mensualmente no pueden vivir i mucho menos costearse uniformes. Para el buen desempeño, moralidad i decencia del servicio público recomiendo altamente, que se dote a esta capitania con un patrón de bote i cuatro marineros primeros con los sueldos que se pagan a los de igual clase, embarcados en los buques de guerra de la República.

Es enanto tengo el honor de esponer en cumplimiento de lo ordenado.

Dios guarde a Ud.

P. E. STABELL.

Al Señor Gobernador Marítimo de la Provincia.



NÚM. 1.—MOVIMIENTO marítimo del puerto de Coronel, desde el fin del mes de febrero de 1884 hasta el fin del mismo mes de 1885

| CLASIFICACIÓN                     | ENTRADAS     |           |             |                |        |           | RESUMEN |             |     |        |
|-----------------------------------|--------------|-----------|-------------|----------------|--------|-----------|---------|-------------|-----|--------|
|                                   | DEL CABOTAJE |           |             | DEL ESTRANJERO |        |           | TOTAL   |             |     |        |
|                                   | NACIONALES   |           | ESTRANJEROS | TOTAL          |        | NACLS.    |         | ESTRANJEROS |     |        |
|                                   | Buques       | Toneladas | Buques      | Toneladas      | Buques | Toneladas | Buques  | Toneladas   |     |        |
| Buques de vela.....               | 111          | 34989     | 48          | 22209          | 159    | 57198     | 14      | 6756        | 173 | 63954  |
| Vapores.....                      | 90           | 54857     | 105         | 159100         | 195    | 213857    | 44      | 61124       | 239 | 275081 |
| Sumas.....                        | 201          | 89846     | 153         | 181309         | 354    | 271155    | 58      | 67880       | 412 | 339035 |
| SALIDAS                           |              |           |             |                |        |           |         |             |     |        |
| Buques de vela.....               | 111          | 34512     | 60          | 27992          | 171    | 62504     | 1       | 510         | 172 | 63014  |
| Vapores.....                      | 90           | 54857     | 110         | 138809         | 200    | 193666    | 40      | 82001       | 240 | 275667 |
| Sumas.....                        | 201          | 89369     | 170         | 166801         | 371    | 256170    | 41      | 82511       | 412 | 338681 |
| Buques existentes en la bahía, 9. |              |           |             |                |        |           |         |             |     |        |

Coronel, marzo 1.º de 1885.

P. E. STABELL.

NÚM. 2.—Embarcaciones menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la subdelegación  
marítima de Coronel

| NÚMERO | CLASE           | NACIÓN    | NOMBRES | TONELADAS | TRIPULANTES |             | PUNTO DE TRÁFICO              | OCUPACIÓN        |
|--------|-----------------|-----------|---------|-----------|-------------|-------------|-------------------------------|------------------|
|        |                 |           |         |           | Nacionales  | Estranjeros |                               |                  |
| 1      | Lancha a vapor. | Nacional. | Lidia.  | 16        | 5           |             | Dentro i fuera de la bahía... | Carga i descarga |
| 88     | Lanchas.        | Id.       |         | 16 c/u    | 5 c/u       |             | Id id.                        | Id. id.          |
| 13     | Chalupas.       | Id.       |         |           |             |             | Id id.                        | Id. id.          |
| 6      | Chatas.         | Id.       |         |           |             |             | Id id.                        | Id. id.          |
| 58     |                 |           |         |           |             |             |                               |                  |

Coronel, marzo 1.º de 1885.

P. E. STABELL.

NÚM. 3.—Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegación marítima del puerto de Coronel.

| VARADEROS |                               | ASTILLEROS              |         |                | CARPINTEROS DE RIBERA                      |               |           |            | RESIDENCIA |          |  |
|-----------|-------------------------------|-------------------------|---------|----------------|--------------------------------------------|---------------|-----------|------------|------------|----------|--|
| Números   | DUEÑOS                        | FAENAS DE QUE SE OCUPAN | Números | DUEÑOS         | FAENAS DE QUE SE OCUPAN                    | Constructores | Oficiales | Aprendices | Calafates  |          |  |
| 1         | Schwager.....                 | Componer lanchas.       | 1       | Schwager. .... | Componer lanchas i construcción de id..... | 2             | 8         | 4          | 8          | Coronel. |  |
| 1         | Rojas.....                    | Id. id.....             | ...     |                |                                            |               |           |            |            |          |  |
| 1         | Hagen i C. <sup>a</sup> ..... | Id. id.....             | ...     |                |                                            |               |           |            |            |          |  |

Coronel, marzo 1.º de 1885.

P. E. STABELL.

NÚM. 4.—ESTADO que representa el movimiento habido en la oficina de enganche de marineros de este puerto, desde el fin del mes de febrero de 1884 hasta el fin del mismo mes de 1885

| FECHA            | MARINEROS INSCRITOS |             | ID. EMBARCADOS |             | ID. LICENCIADOS |             | TOTAL DE INSCRITOS DE EMBARCADOS DE LICENCIADOS | TOTAL DE EMBARCADOS DE LICENCIADOS |       |
|------------------|---------------------|-------------|----------------|-------------|-----------------|-------------|-------------------------------------------------|------------------------------------|-------|
|                  | Nacionales          | Estranjeros | Nacionales     | Estranjeros | Nacionales      | Estranjeros |                                                 |                                    |       |
|                  |                     |             |                |             |                 |             |                                                 |                                    | TOTAL |
| 1884 Marzo.....  | 15                  | 32          | 18             | 23          | 5               | 6           | 47                                              | 41                                 | 11    |
| » Abril.....     | 47                  | 42          | 50             | 32          | .....           | 5           | 89                                              | 82                                 | 5     |
| » Mayo.....      | 46                  | 53          | 29             | 33          | 10              | 12          | 99                                              | 62                                 | 22    |
| » Junio.....     | 34                  | 27          | 33             | 34          | 4               | 3           | 61                                              | 67                                 | 7     |
| » Julio.....     | 35                  | 39          | 38             | 47          | 1               | 1           | 74                                              | 85                                 | 2     |
| » Agosto.....    | 54                  | 48          | 34             | 33          | 4               | 2           | 102                                             | 67                                 | 6     |
| » Setiembre..... | 31                  | 21          | 16             | 20          | 13              | 9           | 52                                              | 36                                 | 22    |
| » Octubre.....   | 56                  | 41          | 52             | 32          | 4               | 7           | 97                                              | 84                                 | 11    |
| » Noviembre..... | 19                  | 20          | 29             | 23          | 7               | 4           | 39                                              | 52                                 | 11    |
| » Diciembre..... | 35                  | 20          | 21             | 12          | 5               | 3           | 55                                              | 33                                 | 8     |
| 1885 Enero.....  | 30                  | 17          | 24             | 13          | 16              | 4           | 47                                              | 37                                 | 20    |
| » Febrero.....   | 46                  | 22          | 19             | 11          | 17              | 8           | 68                                              | 30                                 | 25    |
|                  | 446                 | 382         | 363            | 313         | 86              | 64          | 880                                             | 676                                | 150   |

Coronel, marzo 1.º de 1885.

P. E. STABELL.

CAPITANÍA DEL PUERTO DE

*Lota, marzo 6 de 1885.*

Señor Gobernador Marítimo:

En cumplimiento de su nota circular, fecha 28 de febrero próximo pasado, núm. 22, tengo el honor de remitir adjuntos a Ud. cuatro estados para la Memoria de Marina que comprenden a esta subdelegación marítima i que abrazan el año desde marzo 1.º de 1884 hasta febrero 28 del corriente año.

Dios guarde a Ud.

N. C. MOLLER.

NÚM. 1.—ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo del puerto de Lota, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885

| CLASES              | ENTRADAS     |           |     |             |           |        |        |           |        |                |             |           |        |           |
|---------------------|--------------|-----------|-----|-------------|-----------|--------|--------|-----------|--------|----------------|-------------|-----------|--------|-----------|
|                     | DEL CABOTAJE |           |     |             |           |        | TOTAL  |           |        | DEL ESTRANJERO |             |           | TOTAL  |           |
|                     | NACIONALES   |           |     | ESTRANJEROS |           |        | Buques | Toneladas | Buques | Toneladas      | ESTRANJEROS |           | Buques | Toneladas |
|                     | Buques       | Toneladas |     | Buques      | Toneladas |        |        |           |        |                | Buques      | Toneladas |        |           |
| Buques de vela..... | 123          | 30689     | 18  | 9323        | 141       | 40012  | 52139  | 20        | 13280  | 25             | 15419       | 166       | 55481  |           |
| Vapores.....        | 193          | 128929    | 116 | 172371      | 309       | 301300 | 1      | 141       | 23     | 48982          | 24          | 49123     | 333    | 350423    |
| Id. de guerra.....  | 10           | .....     | 3   | .....       | 13        | .....  | .....  | 1         | .....  | 1              | .....       | .....     | 14     |           |
| Total.....          | 326          | 159618    | 137 | 181694      | 463       | 341312 | 62280  | 44        | 62262  | 50             | 64542       | 513       | 405854 |           |
| SALIDAS             |              |           |     |             |           |        |        |           |        |                |             |           |        |           |
| Buques de vela..... | 125          | 32208     | 27  | 14984       | 152       | 47192  | 1      | 477       | 11     | 7405           | 12          | 7882      | 164    | 55074     |
| Vapores.....        | 193          | 133651    | 99  | 153243      | 292       | 288894 | .....  | .....     | 41     | 61529          | 41          | 61529     | 333    | 350423    |
| Id. de guerra.....  | 7            | .....     | 4   | .....       | 11        | .....  | 3      | .....     | .....  | .....          | 3           | .....     | .....  | 14        |
| Total.....          | 325          | 165859    | 130 | 170227      | 455       | 336086 | 4      | 477       | 52     | 68934          | 56          | 69411     | 511    | 405497    |

N. C. MOLLER.

Lota, marzo 1.º de 1885.

NUM. 2.—Embarcaciones menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la Gobernación marítima de la provincia

| NÚM. | CLASES    | BANDERA  | TONELAJE<br>O CAPACIDAD | NOMBRES     | TRIPULACIÓN |             | PUNTO DE TRÁFICO  | OCUPACIÓN                   |
|------|-----------|----------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|-----------------------------|
|      |           |          |                         |             | Nacionales  | Estranjeros |                   |                             |
| 1    | Vaporcito | Nacional | 9                       | La Be-Be... | 1           | 1           | Puerto de Lota... | Remolque de lancha.         |
| 1    | Id.       | Id.      | 9                       | Loreto...   | 1           | 1           | Id. de id.        | Id. de id.                  |
| 1    | Pailebot  | Id.      | 20                      | Maria...    | 1           | 1           | Id. de id.        | Conducción de frutos.       |
| 1    | Lancha    | Id.      | 19                      | Fontaine... | 2           | .....       | Id. de id.        | Aguada a los buques.        |
| 1    | Id.       | Id.      | 12                      | Torpedo...  | 2           | .....       | Id. de id.        | Id.                         |
| 30   | Id.       | Id.      | 388                     | Numeradas   | 154         | .....       | Id. de id.        | Carga i descarga de buques. |
| 13   | Chalupas  | Id.      | 36                      | Id.         | 38          | .....       | Id. de id.        | Conducción de pasajeros.    |
| 10   | Botes     | Id.      | 30                      | Id.         | 26          | 3           | Id. de id.        | Id. de id.                  |
| 1    | Balandra  | Id.      | 8                       | Id.         | 2           | .....       | Id. de id.        | Id. de frutos.              |

Lota, marzo 1.º de 1885,

N. C. MOLLER.

NÚM. 3.—Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegación marítima de Lota.

| VARADEROS |                  | ASTILLEROS                  |        | CARPINTEROS DE RIBERA   |               |           |            | RESIDENCIA |      |
|-----------|------------------|-----------------------------|--------|-------------------------|---------------|-----------|------------|------------|------|
| Número    | DUEÑOS           | FAENAS DE QUE SE OCUPAN     | Número | FAENAS DE QUE SE OCUPAN | Constructores | Oficiales | Aprendices | Calafates  |      |
| 2         | Comp. de Lota... | Composturas de lanchas..... | .....  | .....                   | .....         | 10        | 5          | 10         | Lota |

OBSERVACIONES.—La playa de Lota i riachuelo de Laraquete se usan como varaderos para composturas de lanchas.

Lota, marzo 1.º de 1885.

N. C. MOLLER.



NUM. 4.—ESTADO del movimiento de jente de mar habido en esta oficina de enganche de marineros en este puerto, desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero de 1885.

| FECHA              | MARINEROS EMBARCADOS |             | MARINEROS INSCRITOS |             | TOTAL DE EMBARCADOS | TOTAL DE INSCRITOS | RESUMEN    |           |
|--------------------|----------------------|-------------|---------------------|-------------|---------------------|--------------------|------------|-----------|
|                    | Nacionales           | Estranjeros | Nacionales          | Estranjeros |                     |                    | Embarcados | Inscritos |
| 1884               |                      |             |                     |             |                     |                    |            |           |
| 1.º trimestre..... | 81                   | 72          | 3                   | 8           | 153                 | 11                 | 153        | 11        |
| 2.º id.....        | 94                   | 74          | 18                  | 8           | 168                 | 26                 | 168        | 26        |
| 3.º id.....        | 118                  | 77          | 24                  | 7           | 195                 | 31                 | 195        | 31        |
| 1885               |                      |             |                     |             |                     |                    |            |           |
| 4.º trimestre..... | 116                  | 92          | 20                  | 17          | 208                 | 37                 | 208        | 37        |
| Suma.....          | 409                  | 315         | 65                  | 40          | 724                 | 105                | 724        | 105       |

Lota, marzo 1.º de 1885.

N. C. MOLLER.

---

## Memoria del Gobernador Marítimo de Valdivia

---

*Corral, marzo 15 de 1885.*

Señor:

En cumplimiento a lo ordenado por US. en su circular de fecha 24 de febrero, tengo el honor de remitir a US. los datos a que ella se refiere.

### MOVIMIENTO MARÍTIMO

Según los datos adjuntos, marcados desde el número 1 al 3 inclusive, verá US. el movimiento habido en este puerto, Valdivia i Rio Bueno. Queule aparece sin movimiento, por ser una goleta que de tarde en tarde frecuenta el puerto.

### IMPORTANCIA DEL PUERTO

Con los trabajos que lleva a cabo la draga en el rio Valdivia, la navegación fluvial vá a tomar mayores proporciones, i de consiguiente, el puerto de Corral será mas concurrido de naves que remontan hasta Valdivia, dándole por esto mas vida.

### JENTE DE MAR

A 70 asciende el número de individuos matriculados como fleteros, lancheros, cargadores i estivadores de maderas en este puerto.

### EMBARCACIONES MENORES

Las matriculadas en este puerto son las siguientes:

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| Lanchas.....                  | 7  |
| Botes de quilla i planos..... | 40 |

|                 |    |
|-----------------|----|
| Chalupas.....   | 4  |
| Canoas.....     | 30 |
| Vaporcitos..... | 2  |

#### VALIZAS

Las que existen en la bahía i rios son suficientes.

#### FAROS I SEMÁFOROS

Tanto los faros de Punta Gaiera, como de Niebla, i farol rojo que sirve para indicar de noche el fondeadero del puerto i que corre a cargo de esta Gobernación marítima, prestan sus servicios a los navegantes con la debida regularidad.

#### SINIESTROS MARÍTIMOS

Los siniestros marítimos que han tenido lugar en el presente año se reducen únicamente a la pérdida total de la goleta nacional *Adelina B.*, de propiedad de don Antonio Bafico, acaecida en la caleta de Chaihuín el 17 de marzo del año último, a consecuencia de un recio temporal del N. O. que le obligó a cortar sus amarras e irse a varar en el rio Chaihuín.

#### MUELLE

El muelle fiscal que existe en el puerto ha servido dieziocho años i actualmente es de indispensable necesidad construir uno nuevo, pués actualmente no admite reparación alguna, i las embarcaciones que en él se izan corren el riesgo de averiarse en caso de temporal.

#### PRÁCTICOS

Los dos que hai llenan las necesidades del puerto i rios.

#### CASA DE LA GOBERNACIÓN, MUEBLES I EMPARCACIONES

La casa de la Gobernación marítima se encuentra en mal estado i conviene repararla. Los muebles de la oficina i chalupa están en regular estado.

#### BARRA DE RIO BUENO

El plan de señales para esta barra que actualmente se emplea,

no satisface el buen servicio de ella, i ya he tenido el honor de someter uno nuevo para su aprobación i que, a mi juicio, creo reune condiciones mas ventajosas que el que está en uso.

Dios guarde a US.

EMILIO VALVERDE.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

NÚM. 1.—ESTADO que manifiesta el movimiento del puerto de Corral, desde el 1.º de marzo del año último hasta el 1.º del mismo mes del presente año, en la navegación del cabotaje.

| ENTRADAS                                                                                                                                                                        |                 |        |          |          |           |             |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------|----------|----------|-----------|-------------|-----------|
| CLASIFICACIONES                                                                                                                                                                 | NACIONALIDAD    | Buques | Tonelaje | Cargados | En lastre | Tripulación | Pasajeros |
| Vapores.....                                                                                                                                                                    | Nacionales..... | 104    | 76678    | 104      | ...       | 3568        | 1180      |
| Id.....                                                                                                                                                                         | Ingléses.....   | 48     | 63648    | 48       | ...       | 3168        | 720       |
|                                                                                                                                                                                 | Total.....      | 152    | 140326   | 152      | ...       | 6736        | 1900      |
| Buques de vela                                                                                                                                                                  | Nacionales..... | 27     | 11638    | ...      | 27        | 350         | 10        |
| Id. id.                                                                                                                                                                         | Italianos.....  | 1      | 828      | 1        | ...       | 13          | 2         |
| Id. id.                                                                                                                                                                         | Dinamarqueses   | 2      | 698      | ...      | 2         | 20          |           |
| Id. id.                                                                                                                                                                         | Ingléses.....   | 2      | 750      | ...      | 2         | 26          |           |
| Id. id.                                                                                                                                                                         | Alemanes.....   | 1      | 436      | ...      | 1         | 14          |           |
|                                                                                                                                                                                 | Total.....      | 33     | 14350    | 132      | ...       | 423         | 12        |
|                                                                                                                                                                                 | Total jeneral   | 185    | 154676   | 153      | 32        | 7159        | 1912      |
| SALIDAS                                                                                                                                                                         |                 |        |          |          |           |             |           |
| Vapores.....                                                                                                                                                                    | Nacionales..... | 102    | 76128    | 102      | ...       | 3541        | 1020      |
| Id.....                                                                                                                                                                         | Ingléses.....   | 48     | 63648    | 48       | ...       | 3168        | 645       |
|                                                                                                                                                                                 | Total.....      | 150    | 139776   | 150      | ...       | 6709        | 1665      |
| Buques de vela                                                                                                                                                                  | Nacionales..... | 26     | 11540    | 26       | ...       | 338         | 4         |
| Id. id.                                                                                                                                                                         | Italianos.....  | 1      | 828      | 1        | ...       | 13          |           |
| Id. id.                                                                                                                                                                         | Dinamarqueses   | 2      | 698      | 2        | ...       | 20          |           |
| Id. id.                                                                                                                                                                         | Ingléses.....   | 2      | 750      | 2        | ...       | 26          |           |
| Id. id.                                                                                                                                                                         | Alemanes.....   | 1      | 436      | 1        | ...       | 14          |           |
|                                                                                                                                                                                 | Total.....      | 32     | 14252    | 32       | ...       | 411         | 4         |
|                                                                                                                                                                                 | Total jeneral   | 182    | 154028   | 182      | ...       | 7120        | 1669      |
| OBSERVACIONES.— Vapor nacional surtido, id. inglés surtido. Buque de vela nacional maderas, id. italiano maderas, id. dinamarqués madera, id. inglés madera, id. alemán madera. |                 |        |          |          |           |             |           |

Puerto de Corral, marzo 1.º de 1885.

NAVEGACION ESTERIOR

| CLASIFICACIONES | NACIONALIDAD  | Buques | Tonelaje | Cargados | En lastre | Tripulación | Pasajeros |
|-----------------|---------------|--------|----------|----------|-----------|-------------|-----------|
| Vapores.....    | Alemanes..... | 16     | 17712    | 16...    |           | 548         | 119       |
| Buques de vela  | Id.....       | 3      | 989      | 3...     |           | 40          |           |
| Id. id.         | Dinamarqueses | 1      | 389      | 1...     |           | 11          |           |
|                 | Total.....    | 4      | 1328     | 4...     |           | 51          |           |

OBSERVACIONES.—Estos vapores i buques entrados del exterior continuaron viaje al cabotaje, llevando a su salida 64 pasajeros los vapores.

Puerto de Corral, marzo 1.º de 1885.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE VALDIVIA.

*Corral, marzo 1.º de 1885.*

Señor Gobernador Marítimo:

Elevo a manos de US. la memoria de esta subdelegación marítima, que desempeño en la actualidad.

En los cuadros adjuntos encontrará US. el movimiento marítimo habido en esta subdelegación, desde el 1.º de marzo del año último hasta el 1.º de marzo del presente año.

EMBARCACIONES MENORES

Las que hacen el movimiento interior de los rios son las siguientes:

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| Vaporcitos remolcadores..... | 15  |
| Lanchas i lanchones.....     | 75  |
| Botes planos.....            | 258 |
| Chalupas.....                | 6   |
| Canoas pescadoras.....       | 15  |

VALIZAS

Las que existen en el rio Valdivia que fijan su derrotero son suficientes para la navegación.

MUELLES

Los que existen en este puerto son de propiedad municipal i de particulares. Estos se encuentran en regular estado.

PRÁCTICOS

El que hai responde a las necesidades cuando de tarde en tarde lo solicitan.

POLICÍA MARÍTIMA

Se hace notar la gran necesidad de formar un reglamento especial de policía marítima para el servicio de los rios.

ASTILLEROS

Existen en este puerto dos regularmente montados: uno de propiedad de los señores Godofredo Oettinguer i C.<sup>ª</sup>, i otro del señor Juan Mena, i se ocupan de la construcción de lanchas i composta de estas mismas.

Dios guarde a US.

JORJE VALVERDE

Señor Gobernador Marítimo.—Valdivia.

NÚM 2.—ESTADO que demuestra el movimiento marítimo habido en Valdivia, desde el 1.º de marzo último hasta el 1.º del mismo mes del presente año

NAVEGACIÓN DEL CABOTAJE

| ENTRADAS         |                   |        |          |          |             |           |
|------------------|-------------------|--------|----------|----------|-------------|-----------|
| CLASIFICACIÓN    | NACIONALIDAD      | Buques | Tonelaje | Cargados | Tripulantes | Pasajeros |
| Vapores.....     | Nacionales.....   | 47     | 16450    | 47       | 564         | 160       |
| Buques de vela.. | Dinamarqués ..... | 1      | 285      | 1        | 11          |           |
| Goletas.....     | Nacionales.....   | 14     | 380      | 14       | 65          |           |
|                  | Total.....        | 15     | 665      | 15       | 76          |           |
| SALIDAS          |                   |        |          |          |             |           |
| Vapores.....     | Nacionales.....   | 45     | 15978    | 45       | 540         | 108       |
| Buques de vela.. | Dinamarqués ..... | 1      | 285      | 1        | 11          |           |
| Goletas.....     | Nacionales.....   | 14     | 380      | 14       | 65          |           |
|                  | Total.....        | 15     | 665      | 15       | 76          |           |

Gobernación Marítima de Valdivia.—Corral, marzo 1.º de 1885.

EMILIO VALVERDE.



SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE

*Río Bueno, marzo 1.º de 1885.*

Remito a US. el estado del movimiento marítimo habido en esta subdelegación durante el año trascurrido desde el 1.º de marzo del año próximo pasado hasta igual fecha del presente.

MOVIMIENTO DEL PUERTO

En el estado adjunto verá US. que han entrado en este puerto 65 vapores con 8,503 toneladas, 705 hombres de tripulación i 106 pasajeros; i salido 64 vapores con 8,438 toneladas, 702 hombres de tripulación i 91 pasajeros.

EMBARCACIONES MENORES

Las que existen se encuentra la mayor parte en buen estado: però hasta la fecha ninguna de ellas ha sido matriculada, por motivo que la residencia de ellas está sumamente distante de esta oficina; de manera que para llevarse a efecto esto, tendría que abandonarla por mucho tiempo, lo que no se puede ni conviene bajo ningún aspecto.

IMPORTANCIA DEL PUERTO

Respecto a las partes de que consta mi memoria del año próximo pasado enviada a la Comandancia Jeneral de Marina, todo en la actualidad permanece en el mismo estado, solo sí que la exportación de productos del país vá cada día aumentando de una manera considerable.

NECESIDADES

Es de mi deber comunicar a US., como tantas veces ya lo he hecho, el estado de abandono en que se encuentra la oficina de esta subdelegación respecto a la carencia absoluta de todos los muebles i útiles que exige para su buen servicio, como asimismo el horrible estado en que se encuentra la casa habitación i la chalupa, pues por el pésimo estado de ésta ya no se puede usar, i por el estado de vetustez en que se encuentra la casa, temo que de un momento a otro caiga i quede en ésta sin habitación en que vivir.

Espero se sirva hacer todo lo posible para que lleguen cuanto antes mis pedidos, pues fácil es comprender la situación en que me encuentro a consecuencia de la carencia de los objetos que tan urjentemente reclamo para el servicio de esta subdelegación. Es cuanto tengo que decir en cumplimiento de mi deber.

Dios guarde a US.

N. GUSTAVO ANDREASEN.

Al señor Gobernador Marítimo de la provincia de Valdivia.

NÚM. 3.—RESUMEN del movimiento marítimo habido en el puerto de Rio Bueno, desde el 1.º de marzo de 1884 al 1.º del mismo mes del presente

NAVEGACION DEL CABOTAJE

| ENTRADAS   |               |        |           |                      |        |           |             |             |
|------------|---------------|--------|-----------|----------------------|--------|-----------|-------------|-------------|
| CLASE      | NACION        | BUQUES | TONELADAS | CARGAMENTOS          | LASTRE | PASAJEROS | TRIPULACION |             |
|            |               |        |           |                      |        |           | Nacionales  | Estranjeros |
| Vapor..... | Nacional..... | 65     | 8503      | Mercaderías.....     | ...    | 106       | 474         | 231         |
| SALIDAS    |               |        |           |                      |        |           |             |             |
| Vapor..... | Nacional..... | 64     | 8438      | Frutos del país. ... | ...    | 91        | 472         | 230         |

Rio Bueno, marzo 1.º de 1885.

Conforme.—EMILIO VALVERDE.

N. GUSTAVO ANDREASEN.

---

## Memoria del Gobernador Marítimo de Llanquihue

*Puerto Montt, febrero 28 de 1885.*

En cumplimiento de lo dispuesto por US. tengo el honor de remitir los datos del movimiento marítimo de esta Gobernación, desde el 1.º de marzo del año próximo pasado hasta el 28 del presente.

### MOVIMIENTO MARÍTIMO

Por el estado que adjunto a US. verá que han entrado 95 buques con 71,067 toneladas; i han salido 93 con 70,348 toneladas.

### REGISTRO DE EMBARCACIONES

Por el libro de registro de embarcaciones resulta que se han matriculado las siguientes:

10 balandras.

66 botes.

5 chalupas.

### VARADEROS

Toda la extensión de esta bahía es inmejorable para varar las embarcaciones, siendo el mejor para dicho objeto el de Tenglo, por servir para buques de gran porte i estar abrigado de todo viento.

Llamo seriamente la atención de US. a este importante lugar, que de año en año se está embancando con las arenas que arrastran las corrientes. Según opiniones de capitanes experimentados

i que frecuentan largos años estos lugares, el canal por donde pasan los buques al fondeadero de Tenglo, ha perdido en el trascurso de cinco años tres brazas de su fondo; este defecto hace hasta cierto punto peligrosa la entrada de buques de un regular porte a su fondeadero. Soi, pués, de parecer (si US. me permite dar una opinión) de que si no se pone pronto remedio a este mal, en mui poco tiempo mas se tendrá que lamentar la pérdida de este valioso fondeadero, único lugar donde se puede cargar en todo tiempo.

#### ASTILLEROS I MAESTRANZAS

No los hai establecidos, pero cada uno de los que se titulan carpinteros, los fabrican a sus ideas.

#### POLICÍA MARÍTIMA

El reglamento llena las exigencias.

#### FAROS I VALIZAS

Faros no hai; pero sí últimamente se ha colocado un farol del tamaño común de alumbrado con vidrios de color colorado i situado a las inmediaciones del muelle de pasajeros; de este farol se ha dado cuenta oportunamente a la Oficina Hidrográfica.

Hai dos valizas: una para avalizar el Banco del Medio, i la otra para el bajo de Abtao; ambas se encuentran en reparaciones según orden de esa Comandancia Jeneral.

#### CUERPO DE PRÁCTICOS

Funciona sin interrupción.

#### IMPORTANCIA DEL PUERTO

Puerto Montt es el principal puerto de la provincia; por él se esporta maderas, suelas, papas, cera, mantecquilla, miel de abeja, cerveza i aguardiente de grano.

#### CHALUPA DE LA GOBERNACIÓN

El servicio de esta Gobernación se hace en una chalupa de cuatro remos tripulada por un marinero 1.º i cuatro 2.ºs; esta embar-

cación se encuentra en pésimo estado, a pesar de tener menos de dos años de servicio. El material con que fué construida no es apropiado para embarcaciones de esta clase; hasta cierto punto es peligroso el uso de ella cuando se le usa para una regular distancia.

Como esta embarcación fué construida en este puerto i con maderas del pais, sería mui conveniente reemplazarla por otra de las que se fabrican en ese puerto con maderas apropiadas.

Creo asimismo de justicia llamar la atención de US. hácia los sueldos de que gozan los marineros de esta Gobernación, quienes, a pesar de ser considerados como marineros de la Armada, sus sueldos son menores que los de aquellos, teniendo además que proporcionarse ellos mismos su uniforme, razón por la cual se hace difícil encontrar jente buena i con las aptitudes que se requieren para el buen servicio i desempeño de sus deberes.

Adjunto se servirá US. encontrar el estado que me remite el subdelegado marítimo de Calbuco, en el que manifiesta el movimiento marítimo de ese puerto, único dependiente de esta Gobernación.

Dios guarde a US.

C. Q. ENCINAS.

Al Señor Comandante Jeneral de Marina.

*CUADRO estadístico que demuestra el movimiento marítimo habido en Puerto Montt desde el 1.º de marzo del año pasado hasta el 28 de febrero del presente.*

| ENTRADAS              |                  |    |           |             |           |                    |
|-----------------------|------------------|----|-----------|-------------|-----------|--------------------|
| CLASES                | Número de buques |    | Toneladas | Estranjeros | Toneladas | Total de toneladas |
|                       | Nacionales       |    |           |             |           |                    |
| Vapores.....          | 73               | 52 | 31175     | 24          | 31047     | 62222              |
| Barcas.....           | 17               | 13 | 6354      | 4           | 1787      | 8141               |
| Bergantines.....      | 2                | 2  | 704       |             |           | 704                |
| Buques de guerra..... | 3                |    |           |             |           |                    |
| Suma.....             | 95               | 67 | 38233     | 28          | 32834     | 71067              |
| SALIDAS               |                  |    |           |             |           |                    |
| Vapores.....          | 73               | 52 | 62222     |             |           | 62222              |
| Barcas.....           | 15               | 15 | 7422      |             |           | 7422               |
| Bergantines.....      | 2                | 2  | 704       |             |           | 704                |
| Buques de guerra..... | 3                |    |           |             |           |                    |
| Suma.....             | 93               | 69 | 70348     |             |           | 70348              |

Puerto Montt, febrero 28 de 1885.

C. Q. ENCINAS,

*ESTADO demostrativo de las naves que han entrado en el puerto menor de Calbuco, durante el año de 1884.*

| ENTRADAS       |                 |                   |                    |           |
|----------------|-----------------|-------------------|--------------------|-----------|
| CLASIFICACIÓN  | NACIONALIDAD    | BUQUES            | NÚM. DE LA ENTRADA | TONELADAS |
| Vapores.....   | Nacionales..... | Itata.....        | 11                 | 1201      |
| Id.....        | Id.....         | Limarí.....       | 13                 | 403       |
| Id.....        | Id.....         | Copiapó.....      | 12                 | 603       |
| Id.....        | Id.....         | Pudeto.....       | 4                  | 167       |
| Id.....        | Id.....         | Longaví.....      | 6                  | 255       |
| Id.....        | Ingleses.....   | Bolivia.....      | 7                  | 563       |
| Id.....        | Id.....         | Chiloé.....       | 20                 | 1326      |
|                |                 | Total.....        | 73                 | 4518      |
| Buques de vela | Nacionales..... | Barca Sing-Tay... | 1                  | 293       |
| Id. id..       | Id.....         | Id. Adriana Lucía | 1                  | 375       |
| Id. id..       | Id.....         | Id. Máxima.....   | 1                  | 886       |
| Id. id..       | Id.....         | Id. Zara.....     | 1                  | 375       |
| Id. id..       | Id.....         | Bergantín Clara.. | 1                  | 305       |
| Id. id..       | Id.....         | Barca Antonieta.. | 1                  | 994       |
| Id. id..       | Id.....         | Id. Aguila.....   | 1                  | 402       |
|                |                 | Total.....        | 7                  | 3630      |

Calbuco, febrero 28 de 1885.—GREGORIO GONZÁLEZ.



*ESTADO demostrativo de las naves que han salido del puerto menor de Calbuco, durante el año de 1884.*

| SALIDAS        |                 |                    |                   |           |
|----------------|-----------------|--------------------|-------------------|-----------|
| CLASIFICACIÓN  | NACIONALIDAD    | BUQUES             | NÚM. DE LA SALIDA | TONELADAS |
| Vapores.....   | Nacionales..... | Itata.....         | 11                | 1201      |
| Id.....        | Id.....         | Limarí.....        | 13                | 403       |
| Id.....        | Id.....         | Copiapó.....       | 12                | 603       |
| Id.....        | Id.....         | Pudeto.....        | 5                 | 167       |
| Id.....        | Id.....         | Longaví.....       | 6                 | 255       |
| Id.....        | Ingleses.....   | Bolivia.....       | 7                 | 563       |
| Id.....        | Id.....         | Chiloé.....        | 20                | 1326      |
|                |                 | Total.....         | 73                | 4518      |
| Buques de vela | Nacionales..... | Barca Sing-Tay...  | 1                 | 293       |
| Id. id..       | Id.....         | Id. Adriana Lucía  | 1                 | 375       |
| Id. id..       | Id.....         | Id. Máxima.....    | 1                 | 886       |
| Id. id..       | Id.....         | Id. Zara.....      | 1                 | 375       |
| Id. id..       | Id.....         | Bergantín Clara... | 1                 | 305       |
| Id. id..       | Id.....         | Barca Antonieta..  | 1                 | 994       |
| Id. id..       | Id.....         | Id. Aguila.....    | 1                 | 402       |
|                |                 | Total.....         | 7                 | 3630      |

Calbuco, febrero 28 de 1885.—GREGORIO GONZÁLEZ.

---

---

## Memoria del Gobernador Marítimo de Chiloé

---

*Ancud, marzo 5 de 1885.*

Tengo el honor de remitir a US. la memoria anual i los estados del movimiento marítimo que ha tenido lugar en esta gobernación durante el último año administrativo.

### MOVIMIENTO MARÍTIMO

El estado correspondiente al puerto de Ancud demuestra que han entrado 264 buques con 174,642 toneladas i que ha salido igual número con 174,019 toneladas.

### EMBARCACIONES MENORES

En este puerto se hallan registradas las que se especifican en seguida:

50 pailebotes  
425 balandras  
175 chalupas  
525 botes.

### ASTILLEROS, VARADEROS I MAESTRANZA

Al sudeste de esta bahía hai un varadero natural, bastante abrigado, donde la maestranza residente en la ciudad construye i refacciona toda clase de embarcaciones menores.

### ALUMBRADO I TELÉGRAFO MARÍTIMOS

Tanto el faro de la punta Corona como el farol de la punta de

Agüi i el telégrafo marítimo que se halla anexo al primero continúan prestando con toda regularidad los servicios de su institución.

Conviene que el asistente del faro, encargado del telégrafo marítimo, i que solo percibe por este servicio adicional un veinte por ciento con relación a su sueldo, en calidad de gratificación, reciba en lo venidero un cincuenta por ciento, lo que la elevaría a diez pesos.

#### DOTACIÓN DE MARINERÍA EN LOS PUERTOS

La dotación de este puerto, compuesta de un patrón de bote i seis marineros segundos, es insuficiente para el servicio, por tener que destinar los segundos a los buques que delastran, siendo ello indispensable en esta bahía de mui poco fondo, quedando por tanto i mui a menudo incompleta la dotación de la chalupa.

Convendría elevar a ocho los seis marineros, ascendiéndolos tambien a marineros primeros, por no estar el pequeño sueldo de que disfrutaban en relación alguna con su gran trabajo diario.

Es también de suma necesidad aumentar a 30 pesos el sueldo del patrón de bote, quien con su sueldo de 18 pesos no puede absolutamente subvenir a su subsistencia.

En la subdelegación marítima de Melinka, bastarian para su servicio dos marineros primeros.

Convendría asimismo que, por el Ministerio de Hacienda, se dotara con otro marinero a las tenencias de aduana de la provincia, que sirven las subdelegaciones marítimas, pues con el único que tienen de dotación es absolutamente imposible manejar una embarcación.

#### V A L I Z A S

Existen las de San Antonio i Núñez, en la bahía, i una en la roca Guillermo. Recientemente se han recibido del departamento anclas de nuevo sistema i a mas cadenas, para formar aquellas, debiendo ocuparse en la faena el vapor *Toltén*.

#### CUERPO DE PRÁCTICOS

La forman en la actualidad tres de ellos, dos con residencia en Ancud i uno en Puerto Montt, siendo su situación, a causa de sus escasos emolumentos, mui poco soportable. El reglamento, ya mui

antiguo, necesita una reforma en el sentido que ya he propuesto único que pondrá fin a la situación aludida.

OFICINA DE ENGANCHE DE MARINEROS

Durante el año de que se da cuenta, esta oficina ha tenido el siguiente movimiento:

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| Individuos embarcados..... | 438 |
| Id. desembarcados.....     | 262 |
| Libretas espedidas.....    | 149 |

NAUFRAJIOS

Los que han ocurrido en el curso del año son el de la barca nacional *Valdivia* i el de la barca *Dagmar*, también nacional.

En ninguno de ellos ha habido pérdida de vidas.

IMPORTANCIA DE LOS DIVERSOS PUERTOS, LÍMITES DE LA GOBERNACIÓN I DE LAS SUBDELEGACIONES

El puerto de Ancud, como cabecera de la gobernación, es el de mas importancia en toda ella, no obstante que también la tienen en bastante grado, por hacerse por ellos exportación de maderas directas, en gran escala, muchos otros puertos interiores.

Es de necesidad dar una nueva determinación a los límites de la gobernación i subdividir ésta en cuatro subdelegaciones, asignándoles sus límites respectivos.

Remito adjuntos a US. los estados de movimiento marítimo de las subdelegaciones.

Dios guarde a US.

S. HUDSON

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

*ESTADO que demuestra el movimiento marítimo que ha tenido lugar en este puerto, desde el 1.º de marzo del año próximo pasado hasta el 28 de febrero del presente año.*

| E N T R A D A S  |               |             |           |               |           |                    |
|------------------|---------------|-------------|-----------|---------------|-----------|--------------------|
| CLASE            | N.º DE BUQUES | NACIONALES  | TONELADAS | ESTRANJEROS   | TONELADAS | TOTAL DE TONELADAS |
| Vapores.....     | 147           | 98          | 57458     | 49            | 63274     | 120732             |
| Barcas.....      | 102           | 74          | 36716     | 28            | 13101     | 49817              |
| Bergantines..... | 7             | 7           | 2025      | .....         | .....     | 2025               |
| Goletas.....     | 8             | 8           | 2068      | .....         | .....     | 2068               |
| Sumas.....       | 264           | 187         | 98267     | 77            | 76375     | 174642             |
| S A L I D A S    |               |             |           |               |           |                    |
| CLASE            | N.º DE BUQUES | AL CABOTAJE | TONELADAS | AL ESTRANJERO | TONELADAS | TOTAL DE TONELADAS |
| Vapores.....     | 147           | 146         | 119552    | 1             | 1180      | 120732             |
| Barcas.....      | 102           | 96          | 46714     | 6             | 2602      | 49316              |
| Bergantines..... | 7             | 6           | 1706      | 1             | 197       | 1903               |
| Goletas.....     | 8             | 8           | 2068      | .....         | .....     | 2068               |
| Sumas.....       | 264           | 256         | 170040    | 8             | 3979      | 174019             |

Ancud, marzo 15 de 1885.

S. HUDSON.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE

*Quenchi, marzo 25 de 1885.*

Tengo el honor de elevar a manos de US. los datos estadísticos i el movimiento marítimo habido en este puerto durante el tiempo trascurrido desde el 1.º de marzo de 1884 hasta el 28 de febrero del presente.

MOVIMIENTO MARÍTIMO

En el año ya espresado i según se demuestra en los estados que adjunto, entraron 67 buques con 22,914 toneladas i salieron sesenta i seis con 22,328 toneladas.

IMPORTANCIA DEL PUERTO

Comparativamente con los estados que se han pasado en años anteriores, el número de buques que entraron en éste, es sumamente subido, por lo que se puede comprender que el puerto marítimo de Quenchi vá ganando terreno de dia en dia. En efecto, la bahía, que se encuentra a cubierto de toda intemperie, mide un excelente fondo i puede contener cualquier buque por grande que sea su calado. Por otra parte, la gran cantidad de maderas que se encuentra en sus cercanías, es una razón mas que suficiente para considerarlo como uno de los mas comerciales de la provincia.

NECESIDADES

Se hace sentir la urgente necesidad de dotar a esta subdelegación marítima de una oficina propia con todos sus útiles, una embarcación para el recibimiento de vapores i buques, un juego de banderas para las señales correspondientes i de un marinero mas.

Sería de estricta justicia el que US. tuviera la bondad de recabar del Supremo Gobierno se llenasen estos vacíos.

Es cuanto puedo decir en cumplimiento de su circular núm. 22.

Dios guarde a US.

JOSÉ D. SANCHEZ.

Señor Gobernador Marítimo —Ancud.

*ESTADO que demuestra el movimiento marítimo que ha tenido lugar en este puerto, desde el 1.º de marzo del año próximo pasado hasta el 28 de febrero del presente año*

| ENTRADAS     |               |             |           |               |           |                    |
|--------------|---------------|-------------|-----------|---------------|-----------|--------------------|
| CLASES       | N.º DE BUQUES | NACIONALES  | TONELADAS | ESTRANJEROS   | TONELADAS | TOTAL DE TONELADAS |
| Vapores..... | 53            | 53          | 17113     | .....         | .....     | 17113              |
| Barcas.....  | 14            | 4           | 2559      | 10            | 3242      | 5801               |
| Sumas.....   | 67            | 57          | 19672     | 10            | 3242      | 22914              |
| SALIDAS      |               |             |           |               |           |                    |
| CLASES       | N.º DE BUQUES | AL CABOTAJE | TONELADAS | AL ESTRANJERO | TONELADAS | TOTAL DE TONELADAS |
| Vapores..... | 53            | 53          | 17113     | .....         | .....     | 17113              |
| Barcas.....  | 13            | 11          | 4196      | 2             | 1019      | 5215               |
| Sumas.....   | 66            | 64          | 21309     | 2             | 1019      | 22328              |

Quenchi, 22 de marzo de 1885.

José D. SÁNCHEZ.

*CUADRO estadístico que demuestra el movimiento marítimo habido en Melinka, desde el 1.º de marzo del año próximo pasado hasta el 23 de febrero del presente año*

| ENTRADAS         |                  |     |           |             |           |                    |
|------------------|------------------|-----|-----------|-------------|-----------|--------------------|
| CLASE            | Número de buques |     | Toneladas | Estranjeros | Toneladas | Total de toneladas |
|                  | Nacionales       |     |           |             |           |                    |
| Vapores.....     | 2                | ... | 1644      | .....       | .....     | 1644               |
| Fragatas.....    | 5                | 5   | 4093      | .....       | .....     | 4093               |
| Barcas.....      | 14               | 11  | 6877      | 3           | 1231      | 8108               |
| Bergantines..... | 2                | 2   | 937       | .....       | .....     | 937                |
| Sumas.....       | 23               | 18  | 13551     | 3           | 1231      | 14782              |

| SALIDAS          |                  |    |           |               |           |                    |
|------------------|------------------|----|-----------|---------------|-----------|--------------------|
| CLASE            | Número de buques |    | Toneladas | Al extranjero | Toneladas | Total de toneladas |
|                  | Al cabotaje      |    |           |               |           |                    |
| Vapores.....     | 2                | 2  | 1644      | .....         | .....     | 1644               |
| Fragatas.....    | 5                | 5  | 4093      | .....         | .....     | 4093               |
| Barcas.....      | 15               | 13 | 8085      | 2             | 848       | 8933               |
| Bergantines..... | 2                | 2  | 937       | .....         | .....     | 937                |
| Sumas.....       | 24               | 22 | 14759     | 2             | 848       | 15607              |

Melinka, febrero 28 de 1885.—BELISARIO BAHAMONDE ANDRADE.



---

## Memoria del Gobernador Marítimo de Magallanes

---

*Punta Arenas, marzo 20 de 1885.*

En cumplimiento a lo dispuesto por esa Comandancia en circular de fecha 24 del mes próximo pasado, i que solo se ha recibido el día 15 del presente, paso a esponer a US. la memoria i los estados del movimiento marítimo habido en este puerto durante el año próximo pasado.

### BOYAS I PIRÁMIDES

La corbeta *Abtao* que se encuentra actualmente en las aguas del Estrecho i que ha sido encargada para llevar a cabo la importante operación de colocar las boyas i pirámides, en reemplazo de las que ántes existían, ha dado principio a sus trabajos i en la actualidad están ya fondeadas las que avalizan los bancos Orange, Tritón, Angostura, Marta i Punta Arenas. En este último lugar está colocada la pirámide, cuya construcción se dispuso.

### ACCIDENTES

En el curso de esta memoria ha acontecido la pérdida de los vapores *Cordillera* i *Arctique*, el primero de la P. S. N. C. i el segundo de la Compañía Marítima del Pacífico. La pérdida de estos buques la comuniqué a US. en nota número 17, de fecha 26 de setiembre del año próximo pasado.

A consecuencia del mal estado en que se encontraba la lancha que estaba al servicio de esta gobernación, i de un fuerte temporal que hubo últimamente, comunico a US. que ésta se fué a pique en este puerto en los días del presente mes.

#### NECESIDADES DEL PUERTO

Esta oficina necesita para su buen servicio una chalupa que consulte las cualidades indispensables para estas rejiones. En notas anteriores he hecho presente a esa Comandancia la clase de embarcación que se necesita. Igual encargo hice al señor Inspector de Oficinas Marítimas.

Bajo el número 1, adjunto los estados que demuestran el movimiento marítimo habido en este puerto; i con el número 2, las embarcaciones que existen en este puerto.

#### MUELLE

En la actualidad se le están colocando rieles al muelle fiscal de este puerto para darle mas solidez en la parte en que está colocado el farol; éste alumbra a ocho millas en buen tiempo.

#### FAROS

Los faros que existen en este puerto, se encuentran en regular estado i creo que el Supremo Gobierno debería cambiarlos por otros de mejor sistema.

Dios guarde a US.

J. S. TURGENSEN.

Señor Comandante Jeneral de Marina.

NUM. 1.—ESTADO que manifiesta el movimiento marítimo en el puerto de Punta Arenas, durante el año de 1884.

| ENTRADAS       |              |           |             |           |        |           |              |           |             |           |        |           |           |        |           |
|----------------|--------------|-----------|-------------|-----------|--------|-----------|--------------|-----------|-------------|-----------|--------|-----------|-----------|--------|-----------|
| CLASES         | DEL CABOTAJE |           |             |           | TOTAL  |           | DEL EXTERIOR |           |             |           | TOTAL  |           | RESUMEN   |        |           |
|                | NACIONALES   |           | ESTRANJEROS |           | Buques | Toneladas | NACIONALES   |           | ESTRANJEROS |           | Buques | Toneladas | Pasajeros | Buques | Toneladas |
|                | Buques       | Toneladas | Buques      | Toneladas |        |           | Buques       | Toneladas | Buques      | Toneladas |        |           |           |        |           |
| Vapores.....   | 1            | 20        | 63          | 133370    | 1      | 324       | 80           | 142711    | 80          | 144276405 | 80     | 144276405 | 13        | 2915   |           |
| De vela.....   | 1            | 1057      | 7           | 284       | 8      | 304       | .....        | 2611      | .....       | 15        | 23088  | .....     | 15        | 23088  |           |
| De guerra..... | 1            | 1057      | 4           | 7087      | .....  | .....     | .....        | 14944     | .....       | .....     | .....  | .....     | .....     | .....  |           |
| SALIDAS        |              |           |             |           |        |           |              |           |             |           |        |           |           |        |           |
| Vapores.....   | 1            | 28        | 62          | 132395    | 1      | 324       | 77           | 138705    | 10          | 140271424 | 10     | 140271424 | 12        | 2271   |           |
| De vela.....   | 1            | 1057      | 11          | 2243      | .....  | .....     | .....        | .....     | .....       | .....     | .....  | .....     | 15        | 27718  |           |
| De guerra..... | 1            | 1057      | 7           | 8655      | .....  | .....     | 7            | 18006     | .....       | .....     | .....  | .....     | .....     | .....  |           |

Punta Arenas, marzo 30 de 1885.

J. S. TURGENSEN.

NÚM. 2.—CUADRO que demuestra el número de embarcaciones que existen en este puerto

| NÚMERO | CLASE         | NACIÓN       | NOMBRES      | TONELAJE | OCUPACIÓN     |
|--------|---------------|--------------|--------------|----------|---------------|
| 1      | Pontón.....   | Nacional.... | Kate Kelloc  | 1500     | Deptº. carbón |
| 1      | Goleta.....   | Id.....      | San Pedro..  | 60       | Pesca         |
| 1      | Id.....       | Id.....      | Anita.....   | 28       | Id.           |
| 1      | Id.....       | Americana    | Ernesta..... | 30       | Id.           |
| 1      | Id.....       | Nacional.... | Delia.....   | 30       | Id.           |
| 1      | Cúter.....    | Id.....      | Resen.....   | 28       | Id.           |
| 9      | Lanchas.....  | Id.....      |              | 18       | Para carga    |
| 9      | Chalupas..... | Id.....      |              |          | Pasajeros     |
| 1      | Bote a vapor. | Id.          |              |          |               |

Punta Arenas, marzo 30 de 1885.

J. S. TURGENSEN.

---

---

K

BIBLIOTECA DE LA MARINA

Valparaiso, abril 28 de 1885.

SEÑOR MAYOR JENERAL:

Tengo el honor de dar cuenta a US. de la marcha seguida por la Biblioteca de Marina, durante el período trascurrido desde el 12 de marzo de 1884 hasta abril del año en curso.

El local que ocupa la oficina es el mismo en que funcionaba el año anterior.

Durante la época en que doi cuenta han asistido 2,608 lectores, lo que da un término medio mensual de 217. Nótase por consiguiente un aumento de 525 visitantes al total habido en el año 1883.

Este resultado deja ver que el movimiento vá aumentando año por año de una manera bastante palpable, si se atiende a que a esta oficina únicamente concurren los señores oficiales de la Armada.

A los fondos que se presupuestaron en 1884 para el fomento i demás gastos de la Biblioteca, se les ha dado la siguiente inversión:

|                                  |        |
|----------------------------------|--------|
| Por suscripciones para 1884..... | \$ 161 |
| " compra de libros.....          | 195    |
| " útiles de escritorio.....      | 35     |
| " suscripciones para 1885.....   | 209    |
|                                  | <hr/>  |
|                                  | \$ 600 |

Por esto notará US. que en 1884 se tuvo que adquirir las suscripciones del año presente i del anterior; ello ha dependido de que en 1883 no se pudo atender debidamente a las publicaciones que se debian haber cubierto ese año.

Según la última Memoria, la Biblioteca contaba con un total de 1,647 volúmenes, entre empastados i a la rústica; este número ha sufrido en el año un incremento halagüeño.

Las obras se han adquirido del modo siguiente:

|                                                  |           |
|--------------------------------------------------|-----------|
| Volúmenes remitidos por la Comandancia Jeneral i |           |
| Mayoría.....                                     | 20 vols.  |
| Obsequiados a petición de la Biblioteca:         |           |
| Por la Oficina Hidrográfica.....                 | 62 "      |
| " la Oficina Central de Estadística.....         | 20 "      |
| " la Inspección de Escuelas.....                 | 5 "       |
| " la Biblioteca Nacional.....                    | 32 "      |
| " particulares.....                              | 22 "      |
| Comprados con fondos de la Biblioteca.....       | 60 "      |
| Periódicos i revistas científicas.....           | 23 "      |
|                                                  | <hr/>     |
|                                                  | 244 vols. |

Hace un total de 244 volúmenes, que agregados a los del pasado, suman 1,891 volúmenes con que se cuentan entre empastados i a la rústica.

La cifra anterior manifestará a US. el aumento satisfactorio que ha tenido la Biblioteca en el pasado año, ello se debe en la mayor parte a la buena voluntad de algunos jefes de oficinas públicas encargados de publicaciones i a la jenerosidad i desprendimiento de algunos autores o editores, que, han acogido con benevolencia los deseos de la oficina, manifestados por el Conservador en aumentar los fondos bibliográficos en obras que sirvan como textos de consulta, i que sean instructivas i amenas.

Entre los libros que han ingresado, debo advertir, señor Mayor Jeneral, que se encuentran la mayor parte de ellos a la rústica e igualmente parte del año antepasado que no se han hecho empastar convenientemente por lo reducido del presupuesto en esos años; pero que en el año en curso se tratará de acondicionarlos debidamente, como asimismo se atenderá con preferencia a la construcción i arreglo de los anaqueles que se ha indicado en este mismo lugar en los años anteriores.

El presente año ha adquirido la Biblioteca tres nuevas publi-

caciones científicas, que agregadas à las 11 con que se contaba el año anterior, hace un total de 14 entre periódicos i revistas. Todas ellas de gran importancia para el fin que se persigue con el sostén de esta oficina.

Igualmente se encuentran en la mesa de lectura de la oficina 10 publicaciones, entre diarios i periódicos nacionales, esta adquisición en nada ha gravado el presupuesto, pues todas ellas se deben al interés que la institución inspira a los redactores o editores.

Como en la nueva lei de presupuestos se ha aumentado a dos mil pesos el item que se consulta para el fomento i demás gastos que se orijinan, se espera con ello poder subsanar la mayor parte, sino todas las necesidades que reclama la oficina.

Es cuanto tengo que decir en cumplimiento de mi deber.

Dios guarde a US.

E. PORTO CARRERO.

L.—Cuadro que manifiesta el movimiento marítimo que ha habido el 1.º de marzo de 1884, hasta

| GOBERNACIONES<br>MARÍTIMAS | PUERTOS                                                                                                                      |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ARICA.....                 | Arica.....                                                                                                                   |
| TARAPACÁ.....              | Pisagua.....<br>Junín.....<br>Caleta Buena.....<br>Iquique.....<br>Pabellón de Pica.....<br>Huanillos.....<br>Tocopilla..... |
| ANTOFAGASTA.....           | Antofagasta.....                                                                                                             |
| ATACAMA.....               | Taltal.....<br>Pan de Azúcar.....<br>Chañaral.....<br>Caldera.....<br>Carrizal Bajo.....<br>Huasco.....                      |
| COQUIMBO.....              | Totalillo.....<br>Coquimbo.....<br>Guayacán.....<br>Tongoi.....                                                              |
| ACONCAGUA.....             | Los Vilos.....<br>Pichidangui.....<br>Papudo.....                                                                            |
| VALPARAISO.....            | Valparaiso.....<br>San Antonio.....                                                                                          |
| COLCHAGUA.....             | Llico.....                                                                                                                   |



en los puertos que se espresan, durante un año trascurrido desde el 28 de febrero de 1885

| ENTRADAS |           |           | SALIDAS |           |           |
|----------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|
| BUQUES   | TONELADAS | PASAJEROS | BUQUES  | TONELADAS | PASAJEROS |
| 587      | 512449    | .....     | 587     | 512449    |           |
| 344      | 366689    | .....     | 339     | 362971    |           |
| 41       | 34084     | .....     | 40      | 33136     |           |
| 102      | 88359     | .....     | 98      | 85370     |           |
| 835      | 637202    | .....     | 826     | 633166    |           |
| 8        | 6112      | .....     | 9       | 7033      |           |
| 32       | 29328     | .....     | 32      | 29000     |           |
| 142      | 131938    | 1047      | 143     | 132708    | 1248      |
| 397      | 403948    | .....     | 359     | 385951    |           |
| 209      | 215077    | 2652      | 207     | 211309    |           |
| 11       | 6679      | .....     | 11      | 6679      |           |
| 178      | 189535    | 1782      | 181     | 190986    | 2079      |
| 331      | 397757    | .....     | 337     | 401320    |           |
| 243      | 269804    | 789       | 240     | 267950    | 914       |
| 203      | 251188    | 1179      | 203     | 251188    | 1265      |
| 149      | 101348    | 46        | 146     | 96908     | 13        |
| 458      | 479047    | 4032      | 457     | 477694    | 4549      |
| 132      | 107387    | .....     | 132     | 107387    |           |
| 161      | 122956    | 72        | 179     | 160201    | 90        |
| 164      | 83678     | 350       | 164     | 83678     | 200       |
| 8        | 3559      | 2         | 7       | 3554      | 2         |
| 11       | 13448     | .....     | 12      | 13872     |           |
| 1420     | 1157339   | 23632     | 1401    | 1197305   | 13838     |
| 34       | 18427     | .....     | 36      | 20176     |           |
| 5        | 2462      | 1         | 5       | 2462      | 1         |

| <p>GOBERNACIONES<br/>MARÍTIMAS</p> | <p>PUERTOS</p>                                                        |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| <p>MAULE.....</p>                  | <p>{ Constitución.....<br/>Curanipe.....<br/>Buchupureo.....</p>      |
| <p>CONCEPCIÓN.....</p>             | <p>{ Tomé.....<br/>Talcahuano.....<br/>Coronel.....<br/>Lota.....</p> |
| <p>VALDIVIA.....</p>               | <p>{ Valdivia.....<br/>Corral.....<br/>Rio Bueno.....</p>             |
| <p>LLANQUIHUE.....</p>             | <p>{ Melipulli (Puerto Montt).....<br/>Calbuco.....</p>               |
| <p>CHILOÉ.....</p>                 | <p>{ Quenchi.....<br/>Ancud.....<br/>Melinka.....</p>                 |
| <p>MAGALLANES.....</p>             | <p>Punta Arenas.....</p>                                              |

Comandancia Jeneral de Marina.

V.º B.º—TORO HERRERA.

| ENTRADAS |           |           | SALIDAS |           |           |
|----------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|
| BUQUES   | TONELADAS | PASAJEROS | BUQUES  | TONELADAS | PASAJEROS |
| 92       | 20005     | .....     | 92      | 20005     |           |
| 6        | 2798      | .....     | 6       | 2798      |           |
| 7        | 3353      | 12        | 6       | 2638      | 11        |
| 286      | 210429    | 117       | 289     | 213248    | 241       |
| 536      | 471828    | 8669      | 530     | 496455    | 353       |
| 412      | 339035    | .....     | 412     | 338681    |           |
| 513      | 405854    | .....     | 511     | 405497    |           |
| 62       | 17115     | 160       | 60      | 16643     | 108       |
| 205      | 173718    | 2031      | 202     | 173068    | 1733      |
| 65       | 8503      | 106       | 64      | 8438      | 91        |
| 95       | 71067     | .....     | 93      | 70348     |           |
| 80       | 8148      | .....     | 80      | 8148      |           |
| 67       | 22914     | .....     | 66      | 22328     |           |
| 264      | 174642    | .....     | 264     | 174019    |           |
| 23       | 14782     | .....     | 24      | 15607     |           |
| 172      | 302408    | 80        | 167     | 301413    | 10        |
| 9090     | 7875399   | 46759     | 8247    | 7916797   | 26746     |

Valparaiso, mayo 1.º de 1885.

SANTIAGO VERGARA, secretario.

M.—Lista oficial de los buques

| SEÑAL DISTINTIVA | NOMBRES               | CLASE            | LUGAR DE LA CONSTRUCCIÓN | AÑO DE LA CONSTRUCCIÓN | DIMENSIONES |       |        |
|------------------|-----------------------|------------------|--------------------------|------------------------|-------------|-------|--------|
|                  |                       |                  |                          |                        | Eslora      | Manga | Puntal |
| <b>A</b>         |                       |                  |                          |                        |             |       |        |
| HBCD             | Adela.....            | Vapor.....       | Inglaterra.....          | 1862                   | 27.05       | 4.43  | 2.63   |
| HBPS             | Ardilla.....          | Id.....          | Preston, Id.....         | 1883                   | 24.90       | 5.30  | 2.50   |
| HBCF             | Arturo.....           | Barca.....       | New Castle.....          | 1866                   | 40.70       | 9.21  | .....  |
| HBCG             | Ausonia.....          | Id.....          | Sestri, Italia.....      | 1873                   | 44.00       | 9.25  | .....  |
| HBCJ             | Activo.....           | Id.....          | Jersey, E. U. de N. A.   | 1850                   | 53.50       | 8.87  | .....  |
| HBCK             | Amalia.....           | Id.....          | Boston.....              | 1857                   | 34.13       | 7.69  | .....  |
| HBCL             | Adriana Lucia.....    | Id.....          | Se ignora.....           | 1857                   | 35.48       | 8.31  | .....  |
| HBCM             | Ancud.....            | Id.....          | Sunderland.....          | 1862                   | 45.20       | 8.08  | 7.04   |
| HBCN             | Aguila.....           | Id.....          | Apemade.....             | 1865                   | 38.93       | 8.38  | .....  |
| HBCQ             | Avestruz.....         | Id.....          | New York.....            | 1843                   | 47.00       | 10.40 | .....  |
| HBQK             | Augusta.....          | Id.....          | Quebec.....              | 1868                   | 49.15       | 10.00 | .....  |
| HBRD             | Antonietta.....       | Id.....          | Maitland.....            | 1873                   | 55.00       | 10.50 | .....  |
| HBPN             | Anita Delfina.....    | Id.....          | Hampden.....             | 1854                   | 44.75       | 8.98  | .....  |
| HBPR             | Arturo Prat.....      | Id.....          | Baltimore.....           | 1859                   | 33.00       | 7.60  | .....  |
| HBRW             | Amanda Dorothea.....  | Id.....          | Ruen.....                | 1863                   | 41.66       | 7.80  | 5.40   |
| HBTN             | Ana Aurora.....       | Id.....          | Bedford.....             | 1862                   | 39.30       | 8.30  | 3.40   |
| HBTJ             | Anita.....            | Berg. Golet..... | Se ignora.....           | .....                  | 25.20       | 6.60  | 2.90   |
| HBCV             | Aguila.....           | Pailebot.....    | Constitución.....        | 1868                   | 16.10       | 5.22  | 1.95   |
| HBCW             | Aldecira.....         | Id.....          | Ancón.....               | 1869                   | 15.83       | 4.40  | 1.83   |
| HBDI             | Albina.....           | Id.....          | Lebu.....                | 1864                   | 17.86       | 5.80  | 2.02   |
| <b>B</b>         |                       |                  |                          |                        |             |       |        |
| HBDJ             | Balbina C.....        | Barca.....       | Brahestad.....           | 1867                   | 40.73       | 10.31 | .....  |
| HBDK             | Balbina Teresa.....   | Id.....          | Sestri, Italia.....      | 1865                   | 38.21       | 9.18  | 5.10   |
| HBDL             | Bertha.....           | Id.....          | Sunderland.....          | 1853                   | 42.60       | 8.60  | .....  |
| HBRK             | Bella Vista.....      | Id.....          | Dumbarton.....           | 1847                   | 38.40       | 8.60  | 6.70   |
| HBRJ             | Benj. Vicuña M.....   | Pailebot.....    | I de J Fernández.....    | 1883                   | 23.00       | 5.92  | 2.65   |
| <b>C</b>         |                       |                  |                          |                        |             |       |        |
| HBKP             | Copiapó.....          | Vapor.....       | Liverpool.....           | 1839                   | 75.00       | 9.60  | 6.20   |
| HBDM             | Carlos Roberto.....   | Id.....          | Se ignora.....           | .....                  | 58.33       | 8.06  | 4.20   |
| HBDN             | Cachapoal.....        | Id.....          | Liverpool.....           | 1881                   | 97.61       | 12.25 | 2.08   |
| HBSV             | Corral.....           | Id.....          | Kiel.....                | 1884                   | 51.52       | 7.53  | 3.90   |
| HBTL             | Chaihuín.....         | Id.....          | Glasgow.....             | 1884                   | 37.00       | 6.50  | 2.90   |
| HBDQ             | Couser.....           | Barca.....       | E. U. de N. A.....       | 1862                   | 42.31       | 8.35  | .....  |
| HBDR             | Canario.....          | Id.....          | Aberdeen.....            | 1859                   | 40.85       | 7.45  | .....  |
| HBDT             | Clarinda.....         | Id.....          | Inglaterra.....          | 1851                   | 39.05       | 7.44  | 3.74   |
| HBDV             | Cristina Navarro..... | Id.....          | Id.....                  | .....                  | 46.23       | 9.24  | .....  |
| HBPC             | Clara.....            | Bergantin.....   | Floreham.....            | 1865                   | 35.00       | 7.85  | .....  |
| HBDW             | Conde de Cavour.....  | Pailebot.....    | Lebu.....                | 1876                   | 16.70       | 5.77  | 2.08   |

mercantes de la República

| CALADO | FUERZA EN CABALLOS | MATERIAL DE LA CONSTRUCCIÓN | AÑO DE LA MATRÍCULA | TONELAJE |             | DESTINO A QUE SE DEDICA | NOMBRE I RESIDENCIA DEL DUEÑO             |
|--------|--------------------|-----------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|-------------------------------------------|
|        |                    |                             |                     | Grueso   | De registro |                         |                                           |
| .....  | 30                 | .....                       | 1869                | 49.76    | 49.76       | Remolque                | C.ª chil. de Remolcadores—Valp.           |
| 1.80   | 50                 | F                           | 1883                | 95.11    | 47.56       | Id.....                 | C.ª Sud Americ. de Vap.—id.               |
| .....  | .....              | M                           | 1879                | 567.89   | 567.89      | Cabotaje.               | C.ª Esp. de Lota i Coronel—id.            |
| .....  | .....              | M                           | 1883                | 615.58   | 615.58      | Id.....                 | Alejandro Shutterland i C.ª—id.           |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 677.10   | 654.48      | Id.....                 | Pedro Nercherin—id.                       |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 321.07   | 215.00      | Id.....                 | Sociedad chil. fund.—Guayacán             |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 377.28   | 371.66      | Id.....                 | Heraclio Martínez—Valparaíso              |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 670.06   | 676.06      | Id.....                 | Sánchez i Cárdenas—id.                    |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 420.14   | 402.14      | Id.....                 | F. S. Vicuña—id.                          |
| .....  | .....              | M                           | 1882                | 798.17   | 749.87      | Id.....                 | Federico Peede—id.                        |
| 6.60   | .....              | M                           | 1883                | 873.73   | 844.92      | Id.....                 | Roberto Moser—id.                         |
| 6.00   | .....              | M                           | 1883                | 1041.21  | 994.67      | N. en jral              | Geryasoni hermanos—id.                    |
| .....  | .....              | M                           | 1883                | 677.05   | 625.25      | Cabotaje.               | P. Schumidt i Mahn—id.                    |
| 12.00  | .....              | M                           | 1883                | 240.95   | 231.15      | Id.....                 | Francisco Capurro—id.                     |
| .....  | .....              | M                           | 1884                | 428.31   | 398.59      | N. en jral              | Lorenzo C. Schumidt—id.                   |
| .....  | .....              | M                           | 1885                | 368.85   | 353.43      | Cabotaje.               | D. Fuentes i Benj. Squella—id.            |
| 2.50   | .....              | M                           | 1885                | 149.19   | 141.85      | Id.....                 | Fernando Court—Constitución.              |
| .....  | .....              | M                           | 1868                | .....    | 43.12       | Id.....                 | A. Valerio i F. Muena—id.                 |
| .....  | .....              | M                           | 1874                | .....    | 33.54       | Id.....                 | Felipe Cepeda—Coquimbo.                   |
| .....  | .....              | M                           | 1876                | .....    | 53.74       | Id.....                 | Gregorio Urrutia—Lebu.                    |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 563.62   | 563.62      | Cabotaje.               | Antonio Bañico—Valparaíso.                |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 547.17   | 527.01      | Id.....                 | Id. id. id.                               |
| .....  | .....              | M                           | 1883                | 510.27   | 494.21      | Id.....                 | Federico Oelckers—id.                     |
| 5.50   | .....              | M                           | 1884                | 512.09   | 496.33      | Id.....                 | Cienfuegos i Verdugo—Valp.                |
| 2.67   | .....              | M                           | 1883                | 103.72   | 100.09      | Id.....                 | Alfredo de Rodt—id.                       |
| .....  | 250                | F                           | 1872                | .....    | 603.05      | Cabotaje.               | C.ª S. Americ. de Vapores—id.             |
| .....  | 80                 | F                           | 1879                | 643.47   | 463.78      | Id.....                 | C.ª Esp. de Lota i Coronel—id.            |
| .....  | 480                | F                           | 1882                | 2308.35  | 1485.84     | Id.....                 | C.ª S. Americ. de Vapores—id.             |
| 3.00   | 450                | F                           | 1884                | 493.01   | 334.15      | Id.....                 | Asociación de Armadores de Valdivia—Valp. |
| 2.70   | 50                 | F                           | 1885                | 175.30   | 108.92      | N. en jral              | Lyon Hermanos—id.                         |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 514.64   | 495.39      | Cabotaje.               | Alejandro Leonard—id.                     |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 438.48   | 416.56      | Id.....                 | Sánchez i Cárdenas—id.                    |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 233.34   | 283.34      | Id.....                 | Id. id. id.                               |
| .....  | .....              | M                           | 1882                | 635.66   | 623.15      | Id.....                 | Juan de Dios Navarro—id.                  |
| .....  | .....              | M                           | 1883                | 316.01   | 305.00      | Id.....                 | P. Schmidt i E. Mahn—id.                  |
| .....  | .....              | M                           | 1879                | 53.31    | 51.50       | Id.....                 | José A. 2.º Verdugo—id.                   |

| SEÑAL DISTINTIVA | NOMBRES             | CLASE         | LUGAR<br>DE LA<br>CONSTRUCCIÓN | AÑO DE LA CONSTRUCCIÓN | DIMENSIONES |       |        |
|------------------|---------------------|---------------|--------------------------------|------------------------|-------------|-------|--------|
|                  |                     |               |                                |                        | Eslora      | Manga | Puntal |
| <b>D</b>         |                     |               |                                |                        |             |       |        |
| HBSP             | Domingo S. María.   | Fragata.....  | New Castle.....                | 1855                   | 66.60       | 12.35 | 8.30   |
| HBFD             | Delia.....          | Barca.....    | Quebec.....                    | 1862                   | 35.60       | 7.75  | .....  |
| HBFK             | Don Juan.....       | Id.....       | Calais.....                    | 1869                   | 42.60       | 9.10  | .....  |
| HBFL             | Don Jenaro.....     | Id.....       | Inglaterra.....                | .....                  | 51.98       | 8.50  | .....  |
| HBRN             | Corseshire.....     | Id.....       | Londres.....                   | 1855                   | 40.70       | 7.45  | 4.10   |
| HBSJ             | Don Fernando.....   | Id.....       | Hartlepool.....                | 1861                   | 41.30       | 8.10  | 5.45   |
| HBSN             | Don Rafael.....     | Id.....       | Se ignora.....                 | .....                  | 35.45       | 7.60  | 3.75   |
| <b>E</b>         |                     |               |                                |                        |             |       |        |
| HBFP             | Estrella de Valp... | Vapor.....    | Constitución.....              | 1872                   | 22.80       | 4.20  | 2.05   |
| HBFR             | Emblem.....         | Barca.....    | Canadá.....                    | 1862                   | 40.40       | 8.90  | .....  |
| HBST             | Esperanza.....      | Id.....       | Warren.....                    | 1848                   | 30.20       | 7.30  | 5.50   |
| EBSG             | Emilia R.....       | Id.....       | Richmond.....                  | 1865                   | 43.37       | 8.55  | 6.00   |
| HBTE             | Eatilla.....        | Fragata.....  | Moncton.....                   | 1874                   | 56.10       | 10.40 | 7.35   |
| HBQR             | Elcira.....         | Berg. Golet.  | Polsgroud.....                 | 1876                   | 31.50       | 7.95  | 3.80   |
| HBSR             | Emilia.....         | Id. id.       | Harbourville.....              | 1874                   | 33.70       | 9.00  | 5.30   |
| HBFS             | Edith.....          | Goleta.....   | Preston.....                   | 1866                   | 23.34       | 6.94  | .....  |
| HBRT             | Elisa.....          | Berg. Golet.  | Nueva Zelanda.                 | 1864                   | 26.80       | 6.00  | 2.80   |
| HBFT             | Elena.....          | Pailebot..... | Chiloé.....                    | 1865                   | 19.00       | 4.98  | 1.88   |
| HBFY             | Estela.....         | Id.....       | Id.....                        | 1877                   | 18.55       | 5.95  | .....  |
| HBFW             | Elena.....          | Id.....       | Id.....                        | 1876                   | 16.62       | 5.29  | .....  |
| HBJC             | Emilia de Lebu...   | Id.....       | Puerto Montt...                | 1881                   | 22.30       | 6.66  | .....  |
| HBPM             | Eusmenia.....       | Id.....       | Constitución.....              | 1883                   | 21.10       | 5.00  | 1.95   |
| <b>F</b>         |                     |               |                                |                        |             |       |        |
| HBPQ             | Fresia.....         | Barca.....    | Cape Elizabeth.                | 1866                   | 33.00       | 8.30  | .....  |
| HBPV             | Federica.....       | Id.....       | Quebec.....                    | 1865                   | 30.00       | 9.72  | .....  |
| HBPW             | Finzel.....         | Id.....       | Liverpool.....                 | 1861                   | 44.00       | 8.15  | .....  |
| HBSM             | Fortuna.....        | Id.....       | Nedfor.....                    | 1850                   | 35.50       | 7.50  | 5.20   |
| <b>G</b>         |                     |               |                                |                        |             |       |        |
| HBGD             | Guaycurú.....       | Vapor.....    | Glasgow.....                   | 1866                   | 46.52       | 7.48  | 3.07   |
| HBTC             | Guayacán.....       | Id.....       | Hockton.....                   | 1872                   | 71.00       | 9.57  | 5.62   |
| HBJJ             | Grace Marks.....    | Barca.....    | Se ignora.....                 | .....                  | 32.40       | 7.50  | .....  |
| HBJK             | Guillermo.....      | Pailebot..... | Id.....                        | .....                  | 16.60       | 5.10  | 2.20   |
| <b>H</b>         |                     |               |                                |                        |             |       |        |
| HBGL             | Huanay.....         | Vapor.....    | Inglaterra.....                | 1864                   | 49.41       | 8.75  | 6.00   |
| HBRQ             | Huasco.....         | Barca.....    | Bideford Inglat.               | 1860                   | 38.70       | 7.52  | 2.20   |

| CALADO | FUERZA EN CABALLOS | MATERIAL DE LA CONSTRUCCIÓN | AÑO DE LA MATRÍCULA | TONELAJE |             | DESTINO A QUE SE DEDICA | NOMBRE I RESIDENCIA DEL DUEÑO              |
|--------|--------------------|-----------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|--------------------------------------------|
|        |                    |                             |                     | Grueso   | De registro |                         |                                            |
| 6.00   | .....              | M                           | 1884                | 1878.43  | 1813.37     | N. en jral              | Francisco Capurro—Valparaiso.              |
| .....  | .....              | M                           | 1880                | 333.24   | 312.41      | Cabotaje,               | N. E. Moller, B. Bernstein i J. T.—Coronel |
| .....  | .....              | M                           | 1883                | 581.16   | 560.95      | Id.....                 | Enrique Peters i E. Man—Valp.              |
| .....  | .....              | M                           | 1883                | 624.22   | 624.22      | Id.....                 | Tomás Freland i otros—Coquim.              |
| 4.30   | .....              | M                           | 1884                | 391.41   | 378.02      | Id.....                 | Juán Jenkins—id.                           |
| 5.10   | .....              | M                           | 1884                | 487.76   | 480.60      | N. en jral              | Fernando López Jofré—Valp.                 |
| 3.90   | .....              | M                           | 1884                | 282.30   | 273.89      | Cabotaje,               | Rafael Molina—Ancud.                       |
| .....  | 15                 | .....                       | 1872                | .....    | 31.28       | Remolque                | Fernando Court—Valparaiso.                 |
| .....  | .....              | M                           | 1872                | 539.12   | 518.93      | Cabotaje,               | Ferrocarril de Copiapó—Copiapó             |
| 4.50   | .....              | M                           | 1884                | 248.72   | 237.52      | Id.....                 | C.ª de Maderas i Buques—Valp.              |
| 5.70   | .....              | M                           | 1884                | 647.12   | 625.80      | Id.....                 | C. Ragazzoni i J. Demarchi—id.             |
| 6.30   | .....              | M                           | 1884                | 1107.90  | 1069.25     | N. en jral              | Solari i Brignardello—id.                  |
| 3.75   | .....              | M                           | 1883                | 272.56   | 259.54      | Id.....                 | Carlos J. Holm—id.                         |
| 4.80   | .....              | M                           | 1884                | 503.23   | 480.21      | Id.....                 | Andrés Fenger—id.                          |
| .....  | .....              | M                           | 1875                | 46.81    | 46.81       | Cabotaje,               | Nicolás Schollberg—id.                     |
| 2.50   | .....              | M                           | 1884                | 132.73   | 127.85      | Id.....                 | Doll i C.ª—id.                             |
| .....  | .....              | M                           | 1875                | 46.81    | 46.81       | Id.....                 | M. Odges i D. Andrews—Talcahuano.          |
| .....  | .....              | M                           | 1878                | 40.38    | 40.38       | Id.....                 | J. Jenkins i J. Doal—Coquimbo              |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 50.17    | 50.17       | Id.....                 | Alejandro D. Jeomans—id.                   |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 93.88    | 93.88       | Id.....                 | Santiago 2.º Ebersperger—Lebu.             |
| .....  | .....              | M                           | 1883                | 58.00    | 58.00       | Id.....                 | Francisco Pino.                            |
| 4.50   | .....              | M                           | 1883                | 487.77   | 472.47      | Cabotaje,               | Doll i C.ª—Valparaiso.                     |
| 5.40   | .....              | M                           | 1883                | 746.17   | 728.05      | N. en jral              | Chr. Jessen—id.                            |
| 5.10   | .....              | M                           | 1883                | 502.79   | 477.46      | Id.....                 | Carlos J. Holm—id.                         |
| 4.50   | .....              | M                           | 1884                | 374.35   | 338.55      | Id.....                 | C.ª de Maderas i Buques—id.                |
| .....  | 120                | F                           | 1881                | 323.33   | 251.21      | Cabotaje,               | Solari i Brignardello—Valp.                |
| 5.30   | 150                | F                           | 1884                | 1185.73  | 878.65      | Id.....                 | Sociedad chil. fund.—Guayacán.             |
| .....  | .....              | M                           | 1880                | 256.89   | 236.13      | Pesca.....              | C.ª chilena de balleneros—Valp.            |
| .....  | .....              | M                           | 1872                | .....    | 49.00       | Cabotaje,               | Miguel Ascencio—Callao.                    |
| .....  | 100                | F                           | 1869                | .....    | 227.42      | Cabotaje,               | C.ª S. Americ. de Vaporcs—Valp.            |
| 4.80   | .....              | M                           | 1884                | 410.55   | 370.55      | Id.....                 | S. Condón i E. Perry—Coronel.              |

| SEÑAL DISTINTIVA | NOMBRES            | CLASE         | LUGAR DE LA CONSTRUCCIÓN | AÑO DE LA CONSTRUCCIÓN | DIMENSIONES |       |        |
|------------------|--------------------|---------------|--------------------------|------------------------|-------------|-------|--------|
|                  |                    |               |                          |                        | Esloro      | Manga | Puntal |
| <b>I</b>         |                    |               |                          |                        |             |       |        |
| HBGP             | Itata.....         | Vapor.....    | Liverpool.....           | 1873                   | 87.19       | 12.03 | 6.00   |
| HBGQ             | Isidora de Cousiño | Id.....       | Id.....                  |                        | 53.37       | 8.10  | 4.20   |
| HBGS             | Irene.....         | Bergantín.    | Darmouth.....            | 1842                   | 28.45       | 7.22  | .....  |
| HBRV             | Isabel.....        | Id.....       | Sestri, Italia. ...      | 1864                   | 31.80       | 3.33  | 5.10   |
| HBGT             | Isabel.....        | Goleta.....   | Chiloé.....              | 1868                   | 18.80       | 6.40  | .....  |
| <b>J</b>         |                    |               |                          |                        |             |       |        |
| HBGV             | Julia.....         | Fragata.....  | East, Boston. ...        | 1859                   | 54.75       | 11.19 | .....  |
| HBJC             | Jane Martín.....   | Barca.....    | Id.....                  |                        |             |       |        |
| HBJD             | Jeneral Baquedano  | Id.....       | Reichenbach.....         | 1861                   | 51.63       | 10.70 | .....  |
| HBJF             | Jilguero.....      | Id.....       | Thomás Thom.....         | 1849                   | 37.29       | 8.40  | .....  |
| HBJK             | Juán José Latorre. | Id.....       | Sunderland.....          | 1861                   | 36.00       | 8.30  | .....  |
| HBTM             | Juán Rabe.....     | Id.....       | Brake, Alemania          | 1857                   | 40.50       | 9.40  | 5.80   |
| HBJL             | Jane.....          | Berg. Golet.  | Fairhasen.....           | 1864                   | 34.31       | 8.24  | .....  |
| HBJM             | Julia Rosalía..... | Paitebot..... | Lebu.....                | 1881                   | 21.70       | 6.23  | 1.67   |
| HBJN             | Juán Fernandez...  | Id.....       | Juán Fernández           | 1882                   | 16.80       | 4.60  | .....  |
| <b>K</b>         |                    |               |                          |                        |             |       |        |
| HBJP             | Kent.....          | Barca.....    | Sunderland.....          | 1862                   | 40.00       | 7.16  | 5.18   |
| HBPC             | Knight Templar...  | Id.....       | Liverpool.....           | 1861                   | 40.50       | 8.10  | 5.20   |
| <b>L</b>         |                    |               |                          |                        |             |       |        |
| HBKN             | Limari.....        | Vapor.....    | Liverpool.....           | 1869                   | 64.74       | 8.80  | 4.30   |
| HBJQ             | Lautaro.....       | Id.....       | Id.....                  | 1872                   | 85.55       | 12.60 | 6.00   |
| HBJR             | Luis Cousiño.....  | Id.....       | Dundee.....              | 1870                   | 57.09       | 8.42  | 3.50   |
| HBJS             | Laja.....          | Id.....       | Glasgow.....             | 1881                   | 98.16       | 12.20 | 5.70   |
| HBTG             | Longaví.....       | Id.....       | Id.....                  | 1884                   | 43.00       | 9.00  | 2.85   |
| HBJT             | Lota.....          | Fragata.....  | Brunswick.....           | 1866                   | 57.00       | 9.00  | 7.00   |
| HBJV             | Luis Alberto.....  | Barca.....    | St. George.....          | 1862                   | 42.67       | 9.13  | .....  |
| HBJW             | Loreto.....        | Id.....       | Sunderland.....          | 1853                   | 46.40       | 8.02  | .....  |
| HBKC             | Lautaro.....       | Id.....       | Id.....                  | 1863                   | 34.34       | 8.23  | .....  |
| HBKD             | Leonor Mascayano.  | Id.....       | Stromboli.....           | 1857                   | 40.80       | 8.60  | .....  |
| HBJK             | Laura Rosa.....    | Id.....       | Massachussets...         | 1852                   | 32.50       | 7.40  | .....  |
| HBSQ             | Los Carreras.....  | Id.....       | Boston.....              | 1847                   | 38.48       | 7.76  | 5.00   |
| <b>M</b>         |                    |               |                          |                        |             |       |        |
| HBKQ             | Maipo.....         | Vapor.....    | Inglaterra.....          | 1882                   | 93.13       | 12.58 | 6.80   |
| HBKR             | Matias Cousiño.... | Id.....       | Id.....                  | 1859                   | 64.12       | 9.35  | 5.77   |
| HBKS             | Maria Luisa.....   | Id.....       | Clyde, id.....           | 1873                   | 50.05       | 6.88  | .....  |
| HBJT             | Miraflores.....    | Id.....       | Inglaterra.....          | 1872                   | 30.47       | 6.70  | 2.35   |
| HBPJ             | Mapocho.....       | Id.....       | Bakenhead.....           | 1882                   | 96.90       | 12.40 | 6.30   |



| CALADO | FUERZA EN CABALLOS | MATERIAL DE LA CONSTRUCCIÓN | AÑO DE LA MATRÍCULA | TONELAJE |             | DESTINO A QUE SE DEDICA | NOMBRE I RESIDENCIA DEL DUEÑO               |
|--------|--------------------|-----------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|---------------------------------------------|
|        |                    |                             |                     | Grueso   | De registro |                         |                                             |
| .....  | 320                | F                           | 1879                | 1776.46  | 1201.19     | Cabotaje.               | C. <sup>a</sup> S. Amerc. de Vapores—Valp.  |
| .....  | 90                 | F                           | 1879                | 634.83   | 444.86      | Id.....                 | C. <sup>a</sup> Espt. de Lota i Coronel—id. |
| .....  |                    | M                           | 1881                | 421.51   | 234.21      | Id.....                 | Pedro Duhart—Lota.                          |
| 3.90   | .....              | M                           | 1884                | 338.23   | 319.32      | Id.....                 | Buenaventura Sánchez—Valp.                  |
| .....  |                    | M                           | 1881                | 77.79    | 77.79       | Id.....                 | Guillermo Staplefield—Coquimb.              |
| .....  |                    | M                           | 1881                | 1207.42  | 1159.43     | Cabotaje.               | Federico Peede.—Valparaiso.                 |
| .....  |                    | M                           | 1880                | 369.09   | 349.36      | Pesca.....              | C. <sup>a</sup> chilena de Balleneros—id.   |
| .....  |                    | M                           | 1881                | 989.88   | 949.17      | Cabotaje.               | Antonio Bañico—id.                          |
| .....  |                    | M                           | 1881                | 463.44   | 444.45      | Id.....                 | Federico Peede—Id.                          |
| .....  |                    | M                           | 1883                | 404.32   | 404.32      | Id.....                 | Rafael Barazarte—id.                        |
| 5.10   | .....              | M                           | 1885                | 604.17   | 585.85      | Id.....                 | Juán Rabe—id.                               |
| .....  |                    | M                           | 1881                | 277.82   | 257.24      | Id.....                 | Carlos J. Holm—id.                          |
| .....  |                    | M                           | 1881                | .....    | 42.54       | Id.....                 | Bourgeois Hermanos—Lcbu.                    |
| .....  |                    | M                           | 1882                | 39.76    | 39.66       | Id.....                 | Federico Iverson—Valparaiso.                |
| .....  |                    | M                           | 1881                | 390.00   | 381.00      | Cabotaje.               | Juán Jones—Lota.                            |
| .....  |                    | M                           | 1885                | 515.03   | 449.98      | Id.....                 | Juán Heinscholz—Valparaiso.                 |
| .....  | 150                | F                           | 1870                | .....    | 404.55      | Cabotaje.               | C. <sup>a</sup> S. Amer. de Vapores—Valp.   |
| .....  | 320                | F                           | 1882                | 2084.65  | 1318.55     | Id.....                 | Id. id. id.                                 |
| .....  | 95                 | F                           | 1879                | 649.53   | 419.36      | Id.....                 | C. <sup>a</sup> Espt. de Lota i Coronel—id. |
| .....  | 430                | F                           | 1881                | 2243.62  | 1335.03     | Id.....                 | C. <sup>a</sup> S. Amer. de Vapores—id.     |
| 2.30   | 300                | F                           | 1884                | 449.07   | 254.68      | Id.....                 | Id. id. id. id.                             |
| .....  |                    | M                           | 1881                | 1067.00  | 1047.00     | Id.....                 | Federico Peede—Id.                          |
| .....  |                    | M                           | 1879                | 572.00   | 572.00      | Id.....                 | C. <sup>a</sup> Espt. de Lota i Coronel—id. |
| .....  |                    | M                           | 1880                | 615.35   | 603.75      | Id.....                 | Id. id. id. id.                             |
| .....  |                    | M                           | 1881                | 328.55   | 314.11      | Id.....                 | G. Jenkins—Coquimbo.                        |
| .....  |                    | M                           | 1881                | 466.26   | 450.24      | Id.....                 | Verdugo i C. <sup>a</sup> —Valparaiso.      |
| .....  |                    | M                           | 1883                | 223.52   | 223.52      | Id.....                 | D. Fuentes i B. Squella—Talcah.             |
| 4.20   | .....              | M                           | 1884                | 402.15   | 332.05      | Id.....                 | C. <sup>a</sup> de Maderas i Buques—Valp.   |
| .....  | 450                | FM                          | 1882                | 2620.75  | 1500.76     | Cabotaje.               | C. <sup>a</sup> S. Amer. de Vapores—Valp.   |
| .....  | 100                | F                           | 1879                | 877.21   | 642.83      | Id.....                 | C. <sup>a</sup> Espt. de Lota i Coronel—id. |
| .....  |                    | F                           | 1881                | 420.95   | 270.69      | Id.....                 | Juán Thomás North—Iquique.                  |
| .....  | 40                 | F                           | 1882                | 153.24   | 61.67       | Remolque                | C. <sup>a</sup> chil. de Remolcadores—Valp. |
| 4.50   | .....              | F                           | 1883                | 2052.23  | 1552.02     | Cabotaje.               | C. <sup>a</sup> S. Amer. de Vapores—id.     |

| SEÑAL DISTINTIVA | NOMBRES             | CLASE        | LUGAR<br>DE LA<br>CONSTRUCCIÓN | AÑO DE LA CONSTRUCCIÓN | DIMENSIONES |       |        |
|------------------|---------------------|--------------|--------------------------------|------------------------|-------------|-------|--------|
|                  |                     |              |                                |                        | Esloro      | Manga | Puntal |
| <b>M</b>         |                     |              |                                |                        |             |       |        |
| HBKV             | María Velásquez...  | Fragata...   | Sunderland .....               | 1871                   | 49.53       | 9.34  | .....  |
| HBKW             | María .....         | Barca.....   | Philadelphia.....              | .....                  | 24.61       | 5.48  | 3.90   |
| HBLC             | Mercedes .....      | Id.....      | Se ignora.....                 | .....                  | 32.00       | 7.00  | .....  |
| HBLD             | Mathieu i Brañas.   | Id.....      | Massachusets.....              | 1856                   | 33.23       | 8.23  | 4.80   |
| HBQM             | Mondego.....        | Id.....      | Nantes.....                    | 1863                   | 40.00       | 9.15  | 4.80   |
| HBSC             | Máxima.....         | Id.....      | Maitland.....                  | 1872                   | 49.30       | 10.20 | 6.60   |
| HBTK             | Margarita.....      | Id.....      | Sunderland.....                | 1863                   | 50.00       | 10.00 | 9.00   |
| HBLT             | Miraflores.....     | Bergantfn.   | Sestri, Italia.....            | 1867                   | 44.70       | 10.07 | .....  |
| HBRC             | Marta.....          | Berg. Golct. | Oremocto-Canadá.               | 1871                   | 35.11       | 7.87  | 5.30   |
| HBPT             | Martha Gales.....   | Goleta.....  | Machias.....                   | 1872                   | 36.00       | 7.90  | 4.00   |
| <b>N</b>         |                     |              |                                |                        |             |       |        |
| HBLG             | Nautilus.....       | Barca.....   | New Belford.....               | 1851                   | 33.80       | 8.40  | .....  |
| HBLJ             | Navarro i Burr..... | Id.....      | Inglaterra.....                | 1866                   | 43.26       | 8.60  | .....  |
| HBQN             | Natalia.....        | Id.....      | Froen Escocia.....             | 1862                   | 41.00       | 8.30  | 5.20   |
| HBSW             | Nelly.....          | Id.....      | Sunderland .....               | 1860                   | 38.57       | 8.24  | 5.20   |
| HBLK             | Nautilus.....       | Berg. Golct. | Se ignora.....                 | .....                  | 32.00       | 7.20  | 2.70   |
| <b>O</b>         |                     |              |                                |                        |             |       |        |
| HBRM             | Offerton.....       | Barca.....   | Sunderland .....               | 1870                   | 41.90       | 8.70  | 5.70   |
| HBPD             | Otto.....           | Id.....      | Lormont Francia                | 1863                   | 93.00       | 9.37  | .....  |
| <b>P</b>         |                     |              |                                |                        |             |       |        |
| HBLN             | Paquete de Maule.   | Vapor.....   | Liverpool.....                 | 1866                   | 47.60       | 8.60  | 2.90   |
| HBLP             | Paqt. de los Vilos. | Id.....      | Clyde.....                     | 1865                   | 47.00       | 6.38  | 3.80   |
| HBLQ             | Pescador.....       | Id.....      | Constitución.....              | 1862                   | 16.20       | 4.30  | 2.00   |
| HBST             | Pudeto.....         | Id.....      | Sunderland .....               | 1884                   | 37.60       | 6.34  | 3.00   |
| HBLR             | Porcia.....         | Barca.....   | E. U. de N. A.....             | 1854                   | 35.05       | 8.32  | 3.48   |
| HBLS             | Pondichery.....     | Id.....      | Quebec.....                    | 1875                   | 49.20       | 10.54 | .....  |
| HBLV             | Pacífico.....       | Id.....      | Suecia.....                    | 1867                   | 47.40       | 9.85  | .....  |
| HBR8             | Prince Hassan.....  | Id.....      | Clymping Sussex Inglat         | 1871                   | 40.40       | 8.70  | 5.00   |
| HBPk             | Priscilla.....      | Id.....      | Cherrifield.....               | 1855                   | 36.34       | 8.15  | 3.69   |
| HBQC             | Pudcto.....         | Id.....      | La Roque.....                  | 1862                   | 40.36       | 8.85  | 5.20   |
| HBSK             | Petronilla R.....   | Id.....      | Id.....                        | 1872                   | 47.90       | 8.50  | 5.35   |
| HBMc             | Pescadora.....      | Goleta.....  | Lebu.....                      | 1874                   | 16.75       | 5.50  | 1.73   |
| <b>Q</b>         |                     |              |                                |                        |             |       |        |
| HBMD             | Quiriquina .....    | Barca.....   | Burdeos.....                   | 1871                   | 36.40       | 7.60  | .....  |

| CALADO | FUERZA EN CABALLOS | MATERIAL DE LA CONSTRUCCIÓN | AÑO DE LA MATRÍCULA | TONELAJE |             | DESTINO A QUE SE DEDICA | NOMBRE I RESIDENCIA DEL DUEÑO                |
|--------|--------------------|-----------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|----------------------------------------------|
|        |                    |                             |                     | Gruoso   | De registro |                         |                                              |
| .....  | .....              | M                           | 1882                | 779.81   | 771.70      | Cabotaje.               | Juán de D. Navarro—Valparais.                |
| .....  | .....              | M                           | 1868                | 144.03   | 144.03      | Chata....               | Guillermo G. Délano—Concep.                  |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 226.37   | 215.52      | Cabotaje.               | Mesa Hermanos—Constitución.                  |
| .....  | .....              | M                           | 1882                | 231.59   | 231.59      | Pesca....               | Mathieu i Brañas—Talcahuano.                 |
| 4.50   | .....              | M                           | 1883                | 522.39   | 493.21      | N. en jral              | Bravo, Hernández i C. <sup>a</sup> —Iquique  |
| 6.00   | .....              | M                           | 1884                | 936.40   | 886.92      | Id.....                 | Luis Solezzi.                                |
| 6.00   | .....              | M                           | 1885                | 808.58   | 790.72      | Id.....                 | Guillermo Ruthe.                             |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 648.40   | 617.86      | Cabotaje                | Federico Peede—Valparaiso.                   |
| 4.50   | .....              | M                           | 1883                | 444.46   | 406.46      | Id.....                 | G. Mathieu i G. C. Rabi—Lota.                |
| 2.50   | .....              | M                           | 1883                | 399.14   | 359.86      | Id.....                 | Doll i C. <sup>a</sup> —Valparaiso.          |
| .....  | .....              | M                           | 1882                | 302.09   | 262.43      | Pesca....               | C. <sup>a</sup> chilena de Balleneros—Valp.  |
| .....  | .....              | M                           | 1862                | 498.38   | 485.11      | Cabotaje                | Juán de D. Navarro—id.                       |
| 4.80   | .....              | M                           | 1883                | 474.77   | 463.00      | N. en jral              | Juán Martínez—id.                            |
| 4.90   | .....              | M                           | 1884                | 433.60   | 420.60      | Id.....                 | Alfredo Steel i C. <sup>a</sup> —Coquimbo.   |
| .....  | .....              | M                           | 1873                | 474.77   | 463.00      | Id.....                 | Juán A. Hormann—Valparaiso.                  |
| 5.10   | .....              | M                           | 1884                | 537.10   | 493.64      | N. en jral              | Federico Peede—Valparaiso.                   |
| .....  | .....              | M                           | 1883                | 553.72   | 500.13      | Cabotaje.               | L. P. Lund i B. Lanza de C.—id.              |
| .....  | 120                | F                           | 1869                | .....    | 312.60      | Cabotaje.               | C. <sup>a</sup> S. Amer. de Vapores—id.      |
| .....  | 50                 | F                           | 1861                | 319.03   | 208.69      | Id.....                 | F. Santa María, S. Rondanelli i F. Porro—Id. |
| .....  | .....              | M                           | 1869                | .....    | 22.00       | Remolque                | C. <sup>a</sup> chil. de Remolcadores—Id.    |
| 2.40   | 40                 | F                           | 1884                | 274.47   | 167.71      | Cabotaje.               | C. <sup>a</sup> S. Americ. de Vapores—Id.    |
| .....  | .....              | M                           | 1880                | 259.12   | 259.12      | Id.....                 | Mathieu i Brañas—Talcahuano.                 |
| .....  | .....              | M                           | 1880                | 844.75   | 826.30      | Id.....                 | C. <sup>a</sup> de Maderas i Buques—Valp.    |
| .....  | .....              | M                           | 1883                | 799.99   | 758.18      | Id.....                 | Federico Peede—id.                           |
| 4.80   | .....              | M                           | 1884                | 428.64   | 386.68      | Id.....                 | J. Jones i T. France—Coronel.                |
| .....  | .....              | M                           | 1883                | 359.20   | 350.81      | Id.....                 | Rodil Gosch i C. <sup>a</sup> —Valparaiso.   |
| 5.00   | .....              | M                           | 1883                | 498.21   | 455.97      | Id.....                 | Pedro José Cárdenas—id.                      |
| 5.00   | .....              | M                           | 1884                | 605.20   | 581.14      | N. en jral              | Casimiro Ragazzoni—id.                       |
| .....  | .....              | M                           | 1874                | .....    | 38.50       | Cabotaje.               | Rufino Murillo—Lebu.                         |
| .....  | .....              | M                           | 1880                | 360.65   | 353.29      | Cabotaje.               | Federico Peede—Valparaiso.                   |

| SEÑAL DISTINTIVA | NOMBRES             | CLASE          | LUGAR DE LA CONSTRUCCIÓN | AÑO DE LA CONSTRUCCIÓN | DIMENSIONES |       |        |
|------------------|---------------------|----------------|--------------------------|------------------------|-------------|-------|--------|
|                  |                     |                |                          |                        | Esloza      | Manga | Puntal |
| <b>R</b>         |                     |                |                          |                        |             |       |        |
| HBMF             | Reina del Pacifico. | Barca.....     | Whitehaven.....          | 1844                   | 39.97       | 8.88  | .....  |
| HBMG             | Rosa Duhart.....    | Pailebot.....  | Lebu .....               | 1876                   | 20.80       | 5.50  | 1.85   |
| HBMJ             | Rosa Elena.....     | Id.....        | Chiló.....               | 1873                   | 21.00       | 5.64  | .....  |
| <b>S</b>         |                     |                |                          |                        |             |       |        |
| HBMK             | Sara.....           | Vapor.....     | Inglaterra.....          | 1873                   | 69.58       | 8.95  | 4.40   |
| HBYL             | Salvadora.....      | Id.....        | Constitución.....        | 1870                   | 20.40       | 4.20  | 2.10   |
| HBMN             | Sofia.....          | Id.....        | Liverpool.....           | 1866                   | 19.90       | 5.10  | 3.40   |
| HBMP             | Sofia Guzmán.....   | Barca.....     | Canadá.....              | 1874                   | 46.80       | 9.30  | .....  |
| HBQV             | Sing-Tai.....       | Id.....        | Yarmouth.....            | 1872                   | 35.50       | 7.00  | 4.50   |
| HBPF             | Sarah.....          | Id.....        | Nantes.....              | 1860                   | 36.70       | 8.16  | .....  |
| HBPQ             | Santiago.....       | Id.....        | St. Juan N. Brunswick    | .....                  | 55.00       | 10.85 | .....  |
| HBMR             | Sara Gómez.....     | Berg. Golet    | E. U. de N. A.....       | .....                  | 33.02       | 8.18  | .....  |
| HBSM             | San José.....       | Pailebot.....  | Se ignora.....           | .....                  | 25.39       | 7.01  | 2.69   |
| <b>T</b>         |                     |                |                          |                        |             |       |        |
| HBTB             | Thane.....          | Vapor.....     | Dundee.....              | 1871                   | 70.53       | 8.80  | 5.15   |
| HBMV             | Tordo.....          | Barca.....     | S. Magnos.....           | 1865                   | 37.94       | 8.56  | .....  |
| HBMW             | Telegraphe.....     | Id.....        | Burdeos.....             | 1859                   | 40.47       | 8.84  | .....  |
| HBNC             | Talca.....          | Id.....        | Diunbartan.....          | 1853                   | 36.40       | 7.60  | .....  |
| HBQJ             | Tinto.....          | Id.....        | Liverpool.....           | 1852                   | 41.70       | 8.10  | 5.40   |
| HBND             | Teresa i Luisa..... | Bergantín..... | Constitución.....        | .....                  | 25.05       | ..... | .....  |
| <b>U</b>         |                     |                |                          |                        |             |       |        |
| HBRF             | Urcos.....          | Goleta.....    | Se ignora.....           | .....                  | 23.60       | 6.80  | 2.30   |
| HBRL             | Utrecht.....        | Bergantín..... | Bristol.....             | 1844                   | 25.50       | ..... | 4.30   |
| <b>V</b>         |                     |                |                          |                        |             |       |        |
| HBNQ             | Villa Rica.....     | Vapor.....     | Glasgow.....             | 1878                   | 40.36       | 6.79  | .....  |
| HBNJ             | Victoria.....       | Id.....        | E. U. de N. A.....       | .....                  | 50.10       | 8.15  | .....  |
| HBNK             | Valparaiso.....     | Id.....        | Se ignora.....           | 1870                   | 17.00       | 3.30  | 1.58   |
| HBNM             | Victoria.....       | Barca.....     | Nantes.....              | 1858                   | 36.27       | 8.21  | .....  |
| HBNP             | Valparaiso.....     | Id.....        | Sunderland.....          | 1856                   | 47.58       | 9.10  | 6.30   |
| HBNQ             | Voladora de Talcah  | Goleta.....    | Talcahuano.....          | 1858                   | .....       | ..... | 1.78   |
| HBNR             | Veleidosa.....      | Id.....        | Inglaterra.....          | .....                  | 26.15       | 6.58  | .....  |
| HQW              | Viña del Mar.....   | Vapor.....     | Tyne.....                | 1855                   | 53.50       | 7.80  | 4.75   |
| HQS              | Valparaiso.....     | Barca.....     | Whitehaven.....          | 1841                   | 30.60       | 7.40  | 5.25   |
| HBRG             | Vanora.....         | Id.....        | Sunderland.....          | 1873                   | 51.40       | 9.50  | 5.50   |
| HBSN             | Virginia.....       | Goleta.....    | Maulc.....               | 1859                   | 17.44       | 7.70  | .....  |
| HBRP             | Vivandiere.....     | Id.....        | Rye Inglaterra.....      | 1866                   | 31.59       | 6.95  | 4.30   |

| CALADO | FUERZA EN CABALLOS | MATERIAL DE LA CONSTRUCCIÓN | AÑO DE LA MATRÍCULA | TONELAJE |             | DESTINO A QUE SE DEDICA | NOMBRE I RESIDENCIA DEL DUEÑO             |
|--------|--------------------|-----------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|-------------------------------------------|
|        |                    |                             |                     | Grueso   | De registro |                         |                                           |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 479.38   | 450.23      | Cabotaje                | Juán Oyarzún.                             |
| .....  | .....              | M                           | 1876                | .....    | 53.12       | Id.....                 | Martín Duhart.                            |
| .....  | .....              | M                           | 1880                | 80.81    | 60.81       | Id.....                 | Jorje Walker.                             |
| .....  | 100                | F                           | 1882                | 986.27   | 687.47      | Cabotaje.               | Guillermo Adelsdorfer—Valp.               |
| .....  | 15                 | F                           | 1871                | .....    | 28.41       | Remolque                | C. <sup>a</sup> chil. de Remolcadores—id. |
| .....  | 55                 | M                           | 1869                | 90.80    | 54.80       | Id.....                 | Id. id id.                                |
| .....  | .....              | M                           | 1880                | 627.58   | 596.39      | Cabotaje.               | Juán de Dios Navarro—id.                  |
| 4.20   | .....              | M                           | 1883                | 298.83   | 293.03      | N. en jral              | Roberto Douglas—id.                       |
| .....  | .....              | M                           | 1883                | 383.17   | 375.88      | Cabotaje.               | Hermán Stöker—id.                         |
| .....  | .....              | M                           | 1883                | 1246.98  | 1228.55     | Id.....                 | C. <sup>a</sup> chilena de Remolcads.—id. |
| .....  | .....              | M                           | 1882                | 282.76   | 268.61      | Id.....                 | J. C. R., R. Rodríguez i E. Louker—Const. |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 99.06    | 99.06       | Id.....                 | José Nogueira—Punta Arenas.               |
| 4.00   | 98                 | F                           | 1884                | 1095.48  | 832.53      | Cabotaje.               | .....                                     |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 434.10   | 423.86      | Id.....                 | Sánchez i Cárdenas—Coronel.               |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 463.50   | 452.18      | Id.....                 | Duhart Hnos—id.                           |
| .....  | .....              | M                           | 1882                | 353.21   | 342.24      | Id.....                 | Federico Peede—Valparaiso.                |
| 5.10   | .....              | M                           | 1883                | 477.18   | 463.77      | N. en jral              | Sres. Mc. Neil i S. Mc. Lean—id.          |
| .....  | .....              | M                           | 1879                | 99.04    | 99.04       | Cabotaje.               | Santiago Fait—Coquimbo.                   |
| 1.40   | .....              | F                           | 1883                | 67.38    | 33.69       | Cabotaje.               | F. i S. Vicuña—Valparaiso.                |
| 4.50   | .....              | M                           | 1884                | 181.54   | 169.11      | N. en jral              | Cienfuegos i Verdugo—id.                  |
| .....  | .....              | F                           | 1880                | 293.00   | 187.55      | Cabotaje.               | Soc. Arms. de Valdivia—Valdiv.            |
| .....  | 60                 | M                           | 1881                | 542.32   | 299.50      | Id.....                 | Juán S. Saverney—Valparaiso.              |
| .....  | .....              | .....                       | 1870                | .....    | 14.00       | Remolque                | C. <sup>a</sup> chilena de Remolcads.—id. |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 433.76   | 403.84      | Cabotaje.               | F. i S. Vicuña—id.                        |
| .....  | .....              | M                           | 1882                | .....    | 716.07      | Id.....                 | Roberto Douglas—id.                       |
| .....  | .....              | .....                       | 1871                | .....    | 41.62       | Id.....                 | Juán Alemparte—Chillán.                   |
| .....  | .....              | M                           | 1879                | 127.73   | 127.73      | Id.....                 | David Fuentes—Talcahuano.                 |
| 4.50   | 80                 | F                           | 1883                | 561.63   | 437.19      | .....                   | F. i S. Vicuña—Valparaiso.                |
| 4.60   | .....              | M                           | 1883                | 298.21   | 283.92      | N. en jral              | Alejandro Sutterland—id.                  |
| 5.40   | .....              | M                           | 1883                | 754.69   | 729.52      | .....                   | C. J. Holm—id.                            |
| .....  | .....              | M                           | 1882                | 70.43    | 64.68       | Cabotaje.               | A. Norella—Coquimbo.                      |
| 3.60   | .....              | M                           | 1884                | 208.42   | 193.32      | .....                   | E. Eastman—id.                            |

| SEÑAL DISTINTIVA | NOMBRES         | CLASE                    | LUGAR<br>DE LA<br>CONSTRUCCIÓN | AÑO DE LA CONSTRUCCIÓN | DIMENSIONES |       |        |
|------------------|-----------------|--------------------------|--------------------------------|------------------------|-------------|-------|--------|
|                  |                 |                          |                                |                        | Eslora      | Manga | Puntal |
|                  | <b>W</b>        |                          |                                |                        |             |       |        |
| HBNT             | Wilhelm.....    | Fragata.....             | Boston.....                    | 1851                   | 59.23       | 11.60 | .....  |
| HBSD             | Wilhelmine..... | Barca.....               | Hobart Town....                | 1848                   | 32.30       | 8.30  | 5.00   |
|                  | <b>Z</b>        |                          |                                |                        |             |       |        |
| HBWV             | Zarapito.....   | Barca.....               | Wesfort.....                   | 1851                   | 37.98       | 8.92  | .....  |
| HBQL             | Zeeburg.....    | Id.....                  | Greenok Sunderland..           | 1874                   | 43.50       | 1.00  | 9.00   |
|                  |                 | CLASE DE LOS BUQUES      |                                |                        |             |       |        |
|                  |                 | Vapores.....             |                                |                        |             |       |        |
|                  |                 | Fragatas.....            |                                |                        |             |       |        |
|                  |                 | Barcas.....              |                                |                        |             |       |        |
|                  |                 | Bergantines.....         |                                |                        |             |       |        |
|                  |                 | Bergantines Goletas..... |                                |                        |             |       |        |
|                  |                 | Goletas.....             |                                |                        |             |       |        |
|                  |                 | Pailebotes.....          |                                |                        |             |       |        |
|                  |                 | Totales.....             |                                |                        |             |       |        |

V.º B.º—TORO II.

| CALADO | FUERZA EN CABALLOS   | MATERIA<br>DE LA CONSTRUCCIÓN | AÑO DE LA MATRÍCULA | TONELAJE |             | DESTINO A QUE SE DEDICA | NOMBRE I RESIDENCIA<br>DEL DUEÑO |
|--------|----------------------|-------------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|----------------------------------|
|        |                      |                               |                     | Grueso   | De registro |                         |                                  |
| .....  | .....                | M                             | 1881                | 1521.54  | 1479.41     | Cabotaje.               | E. N. Willshaw—Valparaiso.       |
| 4.50   | .....                | M                             | 1884                | 332.41   | 299.88      | N. en jral              | Santiago Mc Lean—id.             |
| .....  | .....                | M                             | 1881                | 465.34   | 465.34      | Cabotaje.               | Federico Peede—Valparaiso.       |
| 5.40   | .....                | M                             | 1883                | 579.01   | 531.76      | N. en jral              | C.ª Esp. de Lota i Coronel—id.   |
| NÚMERO | TONELAJE DE REGISTRO |                               |                     |          |             |                         |                                  |
| 35     | Con.....             | 17264.60                      |                     |          |             |                         |                                  |
| 6      | Id. ....             | 7340.56                       |                     |          |             |                         |                                  |
| 86     | Id. ....             | 41955.39                      |                     |          |             |                         |                                  |
| 6      | Id. ....             | 1744.54                       |                     |          |             |                         |                                  |
| 8      | Id. ....             | 2404.76                       |                     |          |             |                         |                                  |
| 9      | Id. ....             | 988.90                        |                     |          |             |                         |                                  |
| 16     | Id. ....             | 915.42                        |                     |          |             |                         |                                  |
| 166    |                      | 72614.17                      |                     |          |             |                         |                                  |

Comandancia Jeneral de Marina.—Valparaiso, mayo 1.º de 1885.

SANTIAGO VERGARA,  
Secretario.

---

---

N

MEMORIA

DE LA

INTENDENCIA JENERAL DEL EJERCITO I ARMADA

---

INTENDENCIA JENERAL

*Valparaiso, 30 de junio de 1885.*

La Comisaría Jeneral, en nota fecha de hoi, núm. 445, me dice lo que sigue:

Adjunto a US. el cuadro que demuestra lo gastado en los buques de la Armada, Rejimiento de Marina i Escuela Naval, durante el año último, que debe acompañarse a la Memoria de Marina del presente año.

Lo trascribo a US. para su conocimiento, con inclusión del cuadro a que se refiere la nota preinserta i en contestación a su telegrama de 25 del corriente mes.

Dios guarde a US.

J. DE D. MERINO BENAVENTE.

Al Señor Ministro de Marina.



**CUADRO que demuestra el gasto ocasionado por los buques**

| BUQUES                      | SUELDOS          | ARTÍCULOS NAVALES | VÍVERES          | CARBÓN          |
|-----------------------------|------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| Plana Mayor.....            | 11765 55         |                   |                  |                 |
| Blindado Blanco Encalada..  | 79309 24         | 43029 81          | 25858 87         | 2181 20         |
| Id. Almirante Cochrane.     | 80572 08         | 27320 84          | 33187 70         | 1472 50         |
| Monitor Huáscar.....        | 46116 92         | 7420 63           | 16530 52         | 750             |
| Crucero Esmeralda.....      | 17008 78         | 1580 27           | 3096 53          |                 |
| Corbeta O'Higgins.....      | 47544 37         | 10617 53          | 20785 78         | 2505 75         |
| Id. Chacabuco .....         | 45237 79         | 45196 17          | 14645 93         |                 |
| Id. Abtao.....              | 49456 06         | 25757 60          | 20064 97         | 7018 39         |
| Cañonera Magallanes.....    | 29277 05         | 8558 94           | 9451 51          |                 |
| Id. Pilcomayo.....          | 44847 17         | 9963 77           | 16659 88         |                 |
| Crucero Angamos.....        | 30498 32         | 21661 39          | 17427 89         | 14006 99        |
| Id. Amazonas.....           | 40035 83         | 18603 85          | 43662 36         | 9845 50         |
| Vapor Toltén.....           | 19761 25         | 6768 91           | 5439 73          |                 |
| Id. Toro.....               | 7720 52          | 866 90            | 1592 68          | 1171 88         |
| Id. Lautaro .....           | 11472 54         | 2432 30           | 2242 14          | 3488 80         |
| Id. Gaviota.....            | 3745 22          | 426 35            | 911 59           |                 |
| Id. Isluga.....             | 154              |                   | 166 16           |                 |
| Id. Valparaiso.....         | 2250 78          | 333 40            | 769 96           | 221 33          |
| Id. Chile .....             | 1433 37          | 1440 44           | 241 01           |                 |
| Pontón Miraflores.....      | 21166 02         | 1432 86           | 9266 80          |                 |
| Id. Thalaba.....            | 9613 71          | 2527 95           | 2941 36          |                 |
| Id. Valdivia.....           | 6333 64          | 115 20            | 3398 98          |                 |
| Id. Pachitea.....           | 2476 23          | 597 04            | 1427 22          |                 |
| F. de vela Elvira Alvarez.. | 4828 48          | 375 30            | 2505 59          |                 |
| Draga i anexos.....         |                  |                   |                  |                 |
| <b>TOTAL.....</b>           | <b>612624 92</b> | <b>237027 45</b>  | <b>252275 16</b> | <b>42662 34</b> |

de la Escuadra de la República durante el año de 1884

| REPARACIONES<br>I ESTADÍAS DE DIQUE | MEDICINAS | AGUADA   | HOSPITALIDADES | VESTUARIO | GASTOS DIVERSOS | TOTALES    |
|-------------------------------------|-----------|----------|----------------|-----------|-----------------|------------|
|                                     |           |          |                |           |                 | 11765 55   |
| 1329 82                             | 1216 23   | 1766 60  | 61             |           | 4490 73         | 159243 50  |
| 1351 31                             | 643 03    | 1296 61  | 20             |           | 1603 20         | 147467 27  |
| 6493 66                             | 1331 95   | 915 41   | 105            |           | 458 20          | 80122 29   |
|                                     | 986 81    | 146 91   | 130            |           |                 | 22949 30   |
| 1100 75                             | 595 30    | 844 84   | 13             |           |                 | 84007 32   |
| 91317 11                            | 1417 71   | 769 80   | 69 50          |           | 113 30          | 198767 31  |
| 8024 08                             | 506 50    | 1122 38  | 154            |           | 2162 57         | 114266 55  |
| 17538 15                            |           | 536 39   | 137            |           | 482 05          | 65981 09   |
| 2009                                | 726 35    | 1200 18  |                |           | 132 50          | 75538 85   |
| 4972 92                             | 875       | 873 70   | 57             |           | 3440 40         | 93813 61   |
| 13653 58                            | 749 05    | 4292 50  | 8 50           |           | 2658 34         | 133509 51  |
| 2687 66                             | 1048 95   | 833 06   |                |           | 67 50           | 36607 76   |
|                                     |           | 438 28   |                |           | 24 48           | 11814 74   |
| 1108 58                             |           | 201 90   |                |           |                 | 20946 26   |
| 862 90                              |           | 493 73   |                |           |                 | 6439 79    |
|                                     |           |          |                |           |                 | 320 16     |
| 1677 21                             |           | 239 50   |                |           |                 | 5492 18    |
| 23592 11                            |           | 1051 53  |                |           | 293             | 28051 46   |
|                                     |           | 509 92   | 693            |           |                 | 33068 60   |
| 666 37                              |           | 624 91   | 51 50          |           |                 | 16425 80   |
|                                     |           | 170      |                |           |                 | 10017 82   |
| 9972 47                             |           | 174 68   |                |           |                 | 14647 64   |
|                                     |           | 92 12    |                |           | 70 30           | 7871 79    |
| 7240                                |           |          |                |           |                 | 7240       |
| 195597 68                           | 10096 88  | 18594 95 | 1499 50        |           | 15996 57        | 1386375 45 |

OTROS GASTOS

|                                     | SUELDOS   | MEDICINAS | HOSPITALIDADES | VESTUARIO | GASTOS DIVERSOS | TOTALES    |
|-------------------------------------|-----------|-----------|----------------|-----------|-----------------|------------|
| Suma total del cuadro anterior..... | .....     | .....     | .....          | .....     | .....           | 1886375 45 |
| Escuela Naval.....                  | 68139 52  | .....     | .....          | .....     | 9635 45         | 77774 97   |
| Id. id. en construcción.....        | .....     | .....     | .....          | .....     | .....           | 7554 25    |
| Rejimiento de Marina.....           | 197099 66 | 169 65    | 14487 13       | 21880 50  | 15172 80        | 248809 74  |
| Pasajes.....                        | .....     | .....     | .....          | .....     | .....           | 15653 11   |
| Fletes.....                         | .....     | .....     | .....          | .....     | .....           | 3575 40    |
| Carbón.....                         | .....     | .....     | .....          | .....     | .....           | 129004 06  |
| Gastos diversos.....                | .....     | .....     | .....          | .....     | .....           | 105331 56  |
| TOTAL.....                          | .....     | .....     | .....          | .....     | .....           | 1974078 54 |

Comisaría Jeneral del Ejército i Armada en Campaña.—Valparaiso, junio 26 de 1885.

V.º D.º—MERINO.

L. M. PAREDES,  
Jefe de seccion.


# MEMORIA

DEL

ENVIADO EXTRAORDINARIO

I MINISTRO PLENIPOTENCIARIO DE CHILE EN FRANCIA

EN LO REFERENTE AL MINISTERIO DE MARINA



---

---

# MEMORIA

DEL

## Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario de Chile en Francia

---

LEGACIÓN DE CHILE  
EN FRANCIA.

*Paris, ..... de 1885.*

No han sido menos variadas i numerosas que en los años anteriores las ocupaciones que el Ministerio de Marina se ha servido encomendar a la Legación de mi cargo.

En la memoria de 1883 dí cuenta de la manera como llevé a efecto el encargo de un ingeniero hidráulico, que se me pidió contratase para resolver en último término las dificultades que se encontraron al poner en ejecución el primer proyecto para la construcción de un dique seco en la bahía de Talcahuano.

El ingeniero contratado con este objeto se consagró desde su llegada a Chile al cumplimiento de su misión i puso término a ésta con la presentación de un estenso informe sobre el resultado de sus trabajos, acompañado de un nuevo proyecto para la construcción del dique. El presupuesto de la obra ascendía a la suma de 2.700,000 pesos.

Este proyecto sirvió de base a la lei de fecha 18 de enero de 1884, por la cual se autoriza al Supremo Gobierno para llevar a

efecto la construcción del dique por medio de concesión a contratistas particulares, ofreciendo la garantía de un interés de  $5 \frac{1}{4}$  por ciento sobre la suma de 3.000,000 de pesos.

El Departamento de Marina, en nota de 3 de marzo de 1884, me comisionó para hacer las gestiones necesarias a fin de encontrar contratistas dispuestos a hacerse cargo de la obra en la forma indicada. Según las instrucciones contenidas en aquella nota, el Gobierno dá su preferencia al proyecto del ingeniero Dirks, i yo debía proceder al cumplimiento de las instrucciones teniendo en mira la ejecución de ese proyecto. Sólo en caso de no encontrar interesados para hacer un contrato sobre la base del proyecto Dirks debía yo dirigir mis gestiones a contratar la construcción del dique conforme a los planos i presupuestos presentados por el ingeniero Mr. Lévéque, autor del primer proyecto de la obra en cuestión.

En diversas comunicaciones fuí dando cuenta al Ministerio de Marina del progreso de mis diligencias en la materia que me ocupa. Dada la nueva forma que se había trazado a la negociación, el primer resultado que debía buscarse era el encontrar un contratista o un grupo de contratistas dispuestos no sólo a invertir la suma indicada por el presupuesto, con la garantía de interés otorgado por la lei, sino dispuestos también a hacerse cargo de la explotación del dique, con arreglo a un contrato cuyas principales condiciones se encuentran determinadas en un proyecto que me remitió el Ministerio de Marina.

Mis esfuerzos se dirijieron, por consiguiente, a la formación de una compañía o grupo de capitalistas que, encargándose del contrato en cuestión, hiciese el dique con sus propios fondos i asumiese la responsabilidad de su servicio; pero sometiendo los planos i la inspección de los materiales al ingeniero que yo delegase con este objeto. De tal modo, el Gobierno tendría la seguridad que los materiales empleados serian bajo todos conceptos satisfactorios i de que la ejecución de la obra ofrecería todas las garantías de solidez i de ejecución apetecibles.

Al mismo tiempo i con la autorización del Ministerio de Marina, contraté para servirme de consultor científico en estas operaciones al mismo ingeniero Mr. Dirks, autor del plano adoptado por el Gobierno.

Durante algunos meses mantuve activa correspondencia personal con los capitalistas que se interesaban en el negocio, i tuve diversas conferencias con el ingeniero citado, para discutir con él

los distintos puntos que iban presentándose en la negociación i que se relacionaban con la parte científica del asunto.

Por fin, al cabo de frecuentes jestioniones, recibí la propuesta formal de un grupo de capitalistas dispuestos a organizarse en compañía para celebrar el contrato, la que remití al señor Ministro de Marina en nota de 4 de julio de 1884.

Antes que la comunicación que acabo de citar hubiese llegado al Ministerio de Marina, éste me dirijió un despacho telegráfico mandándome suspender mis jestioniones para la construcción del dique i anunciándome nuevas instrucciones. Estas llegaron a mis manos en nota que me dirijió el Departamento de Marina con fecha 21 de julio del año citado. Me espresaba en ellas el señor Ministro que el Gobierno había recibido varias comunicaeiones sobre los diques de madera que se construyen en los Estados Unidos de Norte América, en las que se trata de manifestar que existen grandes ventajas en favor de la adopción de esta clase de diques con preferencia a los de piedra. Agregaba la comunicación citada, que en atención a la seriedad de los datos referidos, el Gobierno no había creído necesario, antes de comprometerse en el sentido de las primeras instrucciones que se me habian enviado, encargarme que hiciera un estudio detenido de la cuestión, sirviéndome de Mr. Dirks o de algún otro ingeniero competente. Para facilitar este estudio, el Ministerio de Marina pidió al Representante de nuestra República en Washington que me trasmitiese todos los antecedentes que pudiese reunir sobre los diques secos de madera que se construyen en los Estados Unidos.

Apenas recibí esta comunicación, me ocupé activamente de reunir cuanto dato fuera dable obtener para el estudio de la delicada cuestión sobre la que el Gobierno tenía a bien encargarme le informase. Al efecto me puse en comunicación con mi colega de Washington, indicándole la clase de datos que especialmente me parecían necesarios para el estudio de la cuestión, i encomendé al ingeniero Mr. Dirks el reunir por su parte todos los que le fuera posible con el mismo objeto.

Mi colega de Washington empezó pronto a enviarme informes i planos sobre diques de madera, teniendo cuidado de buscar estos documentos en fuentes oficiales. A medida que estos antecedentes me llegaban, los remitía por mi parte al estudio del ingeniero consultor, agregando otros datos recojidos aquí por mí. Todo esto dió lugar a una estensa correspondencia de esta Legación con la de Estados Unidos, con el ingeniero Dirks i con otras personas a las

que me dirijí para obtener datos sobre la cuestión. Además celebré varias conferencias con el ingeniero Dirks con relación al mismo asunto, i después de estudiar los informes que éste me fué pasando a medida que recibía los documentos, le hice hacer un extracto de esos informes para presentar al Gobierno un trabajo que le permitiese abrazar el conjunto de la cuestión i confiar el examen de los detalles a quien le parezca conveniente. En nota fecha 13 de marzo último remití al Ministerio de Marina los documentos e informes referidos.

Hallándose todavía este asunto pendiente de la resolución suprema, me abstengo de entrar en detalles sobre los informes citados, contentándome solo con la lijera relación que precede para dar una idea del tiempo i de la labor que he consagrado al asunto del dique seco para Talcahuano.

---

La construcción de la cañonera *Esmeralda*, a la que dediqué algunos párrafos en mi memoria de 1883, se terminó el año próximo pasado. Los últimos meses de la obra, las pruebas del buque cuando estuvo concluido, los aprestos del viaje i su despacho para nuestras costas, fueron objeto de mi constante atención i dieron lugar a ocupaciones activas durante un largo período de tiempo.

Por cada correo tuve cuidado de mantener al Departamento de Marina instruido de todas las operaciones llevadas a cabo con relación a este encargo.

Algunos meses antes de terminarse la *Esmeralda*, ocurrió el mui sensible fallecimiento del Contra-Almirante don Luis A. Lynch, que desempeñaba desde 1879 el cargo de jefe de la comisión naval, i que en ese carácter me había prestado mui relevantes servicios, particularmente en la construcción de esta nave.

Al dar cuenta al Gobierno de este triste suceso, hice una lijera rescña de los servicios de este malogrado jefe, pagando así un merecido tributo a la consagración tan asidua como intelijente con que me prestó su cooperación en los importantes cargos militares que me cupo desempeñar en el tiempo a que me refiero.

En reemplazo del jefe citado, el Supremo Gobierno tuvo a bién confiar el cargo que dejaba vacante al segundo jefe de la comisión naval, capitán de fragata don Luis Anjel Lynch. Con la eficaz cooperación de este jefe, cuyos buenos servicios i alta competencia he recomendado al Gobierno, celebré los contratos de oficiales de mar i otros empleados de la *Esmeralda*, proveí a su dotación de todo lo



necesario para el viaje i despaché el buque para Valparaiso al mando del mismo capitán Lynch.

Inútil me parece aumentar las proporciones de esta memoria entrando en una descripción detallada de la *Esmeralda*. En mis comunicaciones oficiales al Departamento de Marina di cuenta oportunamente de cuanto concierne a la construcción de esta nave. Después le informé de las distintas pruebas particulares i de la prueba oficial, cuyos espléndidos resultados llamaron la atención, no solo del mundo naval inglés, sino de todos los Departamentos de Marina de los gobiernos europeos, como he tenido ocasión de conocerlo, sea en conversaciones con altos funcionarios de marina del gobierno francés, sea con algunos de los representantes diplomáticos de los gobiernos de este continente. La prensa inglesa publicó entonces artículos sobre la prueba de la *Esmeralda*, haciendo justicia a las notables cualidades que había manifestado en ella. Se observó con razón que esta nave era la de mayor velocidad de marcha de todos los buques de guerra a flote. La peculiar construcción del buque i de su maquinaria, juntamente con la disposición de su armamento, han llegado a constituir de la *Esmeralda* un tipo de nuevo buque en la nomenclatura de la Marina de guerra. Tan completo ha sido el éxito con que se introdujeron en esa cañonera innovaciones trascendentales que marcan sin duda un progreso importante en la ciencia de las construcciones navales.

Al dar cuenta del desempeño de la misión que se sirvió confiarme el Gobierno, encomendándome contratar la construcción de la *Esmeralda*, debo mencionar la puntualidad i la honradez con que la casa constructora de Sir W. G. Armstrong Mitchell i C.<sup>a</sup> dió cumplimiento a su contrato, i con que se ha esforzado en mantener i realzar en este caso su buen nombre, por la excelente calidad de los materiales i de la obra de mano. Como es natural, la ejecución de contratos de esta clase da lugar a numerosas observaciones i discrepancias de opinión, que suelen a veces constituir verdaderas dificultades i dar orijen a enojosas diferencias. Me complazco en dejar aquí constancia de que la casa contratista ha sabido evitarnos esas dificultades, por la buena voluntad con que siempre acogía las observaciones i reclamos de nuestra comisión naval, i por la prontitud con que se prestaba a atenderlos.

Ultimamente me ha confiado el Departamento de Marina un nuevo encargo de importancia, al pedirme que contrate i haga ejecutar diversos trabajos de reparación i algunas nuevas obras de perfeccionamiento en el blindado *Blanco Encalada*.

Apenas me hallé en posesión de las comunicaciones del Departamento de Marina en las que se me anunciaba el envío del buque i de los propósitos que se tenían en vista al mandarlo a Europa, tomé todas las medidas necesarias para su recepción en un astillero, i para la preparación de los trabajos que antes de su llegada era posible adelantar. Con este objeto, contraté los servicios del distinguido arquitecto naval Sir Edward J. Reed, que me sirvió de consejero científico cuando por encargo del Gobierno contraté la construcción del *Blanco Encalada* i del *Almirante Cochrane*, naves que fueron construidas por planos de que el espresado arquitecto fué el autor. De acuerdo con Sir Edward J. Reed, decidí confiar los nuevos trabajos de reparación i mejora en el *Blanco* a la casa de Sir M. G. Armstrong Mitchell i C.<sup>a</sup> Mediaron para esta elección diversas consideraciones de las que he dado cuenta al Ministerio de Marina. Esas consideraciones obedecen naturalmente al propósito de buscar todas las garantías necesarias i la economía posible en la ejecución del importante trabajo de que se trata.

Celebrado un arreglo preliminar con la citada casa, envié a Lisboa instrucciones para el comandante del blindado, quien habiéndolas ahí recibido, hizo rumbo a Newcastle-on-Tyne, donde el buque se encuentra en la actualidad.

Segun lo tenía de antemano dispuesto, i de acuerdo con el Contra-almirante, señor don J. J. Latorre, el arquitecto naval inspeccionó el buque a su llegada, i se ha ocupado desde entónces en la formación de presupuestos para la ejecución de las obras proyectadas. Por cada correo he ido dando cuenta al Departamento de Marina de las medidas que he tomado en este asunto, en el cual consulto la opinión del señor Contra-almirante Latorre en todos aquellos puntos que son de su resorte.

Me es grato hacer presente, con relación al buque que me ocupa, que en la nota que Sir Edward J. Reed me informó sobre el reconocimiento que habia practicado, elogia en términos mui lisonjeros para el comandante i oficiales del *Blanco Encalada* el estado de conservación i de perfecto aseo en que ha encontrado esa nave.

Cumpliendo con las instrucciones del Departamento de Marina,

he despachado para Valparaíso a los oficiales de mar i a una parte de la tripulación del blindado.

Actualmente mantengo comunicación constante con el arquitecto consultor sobre materias relativas al blindado, i aguardo los presupuestos que él debe pasarme con su informe para determinar sobre los trabajos que se proyectan.

---

En los primeros meses de 1883 el Ministerio de Marina me encargó contratar 18 botes de distintas dimensiones para los buques de la Armada Nacional. De acuerdo con el Contra-almirante, don Luis A. Lynch, confié este encargo a la casa inglesa de White, que tiene su astillero en la isla de Wight, i es la casa constructora de esta clase de embarcaciones para el Almirantazgo británico.

Terminados los botes, los hice inspeccionar cuidadosamente i los envié a Valparaíso en el buque *Atwick Castle*, que fué conductor de varios otros encargos para el Gobierno. Según las comunicaciones del Departamento de Marina i de la Comandancia Jeneral, las embarcaciones citadas han dado completa satisfacción.

---

Varios otros asuntos relacionados con el Departamento de Marina han ocupado además mi atención durante el tiempo de que doi cuenta. Sin entrar en mayores detalles acerca de ellos, voi a resumirlos aquí tan sumariamente como sea posible.

He contratado i remitido cuatro cañones revolvers Hotchkiss de tiro rápido de 47<sup>m</sup> de calibre. Con estos cañones envié la correspondiente dotación de municiones i 4,000 kig, de pólvora. Todos estos artículos fueron convenientemente inspeccionados.

Además he desempeñado los siguientes encargos, que me limito solo enumerar:

Varios envíos de libros para la Escuela Naval i para el Departamento de Marina;

Un encargo de anclas i cadenas para los buques de la Armada;

Otro de libros e instrumentos de navegación;

Otro de Diplomas para premios de la Escuela Naval, i de mapas murales para la misma Escuela;

Un faro completo para la isla de Santa-María, que contraté con la casa Santter i Lemonnier, la primera de Francia para esta clase de obras;

Un encargo de medidas i aparatos para el arqueo de buques;

Varios aparatos telegráficos repetidores de Chadburn para la Escuadra;

Una partida de planchas de repuesto para botes torpedos;  
Un importante repuesto de municiones para la Escuadra;  
Un encargo de faroles diópticos para Antofagasta, Taltal i Punta Arenas;

Una partida de instrumentos para el gabinete de física de la Escuela Naval;

Dos tornillos de culata para el mecanismo disparador de nuevo modelo de los cañones del *Cochrane*;

Hice reparar en la casa de Hotchkiss i devolví a nuestro Departamento de Marina una cantidad considerable de municiones para ametralladoras de ese nombre que llegaron averiadas a Valparaíso, i obtuve en esta obra que la espresada casa hiciese la reparación con un costo mínimo para el Gobierno. Con esas municiones envié también un cañón Hotchkiss de nuevo modelo;

Mandé once gatas hidráulicas para el uso de nuestra Marina;

Una cantidad de pólvora para los cañones de la Escuadra con el número correspondiente de saquitos;

Diez compases majistrales de Patente Thompson para el uso de la Escuadra;

Una cantidad de piezas de repuesto para la *Esmeralda*;

Una maquinaria eléctrica para el mismo buque.

---

Además de esto he atendido a otros asuntos relacionados también con el ramo de Marina, como sigue:

He facilitado a los señores doctores Aguirre i Guzmán, comisionados del Ministerio de Marina, los permisos necesarios para seguir los cursos a que debían consagrarse i para visitar los hospitales que les interesaba conocer. Dí también los pasos necesarios para que los mismos doctores pudieran asistir como delegados del Gobierno de Chile al Congreso Médico que se celebró en Copenhague durante el año próximo pasado.

Mantuve correspondencia con el Capitán de Navío, F. Vidal Gornaz, durante el tiempo que permaneció en Europa. comisionado por el Gobierno. Remití al Departamento de Marina planos i presupuestos del arquitecto naval Sir Edward J. Reed para el examen de la construcción de un blindado.

Finalmente he dado los pasos necesarios para embarcar en las marinas europeas algunos de los jóvenes oficiales que vinieron en el *Blanco Encalada*.

---

Otro de los encargos importantes relacionados con el ramo de Marina, que ha ocupado mi atención durante los dos últimos años, es el que el señor Comandante Jeneral de Marina de Valparaiso, a nombre de una junta que preside, se sirvió encomendarme, en unión con el señor Ministro en Londres, don Marcial Martínez i con el entonces Capitán de Navío don Luis A. Lynch, para contratar un monumento conmemorativo de las glorias de la marina nacional, durante la última guerra del Pacífico.

En nota de 1.º de enero de 1883, la Comisión, constituida como queda dicho, dió cuenta al Comandante Jeneral de Marina del primer resultado de sus trabajos. I como esa nota contiene la descripción completa de lo que será el monumento, i es, puede decirse, el punto de partida histórico de esa obra que en el año venidero deberá erijirse en Valparaiso, me parece conveniente consignar la parte de dicha nota en esta Memoria que se refiere a la descripción del monumento. Es esta Comisión, dirijiéndose al Intendente de Valparaiso, la que habla:

«*Descripción del Monumento.*—El pensamiento mas encareci-  
» damente recomendado a los escultores i al arquitecto i que ha  
» presidido a la composición jeneral, es el de que se aliase la fuer-  
» za con la elegancia, objeto que a nuestro juicio se ha conseguido,  
» mediante artística sobriedad acompañada de una gran unidad  
» de líneas. Se ha procurado sobre todo la elegancia en la forma  
» del conjunto, armonizando los contornos caprichosos de las está-  
» tuas de bronce con las líneas rectas e inflexibles de la archi-  
» tectura.

» US. verá que si se ha conservado la unidad, buscando los  
» efectos simples, la sobriedad de los detalles no ha escluido su  
» variedad, i que las aristas vivas de los abundantes ángulos die-  
» dros hacen gracioso contraste con las curvas acanaladas de las  
» columnas de mármol. La impresión de fuerza nace también del  
» conjunto que reposa sobre una base robusta, cuyos ángulos  
» salientes i masas armoniosamente distribuidas, han sido madu-  
» ramente estudiadas, teniendo en mira las sombras proyectadas  
» i el juego de la luz. Contribuyen a producir la impresión de  
» fuerza las dimensiones de las estatuas, siendo de cinco metros  
» de altura el grupo de Prat, i de tres metros cada una de las  
» otras figuras, proporciones que parecen crecer todavía a conse-  
» cuencia del aislamiento en que se ha tenido cuidado de colocar  
» a los personajes. La forma ríjida de rectángulo que presenta  
» todo este monumento, cuya elevación es de diez i nueve metros,

» asegura por sí solo que de él se desprenderá la impresión de la  
» fuerza, por mas que se haya conseguido revestirlo de la gracia i  
» elegancia que resultan de la armonía.

» El monumento se divide en dos partes distintas:

» *Primera parte.*—*La base:* de formas cuadrada, de aspecto  
» sólido, que debe construirse con materiales del país, probable-  
» mente granito, tiene frisos de base i frisos de coronación, cuyo  
» intermedio se halla adornado por una banda de puntas de dia-  
» mante (piedra tallada en esta forma). Al frente i a la espalda  
» del monumento se estiende una serie de gradas espaciosas que  
» conducen hasta una plataforma, sobre la cual se levanta pro-  
» piamente el monumento. En cada uno de los cuatro ángulos de  
» esta plataforma hai un cubo, o dado, de la misma piedra, que  
» mas tarde pueden servir de pedestales para soportar nuevas  
» estatuas. Esos cuatro dados de piedra sirven al mismo tiempo  
» para ligar o sostener una reja adornada con motivo i atributos  
» náuticos, tales como tridentes, anclas, etc. Dicha reja de bronce  
» limita i cierra la plataforma por los cuatro costados, menos,  
» como es natural, en la parte que ocupan las gradas.

» *Segunda parte.*—El monumento propiamente dicho, que se  
» eleva sobre la plataforma, se divide a su vez en dos partes: 1.<sup>a</sup> el  
» zócalo, 2.<sup>a</sup> cuerpo del monumento (ordomance). *Zócalo.* Cortado  
» horizontalmente el zócalo, representa una cruz griega, cada uno  
» de cuyos brazos recibe en su estremidad una estatua de bronce.  
» Un cuadrado macizo central ocupa el espacio que dejan libres  
» los cuatro brazos, i en los cuatro lienzos formados de esta mane-  
» ra se incrustan los cuatro bajos relieves, que serán también de  
» bronce, i cuyos argumentos son los indicados por la junta: Iqui-  
» que, Punta Gruesa, Angamos i Arica. El zócalo tiene también  
» frisos de base i de coronación; pero mucho mas detallados i finos  
» que los de la base. El segundo ofrece la particularidad de una  
» cornisa griega dentellada, debajo de la cual pende una banda  
» blanca en que se esculpirán las inscripciones correspondientes a  
» los bajos relieves. Cada brazo de la cruz tiene por adorno en la  
» faz rectangular de su extremo un escudo compuesto de concha  
» marina con ancla i estrella, i estos mismos brazos podrán reci-  
» bir en sus faces laterales (dos por cada brazo) ochenta nombres  
» de tripulantes de la *Esmeralda*. Al pié de cada bajo relieve,  
» sobre los cuatro costados del zócalo, habrá bancos decorativos  
» de mármol, colocados sobre dos gradas que completan el orden.  
» Sobre el zócalo i sobre la cornisa dentellada se levantan tres

» gradas de mayor a menor. La mas baja, o inferior, se estiende  
» hasta los brazos de la cruz i completa los pedestales de las esta-  
» tuas de Serrano, Riquelme, Aldea i marineros que se elevan  
» sobre los extremos de dichos brazos. El centro de dichas gradas  
» está destinado a recibir las inscripciones que definitivamente se  
» acuerden.

» *Cuerpo de orden arquitectónico del monumento.*—El cuerpo  
» se apoya sobre las tres gradas o bases superpuestas al zócalo.  
» Es de orden dórico puro, con cuatro frontis i un macizo central  
» de mármol. En la fachada se ostentará un escudo con las armas  
» de Chile, i en los otros tres costados, tres grandes proas de bron-  
» ce, que recuerdan la clásica columna rostral. El orden dórico  
» consiste en cuatro columnas de mármol, completamente despren-  
» didas del macizo central. Dichas columnas carecen de base,  
» siguiendo en ésto el puro estilo griego (Partenón), son acanala-  
» das procurando el efecto riguroso del conjunto, i se hallan coro-  
» nadas por chapiteles de carácter antiguo. El coronamiento del  
» cuerpo dórico se divide a su vez en arquitrave, friso i cornisa.  
» El friso se compone de triglifos i rosetas alternativas. La cor-  
» nisa es mui sencilla i sus líneas rectas e inclinadas están calcu-  
» ladas para la conservación del monumento i que se deslicen las  
» aguas sin inferirle daño. Cada uno de los frentes triangulares  
» recibirá en el centro una concha marina con atributos náuticos  
» i estrella.

» En el macizo central del orden dórico pueden esculpirse,  
» debajo de las proas i del escudo nacional, nuevas inscripciones  
» o nuevos nombres de marinos, a mas de los ochenta ya destinados  
» a las faces laterales de los brazos del zócalo.

» *Coronamiento.*—Por fin, sobre el cuerpo de orden dórico se  
» levanta el zócalo que soporta el grupo que corona el monumento.  
» Sobre la faz principal de dicho zócalo se lee en grandes carac-  
» teres el nombre de «Arturo Prat». Los tres lados restantes  
» serán tallados en forma de puntas de diamantes.

» *Estatuaria.*—El grupo del coronamiento se compone de dos  
» figuras: Arturo Prat i la Gloria. El héroe martir, de pié, tiene  
» asido el estandarte chileno con su mano izquierda i lo oprime  
» contra el corazón, mientras en su derecha vibra firmemente  
» empuñada su espada desnuda. Su cabeza vuelta hácia el ene-  
» migo, tiene la espresión varonil del último reto a fuerzas que,  
» superiores, no le intimidan. A sus plantas yace un cañon ya  
» desmontado, i tras de él una ancla que garrea. Sobre él cierne

» sus alas de oro una figura anjélica de la gloria. La graciosa i  
» juvenil cabeza mira a los horizontes, con la diestra ha llevado a  
» los labios una de las clásicas trompetas de la Fama i estilo de  
» las que da a sus serafines Fra Bartolomeo, i con la mano izquier-  
» da derrama coronas de laurel sobre la frente de Prat. Su posi-  
» ción es aérea, cubren su cuerpo una túnica i un manto flotante  
» púdicamente dispuesto en su torno, i el conjunto se apoya en  
» un mástil tronchado, del cual penden cuerdas rotas i velamen  
» en jirones. Este grupo tiene cinco metros de altura desde la  
» plantilla hasta el extremo superior del mástil que se halla al  
» nivel de las alas de la Gloria.

» Las estátuas que se elevan sobre los cuatro extremos del zócalo  
» son de tres metros de altura. Serrano se halla representado en  
» actitud de animar a los suyos al abordaje; lleva en la mano de-  
» recha la espada desnuda i en alto, i en la izquierda su revólver.  
» A nuestro juicio el artista ha logrado dar a esta figura mucho  
» movimiento natural i expresión mui adecuada a las circunstan-  
» cias, i, a pesar de ser aislada, es por sí sola dramática i contribu-  
» ye a dar vida i colorido al monumento.

» Riquelme está en actitud de aplicar el lanza-fuego, en una ac-  
» titud tranquila que hace armonioso contraste con la de Serrano,  
» i, conservando la majestad escultural, dá al personaje una espres-  
» sión de serenidad i firmeza que concuerda con su glorioso fin.  
» Se ha puesto un lanza-fuego como atributo en su mano derecha,  
» porque una rabiza sería demasiado realista e inadaptable a una  
» composición artística.

» La mano izquierda de Riquelme se apoya enérgicamente sobre  
» la guarnición de su espada. Tanto Prat como sus dignos émulos  
» en la gloria i el sacrificio visten el uniforme de diario de la Ma-  
» rina Nacional.

» El sarjento Juan de Dios Aldea viste su traje de infantería de  
» marina i se halla representado en el acto de desenvainar su sa-  
» ble-bayoneta para seguir a su jefe al abordaje. Ambas manos  
» están ocupadas en esa operación, i el movimiento jeneral de esa  
» figura trasmite la idea que se ha tratado de producir. El mari-  
» nero, vestido del traje conocido de la Marinería Nacional, empu-  
» ña en su diestra una hacha de abordaje, i parece aguardar re-  
» suelto ordenes superiores».

La Comisión Directiva de Valparaiso, presidida por el señor Co-  
mandante Jeneral de Marina, después de recibir la nota que aca-  
bo de copiar i el modelo en yeso del monumento, me comunicó su



aprobación de ese proyecto con encargo de suprimir la figura alegórica de la gloria que lo coronaba.

Recibida esta aprobación, procedimos a los arreglos necesarios para que se efectuase en el modelo de estatua de Prat la modificación exigida por la Comisión de Valparaíso, i cuando el nuevo modelo de esa estatua estuvo aprobado, acordaron las bases de los distintos contratos para llevar a efecto la obra.

Por entonces el sensible fallecimiento del señor Lynch i la forzosa ausencia del señor Martínez, que por el cargo diplomático que ejerce en Londres no ha podido naturalmente ocuparse de los detalles consiguientes a la ejecución del encargo, fueron causa que haya corrido a mi esclusivo cuidado la dirección de todos los asuntos concernientes al monumento. Debo sí agregar que aún cuando el señor Morla Vicuña no formaba parte de la comisión nombrada por la Comandancia Jeneral de Marina, me ha prestado una cooperación importante en el desempeño del encargo que me ocupa.

Después de varias conferencias con el arquitecto, que en esta clase de obras figura siempre como contratista principal, i después de conferencias también con los escultores que debían ejecutar las estatuas del monumento, arribé a los diversos contratos finales, de los que remití copia oportunamente al jefe de la Comisión Directiva de Valparaíso.

Desde entonces he visitado con frecuencia tanto la parte de arquitectura cuanto los modelos de estatuas a medida que han progresado. En muchas de estas visitas he procurado acompañarme con algunos de nuestros compatriotas, con el objeto de no fiarme esclusivamente de mi gusto al sugerir a esos artistas correcciones o modificaciones de sus modelos. Por medio de este arbitrio creo que se ha conseguido cuanto era posible en la condición mui importante de la semejanza de las estatuas con los héroes de la gloriosa jornada de la bahía de Iquique que son los que figuran simbolizando ese gran recuerdo, que es la idea que domina en el monumento.

Debo mencionar también que después de celebrados los contratos, he obtenido algunas ventajas de consideración en beneficio de la obra. Así, por ejemplo, la piedra empleada en el zócalo es de mucha mejor calidad que la proyectada al principio. Los dados para la colocación de los faroles en los ángulos de la reja, que estaban ya terminados, no me parecieron de una piedra bastante fina i obtuve del contratista los cambiase por otros de la fina piedra de Comblanchien, que es la empleada en el zócalo, i finalmente los bajos relieves que deben figurar en ese zócalo serán de mármol

blanco en vez de ser de piedra como aparecían en el proyecto primitivo. Estas modificaciones aumentan, bajo muchos conceptos, el valor de la obra sin haber aumentado el gasto. También he llevado a mi cargo la contabilidad referente a esta obra, recibiendo las remesas en letras hechas por la Comandancia Jeneral de Marina de Valparaiso i haciendo los pagos parciales a los contratistas a medida que la obra ha ido avanzando.

Según las comunicaciones que he dirijido al señor Comandante Jeneral de Marina, todos los contratos se han hecho calculando las entregas i los envíos de manera que las distintas partes del monumento lleguen a Valparaiso con la debida anticipación a fin de que pueda ser inaugurado el 21 de mayo de 1886. Hasta la fecha el estado en que se encuentran las distintas secciones de la obra, me hace esperar que no habrá ningún atraso para que esto pueda realizarse. Con este objeto también he remitido a la Comandancia Jeneral de Marina de Valparaiso con la debida anticipación, planos i esplicaciones detalladas sobre las partes de la obra que debe ejecutarse en aquel puerto, que son los cimientos i la base del monumento.

Tengo la íntima persuasión que tanto por el mérito arjístico como por la calidad de los materiales, el monumento representará un valor mucho mas considerable que el de la suma remitida, i espero que cuando se encuentre erijido en Valparaiso, tanto la Comisión Directiva como la opinión pública confirmarán este parecer.

El mérito de los artistas que han contribuido con sus obras a la ejecución del monumento, justifica también esta esperanza. En la nota de la Comisión que dejo copiada, se dan a conocer los antecedentes de esos artistas. Dos de ellos, los señores Puech i Maillart, han obtenido despés en sus carreras respectivas, aquél de escultor i éste de arquitecto, distinciones altamente honoríficas que han venido a confirmar lo que acerca de sus relevantes aptitudes se espresa en la nota referida. Uno i otro han alcanzado en concursos públicos el premio de Roma, que se considera como la mas alta distinción para los jóvenes artistas, i uno i otro se encuentran hoi en la capital de Italia completando, con el estudio de los grandes modelos, sus conocimientos a costa del Estado.

A. BLEST GANA.



INFORME

DEL

INSPECTOR DE OFICINAS MARITIMAS

---

---

---

**INFORME**  
DEL  
**INSPECTOR DE OFICINAS MARITIMAS**

~~~~~

TERRITORIO DE OCUPACION

SE ESTIENDE DESDE LA QUEBRADA DE CAMARONES
HASTA EL RIO LOCUMBA.

—————

PUERTO DE ARICA

El 7 de junio de 1880, después del glorioso asalto i toma del morro de Arica, quedó este puerto i su territorio bajo la dominación de nuestras armas.

El 12 de junio del mismo año, por un decreto del Jeneral en Jefe del Ejército, fué nombrado capitán de puerto de Arica don Marcial Rodríguez P. No tiene sueldo ni gratificación especial por tal empleo; pero recibe por la Intendencia Jeneral del Ejército i Armada un sueldo de 125 pesos al mes.

Esta Gobernación debe ser siempre servida por un jefe de marina.

Los emolumentos que goza son: los de rol a embarcaciones mayores i menores i sexta parte del practicaje.

La dotación actual es un patrón de bote con 75 pesos i cuatro marineros con 50 pesos.

Debe tener un patrón de bote i cinco marineros primeros con los sueldos de embarcados i 25 pesos de ración de armada.

Hai un cabo de matrícula con 75 pesos al mes i debe suprimirse.

El práctico es don Juan de Dios Rodríguez nombrado por el Jefe Político de Tacna en mayo de 1881.

No hai ayudante ni escribiente, i no se necesitan.

No hai oficina de enganche, i debe haber.

La oficina tiene tres piezas en su edificio fiscal.

No había inventario i procedí a su formación, el cual acompañó.

No hai cantidad asignada para gastos de escritorio i alumbrado. Debe asignarse 24 pesos al año para gastos de escritorio.

La oficina lleva los libros siguientes: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Matrícula de embarcaciones menores i Libro de prácticos.

Debe llevar: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamentos de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, Embarques i desembarques de marineros, Libro de Pedimentos i Libro de Telegramas.

El único libro de consultas es el 2.º tomo del Manual del marino. Debe tener: Manual del marino, Recopilación de las leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

No hai vijía i no se necesita.

Rije en el puerto el Reglamento jeneral de policía marítima, i los límites para su aplicación son: desde la isla Alacrán incluyéndose la caleta Licera hasta la punta del fuerte San José.

El paraje para botar el lastre debe ser al oeste del fondeadero en 22 brazas de fondo.

Hai una chalupa en buen estado con los útiles que espresa el inventario.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves, i debe estarlo.

No hai aparatos para el arqueo de buques.

La entrada media mensual es de 80 pesos.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE PISAGUA

Esta subdelegación se creó con fecha 11 de mayo de 1880. Limita al norte por la quebrada de Camarones i al sur por la punta meridional que forma la caleta de Junín. Su capital es Pisagua.

El subdelegado marítimo es el capitán de corbeta graduado don Ramón Godomar, nombrado con fecha 8 de junio de 1883. Tiene 50 pesos de gratificación.

Si esta subdelegación no fuera servida por jefe de marina, debe serlo por el jefe de la aduana, i en este caso se debe suprimir la gratificación.

Los emolumentos que tiene son: derecho de rol, sexta parte del practicaje, el 5 por ciento de lo producido por estiva del salitre en los buques, 1 peso por matrícula de embarcaciones menores i 50 centavos por matrícula de jente de mar, cada seis meses.

La dotación actual es un patrón de bote con 75 pesos al mes i cuatro marineros primeros con 50 pesos.

Debe tener la misma dotación con los sueldos de la marinería embarcada i 25 pesos de ración de armada.

El práctico es don Andrés Fuentes, nombrado con fecha 19 de julio de 1883 i basta para las necesidades del puerto. Se rige por el Reglamento jeneral.

No hai ayudante ni escribiente, i no son necesarios.

No hai oficina de enganche i debe haber.

No hai cabo de matrícula i no se necesita.

La oficina funciona en una pieza de la casa habitación del capitán de puerto, por la cual paga el fisco 35 pesos de arriendo al mes.

No habiendo edificio fiscal donde establecer la oficina, a fin de que esté colocada en paraje inconveniente para el servicio por la situación, i si se cree que la prosperidad del puerto tenga una existencia prolongada, conviene construir frente al muelle un edificio según el plano que acompaño. En el primer piso tendría el Resguardo una pieza para el guarda de guardia; estaría la oficina de la capitanía de puerto, el práctico i una pieza para los marineros i útiles del bote. El segundo piso sería destinado a casa habitación del capitán de puerto.

Este edificio no debe hacerse si el muelle se construye lejos de la aduana, pués si se hace en el centro del comercio se verá espuesto a los frecuentes incendios que ne siempre nacen de la casualidad,

No hai inventario i procedí a su formación, el cual acompaño.
No hai cantidad asignada para gastos de escritorio i debe tener 24 pesos al año.

No hai cantidad asignada para gastos de alumbrado i no se necesita.

Ultimamente se ha recibido para colocar en el muelle un farol luz roja, que supongo será servido por la Inspección de Faros, será de gran utilidad su colocación, pero es de sentir que no sea de mas poder. Igual cosa se puede decir de casi todos los faroles de dirección.

Los libros que lleva la oficina son: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios i Matrícula de embarcaciones menores. Se lleva con el mismo desorden que en las demás subdelegaciones marítimas.

Debe llevar: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, libro de Prácticos, Recibo de Reglamentos de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, libro de Embarques i Desembarques de marineros, libro de Pedimentos i libro de Telegramas.

No hai libro de Consultas i debe haber: Manual del Marino, Recopilación de las Leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

No hai vijía i no necesita.

Rije en el puerto el Reglamento jeneral de policía marítima i los límites para su aplicación son desde Punta Pisagua hasta Punta Pichalo.

El paraje para botar el lastre es en 45 brazas de fondo al oeste del fondeadero.

Hai una chalupa nueva i otra en regular estado con los útiles que espresa el inventario.

El puerto está autorizado para el reconocimiento de naves, pero no hai perito oficial.

No hai aparatos para el arqueo de buques.

La entrada media mensual en el primer semestre del presente año es 91 pesos.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

J U N Í N

Dentro de los límites de la subdelegación marítima de Pisagua se abrió al comercio el puerto de Junín el 11 de abril de 1882, habiéndose decretado su apertura el 1.º de enero del mismo año.

El subdelegado marítimo, por el ministerio de la lei, es el teniente-administrador de aduana don Niceas Parga i funciona en el edificio fiscal de la aduana.

No goza sueldo ni gratificación especial i no debe gozar.

Cobra los derechos de rol a las embarcaciones mayores i menores i dos centavos por tonelada de registro.

No hai práctico, i por ahora no se necesita.

Los libros que lleva son: Salida de embarcaciones menores i apuntes de Entrada i Salida de buques, que entiendo son los libros de la aduana,

El bote de que se sirve i la dotación pertenecen a la aduana, i con eso basta.

No hai libros de consulta ni útil alguno sobre que hacer inventario.

Los límites de la bahía para la aplicación del Reglamento de policía marítima deben ser entre Punta Piojos al sur i el término norte de la playa Ojanasa al norte.

El lugar conveniente para botar el lastre es en 30 brazas de fondo al NO. del muelle.

El producido medio mensual es 30 pesos.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

CALETA BUENA

Dentro de los límites de la subdelegación marítima de Mejillones del Norte, se abrió al comercio Caleta Buena por decreto Supremo de fecha.....

La subdelegación marítima de Mejillones del Norte, cuya capital debe ser ahora Caleta Buena, fué creada con fecha 11 de mayo de 1880. Limita al norte por la punta meridional que forma la caleta de Junín i por el sur la punta Sur que forma la caleta Colorada.

Ejerce las funciones de subdelegado marítimo, por el ministerio de la lei, el teniente administrador de Aduana don Alberto Cavada.

No goza de sueldo ni gratificación especial, i no debe gozar.

Los emolumentos que cobra son: por derecho de rol, 4 pesos a los buques de vela i uno a los vapores i botes, por certificado de compra-venta de una embarcación menor 2 pesos 50 centavos i por matrícula de botes 1 peso.

Funciona en la misma oficina de la Aduana en un edificio que dá Campbell, Jones i C.^a

El práctico es don Santiago Stepheson, nombrado por el Gobernador marítimo de Tarapacá.

No lleva mas libros que el de Matrícula de embarcaciones menores i debe llevar los mismos anotados para las demás oficinas marítimas.

No hai libro alguno de consulta.

Los límites de la bahía para la aplicación del Reglamento de policía marítima son: entre Punta Ballena al sur i Punta Rabo de Ballena al norte.

El paraje para botar el lastre debe ser frente a la punta norte de Rabo de Ballena en 30 brazas de fondo.

La entrada media mensual es 10 pesos.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.



Gobernación Marítima de Tarapacá

La Gobernación marítima de Tarapacá se estableció el 11 de mayo de 1880. Se extiende desde la quebrada de Camarones hasta la embocadura del río Loa i se subdividió en las siguientes subdelegaciones: Pisagua, Mejillones del norte, Iquique, Patillos, Pabellón de Pica i Huanillos.

SUBDELEGACIÓN DE IQUIQUE

Limita al norte por la punta sur que forma la caleta Colorada i al sur por la punta meridional de la caleta de Chucumata. Su capital es el puerto de Iquique, que lo es de la gobernación.

El gobernador marítimo es el capitán de fragata graduado don Ignacio L. Gana, nombrado con fecha 9 de abril de 1881.

No tiene sueldo ni gratificación especial por tal empleo.

Esta gobernación debe ser siempre servida por un jefe de marina.

Cobra los derechos de rol i sexta parte del practica i a mas dos pesos por representar a los estivadores de salitre, un peso cincuenta centavos por transferencia de embarcaciones menores, un peso por matrícula de botes i cincuenta centavos por matrícula de jente de mar.

La dotación actual es un patrón de bote con 800 pesos i seis marineros con 500 pesos al año.

Debe tener un patrón de bote i cinco marineros primeros con los sueldos de embarcados i 25 pesos de ración de armada.

Hai un cabo de matrícula con 800 pesos al año; debe tener el sueldo de patrón de bote i 25 pesos de ración de armada.

Hai dos prácticos: don Enrique Penny i don Pedro F. Boett,

nombrado con fecha 27 de noviembre de 1883 i 13 de noviembre de 1884, respectivamente.

Se rijen por el Reglamento Jeneral i bastan para las necesidades del puerto.

No hai ayudante de planta ni escribiente.

Se necesita este último i se le puede asignar el sueldo de 800 pesos al año. En la actualidad el cabo de matrícula hace las veces de escribiente i de cabo de matrícula. Para guardar el orden en el muelle hai un policial.

No hai oficina de enganche i debe haber.

La oficina funciona en dos piezas del edificio fiscal llamado la Aduana.

No había inventario i procedí a su formación, el cual acompaño.

La cantidad asignada para gastos de escritorio es 24 pesos al año, i eso basta.

No hai cantidad asignada para gastos de alumbrado i no se necesita.

Los libros que tiene la oficina son: Entrada de buques, Salida de buques, Copiador de oficios, Matrícula de lanchas, Matrícula de botes, Matrícula de jente de mar, Libro de prácticos.

Este último libro principia solo el 1.º de enero del presente año i parece haber sido formado para la visita.

Libros que debe llevar: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación marítima, Libro de prácticos, Récibo de Reglamentos de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, Libro de embarques i desembarques de marineros, Libro de pedimentos i Libro de Telegramas.

No hai libros de consultas i debe haber: Manual del marino, Recopilación de las leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

Hai un palo de vijía en la isla, sistema de canastos, que lo atienden los empleados del faro.

Rije en el puerto el Reglamento jeneral de policía marítima, i los límites para su aplicación son: de punta Morro a la Isla i la parte de bahía comprendida entre el paralelo de punta Negra i una línea de la Isla a punta Piedra.

El paraje para botar el lastre es en lanchas en Playa Colorada i desde el costado del buque al SO. de Punta Piedra en 20 brazas de fondo.

Hai una chalupa en buen estado con los útiles que espresa el inventario que acompaño i un bote salva-vidas en mal estado.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves, i debe estar.

No hai aparatos para el arqueo de buques.

La entrada media mensual en el primer semestre del presente año es 222 pesos.

Los libros están regularmente llevados, pero los indispensables para los emolumentos.

No se ha llevado libro de prácticos, tan indispensable para constatar los cobros por faenas a los buques de vela; i se ha hecho sentir su falta en la época pasada para justipreciar quejas alarmantes sobre el manejo en el ramo de prácticos.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

[SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE PABELLÓN DE PICA

Esta subdelegación marítima se creó con fecha 11 de mayo de 1880. Limita al norte por la punta Patache i al sur por la punta formada por los bajos de Chomache. Su capital es Pabellón de Pica.

El subdelegado marítimo es el teniente administrador de aduana don Nicolás Novoa i ejerce el cargo por ministerio de la lei.

No goza sueldo ni gratificación especial, i no debe gozar.

Los emolumentos que cobra son los de rol i a más 50 centavos por despacho de embarcaciones menores.

La capitania se sirve del bote i dotación de la aduana, i eso basta.

No hai ayudante ni escribiente.

No hai cantidad asignada para gastos de escritorio ni alumbrado i no necesita.

No hai oficina de enganche i debe haber.

La oficina funciona en la tenencia de aduana, en edificio fiscal.

No había inventario i procedí a su formación, el cual acompaño.

La oficina no lleva libro alguno. Debe llevar: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar,

Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamentos de Policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, Embarques i Desembarques de marineros, Libro de pedimentos i libro de Telegramas.

No hai vijía i no necesita.

No hai práctico i por ahora no son necesarios sus servicios.

Rije el Reglamento Jeneral de Policía Marítima i los límites para su aplicación son desde la Covadera Sur a la Covadera de la Isla.

Entiendo que hai una autorización del Supremo Gobierno para botar el lastre en las Caletas-Huaneras. En esta caleta conviene deslastrar en 35 brazas al oeste del fondeadero.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves ni tiene aparatos para el arqueo de buques i no se necesita.

La capitania se sirve del bote i dotación de la Aduana, i con eso basta.

La entrada media es ahora 4 pesos al mes, por estar paralizado el carguío de guano.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE HUANILLOS .

Esta subdelegación marítima se creó con fecha 11 de mayo de 1880. Limita al norte por la punta formada por los bajos de Chomache i al sur por la embocadura del rio Loa. Su capital es el puerto de Huanillos.

El subdelegado marítimo es el teniente administrador de aduana don Enrique Rouse, nombrado con fecha 18 de febrero de 1884.

No goza de sueldo ni gratificación especial i no debe gozar.

No tiene mas emolumento que derecho de rol.

La capitania se sirve del bote i dotación de la Aduana, i eso basta.

No hai ayudante ni escribiente.

No hai cantidad asignada para gastos de escritorio ni alumbrado i no necesita.

No hai oficina de enganche i debe haber.

La oficina funciona en la Tenencia de Aduana, edificio fiscal.

Los libros que lleva son: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios i Matrícula de embarcaciones menores. Los libros de Entradas i Salidas de buques están hasta el 17 de enero del presente año i el Copiador de oficios principia el 18 de marzo del mismo año.

Debe llevar: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamentos de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, Embarques i desembarques de marineros, Libro de Pedimentos i Libro de Telegramas.

No hai vijía i no necesita.

Rije el Reglamento jeneral de policía marítima i los límites para su aplicación son una milla al sur de punta Huanillos i punta norte de la caleta Huanillos.

El lastre debe botarse al oeste del fondeadero en 50 brazas de fondo.

No hai aparatos de salvamento i no se necesitan.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves i no se necesita.

Hai una chalupa en buen estado con los útiles que espresa el inventario que acompaño.

La entrada media es ahora de 4 pesos al mes por estar paralizado el carguío de guano.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN DE TOCOPILLA

Esta subdelegación se creó con fecha 11 de mayo de 1880 i limita al norte por el rio Loa i al sur por la punta Blanca. Su capital es el puerto de Tocopilla.

El subdelegado marítimo es el administrador de la Aduana don Ramón Echeñique, nombrado con fecha 9 de junio de 1884 i funciona en la misma oficina de la Aduana en un edificio particular.

No goza ni debe gozar sueldo especial.

Como las demás subdelegaciones marítimas, debe ser servida por el jefe de la Aduana.

No goza de mas emolumentos que el rol.

El práctico es don Marcos Rudenich, nombrado con fecha 30 de mayo de 1883, i con él basta para las necesidades del puerto. Se rije por el Reglamento Jeneral de prácticos i con los emolumentos en él asignados.

No hai escribiente ni ayudante i no se necesita.

No hai ni necesita cantidad alguna para gastos de escritorio i alumbrado.

No hai oficina de enganche i debe haber.

No hai cabo de matrícula i no necesita.

El bote de que se sirve i la dotación pertenece a la Aduana.

Los libros que lleva son: Libro de Entradas, Libro de Salidas, Copiador de oficios, i Matrícula de embarcaciones menores.

Debe llevar: Entrada de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, libro de Prácticos, Recibo de Reglamento de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, libro de embarques i desembarques de marineros, libro de Pedimentos i libro de Telegramas.

No hai mas libros de consulta que la Lei de Navegación i Reglamentos anexos.

Debe haber: Manual del Marino, Recopilación de las Leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

No hai vijía i sirve de tal el cuidador del fuerte, usando banderas en un palo colocado al efecto. No hai necesidad de vijía.

Rije el Reglamento Jeneral de policía marítima i los límites de la bahía para su aplicación son: al norte punta de Años i al sur punta Algodones.

El lastre puede botarse al NO. del fondadero en 30 brazas de agua.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves i debe estarlo.

No hai aparatos de salvamento i no se necesita.

No hai aparatos para arqueo de buques.

El inventario está conforme i es el que acompaña.

La entrada media al mes es de 8 pesos.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE COBIJA

Esta subdelegación marítima se creó con fecha 11 de mayo de 1880. Limita al norte por punta Blanca i al sur por punta Tames. Su capital es el puerto de Cobija.

El subdelegado marítimo es el teniente administrador de Aduana don Arnaldo Hoevel, nombrado con fecha 6 de julio de 1882 i funciona en la misma oficina de la Aduana.

No goza sueldo ni gratificación especial i no debe gozar.

Los emolumentos que percibe son: de rol 50 centavos por inscripción de un bote, i 1 peso 50 centavos por transferencia de embarcaciones menores.

Se sirve con el bote i dotación de la Aduana, i eso basta.

No hoi práctico, ayudante ni escribiente, i no son necesarios.

No hai cantidad asignada para gastos de escritorio ni alumbrado, i no se necesita.

No hai oficina de enganche i debe haber en todos los puertos, aunque el movimiento de marineros sea insignificante, pero con las reformas del caso del actual Reglamento.

Los libros que lleva son: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Matrícula de embarcaciones menores.

Debe llevar: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación marítima i subdelegación, libro de Prácticos, Recibo de Reglamentos de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, libro de embarques i desembarques de marineros, libro de Pedimentos i libro de Telegramas.

No hai vijía i no se necesita.

No hai Reglamento especial de policía marítima i basta con el jeneral. Los límites de la bahía para su aplicación son al norte, punta sur de caleta de Gatica i al sur, la punta sur de la bahía de Cobija.

El lastre puede botarse frente al fondeadero en 35 brazas de agua.

No hai aparatos de salvamento i no se necesitan.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves, ni hai aparatos para el arqueo de buques.

Hai una chalupa en buen estado con los útiles espresados en el inventario adjunto.

La entrada media mensual es 12 pesos.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.



Gobernación Marítima de Antofagasta

Se creó con fecha 11 de mayo de 1880 i se dividió en las siguientes subdelegaciones marítimas: Tocopilla, Cobija, Mejillones del Sur i Antofagasta.

Se estiende desde la embocadura del Loa hasta el paralelo 24°.

SUBDELEGACIÓN DE ANTOFAGASTA

Limita al norte por el morro Jeorjino i al sur por el paralelo 24°. Su capital es Antofagasta i lo es de la Gobernación.

El Gobernador marítimo es don Carlos A. Prieto, ex-guardia marina de la armada, nombrado con fecha 1.º de diciembre de 1883. Tiene 100 pesos de sueldo, derecho de rol i sexta parte del practica i derecho por transferencia de embarcaciones menores i por patente de sanidad.

La dotación actual es un patrón de bote con 800 pesos al año, cinco marineros con 500 pesos i un cabo de matrícula con 800 pesos.

Debe ser un patrón de bote i cuatro marineros primeros con el sueldo de embarcados i 20 pesos de ración de armada. El cabo de matrícula debe tener el sueldo de patrón de bote i ración de armada. Este empleado es indispensable en puertos de mucho movimiento donde es numerosa la jente que vive del trabajo de la bahía.

No hai ayudante i no necesita.

No hai escribiente i necesita. Debe tener 600 pesos al año.

El práctico es don J. C. Christensen, nombrado con fecha 30 de

junio de 1879. Basta él sólo para las necesidades del puerto, en el cual rige el Reglamento Jeneral de prácticos.

No hai oficina de enganche i debe haber.

La oficina funciona en dos piezas en el edificio de la aduana, el cual se piensa demoler.

La cantidad asignada para gastos de escritorio es 25 pesos al año, i para regularizar las oficinas debe darse 24 pesos.

No hai cantidad asignada para gastos de alumbrado i no necesita.

Como aparato de vijía hai una torre con una campana sobre el edificio de la aduana.

Hai un vijía con 30 pesos al mes i debe suprimirse.

Rije en este puerto el Reglamento Jeneral de policía marítima i los límites de la bahía para su aplicación son: de playa Blanca a la Chimba.

El lugar destinado para el lastre es al norte de las rocas del norte de la poza.

No hai aparatos de salvamento.

El puerto está autorizado para el reconocimiento de naves i el perito oficial es don J. C. Christensen, nombrado con fecha 9 de enero de 1884.

No hai aparatos para el arqueio de buques.

La oficina lleva los siguientes libros: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Informes, Matrícula de embarcaciones menores, Derechos de rol, Embarques de marineros, libro de Prácticos, Telegramas, Dias hábiles, Pedimentos, Ordenes de la Gobernación marítima, Recibo de correspondencia, i Recibo de Reglamento de policía marítima.

Debe llevar: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación marítima, libro de Prácticos, Recibo de Reglamentos de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, libro de Embarques i Desembarques de marineros, Pedimentos i Telegramas.

Los libros de consulta que hai son: 1.^{er} tomo del Manual del Marino, Lei de Navegación, Código Civil, Código de Comercio, Reglamento de policía marítima i Ordenanza de Aduanas.

Debe tener: Manual del marino, Recopilación de las leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal, i Ordenanza de Aduanas.

Hai una chalupa en buen estado con los útiles i repuestos que espresa el inventario que acompaño.

La entrada media mensual es 70 pesos.

Como el actual Gobernador Marítimo no es marino ni empleado que goce otro sueldo, no le alcanza para sus gastos de vida con los 100 pesos de sueldo i los 70 de emolumentos.

Me dicen que el edificio de la aduana se vá a demoler para reedificarlo; en este caso la oficina de la Gobernación marítima quedaría sin local.

Conviene construir al frente del muelle un edificio que sirva para la oficina i casa habitación del Gobernador marítimo, según el croquis que acompaño.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE TALTAL

Esta subdelegación marítima fué creada con fecha 11 de julio de 1870. Limita al norte por la punta Rincón i al sur por el paralelo de punta Ballenita. Su capital es el puerto de Taltal.

El subdelegado marítimo es el administrador de Aduana don Guillermo Thayer, que ejerce el cargo por ministerio de la lei.

No goza sueldo ni gratificación especial, i no debe gozar.

Los emolumentos que goza son: derecho de rol i sexta parte del practicaaje

La dotación actual es un patrón de bote con 14 pesos i cuatro marineros primeros con 12 pesos, i todos con 8 pesos de ración de armada.

Si no ha de servir la subdelegación algún jefe de marina, conviene suprimir la dotación. En caso contrario debe asignárseles el sueldo que las mismas clases gozan a bordo con 15 pesos de ración de armada.

El práctico es don Domingo Castillo, nombrado con fecha 18 de enero de 1882, i basta para las necesidades del puerto, en el cual rije el Reglamento jeneral.

No hai ayudante ni escribiente, i no se necesitan.

No hai oficina de enganche, i debe haber.

No hai cantidad asignada para gastos de escritorio i alumbrado, i no necesita.

Hai un palo para vijía, pero no hai vijía. Conviene establecer uno, porque los buques de vela, haciendo su recalada al norte del puerto, se mantienen a bastante distancia por temer a la corriente i ahí esperan práctico; i como punta Taltal impide que se vean, sería conveniente establecer ahí un vijía.

Rije en este puerto el Reglamento jeneral de policía marítima i los límites para su aplicación son entre la punta sur de la caleta del Hueso Parado por el norte i Punta Larga al sur.

El lastre debe botarse en el norte de la punta sur de Hueso Parado en 30 brazas de fondo.

No hai aparatos de salvamento, i no se necesitan.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves, i debe estarlo.

Los libros que lleva son: en un solo libro o cuaderno se anotan las Entradas de buques i por el lado opuesto se anotan las Salidas, un Copiador de oficios i Estado del mar.

Debe llevar: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamentos de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, libro de Embarques i Desembarques de marineros, libro de Pedimentos i libro de Telegramas.

Los libros de consulta que tiene la oficina son: Lei de Navegación, Deberes i Atribuciones de las autoridades marítimas i Reglamentos de policía marítima.

Debe tener: Manual del marino, Recopilación de las Leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

Hai un inventario que está conforme i que acompaña.

La entrada media mensual en el primer semestre del presente año es 31 pesos.

Valparaíso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE CHAÑARAL DE LAS ÁNIMAS.

Esta subdelegación marítima fué creada con fecha 11 de julio de 1870. Limita al norte por el paralelo de la estremidad setentrional de la bahía de Chañaral i por el sur por el paralelo de la estremidad meridional de la caleta del Obispo. Su capital es el puerto de Chañaral de las Animas.

El subdelegado marítimo es el teniente administrador de Aduana don Santiago Calderón que ejerce el cargo por el ministerio de la lei.

No tiene sueldo ni gratificación especial por tal empleo i no debe tener.

Cobra: derecho de rol i sexta parte del practicaje.

El práctico es don Juan Makey, nombrado con fecha 30 de junio de 1883 i se rige por el Reglamento jeneral.

La oficina funciona en el edificio fiscal.

No hai oficina de enganche, ayudante ni escribiente. Debe haber la primera.

No hai cantidad asignada para gastos de escritorio i alumbrado i no necesita.

No hai aparato de vijía i no hai necesidad de ello.

Rije en este puerto el Reglamento Jeneral de policía marítima i los límites para su aplicación son, entre Puntilla al norte i Peña Blanca al sur.

El lastre debe botarse en lanchas al sur de Peña Blanca, lo mas a la ensenada posible.

No hai aparatos de salvamento i no se necesitan.

El puerto está autorizado para el reconocimiento de naves i el perito oficial es don Juan Makey, nombrado con fecha 4 de junio de 1884.

No hai aparatos para el arqueo de buques.

Los libros que lleva la oficina son: Entrada de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Recibo de correspondencia, Matrícula de embarcaciones menores i Estado del mar.

Debe llevar a mas los siguientes: Ordenes de la gobernación i subdelegación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamentos de policía marítima, Matrícula de jente de mar, Embarques i desembarques de marineros, Libro de pedimentos i Libro de telegramas.

No tiene mas libro de consulta que la lei de navegación.

Debe tener: Manual del marino, Recopilación de las leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

La entrada media mensual en el primer semestre del presente año es 38 pesos 80 centavos.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.



Gobernación Marítima de Atacama

La Gobernación marítima de Atacama se creó con fecha 30 de agosto de 1848. Se estiende desde el paralelo 24° hasta el paralelo de la ensenada de Chañaral.

El 11 de julio de 1870 se subdividió en las siguientes subdelegaciones: Taltal, Pan de Azúcar, Chañaral, Caldera, Carrizal Bajo i Huasco. En febrero 15 de 1873 se creó la subdelegación marítima de Peña Blanca i en julio 24 de 1874 se creó la subdelegación del Sarco.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE CALDERA

Limita al norte por el paralelo de la estremidad meridional de la caleta del Obispo i al sur por el paralelo de la estremidad septentrional de la ensenada de Totoral Bajo. Su capital es Caldera, que lo es de la Gobernación.

El Gobernador marítimo es el capitán de corbeta graduado don Demetrio Eusquiza, nombrado con fecha 8 de junio de 1883.

Cobra: derecho de rol i sexta parte del practicaje. Como Gobernación marítima i por la importancia del puerto debe ser siempre servida por un jefe de marina.

La dotación actual es un patrón de bote con 14 pesos i cuatro marineros primeros con 12 pesos, i a mas 8 pesos por ración de armada.

Debe tener la misma dotación con el sueldo de la marinería embarcada, i a mas 15 pesos por ración de armada.

El práctico es don Francisco Venegas, nombrado con fecha 6 de marzo de 1882, i basta para las necesidades del puerto. Se rige por el Reglamento jeneral.

Hai un ayudante sin sueldo ni emolumentos, que es a la vez el práctico i tiene nombramiento especial de fecha 28 de abril de 1882.

No hai escribiente, i se necesita, como en todas las Gobernaciones marítimas.

Debe gozar el sueldo de 500 pesos al año. En la actualidad hace las veces de escribiente el vijía.

Hai un vijía que gana 24 pesos al mes, debe suprimirse por no ser necesario.

Hai un aparato para vijía, sistema Semáforo.

No hai cabo de matrícula, i no se necesita.

No hai libros de oficina de enganches i debe llevarse, aunque durante un año se embarque solo un marinero.

Las oficina ocupa dos piezas del edificio fiscal de la Aduana.

La cantidad asignada para gastos de escritorio es 24 pesos, i eso basta.

Tiene 3 pesos para gastos de alumbrado, i no necesita.

Rije en este puerto el Reglamento Jeneral de policía marítima, i los límites para su aplicación son: entre Punta Chango al norte i Punta Caleta al sur.

El lastre debe botarse al sur de Punta Chango.

No hai aparatos de salvamento, i no hai necesidad.

Está el puerto autorizado para el reconocimiento de naves, i el perito oficial es don Francisco Venegas.

Hai dos reglas de madera para el arqueo de buques.

Los libros que lleva la oficina son: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Matrícula de embarcaciones menores i Entrega de correspondencia.

Debe llevar: Entrada de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamentos de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, libro de Embarques i Desembarques de marineros, Libro de pedimentos i libro de Telegramas.

No hai mas libro de consulta que la Lei de Navegación.

Debe haber: Manual del Marino, Recopilación de las Leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

Hai dos esquistes en buen estado con los útiles espresados en el inventario que acompaño.

La entrada media mensual en el primer semestre del presente año es 50 pesos.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SURDELEGACIÓN MARÍTIMA DE CARRIZAL BAJO

Esta subdelegación marítima fué creada con fecha 11 de julio de 1870. Limita al norte por el paralelo de la estremidad setentrional de la ensenada de Totoral Bajo i por el sur por el paralelo de Punta de Lobos. Su capital es Carrizal Bajo.

El subdelegado marítimo es el teniente administrador de Aduana don Amador Vásquez nombrado con fecha 7 de febrero de 1876.

No goza sueldo ni gratificación especial i basta con los emolumentos que le asigna la lei.

El práctico es don Leopoldo Schoroder nombrado con fecha 30 de diciembre de 1883. Se rige por el Reglamento Jeneral.

No hai ayudante ni escribiente, i no se necesita.

No hai oficina de enganche i debe haber.

No hai cantidad asignada para gastos de escritorio ni alumbrado i no necesita.

La capitanía de puerto funciona en la oficina de la Aduana en edificio particular.

El puerto está autorizado para el reconocimiento de naves i el práctico es don B. Leopoldo Schoroder, nombrado con fecha 9 de julio de 1884.

Rije en este puerto el Reglamento jeneral de policía marítima i los límites para su aplicación son: de Quebrada Honda a Punta Herradura i del Islole a Punta Carrizal.

El lastre debe botarse en lanchas en la parte norte del puerto lo mas inmediato posible a tierra.

Los libros que lleva la oficina son: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de Oficios, Matrícula de embarcaciones menores. Debe llevar a mas: Estado del Mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamentos de policía marítima, Matrícula de jente de mar, Em-

barques i Desembarques de marineros, Libro de Pedimentos i Libro de telegramas.

Los libros de consulta que tiene la oficina son: Recopilación de leyes i decretos vijentes, correspondientes a la marina nacional i Lei de Navegación i Reglamentos anexos.

Debe tener: Manual del Marino, Recopilación de las leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

El inventario está conforme i es el que acompaño.

La entrada media mensual es 44 pesos.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE HUASCO

Esta subdelegación marítima se creó con fecha 11 de julio de 1870. Limita al norte por el paralelo de Punta de Lobos i al sur por el paralelo de Punta de Alcalde. Su capital es el puerto de Huasco.

El subdelegado marítimo es el teniente-administrador de Aduana don Julio Figueroa, i ejerce el cargo por ministerio de la lei.

No goza sueldo ni gratificación especial i no cobra mas emolumento que el rol.

La Tenencia de Aduana tiene dos marineros de dotación, i aunque eso es poco, se puede con ellos atender el servicio.

No hai práctico i no se hace sentir su falta.

No hai ayudante ni escribiente i no se necesitan.

No hai cantidad alguna asignada para gastos de escritorio ni para alumbrado i no debe asignarse.

No hai oficina de enganche.

La capitanía funciona en el edificio fiscal de la aduana.

Habia inventario i lo acompaño con las faltas que noté al revisarlo.

No lleva mas libros que Matrícula de embarcaciones menores i Copiador de oficios.

Debe llevar: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del Mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamento de

policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, Embarques i Desembarqués de marineros, Libro de Pedimentos i Libro de Telegramas.

No hai libro alguno de consulta.

Debe haber: Manual del Marino, Recopilación de las leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

No hai vijía i no se necesita.

Se rije el puerto por el Reglamento jeneral de policía marítima i los límites para su aplicación son al norte la embocadura del rio Huasco i al sur los islotes que forman la caleta por el sur.

El paraje conveniente para botar el lastre es en lanchas inmediato a la isla del Astillero.

La subdelegación marítima tiene una chalupa con los útiles que espresa el inventario i se sirve con los dos marineros de la aduana.

No hai aparatos de salvamento i no son necesarios.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves.

La entrada media es 18 pesos.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE PEÑA BLANCA

Esta subdelegación marítima se creó con fecha 15 de febrero de 1873. Limita al norte por el paralelo de Punta Alcalde i al sur por la punta mas setentrional de la bahía del Sarco. Su capital es el puerto de Peña Blanca.

El subdelegado marítimo es el teniente administrador de la Aduana, don Agustín Munday que ejerce el cargo por ministerio de la lei.

No goza sueldo ni gratificación especial por tal empleo i no cobra mas emolumentos que el rol.

Hai una chalupa i un marinero de dotación perteneciente a la Aduana. Sería de saber a qué principio obedece la conveniencia de tener solo un marinero para el bote.

Es de imperiosa necesidad que se le dote con un marinero mas.

No hai práctico, ayudante ni escribiente, i no son necesarios sus servicios.

La capitanía funciona en el edificio fiscal de la Aduana.

No hai sobre qué hacer inventario.

La oficina no lleva libro alguno.

Debe llevar: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamento de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matricula de jente de mar, Embarques i Desembarques de marineros, libro de Pedimentos i libro de Telegramas.

No hai libro de consulta.

Debe haber: Manual del Marino, Recopilación de las Leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

No hai vijía i no se necesita.

Se rige el puerto por el Reglamento jeneral de policía marítima i los límites para su aplicación son: al sur punta de la Peña Blanca i al norte caleta La Peñita.

El paraje conveniente para botar el lastre es: si de arena en el fondeadero i si de piedras con lanchas en la punta sur de la caleta Peñita.

No hai aparatos de salvamento i no son necesarios.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves.

La entrada media es 8 pesos al mes.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE TOTORALILLO

Se creó con fecha 11 de julio de 1870. Limita al norte por el paralelo de la ensenada de Chañaral i al sur por el paralelo de la estremidad setentrional de la bahía de Osorno. Su capital es el puerto de Totoralillo.

El subdelegado marítimo es el teniente-administrador don José Manuel Varela i ejerce el cargo por el ministerio de la lei.

No goza de sueldo ni gratificación especial i no cobra mas emolumento que el rol

La Tenencia de Aduana tiene un bote i dos marineros de dotación de que se sirve la capitania.

El práctico es don Francisco Cánepa, nombrado con fecha 5 de enero de 1881.

No hai ayudante ni escribiente, i no se necesitan.

No hai cantidad asignada para gastos de escritorio ni para alumbrado, i no se debe asignar.

La capitania funciona en el edificio fiscal de la Aduana.

No hai oficina de enganche.

Está conforme el inventario que acompaño.

Los libros que lleva son: Copiador de oficios, Dias hábiles i Matrícula de embarcaciones menores.

Debe tener: Entrada de buques, Salida de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamentos de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, Libro de Embarques i Desembarques de marineros, libro de Pedimentos i libro de Telegramas.

No hai libros de consulta, i debe haber: Manual del Marino, Recopilación de las Leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

No hai vijía i no se necesita.

Rije el Reglamento jeneral de policía marítima i los límites para su aplicación son: desde Punta Temblador a Punta Totoralillo.

El paraje destinado para botar el lastre es al NO. de Punta Temblador.

No hai aparatos de salvamento i no son necesarios.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves.

La entrada media es 27 pesos al mes.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.



Gobernación Marítima de Coquimbo.

Esta Gobernación marítima fué creada con fecha 30 de agosto de 1848. Limita al norte por el paralelo de la ensenada de Chañaral i al sur por el paralelo de la boca del rio Choapa.

Con fecha 11 de julio de 1870 se subdividió en las siguientes subdelegaciones marítimas: Totoralillo, Coquimbo, Guayacán, Tongoi i Los Vilos.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE COQUIMBO

Limita al norte por el paralelo de la estremidad setentrional de la bahía de Osorno i al sur por el paralelo de la Punta de Herradura. Su capital es el puerto de Coquimbo, que lo es también de la Gobernación.

El Gobernador marítimo es el capitán de fragata don Domingo Salamanca, nombrado con fecha 31 de octubre de 1876.

No goza de sueldo ni gratificación especial.

Esta Gobernación debe ser siempre servida por un jefe de marina.

Los emolumentos que goza son: derecho de rol i 6.^a parte del practicaje.

La dotación actual de la capitanía es un patrón de bote con 14 pesos i cuatro marineros primeros con 12 pesos, i todos con 7 pesos de ración de armada.

Debe tener un marinero primero i cuatro segundos con el sueldo de la marinería embarcada i 10 pesos de ración de armada.

El práctico es don Juan Kermner nombrado con fecha 21 de

noviembre de 1876. Goza de los emolumentos asignados en el Reglamento jeneral, por el cual se rije.

El ayudante es el práctico, pero no tiene sueldo ni emolumentos por tal empleo.

El escribiente es don Eusebio Vinagre, nombrado con fecha 7 de setiembre de 1877, i goza 30 pesos de sueldo al mes. Debe gozar 500 pesos al año.

Hai oficina de enganche, pero no funciona, dando por razón el no haber movimiento de embarques de marineros.

La verdad es que siendo mui pequeño en este puerto, como en la mayor parte de los de la República, ese movimiento, les parece a los capitanes de puerto que no vale la pena de sujetarse a las prescripciones del Reglamento de oficinas de enganche i no dejan siquiera constancia de los embarques i desembarques de marineros, lo que es inconveniente i que puede en ciertos casos ser grave. De ahí la necesidad de reformar ese Reglamento.

La capitanía funciona en el edificio fiscal de la Aduana.

Existe el inventario que acompaño i está conforme.

La oficina lleva los libros siguientes: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Matrícula de embarcaciones menores, Arqueo de buques, libro de Prácticos. Debe tener a mas: Estado del mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, Recibo de Reglamentos de policía marítima, Matrícula de jente de mar, Libro de embarques i desembarques de marineros, Libro de Pedimentos, Libro de Telegramas.

Los libros de consulta que hai son: Manual del Marino, Código de Comercio, Código Civil i Ordenanza de Aduanas. Debe tener a mas Código Penal i Recopilación de las Leyes.

La cantidad asignada para gastos de escritorio es 24 pesos al año i eso basta.

Para gastos de alumbrado tiene asignados 6 pesos al mes i debe suprimirse.

Hai un vijía, Sabas Milla, con 16 pesos al mes i 7 pesos ración de armada. Debe tener el sueldo de marinero primero con 10 pesos de ración de armada.

El aparato de que se sirve el vijía es de Semáfora i tiene una casucha de madera en buen estado.

Rije en el puerto el Reglamento jeneral de policía marítima, i los límites para su aplicación son: al norte Punta Teatinos, i al sur los Pabellones.

El paraje destinado para botar el lastre es al sur del establecimiento de Edwards.

Tiene la capitania una chalupa en buen estado con los útiles que espresa el inventario.

No hai aparatos de salvamento i no son necesarios.

El puerto está autorizado para el reconocimiento de naves i el perito oficial es don Juan Kermner, nombrado con fecha 13 de enero de 1884.

Posee la capitania los aparatos necesarios para el arqueo de buques.

La entrada media es 82 pesos al mes.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE GUAYACÁN

Se creó con fecha 11 de julio de 1870. Limita al norte por el paralelo de Punta Herradura i al sur por el paralelo de la punta de Huanaquero. Su capital es el puerto de Herradura.

El subdelegado marítimo es el teniente administrador de Aduana don Pascual Maluenda, nombrado con fecha 8 de agosto de 1865.

No goza sueldo ni gratificación especial i cobra: derecho de rol i 6.^a parte del practicaje.

La Tenencia de Aduana tiene un bote i dos marineros de que se sirve la capitania.

El práctico de Coquimbo atiende a las necesidades de este puerto.

No hai ayudante ni escribiente i no se necesitan.

No hai cantidad asignada para gastos de escritorio ni alumbrado i no se debe asignar.

No hai oficina de enganche.

La oficina funciona en la Aduana, edificio particular.

No lleva mas libros que Copiador de oficios i Matrícula de embarcaciones menores.

Debe llevar: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamento de

policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, Libro de embarques i desembarques de marineros, Libro de Pedimentos, Libro de Telegramas.

No tiene libros de consulta i debe haber: Manual del marino, Recopilación de las leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

No hai vijía i no se necesita.

Rije en el puerto el Reglamento Jeneral de policía marítima i los límites para su aplicación son, entre Punta Miedo i Punta Herradura.

El paraje destinado para botar el lastre es donde se arrojan las escorias de la fundición.

No hai aparatos de salvamento i no son necesarios.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves. La entrada media es 22 pesos al mes.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE TONGOI

Se creó con fecha 11 de julio de 1870. Limita al norte por el paralelo de punta Huanaquero i al sur por el paralelo de la boca del rio Choapa. Su capital es el puerto de Tongoi.

El subdelegado marítimo es el teniente administrador de Aduana don José Zelada i ejerce el cargo por ministerio de la lei.

No goza sueldo ni gratificación especial i cobra el derecho de rol.

La Tenencia de Aduana tiene un bote en regular estado i dos marineros de dotación de los que se sirve la capitania.

No hai práctico i no se hace notar su falta.

No hai ayudante ni escribiente i no se necesitan.

No hai oficina de enganche.

No hai cantidad asignada para gastos de escritorio ni alumbrado i no se debe asignar.

La capitania funciona en la Aduana, edificio particular.

El único libro que lleva es Copiador de oficios.

Debe llevar: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación i subdele-

gación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamento de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, Libro de embarques i desembarques de marineros, Libro de Pedimentos i Libro de Telegramas.

No hai libros de consulta i debe tener: Manual del marino, Recopilación de las leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

No hai vijía i no se necesita.

Rije en el puerto el Reglamento Jeneral de policía marítima i los límites para su aplicación son: desde la punta norte de la caleta de Tongoi hasta $1\frac{1}{2}$ millas al oeste del fondeadero.

El paraje destinado para botar el lastre es a dos millas al oeste del fondeadero.

No hai aparatos de salvamento i no son necesarios.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves. La entrada media es 21 pesos al mes.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE LOS VILOS

Se creó con fecha 11 de julio de 1870. Limita al norte por el paralelo de la boca del rio Choapa i al sur por el paralelo de la punta Ballena. Su capital es el puerto Los Vilos, que se abrió al comercio el año 1856.

El subdelegado marítimo es el teniente administrador de Aduana don Martín Vicuña, i ejerce el cargo por ministerio de la lei desde enero de 1879.

No goza sueldo ni gratificación especial i cobra el derecho de rol.

La Tenencia de Aduana tiene dos botes i dos marineros, de que se sirve la capitania.

No hai práctico i no hai necesidad de él.

No hai ayudante ni escribiente i no se necesitan.

No hai cantidad asignada para gastos de escritorio ni para alumbrado, i no debe asignarse.

No hai oficina de enganche.

La capitanía funciona en el edificio fiscal de la Aduana.

Los libros que lleva son los de la Aduana.

Debe llevar: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamento de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, Libro de embarques i desembarques de marineros, Libro de Pedimentos, Libro de Telegramas.

No hai sobre que hacer inventario.

No hai libro alguno de consulta.

Debe haber: Manual del marino, Recopilación de las leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

No hai vijía i no se necesita.

Rije en el puerto el Reglamento jeneral de policía marítima, i los límites para su aplicación son desde isla Huevos a Punta Conchalí.

El paraje conveniente para botar el lastre, es con lanchas, en la punta del Toro.

No hai aparatos de salvamento i no son necesarios.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves. La entrada media es 20 pesos al mes.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE PICHIDANGUI

Se creó con fecha 11 de julio de 1870. Limita al norte por el paralelo de la punta Ballena i al sur por el paralelo de los rios de Ligua i Petorca. Su capital es el puerto de Pichidangui.

El subdelegado marítimo es el teniente-administrador de aduana don Jerónimo Santiago Carvajal, nombrado con fecha 12 de marzo de 1873 i funciona en el edificio fiscal de la aduana.

No goza sueldo ni gratificación especial, i no debe gozar.

Cobra el derecho de rol.

No hai práctico, ayudante ni escribiente, i no se necesitan.

Hai un bote i dos marineros pertenecientes a la Tenencia de Aduana.

No lleva mas libros que el Copiador de oficios.

Debe llevar: Entrada de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, Libro de prácticos, Recibo de Reglamento de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, Libro de Embarques i Desembarques de marineros, Libro de Pedimentos i Libro de Telegramas.

No hai mas libro de consulta que Deberes i Atribuciones de las autoridades marítimas.

Debe haber: Manual del Marino, Recopilación de las Leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

No hai vijía, i no se necesita. En la Isla de los Locos hai un palo para vijía.

Los límites para la aplicación del Reglamento de policía marítima son: al norte Punta Quelén i al sur la Isla de los Locos.

El lugar conveniente para botar el lastre es en lanchas al norte de la embocadura del rio Quilimarí.

La entrada media es un peso al mes.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.



Gobernación Marítima de Aconcagua

Esta Gobernación marítima fué creada con fecha 30 de agosto de 1848, i limita al norte por el paralelo de la boca del rio Choapa i por el sur el paralelo de la estremidad norte de la bahía de Horcón.

Con fecha 11 de julio de 1870 se dividió en las siguientes subdelegaciones marítimas: Los Vilos, Pichidangui i Papudo.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE PAPUDO

Limita al norte por el paralelo de los rios Ligua i Petorca i al sur por el paralelo de la estremidad norte de la bahía de Horcón, Su capital es el puerto de Papudo, que lo es también de la Gobernación.

El Gobernador marítimo es el teniente-administrador de aduana don Florencio Torres, nombrado con fecha 26 de noviembre de 1877, i funciona en el edificio fiscal de la aduana.

Goza como emolumento 4 pesos por derecho de rol. No tiene sueldo ni gratificación especial.

No hai práctico, ayudante ni escribiente, i no se necesitan.

La Tenencia de Aduana tiene un bote i cuatro marineros. No hai necesidad sino de dos.

Los libros que lleva son: Entrada de buques, Salida de buques, Copiador de oficios i Matrícula de embarcaciones menores.

Debe llevar: Entrada de buques, Salida de buques, Copiador de oficios, Estado del mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, Libro de Prácticos, Recibo de Reglamentos de policía marítima, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, Libro de Embarques i Desembarques de marinerós, Libro de Pedimentos i Libro de Telegramás.

No hai libros de consulta, i debe tener: Manual del Marino, Recopilación de las Leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

Los límites para la aplicación del Reglamento de policía marítima son entre Punta Pites al sur i la Isla de los Lobos al norte.

El paraje conveniente para botar el lastre es, en lanchas, entre Punta Pites i Punta Blanca.

La entrada media es 9 pesos al mes.

Valparaiso, noviembre 24 de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE SAN ANTONIO DE LAS BODEGAS

Limita al norte por el paralelo de la estremidad sur del puerto del Algarrobo i al sur por el paralelo de la boca del rio Rapel.

El teniente-administrador de aduana es don Olegario Olmedo, nombrado con fecha junio 20 de 1882 i ejerce el cargo de subdelegado marítimo por el ministerio de la lei.

No tiene sueldo ni gratificación especial, pero cobra: derecho de rol i sexta parte del practicaje i 2 pesos por la carta de sanidad.

Hai una chalupa en regular estado con los útiles espresados en el inventario, el cual está conforme.

La Tenencia de Aduana tiene dos marineros, i con ellos basta para las necesidades del puerto.

Don José 2.º Plaza ejerce las funciones de práctico aunque no tiene nombramiento. Dice que prefiere no pilotear si se le exige nombramiento oficial. Como en el puerto no hai otro competente a quien nombrar i no habria quien quisiera ir por el poco que hacer, en vista de la necesidad que tiene el puerto de un práctico que fondee convenientemente los buques, se hace preciso permitir que ejerza el practicaje sujetándose a los reglamentos vijentes.

La oficina funciona en la Tenencia de Aduana, edificio fiscal, i lleva los siguientes libros: Entradas, Salidas, Copiador de oficios i Matrícula de embarcaciones menores.

Debe llevar los espresados para las demas oficinas i tener los libros de consulta indicados para ellas.

Los límites para la aplicación del Reglamento de policía mari-

tima son desde Punta del Toro hasta una milla al sur del banco en el cual fondean los buques.

El lugar conveniente para arrojar el lastre es, si de arena entre el banco i la tierra, frente a los muelles i si es piedra, frente a la Punta del Toro.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

M A T A N Z A

Este puerto se abrió al comercio el 8 de mayo de 1873. El capitán de puerto es el teniente-administrador de aduana don Ricardo Donoso, nombrado con fecha 15 de setiembre de 1883 i ejerce el cargo por el ministerio de la lei.

No goza sueldo ni gratificación especial, i no debe gozar. No tiene mas emolumentos que el rol.

La Tenencia de Aduana tiene de dotación un marinero, i no necesita mas.

No hai práctico, i no es necesario su servicio.

La capitania de puerto funciona en la oficina de la Tenencia de Aduana, edificio particular, por la que el fisco no paga arriendo.

El inventario que acompaña es de la Tenencia de Aduana, pues la capitania no tiene cosa alguna que inventariar.

No se lleva libro alguno de la capitania ni hai libros de consulta. Necesita los indicados para las demás oficinas.

La casa de Serdio Hermanos tiene un palo de señales para comunicar con los buques. Conviene que se dote a la capitania, de señales i un Código Internacional para comunicar con ellos.

No hai en el puerto Reglamento especial de policia marítima, i debe rejir el dictado para los puertos de Llico, Curanipe, etc.

Los límites para aplicar el Reglamento de policia es entre Piedra de los Lobos i Piedra de los Pájaros.

El paraje conveniente para botar el lastre es a media milla al oeste del fondeadero.

No hai botes ni aparatos de salvamento.

Debe haber diez salva-vidas de corcho.

La entrada media es 1 peso 50 centavos al mes.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

SAN ANTONIO DE PETREL

Este puerto está situado dentro de la Gobernación marítima de Llico.

Aun no se ha nombrado el personal de la Tenencia de Aduana.

Se está construyendo un muelle de 125 metros de largo, i conviene que tenga 200 metros.

Está por concluirse, frente al muelle, una casa con seis piezas para oficina i habitación del teniente administrador de Aduana.

Se han colocado dos boyas, una para buques, en 12 brazas de agua, al NNE. de la puntilla i la otra para lanchas en 3 brazas de agua al E. de la primera.

Los límites que conviene para aplicar el Reglamento de policía es entre la quebrada del Roble al norte i la Puntilla al sur.

El paraje conveniente para botar el lastre es al NO. del fondeadero en 25 brazas de agua.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

SIRENA

Este puerto está situado dentro de la Gobernación marítima de Llico i se abrió al comercio el 20 de noviembre de 1877.

El capitán de puerto es el teniente administrador de Aduana don Víctor Casas Cordero; reside en Paredones, a 7 leguas de Sirena, donde no tiene para qué residir, pues es un lugar desierto donde no llegan buques.

Es, pues, una oficina completamente inútil. No hai mas constancia de ella que el pago de los sueldos de sus empleados.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

Gobernación Marítima de Colchagua

Limita al norte por el paralelo de la boca del rio Rapel i al sur por el paralelo de la boca del rio Mataquito. Su capital es el puerto de Llico.

Se creó con fecha 30 de agosto de 1848.

El Gobernador marítimo es el teniente administrador de Aduana don José Tomás Fuenzalida, nombrado con fecha 21 de diciembre de 1884, i ejerce el cargo por el ministerio de la lei.

No goza sueldo ni gratificación especial i no debe gozar. No cobra mas emolumento que el rol.

La dotación de la capitanía es un marincero con 14 pesos de sueldo, i debe suprimirse, pues la Tenencia de Aduana tiene uno, i con él basta para las necesidades del servicio.

No hai práctico, i no se necesita.

La capitanía funciona en la oficina de la Tenencia de Aduana, en un edificio particular, por el que paga el fisco 10 pesos al mes.

Mas que oficina parece un depósito de papeles i diversos objetos, todo en desorden i confusión.

Está conforme el inventario que acompaño i los muebles que en él se espresan no pueden haber costado 200 pesos, cantidad que se me dice se dió hace algun tiempo para comprarlos.

Los libros que se llevan son: Entradas de buques, Salidas de buques i Copiador de oficios, mal llevados i faltos de orden.

No hai mas libros de consulta que una Ordenanza de Aduana.

Hai 24 pesos al año asignados para gastos de escritorio. Le basta con 12 pesos.


Los límites para aplicar el Reglamento de policía marítima son a media milla al norte i sur del fondeadero.

El paraje para botar el lastre es media milla al NO. del fondeadero.

La entrada media es 1 peso al mes.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.



Gobernación Marítima de Maule

Se creó con fecha 30 de agosto de 1848. Limita al norte por el paralelo de la boca del río Mataquito i al sur por el paralelo de la boca del río Itata.

Con fecha 11 de julio de 1870 se dividió en las subdelegaciones de Constitución, Curanipe i Buchupureo, i en 14 de diciembre de 1876 se agregó esta última a la de Curanipe.

SUBDELEGACIÓN DE CONSTITUCIÓN

Limita al norte por el paralelo de la boca del río Mataquito i al sur por el paralelo del Cabo Carranza. Su capital es el puerto de Constitución, que lo es también de la Gobernación.

El Gobernador marítimo es el contador primero de la Armada don Enrique Reynolds.

No tiene sueldo ni gratificación especial por tal empleo.

Esta Gobernación marítima debe ser siempre servida por un jefe de marina.

Cobra: derecho de rol i sexta parte del practicaje, 25 centavos por matrícula de cada lanchero, igual cantidad por matrícula de botes i 50 centavos por lanchas.

La dotación actual es un patrón de bote con 14 pesos i cinco marineros segundos con 10 pesos, i todos con 4 pesos por ración de armada.

Debe tener un marinero segundo i cinco grumetes con el sueldo de embarcados i 8 pesos de ración de armada.

El práctico es don Juan Thomas, piloto segundo de la armada, nombrado con fecha 21 de mayo de 1881.

Se rige por el Reglamento jeneral i por emolumentos cobra 4 pesos por cada buque que entra al puerto.

El comandante del gremio de lancheros, que es el Gobernador marítimo tiene de ayudante a don Pedro A. Castro con el sueldo de 25 pesos al mes, i sirve de escribiente en la Gobernación.

No hai ayudante de planta i no se necesita.

Hai oficina de enganche i se rige por el Reglamento jeneral, siendo cajero don Pedro A. Castro.

No hai cabo de matrícula i no se necesita.

La oficina funciona en edificio particular, por el que paga el fisco 10 pesos al mes. Esta oficina tiene cierto aspecto de orden a causa de haber sido servida por varios jefes de marina; sin embargo adolece, como todas, de deficiencia en los libros que se llevan, que son Entrada, Salida i Copiador de oficios.

La oficina de enganche lleva Diario, Caja i Registro.

El gremio de lancheros lleva los siguientes: Matrícula de pilotos, Matrícula de marineros i Matrícula de embarcaciones menores.

Revisé el inventario que acompaño, i está conforme.

Hai los siguientes libros de consulta: Manual del marino, Código de Comercio, Código de Aduanas i Código Internacional de señales. Debe tener a mas: Código Civil, Código Penal i Recopilación de las leyes.

Hai asignados para gastos de escritorio 24 pesos al año i eso basta.

Hai un palo para señales i se usa a la vez para el vijía que es Juan Hoffbogi, con 20 pesos al mes i 4 pesos ración de armada. Debe tener la plaza de marinero segundo con el sueldo de embarcado i 6 pesos de ración de armada.

La casa del vijía está en regular estado.

Tiene el puerto Reglamento especial de policía marítima, i los límites para su aplicación son: de la Piedra de la Iglesia a la playa de Quibolgo, i por el rio hasta la influencia de las mareas.

El paraje para arrojar el lastre es en la playa de Quibolgo.

Hai un salva-vidas i una chalupa, ambas en regular estado, con los útiles del inventario.

El puerto está autorizado para el reconocimiento de naves, pero no hai perito oficial.

No hai aparatos para el arqueo de buques.

La entrada media al mes es:

Por derecho de rol.....	\$ 14
Por id. de enganche.....	18
Por id. de practicaje.....	5
	<hr/>
	\$ 37

Valparaiso, junio 1.º de 1884.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE CURANIPE

Esta subdelegación marítima se creó con fecha 11 de julio de 1870, habiéndosele agregado el 14 de diciembre de 1876 la subdelegación de Buchupureo. Limita al norte por el paralelo del Cabo Carranza i al sur por el paralelo de la boca del rio Itata. Su capital es el puerto de Curanipe que se abrió al comercio el 17 de noviembre de 1857.

El subdelegado marítimo es el teniente-administrador de aduana Melchor Fleitt que ejerce el cargo por ministerio de la lei.

No tiene sueldo ni gratificación especial i cobra el derecho de rol.

De dotación tiene un marinero por cuenta de la Tenencia de aduana, con el sueldo de 180 pesos al año.

La oficina funciona en una pieza que el capitán de puerto arrienda por su cuenta en 1 peso al mes.

Hai inventario de lo perteneciente a la capitania, el que revisé haciendo las anotaciones que espresa la copia que acompaño.

La oficina no lleva mas libros que el Copiador de oficios i Copiador de roles de salida. Se desprende de esto que el jefe de la oficina no tiene ni sospecha del objeto de la oficina ni de sus deberes de director de ella.

No hai libro alguno de consulta i debe haber los anotados para las demas oficinas.

Tiene asignada la oficina 12 pesos al año para gastos de escritorio, i eso basta.

Hai un palo para hacer señales con los buques i en el que se anuncian por el marinero de la oficina los buques que se aproxima

man al puerto. No hai necesidad de vijia ni de otro aparato, pero se necesita un Código Internacional.

Hai un Reglamento especial de policía marítima i los límites para su aplicación son entre la Piedra Latrarán al sur i Punta de los Maicos al norte.

El lugar designado por el Reglamento para arrojar el lastre es a media milla al norte del fondeadero i conviene que sea al oeste de la Punta los Maicos.

Hai un bote salva-vidas de zinc, en mal estado i que no se usa. Conviene que haya diez salva-vidas de corcho para casos de salvamento.

La entrada media es 1 peso al mes.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

BUCHUPUREO

Se abrió al comercio el i está situado dentro de la subdelegación marítima de Curanipe.

El capitán de puerto es el teniente administrador de Aduana don Aniceto González, nombrado con fecha enero 1.º de 1877.

No tiene sueldo ni gratificación especial i goza solo de los emolumentos que designa la lei.

De dotación hai un marinero por cuenta de la Tenencia de Aduana con el sueldo de 180 pesos al año.

La oficina funciona en casa del teniente administrador i el fisco no paga arriendo. No hai edificio fiscal.

La cantidad asignada para gastos de escritorio es 12 pesos al año i con eso basta.

Se lleva en un solo libro la entrada i salida de buques, rayado de una manera mui deficiente i caprichosa, un copiadore de oficios i estado del tiempo.

Debe llevar los libros anotados para las demas oficinas.

No habia inventario i procedí a formar el que acompaño.

No hai mas libro de consultas que un Reglamento de policía marítima i debe haber como en las demás oficinas.

Hai un Reglamento especial de policía marítima i los límites para su aplicación son entre punta sur i punta norte del puerto.

El paraje que el Reglamento de policía designa para botar el lastre es media milla al norte del fondeadero i debe ser frente a la punta del norte de la bahía.

No hai bote i no es necesario.

Conviene que haya diez salva-vidas de corcho.

Se necesita también un telégrafo i un Código Internacional para comunicar con los buques.

La entrada media es 8 pesos al año.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE TOMÉ

Esta subdelegación marítima se creó con fecha 11 de julio de 1870.

Limita al norte por el paralelo de la boca del río Itata i al sur por el paralelo de la estremidad meridional de la bahía del Tomé. Su capital es el puerto de este nombre.

El subdelegado marítimo es el teniente administrador de Aduana don Roberto Roa por permuta que hizo con don Pablo Muñoz que ejercía el cargo por ministerio de la lei desde el 31 de julio de 1884.

No goza sueldo ni gratificación especial i cobra los emolumentos que la lei autoriza.

No habiendo jefe de marina que sirva esta subdelegación debe servirla el teniente administrador de Aduana, como lo manda la lei i la esperiencia lo aconseja.

La dotación actual es un marinero primero con 12 pesos i tres segundos con 10 pesos, i todos con 4 pesos de ración de armada.

Debe suprimirse mientras sirva la capitania el jefe de la oficina de hacienda.

El práctico es don H. P. Huirichsen, nombrado con fecha junio 4 de 1877 i rara vez se solicitan sus servicios i se rige por el Reglamento jeneral.

No hai ayudante ni escribiente i no se necesitan.

Hai oficina de enganche i se observa que en sus libros no se anota siempre el movimiento de la oficina.

La oficina funciona en una pieza del edificio de la Aduana que por el mal estado se piensa reedificar.

Revisé el inventario que acompaño i está conforme.

Los libros que lleva la oficina son: Entradas de buques, Salidas de buques, Matrícula de embarcaciones menores, Copiador de oficios, Telegramas, Recibo de correspondencia i Libro de prácticos.

La oficina de enganche lleva: Diario, Mayor, Caja, Matrícula i Copiador de oficios. Debe llevar a mas: Estado del mar, Ordenes de la Gobernación i subdelegación marítima, Recibo de Reglamentos de policía marítima, Libro de embarques i desembarques i Libro de pedimentos.

No hai mas libros de consulta que la Ordenanza de Aduana i debe haber a mas: Manual del Marino, Recopilación de las leyes, Código Civil, Código de Comercio i Código Penal.

Hai 24 pesos al año para gastos de escritorio i debe suprimirse mientras la capitania sea servida por el teniente administrador de Aduana.

No hai vijía i no es necesario.

Rije en el puerto el Reglamento jeneral de policía marítima, i los límites para su aplicación son: entre punta Monte-Cristo i punta Bella-Vista.

El paraje conveniente para arrojar el lastre es en lanchas frente a la playa del medio, al sur de las piedras los Estrados.

Hai una chalupa hecha pedazos que conviene rematarla.

El puerto está autorizado para el reconocimiento de naves i no hai aparatos para el arqueo de buques.

La entrada media es 33 pesos al mes.

Se nota tendencia a no hacer mas en la oficina que anotar la entrada i salida de buques i por consiguiente conviene frecuentes visitas que mantengan palpitante el cumplimiento del deber.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

PENCO I LIRQUEN

Estos puertos están situados dentro de la subdelegación marítima de Talcahuano i se abrieron al comercio el

Ejerce el cargo de capitán de puerto por el ministerio de la lei

el teniente-administrador de aduana don Orompello Casanueva, nombrado con fecha 20 de junio de 1883.

No tiene sueldo ni gratificación especial i cobra los emolumentos legales.

La Tenencia de Aduana tiene un marinero de dotación i por ahora basta con él.

No hai práctico, i no se necesita.

La capitania de puerto funciona en la oficina de la Tenencia de Aduana, edificio particular, por la que paga el fisco 250 pesos al año de arriendo.

No hai sobre qué hacer inventario i la oficina no lleva libro alguno. Se concreta solo a poner el Zarpe i cobrar los emolumentos.

Los libros de la Tenencia de Aduana son apuntes en pliegos sueltos de papel.

Rije el Reglamento jeneral de policia maritima i los límites para su aplicación son entre punta Cerro Verde i morro de Playa Negra.

El paraje conveniente para arrojar el lastre es en lanchas lo mas inmediato posible a tierra al norte de punta Cerro Verde.

No hai botes ni aparatos de salvamento, i no se necesitan.

La entrada media es 3 pesos al mes.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

Gobernación Marítima de Concepción

Se creó con fecha 30 de agosto de 1848. Limita al norte por el paralelo de la boca del río Itata, i al sur por el paralelo de la boca del río Imperial.

Con fecha 11 de julio de 1870 se dividió en las siguientes subdelegaciones: Tomé, Talcahuano, Coronel, Lota i Lebu.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE TALCAHUANO

Limita al norte por el paralelo de la estremidad meridional de la bahía del Tomé, i al sur por el paralelo de la punta de Cujento o estremidad norte de la bahía de Arauco. Su capital es el puerto de Talcahuano, que lo es también de la Gobernación.

El Gobernador marítimo es el capitán de corbeta graduado don Estanislao Lynch, nombrado con fecha 30 de julio de 1882.

No tiene sueldo ni gratificación especial i cobra los emolumentos legales.

Esta Gobernación debe ser servida por un jefe de marina.

La dotación actual es un patrón de bote con 14 pesos, cuatro marineros primeros con 12 pesos i todos con cuatro pesos de ración de armada.

Debe tener un marinero segundo i cuatro grumetes con el sueldo de embarcados i 9 pesos de ración de armada.

El práctico es don Fernando Gravert, nombrado con fecha julio 16 de 1883 i con él basta para el servicio de la bahía. Se rige por el Reglamento jeneral i cobra a más de lo espresado en la Tarifa 25 pesos cada vez que toma los buques de la Quiriquina.

No hai ayudante, i no necesita

El escribiente es don Juan B. Cansiani, nombrado con fecha 13 de julio de 1883. Goza 30 pesos de sueldo al mes, 25 % de las entradas de la oficina de enganche i la 3.^a parte de los roles.

Debe tener 400 pesos anuales, sin mas emolumentos.

Hai oficina de enganche cuyo personal es: el administrador, Gobernador marítimo, un oficial cajero don Juan B. Cansiani i un cabo de matrícula Carlos Williams que goza el 10 % de las entradas de la oficina.

Se rige por el Reglamento dictado el 19 de mayo de 1868.

La oficina funciona en un edificio particular por el que paga el fisco veinte pesos al mes; esto será miéntras se concluye el edificio de la aduana donde se le ha destinado tres piezas.

Revisé i está conforme el inventario que acompaño.

La oficina lleva los siguientes libros: Entradas de buques, Salidas de buques, Recibo de la correspondencia que entregan los vapores, id. id. de la que se entrega a los vapores, Derechos de rol, Copiador de oficios i Matrícula de lanchas, i Matrícula de embarcaciones menores.

Debe llevar los ya anotados para las demas oficinas.

La oficina de enganche lleva: Diario, Inspección de marineros i Registro de libretas.

Hai los siguientes libros de consulta: Manual del Marino, Código de Comercio, Disposiciones legales i reglamentarias de aduana i Ordenanza jeneral de Correos. Debe tener a mas, Código Civil, Código Penal i Recopilación de Leyes.

La cantidad asignada para gastos de escritorio es 24 pesos al año.

Hai un vijía, Luis Becar; goza 16 pesos al mes i 4 de ración de armada. Debe suprimirse.

No hai casa ni aparato para vijía.

Rije en el puerto el Reglamento jeneral de policia marítima i los límites para su aplicación deben ser los de bahía de Concepción.

El paraje conveniente para arrojar el lastre es en lanchas lo mas inmediato posible a tierra frente al morro de Talcahuano.

Hai dos chalupas en buen estado con los útiles que espresa el inventario, i a mas tiene el Gobernador marítimo autorización para invertir 300 pesos en otra embarcación.

No hai aparatos de salvamento i no se necesitan.

Se encuentra el puerto entre los autorizados para el reconocimiento de naves i el perito oficial es el escribiente de la Gober-

nación sin nombramiento superior i el práctico hace de perito por el buque que se reconoce.

Hai aparatos para el arqueo de buques.

La entrada media es:

Por roles.....	\$ 65 70
Por 60% de enganchaje.....	" 24 00
La 6.ª parte del practicaje.....	" 47 33
	<hr/>
	\$ 137 03

Esta oficina se hace notar entre las mejor servidas.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE CORONEL

Limita al norte por el paralelo de la punta Cujento i al sur por el paralelo 37° 03', que corta por mitad la parte de la costa llamada Playa-Blanca.

El subdelegado marítimo es el piloto primero de la Armada don Pedro Eliesen Stabell, nombrado con fecha 13 de octubre de 1883.

Esta capitanía debe ser servida por un jefe de marina.

No se cobra mas emolumentos que los legales.

La dotación actual es un marinero primero con 12 pesos i tres segundos con 10 pesos, i todos 4 pesos ración de armada.

Debe tener un marinero segundo i cuatro grumetes i 9 pesos ración de armada cada uno, con los sueldos que gozan iguales clases a bordo.

Hai dos prácticos: don Enrique Hagen, nombrado con fecha 31 de diciembre de 1872 i don Jorje Gustavo Granfelodt, con fecha setiembre 27 de 1880. Debe dejarse uno, el que indique el subdelegado marítimo.

Se rijen por el Reglamento jeneral i cobran los emolumentos que en él se indica.

No hai ayudante ni escribiente i no se necesitan.

Hai oficina de engancho i los empleados son: jefe administrador

el subdelegado marítimo, cajero don Ramón Enrique de la Fuente i cabo de matrícula Ventura Nogueira. Se rijen por el Reglamento jeneral de 19 de mayo de 1868.

Funciona en un edificio particular, por el que paga el fisco 14 pesos al mes de arriendo. Convendría destinar a tal objeto dos piezas en la Aduana i siémpre que se construyan edificios de esta clase conviene se consulte dos o tres piezas para la capitania de puerto.

Está conforme el inventario que acompaño.

La oficina lleva los siguientes libros: Entradas, Salidas, Copiador de oficios, Matrícula de embarcaciones menores, Dias útiles, multas, arqueo de buques i pedimentos.

La oficina de enganche lleva: Registro de marineros, un Copiador de oficios, Copiador de contratos celebrados, un libro de desembarcos, Mayor de Caja i un Diario.

Todos los libros, tanto de la subdelegación marítima como de la oficina de enganche están regularmente llevados i adolecen, como los de todas las oficinas, de un sistema de uniforme reglamentación.

Hai los siguientes libros de consulta: primer tomo del Manual del marino, Lei de Navegación i reglamentos anexos, primer i segundo tomo de la Ordenanza de la Armada, Ordenanza de Aduanas i Código de Comercio.

Para gastos de escritorio hai consultados 24 pesos al año, i con eso basta.

Rije el Reglamento jeneral de policia marítima i los límites para su aplicación son: entre punta Puchoco i Playa-Blanca.

El lugar designado por disposición suprema para arrojar el lastre es sobre vestinga de piedra situada entre Playa-Negra i Playa-Blanca o inmediatamente al oeste de ella. En la actualidad hai una señal en tierra que indica la dirección en que se debe arrojar el lastre, la que no está del todo conforme con la anteriormente indicada.

Hai una chalupa de mas de dos tercios de vida con los útiles espresados en el inventario.

El puerto está autorizado para el reconocimiento de naves i el perito oficial es don Enrique Ecklund, nombrado con fecha 12 de enero de 1885.

No hai aparatos para el arqueo de buques.

La entrada media es:

Por rol.....	\$ 62
Por derechos de enganche.....	32
	<hr/>
	\$ 94

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE LOTA

Limita al norte por el paralelo 37°-03' que corta por mitad la parte de la costa llamada Playa Blanca, i al sur por el paralelo de la punta de Lavapié.

El subdelegado marítimo es el capitán de corbeta graduado don Nicolás C. Moller, nombrado con fecha 22 de febrero de 1881.

Goza el sueldo de su grado i los emolumentos legales.

La dotación actual de la capitania es un marinero primero con 12 pesos i tres segundos con 10 pesos, i todos con 4 pesos de ración de armada.

Debe tener un marinero segundo con 228 pesos al año i cuatro grumetes con 156 pesos cada uno, i todos 9 pesos de ración de armada.

Hai dos prácticos: don Bernardo Bernstein, nombrado con fecha enero 8 de 1884 i don Leonardo Outerbridge. Basta con uno solo para las necesidades del puerto, i el subdelegado marítimo recomienda al último indicado.

Rije en el puerto el Reglamento jeneral de prácticos, i cobran los emolumentos que en él se espresa.

Hai ayudante i escribiente, i no debe haber.

No hai oficina de enganche, siendo jefe administrador de ella el subdelegado marítimo, oficial cajero don Tomás Perry i cabo de matrícula José Rivera. Se rije por el Reglamento de fecha mayo 19 de 1868. Lleva los siguientes libros: Caja, Diario, Registro, Copiador de oficios, Certificados de embarque i Contratos. La manera como se llevan estos libros confirma la necesidad de reformar el Reglamento e indicar una manera uniforme de lle-

varlos para todas las oficinas, lo que tendré presente al confeccionar el Reglamento Jeneral para las oficinas marítimas.

La oficina funciona en un edificio particular, por el que paga el fisco la cantidad de 6 pesos al mes de arriendo.

Revisé el inventario que acompaño, i lo encontré conforme.

En la oficina se llevan los siguientes libros: Entradas de buques, Salidas de buques, Copiador de oficios, Multas, Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de botes, Certificados i libro de Correspondencia.

No hai mas libro de consulta que el 1.^o tomo del Manual del Marino, Disposiciones legales de Aduana, Lei de Navegación i Reglamento de policía Marítima.

Hai dos pesos al mes asignados para gastos de escritorio.

No hai vijía, i se necesita.

Los límites para aplicar el Reglamento de policía marítima es entre Lotilla i Punta Colcura.

El lugar designado por disposición Suprema para arrojar el lastre es al occidente de la punta sur de la caleta de Colcura o Punta Villagran. En la actualidad se arroja entre los islotes de los lobos i la punta que divide a Lota i Colcura. Los dos lugares son buenos siempre que en el último sea lo mas aproximado posible a tierra.

Hai dos botes que pertenecen al subdelegado marítimo.

No hai aparatos de salvamento i no se necesitan.

El puerto está autorizado para el reconocimiento de naves, i el perito oficial es don Tomás Perry, nombrado con fecha febrero 25 de 1885.

No hai en el puerto aparatos para el arqueo de buques.

La entrada media mensual es: por rol, 70 pesos; i por enganche, 37 pesos.

Esta oficina está regularmente servida i adolece como todas de falta de unidad i sistema en su organización.

Valparaiso, junio 1.^o de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

LARAQUETE

Este puerto está situado dentro de la subdelegación marítima de Lota i se abrió al comercio el 1.º de enero de 1882. El capitán de puerto es el teniente-administrador de aduana don Manuel Victoriano Herrera, nombrado con fecha 13 de enero de 1883 i ejerce el cargo de capitán de puerto por el ministerio de la lei.

Cobra los emolumentos legales.

La Tenencia de Aduana tiene de dotación un marinero con 15 pesos al mes, i con él basta.

No hai práctico, i no se necesita.

El establecimiento de minas de carbón de Carampangue dá gratis casa-habitación i oficina para el teniente-administrador de aduana i en ésta funciona la capitanía de puerto.

No se lleva libro alguno, i a pesar de que hai movimiento de marineros, de embarques i desembarques, no queda en la oficina constancia alguna.

No hai sobre qué hacer inventario.

Rije en el puerto el Reglamento jeneral de policía marítima i los límites para su aplicación son: de punta Laraquete hasta una i media milla en dirección a Carampangue.

El paraje conveniente para arrojar el lastre es a una milla al oeste del fondeadero.

La entrada media es 11 pesos al mes.

Valparaíso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE LEBU

Con fecha 24 de octubre de 1868 se creó esta subdelegación marítima. Limita al norte por el paralelo de la punta de Lavapié, i al sur el paralelo de la boca del rio Imperial, comprendiendo la isla de la Mocha. Su capital es el puerto de Lebu.

El subdelegado marítimo es el ingeniero 1.º de la armada don Benjamín Bravo, nombrado con fecha 30 de enero de 1883. Si no ha de ser servida esta subdelegación por un jefe de marina, no la desempeña tan mal el actual jefe de ella.

No tiene sueldo ni gratificación especial, i cobra mas emolumentos legales.

La dotación actual es un patrón de bote con 20 pesos, un marinero primero con 12 pesos i cuatro segundos con 120 pesos anuales, i todos con 8 pesos de ración de armada.

Debe tener un marinero segundo i cuatro grumetes con los sueldos actuales de la marinería i 8 pesos de ración de armada.

El práctico es don Juan Yensen, nombrado con fecha 22 de abril de 1869, i basta para las necesidades del puerto.

Se rige por el Reglamento jeneral.

No hai ayudante ni escribiente, i no se necesitan.

No hai oficina de enganche, sin embargo hai algun movimiento de marineros i no queda en la capitania constancia alguna de él, lo que prueba la necesidad de su reglamentación.

La oficina funciona en un edificio particular por el que paga el fisco 12 pesos al mes de arriendo. Actualmente se construye un edificio para la aduana i se destinará una parte para casa habitación i oficina del capitán de puerto.

El inventario está conforme, i lo acompaño.

Se llevan los siguientes libros: Entradas de buques, Salidas de id., Copiador de oficios i Matricula de embarcaciones menores.

Los libros están reglados de una manera caprichosa i con columnas en blanco por olvido o decidia. Esto se evitará proveyendo a las oficinas de libros impresos i frecuentando las visitas de inspección.

Debe llevar a mas los libros anotados para las demás oficinas.

No hai mas libro de consulta que el 2.º tomo del Manual del Marino.

La cantidad asignada para gastos de escritorio es 24 pesos al año, i con ella basta.

No hai cantidad asignada para gastos de alumbrado i no necesita.

No hai vijía i no se hace sentir la necesidad por ahora.

Rije en el puerto el Reglamento Jeneral de policía marítima i los límites para su aplicación son: desde las piedras de Huapi al sur hasta la punta norte del fondeadero.

El paraje destinado para botar el lastre es media milla al norte de la boca del rio Lebu a inmediaciones de la punta denominada Cueva.

Hai dos chalupas en buen estado con los útiles que espresa el inventario.

Hai seis salva-vidas de colcho para atravesar la barra en mal tiempo.

Don Federico Schomberg ejerce el cargo de perito oficial, sin nombramiento de la Comandancia Jeneral.

La entrada media es 32 pesos al mes.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

QUEULE

Con fecha 14 de diciembre de 1876 se suprimió la subdelegación marítima de este nombre quedando agregada a la de Corral. Sin embargo, se conservó la dotación que actualmente hai de un patrón de bote con 16 pesos 66 centavos i cinco marineros con 12 pesos i todos con 4 pesos ración de armada. El jefe de ellos es el teniente-administrador de aduana don Juan de la Guarda, nombrado en enero de 1882 i ejerce el cargo de capitán de puerto por el ministerio de la lei a pesar de residir en Toltén a 38 millas de Queule.

En el año pasado solo han fondeado en este puerto el vapor *Corral* i una goleta.

El movimiento marítimo se hace en lanchas que desde Corral conducen mercaderías por el rio Queule hasta tres millas de Toltén. En el año pasado han entrado por el rio 22 lanchas.

Estando el puerto de Queule completamente abandonado, pues no hai mas habitantes que los marineros de la capitania, que se ocupan en pescar, debe suprimirse esa dotación por no ser necesaria.

Para hablar en Queule con el capitán de puerto hai que llamarlo por telégrafo previamente desde Valdivia. Así lo hice para pasar la visita.

No lleva mas libros que el Copiador de oficios.

Hai una buena chalupa con seis remos.

Los límites para aplicar el Reglamento de policía son entre punta Queule i punta Nige.

El paraje para arrojar el lastre es en lanchas en el saco de la caleta.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

Gobernación Marítima de Valdivia

Se creó con fecha agosto 30 de 1848.

Limita al norte por el paralelo de la boca del río Imperial i al sur por el paralelo de la caleta de Hueyusco.

El 11 de julio de 1870 se dividió en las subdelegaciones de Queule i Corral. Con fecha 26 de octubre de 1875 se creó la subdelegación de Río-Bueno i en mayo 4 de 1883 se creó la de Valdivia. Con fecha 14 de diciembre de 1876 se suprimió la de Queule.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE CORRAL

Limita al norte por el estero de la ensenadilla i al sur por el paralelo de la boca de Río-Bueno. Su capital es Corral, que lo es de la Gobernación.

El Gobernador marítimo es el capitán de fragata graduado don Emilio Valverde, nombrado con fecha 19 de enero de 1882.

Esta capitania debe ser siempre servida por un jefe de marina.

La dotación actual es un patrón de bote con 14 pesos i cuatro marineros primeros con 12 pesos, i todos con 4 pesos ración de armada.

Debe componerse de un marinero segundo con 228 pesos al año i cuatro grumetes con 156 pesos, i 7 pesos ración de armada cada uno.

El práctico es don Adolfo Barbet, nombrado con fecha marzo 27 de 1877 i se rige por el Reglamento jeneral.

La capitania funciona en un edificio fiscal que hai espresamente para la Gobernación marítima.

Revisé el inventario i está conforme.

Se llevan los siguientes libros: Entradas, Salidas, Copiador de oficios, Pedimentos, Certificados de Navegabilidad, Matricula de embarcaciones menores i Recibo de correspondencia.

Hai los siguientes libros de consulta: primer tomo del Manual del marino, Código de Comercio, Código de Aduanas i todos los reglamentos vijentes.

Se mantienen dos luces durante la noche, una en la capitania de puerto i la otra el farol de dirección que está al lado del asta de bandera, cuyo costo se cubre por la Intendencia, segun decreto supremo de fecha 28 de febrero de 1878 i que en la actualidad asciende a 7 u 8 pesos mensuales.

Hai un palo de señales en punta Niebla, se usa con bandera, sistema que han tenido que usar porque el semáforo no se veia bien proyectado en el cerro.

Hai una casa para el vijía en mui mal estado i no se usa porque el vijía tiene la suya a poca distancia. El vijía es Domingo Prevoste con 16 pesos al mes i 4 pesos ración de armada. Debe tener la plaza de marinero segundo con 228 pesos al año i 7 pesos ración de armada.

Los límites para aplicar el Reglamento de policia marítima es la parte comprendida entre punta Laurel i punta Nieblas.

El paraje para arrojar el lastre es en lanchas entre punta Laurel i punta San Carlos.

La draga está arrojando en punta Molina, pero ahí sería mui lejos para los buques mercantes, a no ser que se fueran a fondear allá i eso no sería prudente.

Hai un salva-vidas de zinc en mal estado i una chalupa en buen estado con los útiles del inventario.

La entrada media es 38 pesos al mes.

Esta oficina está regularmente servida i no dudo que no dejará que desear una vez reglamentadas las oficinas marítimas.

Valparaiso, julio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE VALDIVIA

Se creó con fecha mayo 4 de 1883.

Su jurisdicción se extiende por los ríos Valdivia, Cruces, Calle-Calle, Angachilla i Futa hasta el punto extremo en que alcance la influencia de las mareas, quedando separada de la del Corral por el estero de la ensenadilla, la parte oriental de la isla de San Francisco, la línea que vá de la estremidad sur de esta isla a La Cantera i el río de este nombre hasta su confluencia con el Futa.

Agregada la subdelegación marítima a la aduana después de haberla servido el teniente 2.º de marina señor Serrano, por encargo del jefe de la oficina de Hacienda, la sirve el teniente del Resguardo don Jorje Valverde.

Cobra: derecho de rol i sexta parte del practicaje, 20 centavos por numeración de los botes matriculados, 30 centavos por lanchones i 60 centavos por lanchas.

La dotación actual es un patrón de bote con 14 pesos i cinco marineros primeros con 12 pesos, i todos con 4 pesos de ración de armada.

La capitania funciona en un edificio particular en que está el Resguardo pagando ella 12 pesos al mes de arriendo.

Revisé el inventario i falta lo anotado al pié de él. Hasta ahora las faltas en las existencias de las capitánias no pasan de anotarse en los inventarios sin que se haga efectiva la responsabilidad a quien debe responder de ellas.

La oficina lleva los siguientes libros: Entradas, Salidas, Copiador de oficios, Matrícula de embarcaciones menores.

Tomando en cuenta el tamaño de los libros i el movimiento deben durar 170 años. Al terminar ese tiempo ¿estarán en buen servicio? Es, pues, un gasto inútil proveer de libros de tanto precio a capitánias de escaso movimiento.

No hai mas libros de consulta que el 2.º tomo del Manual del Marino, Reglamentos de policía marítima i de arqueo de buques.

El Reglamento de policía marítima debe aplicarse en toda la subdelegación en la parte que sea preciso.

El paraje para arrojar el lastre ha de ser en tierra, en el paraje que se indique.

Hai una chalupa con los útiles del inventario.

La entrada media es 7 pesos 50 centavos al mes.

Esta oficina marítima puede ser importante en lo que se refie-

ra a matrículas de jente de mar, punto que debe tenerse presente ahora que se trata de reglamentar las oficinas marítimas.

Debe tener de dotación un marinero segundo con 228 pesos al año i tres grumetes con 156 pesos, i todos con 7 pesos de ración de armada.

Valparaiso, julio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE RIO BUENO

Se creó con fecha 26 de octubre de 1875.

Limita al norte por el paralelo de la boca de Rio Bueno i al sur por el paralelo de la caleta de Hueyusco.

El subdelegado marítimo i práctico de la barra es don N. G. Andreasen, nombrado con fecha julio 5 de 1882.

Goza de sueldo 360 pesos al año i 4 pesos de ración de armada. Debe gozar 900 pesos al año, sin ración.

Cobra por emolumentos 2 pesos por derecho de rol i 4 pesos por practicaje, por cada vapor que entra i sale del rio. Si no se le aumenta el sueldo, debe pagársele mas por practicaje, pués con la actual renta no le alcanza para los gastos de alimento.

La dotación actual es cuatro marineros primeros con 12 pesos i cuatro pesos de ración de armada. Debe ser un marinero segundo con 228 pesos al año i cuatro grumetes con 156 pesos, i 9 pesos de ración de armada cada uno.

No había inventario i procedí a formar el que acompaño.

La oficina funciona en una casita fiscal que necesita una refacción para impedir que se venga al suelo. Indiqué se solicitara su compostura e informé favorablemente.

Se llevan los siguientes libros: Entradas, Salidas, Copiador de oficios, Movimientos atmosféricos i estado de la barra. Están al corriente i en orden.

No hai mas libros de consulta que los siguientes reglamentos: de arqueo de buques para prevenir choques i abordajes, cuarentena marítima i Faros i Valizas.

Hai un palo para hacer señales con los buques i una casita para el vijía, costado todo por el práctico señor Andreasen. Hago de

vijía uno de los marineros de la capitania, alternándose entre ellos.

Los límites para aplicar el Reglamento de policía marítima es en toda la extensión navegable del rio, pues en el mar frente a la boca no es conveniente fondear.

El lastre debe botarse en tiefra i mas conveniente en el paraje llamado Cascarahal.

Hai una chalupa en mui mal estado i un salva-vidas nuevo i mui bueno. Es el tipo que conviene que se adopte, pues todos los que se han mandado hasta ahora a los puertos han sido casi inútiles.

La entrada media mensual es 8 pesos por rol i 19 pesos por practicaje, en todo 27 pesos.

Valparaiso, julio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

TRUMAO

El teniente-administrador de aduana es don Uladislao Rodríguez, nombrado por decreto de 20 de julio de 1883.

Anoto esta oficina para que quede constancia de su existencia, aunque sea en el nombre, pues su jefe no reside en Trumao, no hai ahí designado lugar alguno para que funcione la oficina, a pesar de que en el presupuesto se consulta para arriendo de local.

Desde Valdivia le comunican por telégrafo la salida de los vapores para Trumao. Despacha en cualesquiera bodega o a bordo, i a veces despacha el buque a la vez de recibirlo a fin de no volver de su fundo.

¿Qué podrá esperarse con este servicio en orden a matrículas, punto tan importante en una buena administración marítima.

Dejar estas oficinas entregadas a sí mismas es para persuadirse que las licencias i abusos que se permiten no tienen término.

Valparaiso, julio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE CALBUCO

Se creó esta subdelegación marítima con fecha de julio 5 de 1873, i su jurisdicción se estiende desde el paralelo de la caleta Hueyusco, en el Pacífico, hasta la punta de Huatral en el seno de Reloncaví, comprendiendo el mar e islas adyacentes hasta la línea divisoria con la Gobernación marítima de Chiloé.

El subdelegado marítimo es el teniente-administrador de aduana don Gregorio González, i ejerce el cargo por el ministerio de la lei.

Cobra derecho de rol.

La Tenencia de Aduana tiene, un marinero de dotación, i no necesita mas.

La capitanía de puerto funciona en la oficina de la Tenencia de Aduana, edificio particular, por el que paga el fisco 92 pesos al año de arriendo.

No habia inventario i procedí a su formación, el que acompaño.

No se lleva mas libros que Entradas i Salidas de buques. No hai mas libro de consulta que el 2.º tomo del Manual del Marino.

Los límites para la aplicación del Reglamento de Policía marítima son entre Punta Pebí i Punta de la Vega.

El paraje para botar el lastre es lo mas inmediato posible a tierra en la isla de San Ramón, frente a Calbuco.

Hai una chalupa con tres remos perteneciente a la Tenencia de Aduana.

La entrada media es 12 pesos al mes.

Se nota en el subdelegado marítimo que se preocupa bien poco de sus obligaciones. Jeneralmente manda a otro individuo a recibir los vapores de la carrera, i el Gobernador marítimo me ha dado quejas a este respecto.

Sería mui conveniente que los empleados se persuadieran que no hai mas medio que cumplir bien o dejar el puesto.

Valparaiso, julio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.



Gobernación Marítima de Llanquihue

Se creó con fecha octubre 1.º de 1859. Su capital es Puerto-Montt.

Abraza el mar, costas e islas comprendidas en los límites trazados al territorio de colonización de Llanquihue.

El 15 de julio de 1873 se creó la subdelegación marítima de Calbuco. Se extiende desde el paralelo de la caleta de Hucuyusco, en el Pacífico, hasta la punta de Huatral en el seno de Reloncaví, comprendiendo el mar e islas adyacentes hasta la línea de división con la Gobernación marítima de Chiloé.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE PUERTO-MONTT

El Gobernador marítimo es el ingeniero primero de la armada don Cipriano Encinas, nombrado con fecha setiembre 5 de 1884. Esta Gobernación debe ser servida por un jefe de marina.

Se cobra derecho de rol i sexta parte del practicaje.

La dotación actual es un marinero primero con 12 pesos i cuatro segundos con 10 pesos, i todos con 4 pesos ración de armada. Debe ser un marinero segundo con 228 pesos al año i cuatro grumetes con 156 pesos, i todos con 6 pesos ración de armada.

Hai un práctico don Carlos Yoheusen, nombrado con fecha noviembre 10 de 1883 i se rige por el Reglamento dictado para Chiloé i Llanquihue, el cual debe reformarse.

La oficina funciona en una pieza del edificio de la Intendencia. Revisé el inventario que acompaño i está conforme.

Se llevan los siguientes libros: Entradas, Salidas, Copiador de oficios, Matrícula de embarcaciones menores i Libro de prácticos.

No hai mas libros de consulta que Manual del Marino i Código de Comercio.

Hai 24 pesos al año consultados para gastos de escritorio.

Los límites para aplicar el Reglamento de policía marítima son entre punta Peyusco i la isla de Tenglo incluyendo el dique.

El paraje conveniente para arrojar el lastre es al SE. de la isla de Tenglo.

Hai una chalupa en mal estado a pesar de tener poco mas de un año de vida. Fué construida en Püerto-Montt con malas maderas i poco interés en el encargado de velar por los intereses fiscales.

- El puerto está autorizado para el reconocimiento de naves pero no hai perito oficial.

La entrada media al mes es:

Por rol.....	\$ 8 33
Por practicaje.....	8 91
	<hr/>
Total.....	\$ 17 24

Valparaiso, julio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.



Gobernación Marítima de Chiloé

Se creó con fecha agosto 30 de 1848.

Estiende su jurisdicción al mar, costas e islas de la República comprendidas en los archipiélagos de Chiloé, Guaitecas i Chonos hasta el paralelo de la estremidad meridional de la península de Tres Montes.

El 11 de julio de 1870 se dividió en las subdelegaciones de Ancud, Guaitecas i Chonos.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE ANCUD

Abraza el mar e islas comprendidas en el archipiélago de Chiloé. Su capital es el puerto de Ancud, lo es de la Gobernación.

El Gobernador marítimo es el capitán de corbeta don Santiago Hudson, nombrado con fecha noviembre 10 de 1883.

Esta Gobernación debe ser siempre servida por un jefe de marina. Es una Gobernación importante bajo el punto de las matrículas de jente de mar, que una vez establecidas convenientemente puede proveer de marineros a nuestra escuadra.

Cobran derecho de rol i sexta parte del practicaaje.

La dotación actual es de un patrón de bote con 14 pesos, i seis marineros segundos con 10 pesos, i todos con 4 pesos de ración de armada.

Debe ser compuesta de un marinero segundo con 228 pesos al año i seis grumetes con 156 pesos, i todos con seis pesos de ración de armada.

Hai dos prácticos: don Gabriel Cárdenas i don Halvorsen Bas-

caas, nombrados con fecha marzo 1.º de 1884 i enero 19 de 1885 respectivamente. Se rijen por el Reglamento para Chiloé i Llanquihue, de julio 4 de 1870, i su reforma tendré el honor de proponer a la Comandancia Jeneral por hacerse sentir su necesidad.

No hai ayudante, i no se necesita.

No hai escribiente i debe haber uno con 300 pesos al año.

Hai oficina de enganche, i la sirven: un administrador, el Gobernador marítimo, un cajero don José del Carmen Cárdenas i un cabo de matrícula Nolberto Alvarado, i se rijen por el Reglamento jeneral.

La oficina funciona en un edificio particular por el que paga el fisco 10 pesos al mes.

Se está construyendo un edificio para la aduana i se destinará ahí a la capitanía dos piezas.

Revisé el inventario que acompaño, i está conforme.

Se lleva en la oficina los siguientes libros: Entradas, Salidas, Matrícula de embarcaciones menores, libro de Prácticos i Pedimentos.

La oficina de enganche lleva: Caja, Diario, Registro de embarques, Registro de desembarques i Copiador de oficios. Todos en suficiente orden i al corriente.

Hai los siguientes libros de consulta: Código de Comercio, Ordenanza de Aduanas, Manual del Marino i Ordenanza Jeneral de Correos.

Para gastos de escritorio tiene consultados 24 pesos al año.

Hai en la Punta Corona un palo para señales con el sistema de canastos, i sirve el puesto de vijía el asistente del faro por una gratificación de 4 pesos al mes. Debe pagársele 10 pesos.

Rije en el puerto el Reglamento jeneral de policía marítima i los límites para aplicarlo son entre Punta Agüi i Punta San Antonio.

El paraje para arrojar el lastre es con lanchas en la playa de Lechagua.

El puerto está autorizado para el reconocimiento de naves, i el perito oficial es don Carlos Asphohn, nombrado con fecha abril 9 de 1884.

Hai una chalupa en buen estado con los útiles espresados en el inventario.

Para el arqueo de buques hai solo la doble regla N.º 1 i una huincha de medir.

La entrada media al mes es:

Por rol.....	\$ 30 50
Practicaje.....	" 26 70
Enganche.....	" 28 70
	<hr/>
	\$ 85 90

Esta oficina es de las mejor llevadas tanto por la competencia, como por el espíritu de orden de su jefe.

No dudó que corresponderá a las esperanzas si se procura implantar las matrículas de jente de mar.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

QUEMPCHI

Esta Tenencia de Aduana está dentro de la Gobernación marítima de Chiloé i se creó con fecha 18 de abril de 1882. Aunque no tiene importancia alguna comercial conviene que haya una autoridad marítima para ayudar al Gobernador marítimo a la formación de las matrículas, punto de tanta importancia a que se debe prestar toda atención ya que se piensa en la reglamentación de las oficinas marítimas.

El teniente-administrador de aduana era don Bernabé Vargas que falleció después de haberse efectuado la visita de inspección. Aún no se ha nombrado su reemplazante.

Esta oficina, como las demás de esta Gobernación marítima, sólo tienen el nombre de tal. Funciona en una pieza de la casa-habitación del teniente-administrador por la que el fisco no paga arriendo i no lleva mas libros que meros apuntes en pliegos de papel en que se anotan las entradas i salidas de buques, las embarcaciones menores i copia de los oficios.

No hai mas libro de consulta que la Lei de Navegación, ni hai sobre que hacer inventario.

El límite para aplicar el Reglamento de policía marítima debe ser la ensenada que encierra la punta de Quempchi i Guardiamó.

El paraje para arrojar el lastre debe ser en el fondo de la caseda frente al río Lebicura.

La entrada media es 7 pesos al mes.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

CASTRO

Esta Tenencia de Aduana se creó con fecha 30 de mayo de 1884 i está el puerto dentro de la Gobernación marítima de Chiloé.

El teniente-administrador es don Ramón Vargas, nombrado con fecha 25 de julio de 1884 i ejerce el cargo de capitán de puerto por el ministerio de la lei.

Esta oficina no tiene mas de oficina marítima que el zarpe que a las licencias de salida le pone el capitán de puerto a los buques que dejan el fondeadero.

Así se comprende que el jefe de la oficina, como los demás de estas latitudes, no tienen ni idea de sus obligaciones ni noticia de los reglamentos i deberes que tienen que cumplir.

Hai de dotación un marinero con 180 pesos al año por cuenta de la Tenencia de Aduana i no es preciso mas.

Los límites para aplicar el Reglamento de policía marítima son entre punta Tesiten i punta Huayún.

El paraje conveniente para arrojar el lastre es frente a punta Quentu i lo mas inmediato posible a tierra.

La entrada media es 2 pesos al mes.

Valparaiso, junio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

QUELLON

Esta Tenencia de Aduana se creó con fecha 25 de febrero de 1881 i el puerto está dentro de la Gobernación marítima de Chiloé.

El teniente-administrador es don Jorge Vivar que ejerce el cargo por ministerio de la lei.

No se lleva libros ni tiene cosa alguna que indique que ahí hai una capitania de puerto.

Hai de dotación un marinero por cuenta de la Tenencia de Aduana con el sueldo de 180 pesos i una chalupa para su servicio.

Los límites destinados para la aplicación del Reglamento de policía marítima son entre la punta sur del puerto i la ensenada de Cheteo.

El paraje para arrojar el lastre es la ensenada de Cheteo.

Entrada media 1 peso al mes.

Valparaiso, julio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

SUBDELEGACIÓN MARÍTIMA DE GUAITECAS I CHONOS

Se creó con fecha julio 11 de 1870.

Abraza el mar e islas comprendidas en los archipiélagos del mismo nombre. Su capital es el puerto de Melinka o puerto Arenas.

No pasé visita de inspección a esta oficina por no haber tenido oportunidad de trasladarme ahí, sin embargo solicité con ese objeto el vapor Toltén que se hallaba en Ancud.

El subdelegado marítimo es el teniente-administrador de aduana don Belisario Bahamondes Andrade.

La dotación actual de la subdelegación es un marinero segundo con 12 pesos i tres grumetes con 10 pesos, i todos con 4 pesos ración de armada.

Debe tener un marinero segundo con 228 pesos i tres grumetes con 156 pesos al año cada uno, i todos con 6 pesos de ración de armada.

Valparaiso, julio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

Gobernación Marítima de Magallanes

La Gobernación marítima de Magallanes se creó con fecha 30 de agosto de 1848. Abraza el mar, costas e islas de la República situadas al sur del paralelo de la estremidad meridional de la península de Tres Montes. Su capital es Punta Arenas.

El subdelegado marítimo es el piloto primero de la armada don S. T. Jurgensen, nombrado con fecha junio 13 de 1879 i goza 100 pesos de sueldo mensuales i una gratificación del 20 por ciento de su sueldo.

Esta Gobernación debe ser siempre servida por un marino experimentado i el actual cumple con este requisito.

Cobra por emolumento el derecho de rol, un peso por embarque de marinero i cincuenta centavos por desembarque.

La dotación actual es cuatro marineros con 22 pesos incluso gratificación i ración de armada. Debe tener un marinero primero con 252 pesos i seis marineros segundos con el sueldo de embarcados i 8 pesos ración de armada.

La Gobernación civil tiene seis marineros con 24 pesos 40 centavos cada uno i un patrón de bote con 31 pesos 80 centavos. Debe suprimirse.

No hai práctico, ayudante ni escribiente i no se necesitan.

No hai oficina de enganche i debe haber.

La oficina funciona en un edificio particular por el que paga el fisco 20 pesos de arriendo al mes.

No se gastaría mas que el canon de dos años para edificar casa-habitación i oficina para el capitán de puerto, pues el fisco tiene carpinteros pagados por año i recibe gran cantidad de madera de la máquina de aserrar que posee.

Hai inventario i lo encontré conforme.

La oficina lleva los siguientes libros: Entrada de buques, Salida de buques i Copiador de oficios.

Debe llevar a mas: Matrícula de embarcaciones menores, Matrícula de jente de mar, Ordenes de la Gobernación marítima, Recibo de correspondencia, Libro de embarques i desembarques i Libro de pedimentos.

No hai mas libro de consultas que el Manual del Marino, i debe haber a mas: Recopilación de las leyes, Código Civil, Código de Comercio, Código Penal i Ordenanza de Aduanas.

La cantidad asignada para gastos de escritorio es 24 pesos al año i con eso basta.

No hai vijía i no se necesita.

Rije en el puerto el Reglamento jeneral de policía marítima i los límites para su aplicación son entre Punta Arenas i punta Rio de la Mano.

El paraje conveniente para arrojar el lastre es al oeste del Rio de la Mano, lo mas inmediato a tierra.

La capitania de puerto tiene una chalupa en mal estado, un bote salva-vida sin uso i un vaporcito, i la Gobernación civil tiene una chalupa en perfecto estado. Suprimida la dotación de la Gobernación civil debe destinarse la chalupa a la capitania de puerto.

El puerto no está autorizado para el reconocimiento de naves i debe estar.

No hai aparatos para el arqueo de buques.

La entrada media es 25 pesos al mes.

Los libros regularmente llevados i en jeneral el servicio de la oficina es el escaso servicio rutinario de todas las oficinas de la República.

Se está construyendo un muelle de madera que ya está por caerse por efecto de la broma. I es extraño que sabiendo por experiencia que las maderas son atacadas ahí con mas fuerza que en otros puntos de la costa no hayan pensado hacerlo de rieles. Es indispensable el envío de los rieles que sean necesarios para su conservación.

Valparaiso, julio 1.º de 1885.

J. BARAHONA CALVO.

DIQUE DE CARENA EN TALCAHUANO

NOTA DEL MINISTRO DE CHILE EN FRANCIA

Legacion de Chile

Paris, 17 de marzo de 1885.

Señor Ministro:

En diversas comunicaciones he tenido el honor de dar cuenta a V. S. de la marcha que ha seguido el estudio que V. S. se ha servido encomendarme, sobre la construccion de un dique seco de madera en la bahía de Talcahuano, en vez del dique proyectado por el Injeniero hidráulico Mr. Dirks, para la ejecucion i explotacion del cual remití a ese Departamento de Estado, hace algun tiempo, una propuesta.

Cuando el Gobierno iba a tomar dicha propuesta en consideracion, le fué sometido el proyecto de un dique de madera, segun el sistema Simpson, del que existen algunas construcciones en los Estados Unidos de Norte América. El Gobierno juzgó prudente suspender toda resolucion i me encargó que reuniese los antecedentes necesarios para hacer estudiar el asunto por un Injeniero competente, i le informase acerca de cual de los dos sistemas parece preferible.

El Injeniero llamado a servirme de consultor científico en esta ocasion estaba naturalmente designado por los antecedentes del asunto i no podia ser otro que el autor del proyecto adoptado ya por el Gobierno, pues ese Injeniero acababa de hacer un estudio práctico de la localidad donde debe construirse el dique i podia con mas conocimiento que cualquiera otro, juzgar de la posibilidad

de éxito que pueda atribuirse a la construcción de un dique de madera en aquel punto. Por este motivo contraté a Mr. Dirks i me ocupé de reunir la mayor copia posible de datos para el completo exámen de la cuestion.

Este trabajo preparatorio ha tenido que ser largo forzosamente: porque ha sido preciso pedir a los Estados Unidos la mayor parte de los documentos que debian servir de base al estudio. Gran número de ellos me ha sido mandado por el señor Ministro de la República en Washington, en virtud de las instrucciones que V. S. se sirvió trasmitirle con este objeto. Otros me ha remitido el mismo funcionario por indicaciones que le he enviado, i otros, en fin, han sido obtenidos por el Injenero Consultor.

Adjunto remito a V. S. una lista de esos documentos (1) i de varios informes que sobre ellos me ha ido pasando el Injenero Consultor a medida que los iba recibiendo. Esos informes i los documentos que constan de la lista, han sido enviados en un paquete dirigido a V. S. por el presente correo. Tambien va en el mismo paquete un informe del Injenero Mr. Alfred Leveque, autor del primer proyecto de dique seco en Talcahuano, a quien tambien creí conveniente pedir su dictámen en la importante cuestion que me ocupa. Ademas de esos antecedentes, adjunto tambien, en traduccion, a la presente nota, un resúmen que pedí al Injenero Consultor sobre sus diversos informes de que acabo de hacer mencion.

El principal objeto del resúmen adjunto es de que el Gobierno pueda adquirir, con solo su lectura, una idea del resultado de la investigacion de que doi cuenta, sin necesidad de instruirse en detalle de todos los antecedentes que han servido para esa investigacion.

Ese resúmen me exime, en consecuencia, de entrar en los detalles que han conducido al Injenero Consultor a las conclusiones que recomienda a la consideracion del Gobierno. A este respecto bastará que llame la atencion de V. S. a los puntos capitales de la cuestion a que ha dado oríjen la idea de sustituir un dique de madera al dique de piedra que se habia proyectado.

En esos puntos reclama la primera consideracion el hecho observado por el Injenero Consultor, de que el proyecto Simpson, en vez de costar solamente en su ejecucion la suma de 3.500,000 francos, no podrá importar ménos de 6.300,000 francos, cálculo hecho en globo, para completarlo.

(1) Se publican como anexos los mas importantes de estos documentos.

Otro de los puntos mui dignos de tenerse en cuenta en la comparacion, es el de la duracion de los diques de madera. El Injeniero Consultor, fundándose en algunos de los documentos acompañados, está léjos de aceptar sobre esto las opiniones de los proponentes, i manifiesta que en Europa prevalece una opinion contraria a la de éstos.

El tercer punto, que merece una mencion especial, es el de la observacion de Mr. Dirks con respecto a la profundidad que el proyecto Simpson ha consultado como base: profundidad que es 1 metro 91 centímetros, ménos que la del proyecto de Mr. Dirks, lo que constituye una diferencia mui sustancial en la cuestion.

Las conclusiones a que ha arribado el Injeniero Consultor son dos. Es la primera, la de que se pida a la casa Simpson que presente un proyecto arreglado a las dimensiones del proyecto Dirks, acompañándolo de un plano horizontal detallado, con una seccion longitudinal i muchos cortes trasversales. Es la segunda, la de proponer que se nombre una comision de injenieros europeos para que, trasladándose a los Estados Unidos i al Canadá, estudie el sistema Simpson en las localidades donde ha sido aplicado i emita, despues de esto, una opinion categórica sobre cual de los sistemas merece la preferencia.

La primera conclusion es obvia en vista de la propuesta de la casa Simpson. En ella se pretende que el Gobierno firme un contrato contrayendo un compromiso irrevocable, sin presentarle de antemano, como en estos casos es costumbre constante, todos los planos, tanto jenerales como de detalles, los presupuestos completos i las especificaciones minuciosas, que son indispensables, no solo para tener una idea completa de la obra que va a ejecutarse i estimar los precios propuestos por el contratista, sino tambien, lo que es mui esencial, para cerrar la puerta a todo abuso de parte de éste en la ejecucion de una obra tan importante para el Estado i para el comercio chileno en jeneral.

La segunda conclusion manifiesta que el Injeniero Consultor considera que no bastan los elementos escritos o dibujados para pronunciar una opinion definitiva tocante a los diques de madera, i que es necesario la inspeccion personal en la localidad donde existe esa clase de diques en servicio para estimarlos en su verdadero valor i calcular de un modo cierto las probabilidades de éxito que podrian tener en las aguas de nuestro litoral.

Apénas creo necesario añadir sobre esta segunda conclusion, que si llegase a adoptarse, seria, a mi juicio, mui conveniente que un

Ingeniero chileno que tenga alguna práctica en construcciones hidráulicas debiera formar parte de la comisión que se trasladase a Estados Unidos. No es necesario insistir sobre las garantías que se irían buscando con un nombramiento de esta clase.

Dios guarde a V. S.

A. BLEST GANA.

Al señor Ministro de Marina.
Santiago. Chile.

RESÚMEN DE LOS INFORMES PRESENTADOS POR EL INGENIERO
CONSULTOR MR. J. DIRKS

Las propuestas americanas sobre la construcción de un dique seco de madera en Talcahuano han sido presentadas en distintas épocas i han dado lugar, por consiguiente, a varios informes, de los que el Ingeniero Consultor pasa a hacer el resumen como sigue:

El primer documento presentado al Ingeniero es la «Memoria sobre el dique» encabezada con una nota del señor Intendente de Valparaiso. El Informe voluminoso del Ingeniero sobre esta publicación lleva la fecha de 31 de octubre de 1884. Dicho Informe figura entre los anexos con la letra *A*.

Comienza el Informe en sus páginas 2 i 3 (1) por la modificación de las cifras que deben compararse: 10.622,000 francos (según el proyecto Dirks) contra 3.500,000 francos (según el proyecto Simpson).

El Ingeniero agrega a este último proyecto mucho ítems de su detalle estimativo que *no pueden* haber sido calculados en el proyecto Simpson.

De nuestra que los gastos respectivos, tomando siempre por base primera los tres millones i medio del proyecto Simpson, serían:

Francos.....	6.300,000 (Simpson)
contra.....	10.600,000 (Dirks)

(1) Las referencias que hace a veces Mr. Dirks a páginas especiales de sus Informes, se aplican a los originales manuscritos de dichos Informes.

Después de haber observado que la Memoria no contiene ningún informe de Mr. Robinson, aunque éste fué encargado de la investigación por el Gobierno de Canadá, conjuntamente con Mr. J. T. Little (Memoria, páj. 13), el Ingeniero hace constar, (pájs. 5, 6 i 7) que Mr. T. D. Wilson, Constructor en Jefe de la Marina de los Estados Unidos, i Mr. W. G. S. Sanger, Ingeniero Civil de la marina de los Estados Unidos, no están de acuerdo en la cuestión de decidir si el Gobierno de los Estados Unidos debe o no abandonar el sistema de diques de piedra (Memoria, páj. 28).

El Ingeniero observa (pájs. 7 i 8) que la cuestión de la conservación del dique de madera está resuelta en Europa de un modo contrario a la opinión de la Comisión Nacional.

Consagra muchas páginas (pájs. 8 a 19) a la cuestión de las heladas, i llega a la siguiente conclusión:

«Los extractos que acabo de hacer demuestran claramente que las especialidades de los Estados Unidos combaten casi exclusivamente la construcción de diques de carena de granito, en las zonas frias, donde el invierno es muy rigoroso. Nos hablan de Halifax, Nueva Escocia, i de San Juan, Terranova, i nos indican como límite el cabo Hatteras».

«Sus argumentos no tienen ningún significado en cuanto a la bahía de Concepción i al puerto de Talcahuano, donde el hielo i la nieve no son conocidos».

El Ingeniero Consultor desapruueba (pájs. 19 a 23) las consideraciones hijiénicas contenidas en la Memoria, i trata en seguida de la *profundidad* de los diques (páj. 23) i del pozo para el timón (páj. 27).

Como en el Informe del Ingeniero referente a la propuesta impresa de la casa de Simpson, (1) existen mayores detalles sobre este asunto, volverá a tratarse de él al hablar de ese Informe.

La carta de Mr. Evans, a la que el Ingeniero consagra quince páginas, parece a éste contener argumentos inadmisibles. Además, siendo la verdad lo que se busca, el Ingeniero piensa que la aseveración hecha en la Memoria tocante a la duración de cuarenta años de un dique de madera, no parece estar de acuerdo con la verdad. El informe del Ingeniero de ciudad de Halifax, del que se hace mención en el anexo C, llega a una conclusión enteramente distinta acerca de este punto de la duración.

(1) Anexo E de esta publicación.

El final de este primer Informe del Injeniero trata del dique a precio reducido que él ejecutó sobre sus propios planos en Holanda i del que se hablará mas adelante. Se acompaña dos fotografías del dique de Middelburg con un informe. I a este propósito observa que, aunque partidario de los diques de piedra, no se opone a que se haga una investigación séria i aconseja pedir un proyecto completo a Mr. Simpson.

El Informe de 23 de enero de 1885 (anexo E) contiene un análisis de la propuesta de la casa Simpson; de la carta de la misma casa sobre el teredo o broma marina que ataca a las maderas de construcción; del informe de los señores Vidal Gormaz i Alvaro Bianchi Tupper i del informe i planos de Mr. Prindle. Estos documentos van acompañados a dicho anexo E. (1)

El Injeniero acompaña con su Informe de 23 de enero, dibujo de cortes trasversales comparativos de los proyectos Dirks i Simpson; copia de una carta del señor Ministro de Marina don Carlos Castellón a Mr. Dirks i un cróquis litografiado referente al cálculo del espesor de la bóveda inversa en el proyecto Dirks (2). Observa que la propuesta impresa de la casa Simpson, tiene por base una profundidad de 7 metros 62 centímetros, bajo las altas mareas de las aguas vivas en Talcahuano, mientras que la profundidad correspondiente del proyecto Dirks, es de 9 metros 53 centímetros; es decir, una diferencia de 1 metro 91 centímetros.

Critica las conclusiones especiales del proyecto Simpson; compara la mui grande sub-presión de agua que debe tenerse en Talcahuano con la importancia mínima que la propuesta Simpson atribuye a esta fuerza, i concluye diciendo que el caso que parece presentarse en Talcahuano puede ser menos serio en otras partes: que, por ejemplo, en la construcción de las esclusas entre el canal de Amsterdam i el Zuidersec no existia ninguna presión inferior o sub-presión, mientras que ésta era mui fuerte en las esclusas del mar del Norte. En fin, que la sub-presión en el dique seco de Middelburg fué disminuida de tres metros por un sistema injenioso de elevación temporal del nivel del agua, según se demuestra en la página 9 del anexo E.

Resumiendo todos sus informes, el Injeniero llega a las conclusiones siguiente:

(1) No se publican éstos documentos.

(2) Solo se publica el cróquis sobre la bóveda inversa.

Informe de 31 de octubre de 1884.—«Siendo de rigor la profundidad de m. 9.25 bajo el nivel de la alta marea, la mayor probabilidad de suceso para los señores Simpson sería el presentar un proyecto que respondiese a esta profundidad, i acompañarlo de un plano horizontal minucioso, con sección longitudinal i varios cortes trasversales; todo en una escala de 1 a 100 a lo menos». Es casi escusado decir que este proyecto debería comprender todo lo que concierne al *caisson* o barco-compuerta, a las bombas para extraer el agua i a la posición topográfica del pozo para el timón.

Informe de 23 de enero de 1885.—El Ingeniero propone el nombramiento de una comisión de ingenieros europeos, o de un perito para que trasladándose a los Estados Unidos i al Canadá, haga una investigación completa de la materia i emita una opinión categórica sobre el mérito comparativo de los dos sistemas propuestos.



DOCUMENTOS QUE SE PUBLICAN COMO ANEXOS

A LA NOTA DEL MINISTRO DE CHILE EN FRANCIA

Documento *A*.—Informe del Injenerio Consultor Mr. J. Dirks, sobre los diques Simpson.

Documento *B*.—Carta del Injenerio Consultor Mr. J. Dirks, fechada en Amsterdam el 8 de noviembre de 1884.

Documento *C*.—Carta del Injenerio Consultor M. J. Dirks, fechada en Amsterdam el 27 de diciembre de 1884.

Documento *D*.—Carta del Injenerio Consultor M. J. Dirks, fechada en Amsterdam el 22 de enero de 1885.

Documento *E*.—Carta del Injenerio Consultor Mr. J. Dirks, fechada en Amsterdam el 23 de enero de 1885.

Documento *F*.—Informe del Injenerio M. Alfred Leveque.

DOCUMENTO A

INFORME DEL INGENIERO CONSULTOR SOBRE LOS DIQUES SIMPSON

Amsterdam, octubre 31 de 1884.

Señor Ministro:

INTRODUCCION

He tenido el honor de recibir vuestra carta del 20 de setiembre último, comunicándome que los estudios hechos despues de mi partida de Chile i de la publicacion en Santiago de mi proyecto de un dique de carena cerca de Talcahuano, hacen desear a vuestro Gobierno un exámen profundo de las consideraciones del señor Intendente de Valparaiso, Comandante Jeneral de Marina, las cuales se basan sobre el Informe de una Comision Científica Nacional compuesta de los oficiales superiores de la Armada, don Oscar Viel, don Enrique M. Simpson, don Ramon Vidal Gornaz, don Javier Molinas i don Alejandro Walker Martínez; del constructor naval, don Aquiles Court; de los ingenieros don J. Lyon, don G. Walker i don G. Williamson; i, en fin, de los señores Jorje Schroeders i Julio A. Lynch.

Esta Comision ha presentado su Informe con fecha 9 de julio último.

Ella propone el reemplazo del dique de piedra tal como lo he proyectado, por una construccion de madera análoga al sistema introducido hace algunos años en los Estados Unidos por iniciativa de una casa constructora de buques, la de los señores J. E. Simpson i C.^a

Evidentemente la Comision chilena no ha visitado los diques Simpson; ella se ha limitado a estudiar los informes de varias personas mas o ménos competentes de los Estados Unidos, sobretudo, el del ingeniero americano Mr. Evans i el de Mr. J. T. Little, de San Juan, Terranova, Dominios ingleses del Canadá.

La Comision Nacional compara la cifra total del presupuesto del proyecto del que suscribe (2.810,000 pesos chilenos al cambio de 36 peniques=3.78 francos, o sea 10.622,000 francos) al total de 700,000 pesos de 5 francos, de Mr. Evans, o sea 3.500,000 francos.

Así, el dique de madera costaria un tercio del proyecto del que suscribe. Pero los 3,5 millones de francos no comprenden los gastos siguientes: (Informe impreso, pájs. 261 i 263) (1).

Escavacion (§ 64).....	\$ 87,876
Ataguía (§ 65).....	12,500
Emisarios (§ 68).....	29,567
Muros de contencion i adoquinados (§ 68).....	20,000
Tirantes de fierro (contra terremotos) (§ 69).....	164,074
Ante-puerto (§ 72).....	52,604
Molo de abrigo (§ 73).....	343,125
Ferrocarril del Manzano a Talcahuano (§ 75).....	34,000
	<hr/>
Total.....	\$ 743,746

Así, el costo del dique Simpson seria (admitiendo los 700,000 pesos de la propuesta):

Segun el informe de la Comision Nacional	\$ 700,000	× fr. 5.00 =	..... fr. 3.500,000
Agregar escavacion, ataguía, etc., por valor de \$ 743,746	× fr. 3.78, o sea	fr. 2.811,359.88 =	..... fr. 2.800,000
			<hr/>
Total.....			fr. 6.300,000

(1) Cuando Mr. Dirks dice: *Informe impreso*, se refiere a su proyecto de dique en Talcahuano publicado en Santiago, en frances i español, en 1883. Cuando dice: *Memoria*, se refiere a la del señor Intendente de Valparaiso recomendando los diques Simpson.

Suma que se acerca visiblemente a los 10.600,000 francos de mi proyecto.

Ademas me permito preguntar ¿existe de parte de los señores Simpson una oferta, una propuesta seria, algun proyecto de contrato?

Es Mr. Evans, o mejor la Comision chilena, que me hace dudarlo cuando dice:

«I tan debe ser así, que el señor Evans en su carta asegura que
» los proponentes para levantar un dique de madera en Chile, se
» comprometerian a mantenerlo en buen estado durante treinta
» años. Esta oferta», etc. (Memoria, páj. 7).

DISENCIONES ENTRE LOS INFORMES

La comision cita a M. Little, aunque este honorable señor dice de sí mismo en su informe a Mr. Mason Loomis, de San Juan:

«*Owing to the want of technical knowledge on such matters, and*
» feeling the importance and responsibility of the work entrusted
» to me should I undertake it, I sought a personal interview with
» you. At this interview you informed me that I was to be *one of*
» a joint commission, and Commander Robinson the *other*. I being
» named by the Directors of your Company, and Mr. Robinson by
» *the Government*».

«*Debido a mi falta de conocimientos técnicos sobre esta materia,* i comprendiendo la importancia i la responsabilidad del encargo que se me hacia si yo hubiera de admitirlo, solicité una entrevista personal con usted. En esta entrevista usted me informó que yo seria *uno* de los miembros de una comision i el Comandante Robinson *el otro*: yo seria nombrado por los directores de vuestra Compañía, i Mr. Robinson *por el Gobierno*».

Así, para efectuar la investigacion, estaban Mr. Little, nombrado i elegido por la Compañía de Mr. Mason Loomis, de San Juan i Mr. Robinson, nombrado i elegido por el Gobierno canadiense.

¿Por qué razon Mr. Robinson no ha firmado con Mr. Little el informe de este último que declara no tener conocimientos técnicos, i por qué causa los documentos presentados no contienen *absolu-*

tamente nada proveniente de la mano del comisionado del Gobierno canadiense?

No hai la menor duda de que Mr. Robinson ha formulado un informe propio de él, porque Mr. Prindle dice en su carta de 16 de diciembre, dirigida a Mr. Little:

«In closing I must beg to express my dissent from Cap. Robinson's statement, in regard to the destructive deterioration and decay of wood in fresh water, and ask for proofs».

«Al concluir se me permitirá esponer que tengo una opinion contraria a la emitida por el señor Robinson, respecto a la deterioracion i destruccion de la madera en el agua dulce i pido pruebas». (Memoria, páj. 26).

Así queda probado no solamente que hai un informe de Mr. Robinson, sino tambien que *él no es favorable en todos los detalles*. ¿Será por causa de esta disencion que se ha suprimido de la coleccion el informe de Mr. Robinson? El valor de la armonía casi perfecta en todo lo que se ha publicado se hace mui relativo cuando hai que suponer que existen informes *no publicados*.

Hai otra disencion entre los informes publicados:

M. T. D. Wilson, Constructor en Jefe de la marina de los Estados Unidos dice en su carta del 19 de diciembre de 1882 a Mr. Little.

«I am constrained to believe that it would be for the best interest of the United States Government to abandon the building of any more stone docks, and build all its docks in the future of yellow pine and on this plan of Simpson».

«Me veo obligado a creer que está en el interes del Gobierno de los Estados Unidos abandonar la construccion de los diques de piedra i sustituirla por la ereccion de diques de pino amarillo, conformes al plan de Simpson». (Memoria, páj. 28).

M. W. G. S. Sanger, Ingeniero Civil de la marina americana ha agregado en post-scriptum lo siguiente:

«I fully concur with M. Wilson in all the above report *except on the opinion* that the United States Government should abandon the building of any more stone dry docks, and in future build its docks of yellow pine and on Simpson's plan».

«Estoi completamente acorde con Mr. Wilson en toda la rela-

» cion que antecede *excepto en la opinion* que el Gobierno de los
» Estados Unidos debe abandonar la construccion de algunos di-
» ques secos mas de piedra i construir en lo futuro estos diques
» de pino amarillo i segun el modelo de Simpson». (Memoria, páj. 28).

M. Sanger parece haber querido decir que los diques de Simpson no son convenientes para un Gobierno. Si este fuera el caso para el Gobierno de los Estados Unidos, seria indudablemente lo mismo para el Gobierno de Chile.

En fin, uno de los miembros de la Comision nacional, don Jorge Lyon dá un desmentido formal a los otros miembros, que aseguran que los diques Simpson no necesitarian gasto alguno de reparacion durante los primeros treinta años:

«El señor Jorge Lyon, al firmar dice no estar conforme con las
» opiniones de los ingenieros que aseguran que los diques Simp-
» son se hayan mantenido durante treinta años sin necesidad de
» reparaciones». (Memoria, páj. 10).

CONSERVACION

La Comision dice (Memoria, páj. 7) que la esperiencia de los Estados Unidos ha demostrado que los diques de piedra exigen reparaciones constantes.

Debo constatar que la esperiencia *en Europa* es perfectamente contraria a tal opinion i que ningun ingeniero europeo estaria listo a confirmarla.

En Europa, ni los diques de carena, ni los puentes, ni los tajamares, ni los buques se construyen de madera por la razon de que toda construccion de madera, salvo aquellas que están entera i constantemente sumerjidas, dura a lo mas treinta a cuarenta años, en tanto que las buenas construcciones de piedra o ladrillo duran siglos con gastos de mantenimiento mui moderados.

No digo que circunstancias escepcionales no puedan modificar esta máxima, pero no es suficiente para decidir este caso el apoyarlo sobre una coleccion de certificados, muchos de los cuales carecen de todo valor técnico, en lugar de presentar cálculos, planos, cortes i pruebas.

H E L A D A S

Todo lo que se ha dicho con motivo de las heladas es de todo punto extraño a Chile, por lo ménos a la provincia que nos ocupa.

Sin embargo, la condenacion de la piedra i del granito se basa en gran parte sobre los efectos de las heladas, como voi a probarlo.

M. Little dice tratando del dique de granito de la marina de los Estados Unidos, en Charleston, Carolina del Sur:

«The action of *the frost* on the masonry was very perceptible».

«La accion perniciosa de *los hielos* en las obras de cantería son »muy notables». (Memoria, páj. 14).

M. Little dice todavía hablando del dique de granito de la marina en Brooklyn:

«The present condition of the dock was very bad, occasioned » by action on the granite of *the frost*, which opened the joints » and separated the bloks from the cement, causing numerous » leaks».

«Some 1,500 tons of pig iron were placed on the floor, to » prevent it from lifting and beeing displaced. In winter *snow and » ice* accumulated upon the altars making access difficult and » dangerous».

«Las condiciones actuales de este dique son malísimas, causadas » por la accion de *las heladas* sobre el granito, que penetra en las » juntas i separa los bloques de su cimientto, produciendo así » numerosas vías de agua».

«En el fondo hai colocadas cerca de 1,500 toneladas de fierro » en lingotes para impedir el solevantamiento que desarreglaria » los niveles. En el invierno *la nieve i la escarcha* se amontonan » sobre las gradas, haciendo peligroso i dificil el acceso de los tra- » bajadores». (Memoria, páj. 16).

Hacia la conclusion de su carta M. Little encarece los inconvenientes de los diques de granito, pero esclusivamente en las zonas de las heladas:

«...the serious and weighty objections, made to construction of » stone docks in latitudes *above the frost line*».

«...los serios inconvenientes que presenta la construccion de diques de piedra en latitudes que *pasan de la línea de las heladas*». (Memoria, pájs. 21 i 22).

M. Franklin C. Prindle, mi colega como miembro de la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles de Nueva York, recomienda los diques de Simpson «for the greater safety and comfort afforded to the workmen *in freezing weather*».—«por la mayor seguridad i comodidad para los obreros *en las épocas de los hielos*». (Memoria, páj. 25).

M. Prindle dice todavía:

«The use of wood for floorings and altars is far preferable to stone, specially *in the winter* when the adhesion of *ice and snow* will be less upon the wood, and the discomfort of the damp, chilly air, inseparable from the use of stone docks when *filled with frost* will be largely obviated».

«El uso de la madera para los pisos i gradas es preferible al empleo de la piedra, sobre todo *en invierno*, puesto que la adhesion de *la nieve i el hielo* es mucho menor en la madera, i las incomodidades que produce el aire frio i húmedo, inseparable de los diques de piedra *en la estacion de los hielos*, se disminuye notablemente». (Memoria, páj. 25).

M. T. D. Wilson, Constructor en Jefe de la marina americana;

«I am fully convinced that the Simpson dock has many advantages over the granite, *and more especially in cold climates*».

«He llegado a convencerme que los diques de Simpson tienen muchas ventajas sobre los de granito, *especialmente en climas frios*». (Memoria, páj. 28).

M. James L. Randolph, Ingeniero en Jefe del ferrocarril de Baltimore i Ohio, quien tiene la direccion superior de 8,000 quilómetros del ferrocarril:

«The joints between the stone might be made tight for a while with cement, but with *the freezing and thawing*, and the expansion and contraction of cement pointings these joints would soon work open».

.....
«The water running back in the dock over the stone altars *will freeze*, when it would not on timber altars, making it much more difficult for the men to work, causing loss of time from

» the feeling of insecurity in moving about. If tools or men should
» fall on the stone altars, they will be injured where they would
» not on timber altars».

«Las juntas entre la piedra pueden hacerse estancas por algun
» tiempo con cimientó, pero con *las heladas i deshielos*, i la espan-
» sion i contraccion del cimientó, estas juntas pueden ave-
» riarse».

.....
«Al correr el agua sobre los puentes de piedra *se hielá*, lo que
» no sucede con las gradas de madera, haciendo mas dificultoso el
» trabajo de los operarios, causando pérdida de tiempo por la va-
» cilacion e inseguridad de moverse. Si las herramientas o la jente
» no tienen otro apoyo que los puentes de piedra, pueden maltra-
» tarse, lo que no se efectúa con los puentes de madera». (Memo-
ria, pájs. 34 i 35).

Una comision compuesta de los señores P. C. Johnson, Capitan
C. H. Loring, Injeniero en Jefe; A. T. Mahan, Comandante; F. C.
Prindle, Injeniero Civil de la marina americana i F. L. Fernald,
Constructor Naval de la marina americana:

«The relative average yearly cost of repairs of those docks, as
» now constructed, and the ordinary stone docks in our opinion
» would be in favor of the timber docks, *especially in latitudes*
» *much above the frost line*».

«El costo anual relativo de las reparaciones de estos diques, tal
» como se construyen actualmente, i los ordinarios de piedra, en
» nuestra opinion favorece a los diques de madera, *especialmente*
» *en las latitudes que se acercan a los hielos*». (Memoria, páj. 42).

Thos. Congdon, del Lloyd de buques británicos i extranjeros:

«I consider the wooden dry dock preferable to stone docks, *when*
» *acted upon by the intense frost of a northern climate*».

«Considero los diques secos de madera preferibles a los de pie-
» dra, *cuando están sometidos a las fuertes heladas de un clima*
» *setentrional*».

La carta de M. Congdon no se encuentra en la traduccion al
español de esta Memoria.

C. H. Cramp, Presidente de la compañía constructura de buques
i máquinas de W. Cramp e hijos, la primera firma constructora de
buques de fierro i de vapor en los Estados Unidos:

«Wood, in every way, is much better than stone; it is dryer,
» warmer, and *ice does not accumulate on the sides* while doc-
» king at a low temperature *as rapidly as if they were of stone*».

«La madera en todo caso es mucho mejor que la piedra; es seca,
» cálida, *i el hielo no se acumula en los lados* cuando recibe a un
» buque a baja temperatura, *en tanta cantidad i rapidez como*
» *en uno de piedra*». (Memoria, páj. 56).

Clement A. Grison, de la firma de Peter Wright e hijos, agentes
de líneas de vapores en Philadelphia, Liverpool i Antwerp:

«Certainly *for winter working* they (Simpson's docks) are more
» comfortable and convenient than stone docks».

«Ciertamente son (los diques Simpson) mas confortables i con-
» venientes *para los trabajos de invierno* que los diques de piedra». (Memoria, páj. 60).

William H. Thompson, ex-Capitan de la línea *White Star*, de
Nueva York:

«I am of opinion that stone would be very objectionable in a
» climate *subject to such severe and extreme temperatures as met*
» *with at St. Jhon, New Foundland*. In the first place *the frost*
» would be ruinous to the foundations, and *the ice and sleet*
» *liable to accumulate on the steps, would make it impracticable*
» *and absolutely dangerous to life* to work during the months of
» the year that it would be most needed. On the other hand tim-
» ber, being in much longer pieces than stone, *it would not be*
» *affected by frost*».

«Soi de opinion que los diques de piedra pueden ser mui obje-
» tados en climas *sujetos a estremas i severas temperaturas, como*
» *sucede en San Juan, Terranova*. En primer lugar *las heladas*
» arruinan las fundaciones *i el hielo se introduce i acumula en*
» *los claros haciendo impracticable i absolutamente peligroso para*
» *la vida* el trabajo durante los meses del año que son mas nece-
» sarios. Por otra parte, siendo mas largas las piezas de madera
» que las de piedra, *las heladas no afectan su duracion*». (Memo-
ria, páj. 61).

John Roberts, Superintendente e Ingeniero de la línea de vapo-
res *Atlas*, de Nueva York:

«In climates like ours, having two extremes (hot and cold),

» I should prefer the wooden construction over the stone, *as being*
» *less liable to be affected by frost*».

«En climas como los nuestros, que tienen dos extremos (frio i
» calor) prefiero la construccion de madera sobre la piedra, *por*
» *ser ménos conductora i afectable con las heladas*». (Memoria,
páj. 63).

El capitán Samuel Trott del vapor del cable *Minia*, de estacion
en Halifax, Nueva Escosia:

«I devoted another day to the United States Navy Dock at the
» Government Navy Yard, Brooklyn. Here I found the contrast
» great. This dock is built of granite at a cost of about \$ 2,000,000,
» no expense having been spared to make it efficient; the result
» shows that the granite for dock purposes *in this climate* is an
» utter failure. I found that there was scarcely a stone, *but what*
» *had been moved by the frost*».

.....
«A wooden dock can be built at a much less cost and its effi-
» ciency can be maintained at a small percentage of the amount
» required to keep a stone dock on repair, *when exposed to the*
» *action of the frost*».

«Dediqué otro día a los diques de la marina de los Estados
» Unidos en el arsenal del Gobierno en Brooklyn. Allí presencié
» el mayor contraste. Este dique está construido de granito con
» un costo de mas de 2.000,000 de pesos, sin incluir el gasto para
» dejarlo corriente. Esto resulta de que el granito para cons-
» truir diques *en este clima* es de escasa utilidad (1). Encontré con
» dificultad una piedra *que no hubiese sido removida por las he-*
» *ladas*».

.....
«Un dique de madera puede construirse con un costo sunamente
» menor, i su eficiencia puede mantenerse con un pequeño presu-
» puesto, comparado con el que exige las reparaciones de otro de
» piedra, *cuando se espone a la accion de las heladas*». (Memoria,
pájs. 64 i 65).

(1). «de escasa utilidad». Esta traduccion me parece mucho mas débil que el original: «an utter failure».—(N. del A.)—En realidad, todas las traducciones contenidas en la «Memoria» sobre los diques Simpson, i citadas por Mr. Dirks en este Informe, están mui mal hechas, por lo cual se ha decidido conservar en esta publicacion la version inglesa junto a la española.

M. W. L. Mintonye, Constructor Naval de la marina americana:
» «I have no hesitation in saying that I would prefer a timber
» faced dock to a stone dock *for a cold climate*».

» «No vacilo en decir que prefiero un dique de madera labrada a
» otro de piedra *para un clima frio*. (Memoria, páj. 67).

M. John Mac Gilvery, Superintendente del dique seco del Erie basin, en Brooklyn:

» «I am thoroughly conversant with the construction and working
» of Simpson's docks.....
» and express my opinion unqualifiedly that the Simpson dock is
» the best in every respect that has yet been proyected for the
» purpose of docking vessels of every class, and that no better
» dock can be constructed to meet the docking requirements of
» the Atlantic coast *north of cape Hatteras*, and in my opinion a
» stone dock built either in Halifax or St. John, New Foundland,
» would prove a failure *because of the action of the frost upon the*
» *stone in winter*, and, again, *where the temperature is at or*
» *near freezing point, it becomes almost impossible for mechanics*
» *to work in a stone dock*».

» «Estoi completamente enterado de la construccion i trabajo de
» los diques Simpson.....
» i espreso calificadamente mi opinion que el dique Simpson es el
» mejor bajo todos respectos, de los que hasta ahora se han pro-
» yectado para carenar buques de distinta clase; que no puede
» construirse dique superior para las operaciones de carena requere-
» ridas en la costa del Atlántico *al norte del cabo Hatteras*; i, en
» mi opinion, un dique de piedra construido en Halifax o San
» Juan, Terranova, puede experimentar averías *a causa de la*
» *accion de las heladas sobre la piedra en invierno*; i tambien
» *cuando la temperatura se acerca a llegar al punto de deshielo,*
» *se hace imposible para los mecánicos el trabajo en un dique*
» *de piedra*». (Memoria, pájs. 67 i 68).

Los extractos que acabo de hacer demuestran claramente que las especialidades de los Estados Unidos combaten casi exclusivamente la construccion de diques de carena de granito, en las zonas frias, donde el invierno es mui riguroso. Nos hablan de Halifax, Nueva Escocia, i de San Juan, Terranova, i nos indican como límite el cabo Hatteras.

Sus argumentos no tienen ningun significado en cuanto a la

bahía de Concepcion i al puerto de Talcahuano donde el hielo i la nieve no son conocidos. Allá se encuentra la rejion del naranjo, de la vid i de las flores; el principio por el sur del delicioso valle de Chile que pasa por Chillan, Linares i Talca.

He pasado en la ciudad de Concepcion el invierno de 1883 (mayo a setiembre): la escala del centigrado no ha indicado jamas durante el dia ménos de 8° de calor = 46° Farenheit.

No digo que el calor no sea menor en la noche, pero el hielo es desconccido en Concepción i Talcahuano. (1)

H I J I E N E.

Los autores de los numerosos certificados en favor del sistema Simpson van aún mas lejos: rechazan los diques de piedra por *razones de hijiene*. Voi a probarlo.

M. Little estampa la siguiente opinión:

«Naval Constructor Webb states *granite docks were injurious to the health of the workmen* beeing too damp and cold in winter and close in summer».

«El Constructor Naval Webb aseguró que *los diques de granito eran perjudiciales a la salud de los obreros*, siendo mui húmedos en invierno i mui calientes en verano». (Memoria, pájs. 14 i 15.

M. Philip Hichborn, Constructor Naval de la marina americana:

«Query 5.—If you intended building at this day a dry dock to cost a certain sum of money, and operate it; which would you build: a Simpson improved or a granite?».

«Answer—I would build a Simpson improved in preference to a stone dock».

(1) Las temperaturas *mínimas* mensuales han sido para los doce meses de 1873, en el faro de la Isla Quiriquina, a la entrada de la bahía de Concepción, en grados centígrados:

9.0 9.2 7.8 6.5 7.4 3.2 4.0 4.6 6.3 5.2 7.8 8.5

i las *máximas*:

26.0 25.0 21.0 22.0 21.0 13.8 13.8 16.5 18.5 19.0 23.5 25.0

(Anuario de la Oficina Central Meteorológica. —Santiago. Chile.—Años 5° i 6°, correspondientes a 1873 i 1874.)—(N del A).

«Query 6.—Please give your reasons».

«Answer—From a sanitary point of view it is much the
» healthiest; work can be carried on at a less expense as well as
» for reasons given in my answer to query 2.».

La respuesta a la pregunta 2 es la siguiente: «The Simpson im-
» proved affords better facilities for reaching all parts of the dock
» and greater economy in time and labour in constructing».

«Pregunta 5.—Si Ud. tratara de construir hoy día un dique seco
» que importara cierta suma, i lo trabajase; cual trataria Ud. de
» construir: uno perfeccionado de Simpson o uno de granito?».

«Respuesta—Construiría uno perfeccionado de Simpson, prefe-
» rentemente a otro de piedra».

«Pregunta 6.—Sírvese Ud. dar sus razones».

«Respuesta—Bajo el punto de vista sanitario es mucho mas sa-
» lubable; el trabajo puede llevarse a cabo con menos gasto, i tam-
» bién por las razones dadas en respuesta a la pregunta 2.».

Respuesta de la pregunta 2: «Los de Simpson, perfeccionados
» ofrecen mejores facilidades para atender a todas sus partes, i
» una gran economía de tiempo i mano de obra en la construc-
» ción». (Memoria, pájs. 29 i 30). (1)

M. Randolph, ya nombrado en este estudio:

«The stone, beeing a so much better conductor of heat than
» wood, would make the atmosphere in the dock much more uncon-
» fortable to the workmen in the stone dock than in the timber
» dock».

«Siendo la piedra mejor conductor del calor que la madera,
» puede dejar la atmósfera en el dique mucho mas inaparente
» para el trabajo de los obreros que un dique de madera». (Memoria,
páj. 35).

Cuando leo estos axiomas de hijiene a propósito de la diferen-
cia entre un dique de carena de piedra i una construcción análo-
ga de madera, no sabria privarme de citar el proverbio: *Quién prueba demasiado no prueba nada*.

Hai casi enormidades en el monton de certificados escritos con

(1) Cito aquí la observación de don Jorge Lyon: «Creo también que el dique
» de piedra puede hacerse tan abierto en la coronación como el dique Simpson».
(Memoria, páj. 10). Sei enteramente del parecer de don Jorge Lyon.—(N del A).

el solo propósito de tener diques Simpson en San Juan i en Halifax. No se *pensaba* siquiera en Talcahuano.

Cito todavía una de las interrogaciones con su respuesta, no tomando sino la versión española (Memoria, pájs. 30 i 31).

«Pregunta 11.—Tiene Ud. conocimiento de la descripción o carácter del fondo o lecho en el cual se construyó en este puerto (Philadelphia) el dique de Simpson?»

«Respuesta—*No lo tengo sino de un modo jeneral; he observado los cavadores de fango trabajando, i el clavado de los pilotes.*»

Esta respuesta, que podría ser dada por el primer venido, se relaciona indirectamente con la sub-presión del agua, calculada en mi Informe sobre el proyecto de Talcahuano en 12,500 quilógramos por metro cuadrado de fundación.

La sección trasversal de la fundación de un dique de carena sea de madera (sistema Simpson), sea de granito, es la cuestión principal. Los ingenieros americanos en la Memoria que nos ocupa han hecho de ello bién poco caso. No dan ni aún un croquis.

PROFUNDIDAD DE LA ENTRADA.

La profundidad de la entrada de un dique constituye todavía una cuestión bien importante. Sobre este punto me he dirigido, el 12 de mayo de 1883, encontrándome en Concepción, al señor Ministro de Marina, don Carlos Castellón, por cuanto los proyectos anteriores de los señores Leveque i Martínez proponían, en mi opinión, profundidades mui grandes.

Yo escribí al señor Ministro:

«Pido a V. S. se sirva consultar el anexo B de mi carta presente. V. S. verá que la profundidad exorbitante de m. 10.50 bajo el nivel de la alta marea no existe sino en el Mediterráneo, i que *en toda otra parte* las mayores profundidades bajo la alta marea, son de m. 7.90 (Canadá dock, Liverpool); m. 8.05 (Albert dock, Hull); m. 7.75 (Wilhemshafen), i m. 7.43 (Anvers)».

«Así, en mi opinión a lo ménos, los m. 10.50 del proyecto de M. Leveque son exajerados».

«Por tanto, señor Ministro, tengo el honor de pedirlos la autorización de reducirlos, sea a la cifra de m. 9.50 (en el umbral de la entrada) del proyecto del señor Martínez, sea aún a la cifra

» ménos elevada de m. 9.00, que debe bastar para la marina chilena i que parece mas que suficiente para los buques mercantes » de todos los países del mundo».

El señor Ministro Castellón se apresuró a nombrar una Comisión compuesta de los señores Oscar Viel, Jorje Montt i Ramón Vidal Gormaz, que ha presentado su informe el 19 de mayo de 1883.

El Ministro se guió por las conclusiones de esta Comisión, decidiendo que: «*debe adoptarse una profundidad de 9 metros 25 centímetros respecto de la alta marea para el umbral del dique*».

O sea precisamente la media de mis dos proposiciones: (m. 9.50 i m. 9.00).

Me permito observar de paso que desde mi arribo a Chile yo he tratado de economizar, proponiendo la reducción de la profundidad demasiado grande del proyecto de M. Leveque.

Ahora, ¿que dimensiones de profundidad presentan los diques de los Estados Unidos, construidos segun el sistema preconizado de los señores Simpson?

El informe de los señores P. C. Johnson, C. H. Loring, A. T. Mahan, F. C. Prindle i F. L. Fernald (Memoria, pájs. 37 i 43) dice:

Dique de South Brooklyn, núm. 1.

«Distancia vertical del umbral al nivel de la marea alta: » 22 pies = m. 6.70» o sea m. 2.55 ménos que la decisión del señor Castellón.

Dique de South Brooklyn, núm. 2.

«Distancia vertical del umbral al nivel de la marea alta: » 25 pies = m. 7.60» o sea m. 1.65 ménos que dicha decisión.

El informe de los señores W. G. S. Sanger, H. H. Stewart, Philip Hichborn, W. L. Mintonye i F. C. Prindle (Memoria, pájs. 43 i 44), dice:

Dique Simpson en Baltimore.

«Distancia vertical del umbral de la puerta a la marea alta: » 23 pies = m. 7.01» o sea m. 2.24 ménos que la decisión del señor Ministro Castellón.

Los señores H. H. Stewart, Philip Hichborn, W. L. Mintonye,
M. DE M. 48

H. S. Craven i F. C. Prindle, dan una descripción del dique de Baltimore con las mismas dimensiones (Memoria, pájs. 45-47).

Dique Cramp en Philadelphia.

Los señores William Cramp e hijos (Memoria, páj. 48), dan la profundidad de este dique sin mencionar el nivel de comparación:

«Profundidad: 26 pies=m. 7.90» o sea m. 1.35 *ménos* que la decisión del señor Castellón; aunque esta profundidad sea probablemente con relación al enlosado o al terreno, i nó bajo el nivel de la alta marea.

Diques Simpson en Boston (tres).

M. Little dice que el mayor tiene una profundidad de 24 pies, lo mismo, sin mencionar el plano de comparación (Memoria, páj. 13).

«24 pies de profundidad=m. 7.30» o sea m. 1.95 *ménos* que la decisión del señor Ministro Castellón; aunque estos m. 7.30 serán también medidos probablemente bajo el nivel del enlosado o del terreno.

Así los diques Simpson de Brooklyn, Baltimore, Philadelphia i Boston dan respectivamente déficits de m. 2.55, m. 1.65, m. 2.24, m. 1.35 i m. 1.95, comparados con la profundidad prescrita por el señor Ministro de Marina en Santiago.

SIENDO DE RIGOR LA PROFUNDIDAD DE M. 9.25 BAJO EL NIVEL DE LA ALTA MAREA, LA MAYOR PROBABILIDAD DE SUCESO PARA LOS SEÑORES SIMPSON SERÍA EL PRESENTAR UN PROYECTO QUE RESPONDIERE A ÉSTA PROFUNDIDAD, I ACOMPAÑARLO DE UN PLANO HORIZONTAL MINUCIOSO, CON SECCIÓN LONJITUDINAL I VARIOS CORTES TRASVERSALES; TODO EN UNA ESCALA DE 1 A 100 A LO MÉNOS. EN SEGUIDA EL GOBIERNO CHILENO DEBERÍA HACER EXAMINAR ESTE PROYECTO POR AUTORIDADES BIEN CONOCIDAS, SIN SEGUIR NI RECOMENDAR EL SISTEMA DE CERTIFICADOS, EN VOGA EN LOS ESTADOS UNIDOS.

POZO PARA EL TIMÓN.

Las cuatro fotografías de los diques Simpson en Brooklyn (que hé tenido el honor de recibir i que devuelvo con la presente), no muestran vestijio alguno del *pozo para el timón* mencionado en la páj. 103 de mi Informe impreso en Santiago.

Mi carta al señor Ministro Castellon, del 12 de mayo de 1883, contiene sobre este punto las observaciones siguientes:

« Resta un segundo punto; a saber: el pozo para las reparaciones del timon de los buques, el cual constituye un debilitamiento serio de una parte de la construccion, a lo ménos cuando se considera todo el edificio sometido a la sub-presion de una gran columna de agua: suposicion no verdadera jeneralmente, pero que ha servido de base, sin embargo, a la concepcion del perfil de travez representado en el anexo A».

«M. Sebillotte, el distinguido autor de la *Notice sur l'exécution des ports et des bassins de radoub à Marseille*, dice lo que sigue: (2.^a edicion, páj. 242)».

« «Pozos PARA TIMON.—Sobre la prolongacion del radier de la cámara del barco-compuerta se ha escavado un pozo en el cual se puede hacer descender los timones de los buques cuando estan en necesidad de ser reparados; esta operacion no podria verificarse en seco sin el auxilio de este pozo, el cual es suficientemente profundo para que la cabeza del timon pueda desconectarse por completo de la limerá, i el timon íntegro separarse del buque»».

« «El pozo está cubierto por una fuerte plancha que hace desparecer el vacio que él forma i, al mismo tiempo, todo inconveniente para la circulacion en esta parte del establecimiento»».

«No pretendo, señor Ministro, que no haya manera de ejecutar el pozo sin poner en peligro la rijidez de la construccion, pero he preferido someter la cuestion a V. S. puesto que este pozo puede ser considerado como una innovacion que no existe sinó en un número limitado de diques de carena, aunque su utilidad no sea dudosa».

«Corresponde a V. S. decidir si lo juzga no solo útil, sino tambien necesario».

El señor Ministro de Marina contestó lo siguiente: (1)

(1) Por no estar bien clara la letra de la carta orijinal, se toma esto de la traduccion al frances hecha por el ingeniero chileno don Alejandro Bertrand.—(N. del A.)

«Las consideraciones relativas a la solidez de la construccion
» hacen abandonar la idea de ejecutar un pozo para reparar los
» timones. Sin embargo, los jefes (señores Oscar Viel, Jorje Montt
» i Ramon Vidal Gormaz) agregan que convendria construir un
» pozo de dimensiones reducidas, destinado a usarse en ciertos
» casos, i tal que él no amenace la solidez de la obra».

En virtud de esta última observacion he introducido en mi proyecto un pozo de cuatro metros de profundidad, lo que da una profundidad total de m. 13.25, en forma de cilindro vertical de cuatro metros de diámetro interior i con las observaciones siguientes: (Informe impreso, pájs. 103 i 105).

«Espero haber obrado en conformidad con el deseo de V. S. escogiendo un modo de construccion del pozo que concuerda mui bien con el sistema de bóveda inversa».

«El fondo mismo del pozo será una bóveda. El trabajo de esta bóveda en sentido vertical se transmitirá a la bóveda vertical anular, que forma el paramento interior del pozo».

«Las dovelas de la bóveda vertical deben transmitir la misma presion a las dovelas de la bóveda grande».

«Me permito agregar la observacion de que el pozo debe servir esclusivamente para *desprender* el timon, segun lo ha observado, por lo demas, la Comision de oficiales superiores de la Marina Nacional, consultada por V. S.»

«Así es que jamas se le deberá dejar en seco o vaciarlo. El único objeto es poder hacer bajar verticalmente el timon, desprenderlo de la limera i darle la posicion horizontal requerida *fuera* del pozo».

Me permito hacer la siguiente pregunta: ¿los señores Simpson serian capaces de modificar su proyecto de tal manera que no solamente obtuvieran una profundidad a la entrada de m. 9.25 bajo el nivel de la alta marea, sino tambien un pozo para el timon con fondo de m. 13.25 bajo el mismo nivel?

ALTURA DEL ENLOSADO. (coping).

La distancia vertical entre el nivel de la alta marca i el del enlosado superior es de $27 - 22 = 5$ pies, o de m. 1.52. (Memoria, páj. 38) en los diques Simpson de Brooklyn citados mas arriba.

Mi proyecto dá para esta distancia vertical m. 2.32 o sea m. 0.80 mas.

La irregularidad de las mareas en la bahía de Concepcion hace indispensable esta distancia vertical. En efecto ella es un mínimum en vista de que hai tambien olas desbordantes; eventualidad que podria dar lugar a inundaciones, a lo ménos en el frente exterior, a lo largo del valle del Manzano i en el barco-compuerta.

Aún podrian presentarse olas desbordantes que, en todo caso, inundasen el dique, pero esto sucederá mui rara vez. (1)

INFORME DE MR. EVANS.

Me resta que hablar del informe de Mr. Evans, el ingeniero de los Estados Unidos que parece haber sido el medio que sirvió como eslabon de union entre el sistema Simpson i el señor Intendente de Valparaiso, pues la carta de Mr. Evans no se inserta en el folleto ingles: «Report of the Hon J. T. Little of St. John, New Foundland, on the American sistem of Dry Docks (New York, Portley et Bertine)».

Este folleto en inglés me ha sido remitido cortesmente por Mr.

(1) «Con el terremoto de Arequipa de 1868 se produjo en Talcahuano una ola desbordante que comenzó por un retroceso del mar que hizo varar a los buques surtos en el puerto sobre 7 i 7.5 metros de agua, produciéndose en seguida una ola que inundó parte del pueblo i que subió a no ménos de 4.5 metros sobre el nivel ordinario de marea llena, ocasionando grandes perjuicios en el pueblo». (Francisco Vidal Gormaz, Capitan de Fragata—Jeografía Náutica de la República de Chile; segunda entrega, páj. 143).

«El Gobernador marítimo de Talcahuano describe así el ras de marea»: «El movimiento del mar ocurrió a la entrada del día 10 de mayo, sin producir averías de ninguna naturaleza en la poblacion ni en la bahía». «Se hizo sentir la primera impresion del movimiento por un reflujó del mar que desplegó una estension de 200 metros dejando a algunos buques en mui poca agua, varados otros, i a todas las lanchas en seco». «A las 12^h 30^m A. M. vino el flujo i subió sobre la mas alta marea de 1.11 metros i continuó en esta trepidacion cada media hora hasta las 3^h A. M.; sucediendo un oleaje lento que alcanzó en su máxima altura a 1.95 metros, bajando en consecuencia en la misma forma». «La base de la oscilacion, añadida a la marea de las zizijias, que llega a 1.78 metro, fué de 5.68 metros». «El mayor flujo inundó la isla Piscuan (de una estension de 400 metros) de las Vegas de Talcahuano i destruyó parte del cierro de tranqueros de la línea férrea». «El mar permaneció en una oscilacion repetida de ménos de 1 metro por espacio de tres dias hasta volver a su nivel ordinario». (Algunos datos relativos al terremoto del 9 de mayo de 1877 i a las agitaciones del mar, etc.—Santiago, Chile. 1878).—(N. del A.)

James Forrest, Secretario del Instituto de Ingenieros Civiles de Londres.

Me concretaré a las varias conclusiones de Mr. Evans: (Memoria, páj. 11).

«Los argumentos en favor de los diques secos de madera son los siguientes»:

1.º—«Pueden construirse por completo en dos años, mientras que uno de piedra necesitará doce por lo ménos».

No me opongo a los dos años en cuanto a los diques Simpson pero debo oponerme en los términos mas enérgicos contra el período de doce años para la construccion de un dique de piedra.

Yo he proyectado un dique de carena en Middelbourg, Países Bajos, de un largo útil de 113 metros i de una profundidad de 5 metros en la puerta de entrada.

Este dique *no* es de *madera*. Yo he dirigido su construccion. El contrato se firmó el 22 de mayo de 1875; el dique fué inaugurado el 30 de junio de 1876.

Esto es *trece meses* para la construccion, lo que prueba que un dique *no* exige imperiosamente ser construido en madera para *disminuir* aún el período de terminacion de los señores Simpson.

Por lo demás, yo volveré mas tarde al dique de Middelbourg para demostrar que yo he hecho mis golpes de estreno en materia de diques a bajo precio.

Pero este *no* fué el objeto de mi mision a Chile. Mis instrucciones prescribian que yo debia aprobar el proyecto de M. Leveque, que exijia un gasto de 20 millones de francos, o hacer yo mismo un proyecto.

Yo presenté dicho proyecto al señor Ministro de Marina, con un presupuesto de 2.810,000 pesos *al cambio de 36 peniques* = a 3.78 francos, o sea 10.622,000 francos: un poco mas que la mitad del gasto del proyecto Leveque.

Adquirí la impresion, i la tengo aún, de que es necesaria en un pais como Chile, una obra sencilla pero monumental.

Mi carta, ya citada, del 12 de mayo de 1883 al Ministro de Marina, prueba, por lo demas, que yo obré inspirado por ideas de economía al combatir la profundidad exajerada del proyecto Leveque.

En cuanto concierne al tiempo necesario a la terminacion, me refiero a la cita siguiente: (Informe impreso, páj. 273).

«h.—Plazo de terminacion»

«El artículo 12 del proyecto Fives Lille es del tenor siguiente»:

«La compañía se compromete a terminar los trabajos dentro de un plazo de cinco (5) años contados desde el día en que se le ordene principiar. Para dar una sancion a este compromiso, se obliga pagar al Gobierno de Chile una indemnizacion de 100,000 francos (sea \$ 20,000 oro) por cada mes de atraso».

«Por su parte el Gobierno de Chile, para reconocer los esfuerzos que puedan hacerse, declara conceder a la compañía a título de recompensa eventual, una prima de cien mil francos por cada mes de anticipo».

Despues continúa mi informe:

«No hai observacion a este respecto, solamente habrá que decir cuatro años en vez de cinco».

No adivino ninguna razon para aumentar el período de cuatro años, aun en presencia de Mr. Evans, a quien no tengo el honor de conocer. Debo constatar que sus doce años parecen, como se dice en Holanda, haber sido *pescados al vuelo (pris en l'air)*. Habria podido así mismo fijar veinticinco años.

2.^a Conclusion de Mr. Evans: (Memoria, páj. 11).

«Un dique de madera puede mantenerse estanco i libre de vías de agua con facilidad, lo que no se consigue nunca en uno de piedra».

«Estanco i libre de vías de agua». En mi opinion las probabilidades pueden ser iguales en los dos sistemas, aunque yo favoreceria los de piedra.

Ningun dique bien construido, sea de piedra o de madera, debe presentar vías de agua. El estancamiento debe ser perfecto, hablando en sentido práctico.

Esta cualidad indispensable forma una de las condiciones sobre las cuales debe basarse todo contrato; i un contrato es necesario en todo caso.

Me permito citar todavía un párrafo de mi Informe impreso, pájs. 273 i 275:

«i.—Conservación».

«Una garantía adicional mui conveniente se conseguirá estipu-

» lando que el empresario se encargará, como parte de la empresa,
» de la conservación de los trabajos construidos por él en el dique
» de carena, durante un año por lo ménos, despues de la primera
» entrega del dique completo».

«Esta conservación debería limitarse a todo lo que es causado,
» según opinión del ingeniero en jefe, por lo que se llama *vicio pro-*
» *pio* de los materiales que han servido a la construcción, aunque
» la recepción de estos materiales por el ingeniero en jefe pudiese
» dar ciertos derechos al empresario *de los cuales desiste para*
» *este caso*».

«Además, la conservación debe comprender la restauración de
» todo accidente, desperfecto o decadencia que sean causados, se-
» gún opinión del ingeniero en jefe, por una construcción viciosa,
» aunque el empresario pudiera tener derechos análogos a los que
» acabo de mencionar, *de los cuales desiste tambien*».

«Todo lo que no entre en una de las dos categorías está a cargo
» del Estado».

Cuando no se presenta ninguna vía de agua durante la cons-
trucción i durante el primer año siguiente a la recepción del dique
completo, las probabilidades de estancamiento durable son muy
grandes; en todo caso mucho mas grandes tratándose de una cons-
trucción de piedra que de una de madera.

M. Prindle hace un reserva sobre los diques Simpson.

Despues de haber establecido su completa satisfacción sobre la
construcción de un dique Simpson en San Juan, Terranova, agre-
ga: (Memoria, páj. 26).

«...aún cuando fuese necesario cerrar las supuestas vetas de
» agua en la roca que servirá de base al dique, con cimientó, i fijar
» un piso de madera a prueba de agua sobre una cama de concreto
» sobre la roca, para impedir la entrada del agua de pié».

«Impedir la entrada del agua de pié», hé aquí la gran cuestión.

Yo no sabría resolverla en Talcahuano sino por los medios pro-
puestos por mí o por otros análogos. Las precauciones propuestas
por M. Prindle para San Juan resultarían insuficientes en el valle
del Manzano.

Recuerdo también la observación de M. Sanger citada al princi-
pio de este Informe.

Los diques Simpson no son absolutamente sin defectos. M. Lit-
tle lo dice con motivo del dique de Baltimore: (Memoria, páj 18).

«Obtuve una entrevista con el señor Malster, arrendatario del
» dique, quien me informó que se encontraba en perfecto estado,

» salvo una pequeña abertura en una de las gradas, donde se metía el agua cada vez dentro que se llenaba el dique, pero que se vaciaba otra vez dentro del dique cuando este se achicaba; que esto no hacia daño ninguno i que se podría cerrar a mui poco costo».

Un accidente como ese que ha dificultado la construcción del dique de Baltimore, relatado por M. Randolph en su carta del 18 de diciembre de 1882. (Memoria, páj. 33). podría ser funesto en construcciones análogas en Talcahuano.

Los señores Sandford i Wells dicen (Memoria, páj. 54) hablando del mismo dique de Baltimore:

«Es cierto que absorbe agua por algunas partes, pero esto no es de importancia; un pequeño donkey se encarga de dejarlo estanco en algunos minutos».

Me permito preguntar si estos pequeños defectos no se aumentarán con el trascurso de los años; después, qué consecuencias tendrían los defectos análogos en el valle del Manzano, rodeado de montañas, i donde yo he creído deber calcular una suma de \$ 119,250 a fr. 3.78 = fr. 450,765 para gastos de achicamiento durante la construcción (Informe impreso, páj. 219); achicamiento que M. Leveque juzga *probablemente imposible* (Informe impreso, páj. 37).

3.^a Conclusión de Mr. Evans: (Memoria, páj. 11).

«Un dique de madera puede construirse por 700,000 pesos miéntras que uno de piedra costará 3.000,000 de pesos por lo ménos».

Las palabras «por lo menos» deberán trasportarse al principio de la frase, pues ya he observado al principio que los 700,000 pesos a 5 francos, o sea 3.5 millones de francos, deben en todo caso sufrir un aumento de 2.8 millones de francos.

En seguida, repito, que mi presupuesto estimado, mi gasto de construcción, es de 2.810,000 pesos de 3.78 francos o sea 10.600,000 francos, i sobre lo cual he hecho las siguientes observaciones en mi Informe impreso, pájs. 175 i 177:

«Como hecho aislado, toda estimación debe merecer tanta confianza como sea posible, aunque tenga mas o menos el carácter de conjetura».

«Esta confianza aumenta singularmente cuando el avalúo se apoya sobre una propuesta formal de alguna casa bien establecida, experimentada i respetada».

«Solo esta última fase es la que puede ofrecer seguridad a los

» interesados, i no vacilo en decir que mi deseo de someter a V. S.
» la mejor estimación posible, no podrá jamás garantizar una se-
» guridad igual a la que un buen empresario le suministrará».

Tengo la satisfacción de decir que dos jefes de casas empresarias mui respetables han tomado conocimiento de mi Informe, i que ellos no se oponen ni a las bases ni a las cantidades de mi presupuesto. Solamente toda negociación ha sido súbitamente interrumpida por la intervención de Mr. Evans.

Si acepto por lo tanto, la espresión «por lo menos» de Mr. Evans con motivo de la cifra total de mi presupuesto, no lo hago sino por el aumento posible que podría resultar de un contrato a cantidad alzada hecho con una buena casa i aceptado por el Gobierno chileno.

En cuanto atañe, en fin, a la diferencia entre una construcción en madera i una en piedra, ella existe sin duda alguna, pero es necesario contar con los gastos anuales de conservación. Debo insistir sobre la opinión de que una buena construcción en piedra será mucho ménos costosa en cuanto concierne a la conservación anual i a su renovación periódica, que un dique Simpson *del mismo largo i profundidad*.

Las diferencias en profundidad han sido establecidas en párrafos anteriores de este Informe:

4.^a Conclusión de Mr. Evans: (Memoria, páj. 11).

«Puede garantirse que la duración de un dique de madera pasará de cuarenta años. Las tres cuartas partes del dique durarán indefinidamente porque es sabido que las construcciones debajo de la línea de la marea no se pudren nunca».

«En los mismos diques de piedra los pilotes i el coronamiento son siempre de madera, i esta es una parte mui considerable de la estructura de un dique».

Aseguro que una buena construcción en piedra durará indefinidamente sin ninguna escepción. La madera sumerjida perpétuamente como los pilotes, etc., de la fundación, durará siglos; puede decirse eternamente.

La mantención de un dique de piedra cuesta mucho ménos que la de una construcción en madera; es una verdad reconocida jeneralmente por los ingenieros europeos.

Mr. Evans se equivoca al decir que los diques de carena de piedra tienen siempre un coronamiento de madera; la construcción con madera del revestimiento sobre la línea de agua forma justa-

mente la parte mas vulnerable de la cuestión presentada por Mr. Evans; toda construcción al aire o *entre el agua i el viento*, como se dice en los Países Bajos, necesita gastos de conservación mui considerables.

Jamás he visto, ni en Inglaterra, ni en Béljica, ni en Francia, ni en los Países Bajos un dique de carena de madera, ya se trate de toda la construcción ya de la parte superior esclusivamente (1).

En Europa los diques de madera puestos ante los diques de piedra formarían una comparación imposible.

Cuando Mr. Evans dice al fin de su carta: (Memoria, páj. 12) «La construcción de un dique de piedra es simplemente BOTAR PLATA A LA CALLE», yo digo con la misma autoridad que él se equivoca.

Es posible introducir en los diques otros elementos de economía que no sean la madera, como lo veremos mui pronto al hablar del dique en Middelbourg.

Por lo demás, la duración de cuarenta años aceptada por Mr. Evans no está absolutamente probada. No hai sino los diques Simpson de Boston que tengan ya mas de veinte años de duración.

Creo, además, poder oponer a la opinión de Mr. Evans la de Mr. Sanger: (Memoria, páj. 58).

«El dique Simpson era excelente, preferible por muchos motivos a los diques de piedra que han sido construidos por el Gobierno, daban mas luz, ventilación i eran de fácil acceso (2). Los considero preferibles en todos respectos, *exceptuando* la duración por el material usado en la construcción».

I algunas líneas mas adelante:

«Juzgando por la esperiencia en el dique seco de Simpson, en Boston, que ha estado en uso por mas de veinte años, opino que un dique de esta descripción puede construirse i mantenerse en buen estado de reparación en veinte años con la mitad menos del costo que orijinaria un dique de piedra de las mismas dimensiones».

No hai, por tanto, esperiencia sino por veinte años; los cuarenta

(1) Exceptúo una vieja construcción en Flessingue que es toda de madera, sin presentar ningun otro punto de parecido con los diques Simpson.—(N. del A.)

(2) Recuerdo aqui la opinión de don Jorje S. Lyon (Memoria, páj. 10): «Creo tambien que el dique de piedra puede hacerse tan abierto en la coronación como el dique Simpson».

Además la opinión de Mr. Sanger, ya citada en este Informe. (Memoria, páj. 28, al final.)—(N. del A.)

años de Mr. Evans no tienen razón de ser i su garantía vale..... lo que ella vale.

5.^a Conclusión de Mr. Evans: (Memoria, páj. 12).

«...la diferencia entre \$ 700,000 i \$ 3.000,000, cuya cantidad co-
» locada al interés del seis por ciento construirá un dique nuevo
» de madera cada cinco años, dejando a la vez un sobrante no des-
» preciable».

«En presencia de estos hechos, la construcción de un dique de
» piedra es simplemente botar plata a la calle».

Me he hecho cargo de esta espresión: «botar plata a la calle» en otra parte de este Informe.

De nuevo me permito recordar la observación hecha mas arriba, respecto a que los \$ 700,000 de Mr. Evans, que valen 3.5 millones de francos, deben ser aumentados con 2.8 millones de francos, formando un total de 6.3 millones de francos, o 1.260,000 pesos de 5 francos, contra 10.622,000 francos, o 2.124,400 pesos de 5 francos.

Las cifras 700,000 i 3.000,000 se cambian así en 1.260,000 i 2.124,400.

La diferencia entre estas últimas cifras es de \$ 864,400 de 5 francos. Los intereses compuestos de esta última suma darian un resultado bien diferente del cálculo de Mr. Evans. Por lo demás, estos cálculos tienen un valor mui relativo como que todo depende de las suposiciones que les sirven de base. Estas bases dan tanta diferencia siguiendo los datos de Mr. Evans i siguiendo los del infrascrito, que un nuevo desarrollo de ellas puede considerarse como superfluo.

DIQUE DE CARENA EN MIDDELBOURG.

Me resta que dar algunas esplicaciones sobre el dique económico del cual yo hice el proyecto i dirijí la ejecución en Middelbourg, Países Bajos.

Una de las primeras cartas que tuve el honor de dirijiros, la del 15 de enero de 1883, contenia a este respecto lo que sigue:

«En 1875 i 1876 yo he proyectado i construido un dique de carena en Middelbourg, Holanda, que puede servir para buques » hasta de 113 metros de eslora i 5 metros de calado».

«El costo de este dique seco no ha excedido de 600,000 francos » (120,000 pesos de 5 francos), es decir, la sexta parte del precio » que exige un dique seco ordinario, a lo ménos en Holanda. Este » dique seco (o dársena de carena) ha sido inaugurado en 1876 i » se le explota con toda regularidad. Los vapores trasatlánticos de » Rotterdam i los de la línea de Rotterdam a Batavia (el Lloyd » holandes) hacen frecuentemente uso de él».

He advertido anteriormente que el dique de carena de Middelbourg ha sido terminado en trece meses. Aunque sus dimensiones no resisten comparación con las del de Talcahuano, el dique de Middelbourg ha sido siempre considerado como una obra mui interesante.

Tengo el honor de agregar dos fotografías mostrando este dique por sus dos costados, con una fragata adentro (1).

No creo que el sistema de dique de Middelbourg podria aplicarse fácilmente en Talcahuano, aun cuando mis instrucciones de 1883 me daban lugar a intentar medios mas económicos de construcción que los de un dique ordinario.

Sin embargo, si los diques Simpson *fuesen* tomados en consideración por el Gobierno chileno, me consideraría mui feliz de desarrollar mis ideas sobre construcciones en piedra mas económicas.

Advierto tambien que el sistema de Middelbourg, que por lo demas exige cerca de seis horas extra para la entrada i salida de los buques, no podria aplicarse en el valle del Manzano; se necesitaria una lonjitud doble para esta aplicación, o sea cerca de 400 metros. El valle sería demasiado corto.

Habría, pues, necesidad de buscar en otra parte. Siento que mi estadía en Chile en 1883 haya sido limitada a cinco meses como máximum, ántes de mi partida de Europa, cuando yo estaba libre para haberla prolongado en aquella época o a lo ménos ántes de junio; en tanto que circunstancias que *no existían a la época de mi partida de Europa*, me hicieron tomar en junio el compromiso de regresar a ella ántes del mes de diciembre, esto es, despues de cinco meses de estadía. Una estadía mas prolongada habría podido ser útil a la cuestión del dique de carena.

Llamo la atención a la páj. 233 de mi Informe impreso donde yo hago constatar al principio de la pájina que los sondeos jeoló-

(1) No se les reproduce en esta publicacion.

jicos no fueron terminados sino el 24 de agosto, es decir, solo un mes ántes de mi partida obligada.

El ingeniero don Juan Ramón Nieto, de Santiago, puede enumerar las dificultades i pérdidas de tiempo que han acompañado estos sondajes como efecto de circunstancias enteramente independientes de nuestra voluntad. El celo, bien apreciado por mí, de este hábil ingeniero, no ha sido bastante para atenuar estas circunstancias.

Os pido, señor Ministro, querais recibir la espresión reiterada de mis mas respetuosos sentimientos.

J. DIRKS.

Ingeniero en jefe del Waterstaat.

P. S.—La carta que V. S. ha querido trascribirme por medio de vuestra distinguida de 16 de octubre último, no me induce a hacer ninguna modificación.

La mejor probabilidad para los diques Simpson parece estar en el consejo que he tenido el honor de dar en este Informe al tratar de la profundidad del dique.

J. D.

A S. E. el señor A. Blest Gana, Enviado
Estraordinario i Ministro Plenipotencia-
rio de Chile en Francia.—Paris.

DOCUMENTO B

CARTA DEL INGENIERO CONSULTOR AL MINISTRO DE CHILE
EN FRANCIA

Amsterdam, noviembre 8 de 1884.

SEÑOR MINISTRO:

Acabo de recibir vuestra comunicación del 5 del corriente, i me apresuro a enviaros una somera contestación.

Supongo que habeis recibido mi Informe detallado (1) relativamente a la cuestión de los diques Simpson. He leído el último informe del señor Prindle, que habeis tenido a bien adjuntar a vuestra última carta, con mayor satisfacción que los informes i certificados impresos; pero él no ha modificado mi opinión.

La cuestión principal en estos momentos, la existencia de diques de madera en Londres, merece ser mencionada de una manera especial.

Dignaos comenzar, señor Ministro, por recordar que el desnivel de la marea en Londres alcanza hasta 18 piés, o sea 5.50 metros.

Las condiciones que se relacionan con la construcción de un dique cualquiera son, pues, mucho mas favorables en Londres que en Talcahuano.

Tengo, es cierto, conocimiento de que existen antiguas construcciones de madera en Lóndres; pero una estadística un poco detallada de los diques de ese puerto, como la que he dejado en la

(1) Anexo A de esta publicacion.

Biblioteca Nacional de Santiago, no está al alcance de mis manos, *al ménos por el momento.*

El señor Prindle enumera en Londres 7 diques de piedra, 6 de madera, i 28 de piedra i madera combinadas. No podría decir nada sobre esos datos por el momento; pero tengo delante de mí una estadística de 105 dársenas de carena de Europa, que son: 2 en Helder, Holanda; 1 en Hellevoetsluis, Holanda; 1 en Flessingue; 1 en Amberes; 16 en Portsmouth; 4 en Devonport; 4 en Keyham; 10 en Chatham; 1 en Plymouth; 4 en Southampton; 17 en Liverpool; 7 en Birkenhead; 1 en Hull; 4 en Lóndres; 3 en Wilhelms-hafen; 4 en Kiel; 1 en Hamburgo; 7 en Tolon; 3 en Marsella; 1 en La Ciotat; 8 en Cherburgo; 4 en Brest i 1 en Pola.

De estos 105 diques, el autor menciona como una escepción, sobre la cual llama la atención, la construcción en madera del dique de Flessingue, de la cual he hablado en mi Informe jeneral sobre la cuestión dique Simpson; i mi estimado colega, señor Prindle, tendrá mucha razón en lo que concierne al número de diques de madera de Londres, pero olvida hablar de la importancia i de la edad de esas construcciones.

La estadística de los 105 diques citados habla casi exclusivamente de granito, de roca calcárea i de otras piedras, pero *nunca* de madera, salvo para Flessingue; agrega, sin embargo, que la entrada de ese dique es de albañilería.

Mi partida para el canal de Suez está fijada para el lunes próximo por la mañana; me concretaré, en consecuencia, a lo que antecede, pero os prometo la estadística de los diques de Londres inmediatamente después de mi regreso.

El autor de la estadística de los 105 diques habrá omitido cuando mas unos pocos de los diques de madera de Londres, a causa de la importancia mui relativa de esas viejas construcciones.

Dignaos recibir, señor Ministro, la espresión de mis respetuosos sentimientos.

J. DIRKS.

Injenerio en Jefe del Waterstaat.

A S. E. el señor A. Blest Gana, Enviado
Estraordinario i Ministro Plenipotencia-
rio de Chile en Francia.—París.

DOCUMENTO C

CARTA DEL INJENIERO CONSULTOR AL MINISTRO DE CHILE
EN FRANCIA

Amsterdam, diciembre 27 de 1884.

Señor Ministro:

Como continuación a mi carta del 8 de noviembre último, tengo el honor de acusar recibo de la de vuestro secretario, del 10 de noviembre, i me apresuro a informaros que acabo de regresar del canal de Suez el 23 del presente.

La sub-comisión internacional, bajo mi presidencia, ha terminado sus operaciones en el terreno; ella se reunirá de nuevo en París, como el 20 de enero, a fin de pasar su informe definitivo a la comisión plenaria. Esta última, de la cual también forman parte los miembros de la sub-comisión, se reunirá solamente algunos días después de recibir el informe de la sub-comisión, lo que me obliga a permanecer en París por unos quince días a lo menos.

A mi regreso a casa he encontrado la respuesta, largo tiempo esperada, del secretario de la American Society of Civil Engineers, de Nueva York, enviándome un ejemplar de los siguientes informes del City Engineer de Halifax, Mr. E. H. Keating:

- 1.º Informe preliminar sobre el dique seco propuesto en Halifax.
- 2.º Informe sobre los diques americanos de piedra i de madera.

Estos dos informes se distinguen mui ventajosamente de la

gran mayoría de los informes a que me referia en mi carta del 8 de noviembre. Me apresuro a dar algunos extractos de ellos.

INFORME PRELIMINAR SOBRE EL DIQUE SECO PROPUESTO
EN HALIFAX (diciembre 6 de 1882).

Pág. 4:—«La carta de J. E. Simpson i C.^a es una oferta para construir un dique seco, perfeccionado, de Simpson con:

Largo superior de.....	650 piés =	190.00 metros.
Ancho superior.....	135 " =	41.00 "
Ancho en el fondo.....	50 " =	15.00 "
Profundidad total.....	32 " =	9.75 "
Profundidad de agua en la mas alta marea.....	26 " =	7.92 " »

«La propuesta incluye la erección de edificios adecuados para maquinaria, maestranza, etc. En ella se estipula que el local debe ser aceptable para ellos, i piden la suma de 800,000 pesos por el dique i demás obras completas, siempre que el valor del terreno no exceda de 25,000 pesos. La oferta está hecha bajo la condición de que la Compañía recibirá un subsidio de 10,000 pesos anuales del Gobierno Imperial i otros iguales del Gobierno Colonial i del Local, o sea un total de 30,000 pesos por año durante un período de 20 años».

Pág. 5:—«La oferta de J. E. Simpson i C.^a es, en mi opinión, demasiado vaga para ser tomada en consideración en su forma actual. Hai muchos puntos de importancia para la ciudad a los cuales no se ha hecho alusión, pues solo se ha establecido netamente el largo, ancho i profundidad del dique. Se establece que mas tarde se presentarán los planos, pero *no se estipula que ellos deban ser aprobados por el Consejo*, i no se establece la clase de material que se usará en la construcción».

INFORME SOBRE LOS DIQUES AMERICANOS DE PIEDRA
I DE MADERA (enero 22 de 1883).

Páj. 4.—«No hai diques de carena en Canadá para recibir buques de alto bordo; pero a la fecha se construyen dos: uno en Quebec i otro en Esquimalt, Columbia Inglesa. *Ambos son de mampostería.*».

Páj. 9.—«*Dique seco en el arsenal de Brooklyn, Nueva York.*».

«Este dique fué empezado en 1844 i concluido en agosto de 1851, con un costo total de 2.151,173 pesos 61 cts. Debe, sin embargo, deducirse de esta suma 147,675 pesos por herramientas i maquinaria vendidas después de terminado el trabajo i por edificios construidos i usados en servicios ajenos al del dique».

«La entrada está cerrada por puertas jiratorias de hierro i por un *caisson* o compuerta flotante de hierro, en reparar el cual se ha invertido últimamente como 21,000 pesos. Desde 1871 hasta 1881 las reparaciones del dique cuestan 14,637 pesos, i no encuentro que en este ítem se haya invertido otras sumas».

«Las murallas son de mampostería mui pesada; la superficie interior i la superior de granito elegantemente trabajado, afirmado sobre bloques de granito».

«Examinando la tabla C, se verá que los precios pagados por casi todos los ítems del trabajo fueron excesivamente altos. Esto, agregado al hecho de que se chocó con grandes dificultades para preparar el terreno i hacer los cimientos, por causa de la naturaleza movediza del suelo, esplica suficientemente el costo enorme de la obra».

«La mampostería de esta obra ha dado siempre que hacer; tiene feas filtraciones en muchos lugares i algunas de las piedras han sido tan maltratadas por las heladas que las fisuras tienen desde $\frac{3}{4}$ de pulgada hasta una pulgada. Tanto aquí como en el dique de piedra de Boston se ha tratado de rellenar estas fisuras con plomo, el efecto de lo cual ha sido, en mi opinión, empeorar las cosas, pues el agua, en lugar de tener salida libre, ha quedado encerrada dentro de la mampostería i entre los bloques superficiales i los del interior. Naturalmente con las nuevas heladas el resultado inevitable ha sido empujar aun mas afuera las piedras de la superficie».

«Se calcula que se necesita como 60,000 pesos para reparar la mampostería, pero yo creo preferible gastar mas i, si es posible, extraer toda el agua del interior de las murallas, que es, según parece, la causa de todo el mal».

«Al examinar los planos de éste i de los demás diques americanos de piedra, no he podido encontrar que se haya tomado ninguna medida para el drenaje de las filtraciones arteriales o del fondo; i esto es suficiente para explicar, en gran parte, las filtraciones i demas incomodidades que se ha experimentado. *Otro punto hai que tener en vista al tratar de estos diques: es que ellos fueron construidos ántes que se conociera por los ingenieros las cualidades inapreciables del cimíento romano para obras de esta especie*».

Páj. 11:—«Diques de Cramp en Brooklyn, Nueva York»

«Estos diques se encuentran uno al costado del otro en el Erie Basin, i se les achica por las mismas bombas i maquinaria. Son dos, i se les distingue por los números 1 i 2. Cada uno es una construcción de madera hecha por J. E. Simpson i C.^ª, i concluida en 1866. El fondo es greda blanda i piedras, i los pilotes que sostienen la construcción fueron introducidos en él desde 15 hasta 22 piés bajo el nivel del piso. Habiendo visto que estos diques no eran bastante grandes, el núm. 1 fué alargado 30 piés i ahondado 3 piés, i el núm. 2 fué alargado 110 piés i ahondado 4 piés. El costo orijinal, con reparaciones, se fija en 783,356 pesos i las alteraciones costaron, segun se dice, 500,000 pesos».

«La peculiaridad de estos diques es que la superficie superior i las cinco pequeñas gradas de mas arriba son de concreto monolítico; por lo demas, su construcción es la misma que la de todos los otros diques de madera. En el dique núm. 1 se ha usado, según se dice, diferentes clases de madera, i el núm. 2 es todo de pino de la Jeorjía del Sur. Las entradas se cierran con *caissons* o compuertas flotantes de hierro dulce; cuyas bombas se trabajan a vapor por medio de tubos subterráneos que lo conducen desde la casa de las calderas. Se asegura que cada *caisson* puede ser fácilmente manejado por tres hombres en todo tiempo, i ocho hombres, por todo, bastan para dejar colocado en el dique el buque mas grande, capaz de entrar a cualquiera de ellos. *Estos diques son los mejores de América* i se hallan esplotados por la Compañía Constructora de buques i máquinas, de William Cramp e hijos, de

Nueva York i Philadelphia. Los jefes de la casa no solo les acuerdan los mayores elogios sino que proyectan la próxima construcción de otro dique de la misma clase».

«No hai duda de que estos diques tienen muchas ventajas. Ha en ellos bastante luz i aire i se secan mui pronto después de ser achicados, pues por la gran inclinación de sus lados, el sol alumbraba el interior desde casi todos los puntos de su carrera. Otra ventaja mui importante consiste en que la adopción de gradas mui bajas i angostas no hace nunca necesario cortar los puntales que afirman a un buque en posición (como hai que hacerlo comunmente en un dique con costados casi verticales o de la forma ordinaria); pues si un puntal resulta mui largo o mui corto al afirmarlo en una grada, no hai sino levantarlo o bajarlo a otra, lo cual es obra de un momento. Esto parece trivial a primera vista, pero si un dique tiene mucho trabajo que hacer i los puntales se están cortando constantemente para calzar buques de secciones trasversales diferentes, la cantidad de madera perdida i la pérdida de tiempo formarán un ítem no despreciable en los gastos de explotación. Las gradas bajas i angostas convierten tambien cada costado del dique en una ancha escala, casi tan ancha como el largo del dique. Las ventajas de este arreglo, que dá las mayores facilidades a los trabajadores (lo cual equivale a un ahorro en los gastos de reparaciones de buques), son evidentes».

«El costo efectivo de colocar un buque en el dique, incluyendo carbón i todo pago de trabajos, es mui pequeño, como puede verse en las tablas. Los señores Cramp se tomaron bastante trabajo para darme las sumas exactas, i fijan en 21 pesos 68 cts. el costo de colocar un buque de 3,000 toneladas».

«El 9 de setiembre tuve la fortuna de presenciar toda la operación de colocar en uno de estos diques un vapor de la carrera trasatlántica, i tuve que admirar la facilidad i rapidez con que se ejecutaron todos los detalles de la operación. Se tardó 30 minutos en introducir el buque al dique i colocarlo en su debida posición; se movieron las bombas i el dique quedó estanco en 2½ horas cabales».

Páj. 19:—«La cuestión de la acción de la broma marina sobre la madera de un dique de este material no parece haber sido considerada en el informe mencionado mas arriba; i la razón principal parece ser el que jamás ha sucedido que la broma haya atacado la madera de estos diques. Es fácil esplicarse esto, pues todas

las polillas de mar requieren, para conservarse con vida, una inmersión constante en el agua salada».

«El teredo vive casi exclusivamente dentro del agua, bajo el nivel de la marea (i esta especie de broma es mui escasa i no se desarrolla en la bahía de Halifax) en tanto que la pequeña limnoria, nuestra mayor peste, efectúa sus ataques entre las líneas de alta i baja marea, i privada de la pronta vuelta del agua muere. Como los buques permanecen a menudo por varios dias en el dique, la limnoria no puede naturalmente existir i, en consecuencia, la obra de madera, aun en los mas antiguos diques de piedra (los bloques de madera para sostén de la quilla), no muestran nunca signos de haber sido atacados por los gusanos marinos».

«En tanto que tengo una alta opinión del valor de los diques de madera en localidades convenientes i bajo circunstancias favorables para su construcción i conservación, no puedo aceptar todas las conclusiones a que arriba el Board of Inspectors de los Estados Unidos. Me parecen basadas en datos insuficientes, i el hecho de haberse tenido que renovar por completo la parte de madera del dique núm. 3 de Boston después de veinte años de servicio, parece haber merecido mas atención i estudios que los que le fueron concedidos, a lo menos en cuanto puede deducirse del informe».

Páj. 20:—«La única madera apropiada para la construcción de un dique de madera es el pino de la Jeorjía del Sur o pino oscuro (*pitch pine*). Cuando es de buena calidad es pesado, de grano apretado, elástico i durable, i, siempre que se le quite la parte exterior i blanda del árbol, la madera dura por largo tiempo en lugares húmedos. Es, sin embargo, mui cara en este pais, importando como cincuenta centavos el pié cúbico, sin labrar, entregada en Halifax. Para tener su valor en una obra ya concluida, no seria prudente estimarlo en menos de setenta centavos por pié, o sea 19 pesos por yarda cúbica. Como este es un precio mas alto que el que jeneralmente se paga por mampostería de granito en esta ciudad, es claro que el ahorro que se conseguiria usando pino oscuro para el exterior de un dique no sería tan grande como jeneralmente se cree. Que habria un ahorro es indudable, aun costando la madera mucho mas que la piedra por yarda cúbica, pues la cantidad necesaria del primer material es mucho menor que la del segundo, desde que la piedra necesita formar un todo sólido con el terreno que la respalda, en tanto que la madera forma solo una cubierta».

«El gran ahorro que se obtiene por la adopción de un dique de madera (como se les construye en los Estados Unidos) consiste en la ausencia de toda construcción sólida para respaldar la obra, la cual se sustituye por material gredoso introducido i fuertemente apisonado contra las gradas de madera a medida que éstas se van colocando en posición. En los mejores diques de madera se ha usado el concreto en abundancia a la entrada i cerca de ella, de manera que la parte de la obra espuesta a la acción de la broma marina queda bien defendida i solo se necesita renovar a veces una capa delgada de madera en estos lugares».

«Me parece que sería un error adoptar en este puerto una construcción de esta especie, i, si por último se decidiese el adoptar la madera para el exterior del dique, sería conveniente construir una sólida cama del mejor concreto de cimiento Portland i afirmar a ella las perchas de madera; en otras palabras, sería éste un dique de piedra artificial forrado en madera».

Páj. 23:—«Las conclusiones a que he llegado después de considerar estas cuestiones cuidadosamente, son: que un dique bien construido, trabajado sobre respaldo de concreto i con exterior de granito, *sería lo mejor en este puerto*».

«Que un dique de concreto con forro de pino oscuro le seguiría en cuanto a costo i resultaría una obra útil i excelente por bastantes años».

«Que un dique construido casi por entero de concreto, sería una obra buena i durable i resultaría considerablemente mas barata que el dique forrado con pino oscuro».

«Finalmente, que un dique forrado con madera i con respaldo solo de material gredoso (en el modo usual como hasta ahora se han construido los diques de madera), en tanto que sería probablemente el mas barato, no trabajaría en este país satisfactoriamente por un tiempo largo».

Yo me alegro de haber pedido a la American Society los detalles que preceden. El informe de mi colega en esta Sociedad, Mr. Keating, produce un efecto mui agradable: no es ni un certificado ni una condenación. Tendré cuidado de enviar mas tarde un ejemplar impreso de todo el informe.

Tengo el honor de pedirlos envíeis la presente, junto con mi carta anterior, a S. E. el Ministro de Marina en Santiago.

Os pido, señor Ministro, querais recibir mis respetuosos saludos.

J. DIRKS.

Ingeniero en jefe del Waterstaat.

A S. E. el señor A. Blest Gana, Enviado
Estraordinario i Ministro Plenipotencia-
rio de Chile en Francia.--- Paris.



DOCUMENTO D

CARTA DEL INJENIERO CONSULTOR AL MINISTRO DE CHILE EN FRANCIA

Amsterdam, enero 22 de 1885.

Señor Ministro:

El voluminoso Informe acerca del dique dársena de Talcahuano proyectado por el que suscribe el año 1883 registra una relación de los trabajos i una cantidad de dibujos que dan luz suficiente para formarse una opinión sobre la obra en jeneral; pero este Informe no bastaría para la ejecución de mi proyecto si ella fuese confiada a un empresario cualquiera, el cual tendría derecho a exigir todos los detalles i dibujos que le fueren necesarios para desempeñar su tarea, hacer sus pedidos, tomar contratistas, etc., etc.

Es sabido que personas competentes en esta materia, con objeto de modificar enteramente la opinión del Gobierno de Chile, han propuesto la construcción de un dique de madera según el sistema de los señores Simpson i C.^a de Nueva York. Estas propuestas son el objeto de un estudio cuidadoso, i ya he tenido el honor de informar a este respecto en varias ocasiones. Con este motivo he probado que la construcción de diques de madera a precios reducidos no me era desconocida, pero que no había razon alguna para tomarla en consideración en mi Informe del año 1883.

En caso que el Gobierno se resuelva a aceptar las proposiciones

precisas formuladas i detalladas en mis últimos informes, no sería posible llevarlas a cabo hasta fines del verano europeo de 1885.

Como el estudio de las propuestas formuladas por los americanos está aun pendiente, me parece que no deben suspenderse los preparativos para la realización de mi proyecto de 1883.

Antes de tener conocimiento de las propuestas anteriores yo había comenzado a dibujar i hacer dibujar planos del dique del valle del Manzano. Este trabajo se ha continuado posteriormente, i con la presente puedo remitirle cuatro grandes dibujos detallados concernientes a mi proyecto i que han sido trabajados teniendo en vista la descripción jeneral de 1883, en una escala de 1 a 50, con las medidas en cifras i todo lo que puede ser necesario para juzgar el asunto. (1)

Creo que si V. S. juzga estos dibujos detallados dignos de ser remitidos a la consideración del señor Ministro de Marina en Santiago, podría proponer fuesen enviados a los señores ingenieros chilenos que deben ocuparse de la dirección de los trabajos, a fin de que puedan familiarizarse con la construcción i estudiar el conjunto con el celo que les reconozco.

Además de mis colaboradores señores Bertrand, Mohr i Nieto, puedo nombrar al ingeniero señor Martínez, quien tiene un interés particular en el asunto i quien es además el autor de la primera proposición para elegir el *valle del Manzano*.

El estudio que tengo el honor de proponer tendría razón de ser aún en el caso de que se prefiriese el dique dársena de precio reducido al proyecto aprobado por el señor Ministro de Marina el 21 de mayo de 1883.

Este estudio sería en todo caso puramente científico, i las observaciones de vuestros ingenieros podrían servir mas tarde para cualquier otro proyecto, aún para el proyecto Simpson.

Os ruego, señor Ministro, os sirvais aceptar la espresión de mis respetuosos sentimientos.

J. DIRKS,

Ingeniero en jefe del Waterstaat.

A S. E. el señor A. Blest Gana, Enviado
Estraordinario i Ministro Plenipoten-
ciario de Chile en Francia—París.

(1) Estos cuatro planos no se publican.

DOCUMENTO E

CARTA DEL INGENIERO CONSULTOR AL MINISTRO DE CHILE
EN FRANCIA

Amsterdam, enero 23 de 1885.

Señor Ministro:

Habiéndome puesto vuestra carta de 31 de diciembre en estado de tratar de nuevo algunas cuestiones que se refieren a los diques americanos. sistema Simpson, tengo el honor de satisfacer vuestro deseo, esperando que los elementos necesarios para tomar tan pronto como sea posible, una solución de esta importante materia, serán sometidos a vuestro Gobierno, el cual podrá obtener el éxito deseado.

Permitidme una reminiscencia recordando el aviso que he tenido el honor de someteros en la páj. 26 (casi al fin) de mi primer Informe, enviado con fecha 31 de octubre último.

« Así los diques Simpson de Brooklyn, Baltimore, Philadelphia » i Boston dan respectivamente déficits de m. 2.55, m. 1.65, m. 2.24, » m. 1.35 i m. 1.95 comparados con la profundidad prescrita por » el señor Ministro de Marina en Santiago».

« Siendo de rigor la profundidad de m. 9.25 bajo el nivel de la » alta marea, la mayor probabilidad de suceso para los señores » Simpson sería el presentar un proyecto que respondiese a esta » profundidad, i acompañarlo de un plano horizontal minucioso,

» con sección longitudinal i varios cortes trasversales; todo en una
» escala de 1 a 100 a lo menos. En seguida el Gobierno chileno
» debería hacer examinar este proyecto por autoridades bien co-
» nocidas, sin seguir ni recomendar el sistema de certificados, en
» voga en los Estados Unidos».

I algunas pájinas mas adelante:

« Me permito hacer la siguiente pregunta: ¿los señores Simpson
» serían capaces de modificar su proyecto de tal manera que no
» solamente obtuvieran una profundidad a la entrada de m. 9.25
» bajo el nivel de la alta marea, sino tambien un pozo para el ti-
» mon con fondo de m. 13.25 bajo el mismo nivel? »

PROPUESTA DE LOS SEÑORES SIMPSON

Consideremos en primer lugar la propuesta de los señores Simpson, recibida con vuestra carta que he mencionado al principio. Esta propuesta está fechada en Nueva York, el 30 de agosto de 1884.

Habla del prolijo exámen (*thorough investigation and examination*) hecho por una Comision de los Estados Unidos, aunque esta Comision (véase la traducción de su informe de 28 de enero de 1882 en la Memoria sobre diques, mencionada en diversos párrafos de mi primer Informe) no dice nada sobre la sub-presión cuando el dique esté vacío, cuestión de la cual me ocuparé después.

La propuesta habla de 25 piés (m. 7.62) de profundidad en la entrada (*25 feet draft of water over gate sills*), en tanto que la profundidad fijada por el Ministro de Marina es de m. 9.25, o sea m. 1.63 mas.

Los señores Simpson no dicen tampoco de qué manera están medidos sus m. 7.62, en tanto que su dique de Terranova tiene m. 7.62 de profundidad bajo el nivel de las altas mareas de sizijias (*at high water spring tides*).

Mi profundidad de m. 9.25 está calculada bajo el nivel de las altas mareas de aguas muertas (*neap tides*), de una elevacion de m. 0.235 menor que las mareas de sizijias (1).

(1) El § 82, páj. 233, de mi Informe impreso en Santiago, esplica la manera como han sido calculadas las alturas medias. Da en la escala de Talcahuano:

Para la media de las altas mareas de aguas vivas.....	+0.635 m.
" " " " " muertas.....	+0.45 m.
Diferencia.....	0.235 m.-(N. del A.)

La profundidad del umbral de la entrada debajo de la media de las altas mareas de aguas vivas en Talcahuano, debería pues ser, en conformidad con la decisión de 21 de mayo de 1883: $m. 9.25 + m. 0.235 = m. 9.485$, o en cifras redondas $m. 9.50$; lo que aumentaría el déficit del proyecto del señor Simpson cuando se toma por base su propuesta del 30 de agosto, hasta $m. 1.63 + m. 0.235 = m. 1.865$.

En fin, el valor de la media de las altas mareas de aguas muertas en mi plano de 1883, ha sido fijado en $+m. 0.40$, en la escala de Talcahuano (páj. 163 de mi Informe impreso) o sea $m. 0.05$ menor que el valor preciso de $m. 0.45$. La propuesta de los señores Simpson deberá, pues, ser modificada para que presente la misma profundidad que mi proyecto, yendo hasta $m. 9.25 + m. 0.235 + m. 0.05 = m. 9.535$; o sea un déficit de $m. 9.535 - m. 7.62 = m. 1.915$.

Parece que los señores Simpson entienden siempre la misma cosa por «*25 feet draft of water over gate sills at high water > spring tides*», (Terranova) i «*25 feet draft of water over gate > sills*», (Talcahuano). Las dos espresiones se encuentran en las pájs. 3, 4 i 5 de la propuesta.

La profundidad del umbral de la entrada (*over gate sills*) de $m. 9.25$ ha sido propuesta en primer lugar por una Comisión de peritos chilenos, compuesta de los señores Oscar Viel, Jorje Montt i Ramon Vidal Gormaz. El Informe de esta Comisión lleva fecha 19 de mayo de 1883 i ha sido aprobado por el señor Ministro de Marina don Carlos Castellon por carta de 21 de mayo de 1883 (anexo a) (1).

Sin seguir a los señores Simpson en todas las facas de su propuesta del 30 de agosto de 1884, cito solamente los puntos mas sobresalientes.

Economía de tiempo i gastos en la construcción—(páj. 4).— El anexo b (2) deja ver un corte trasversal de mi proyecto i del de los señores Simpson. Los dos proyectos hacen el efecto de un galpon de madera al lado de una construcción de piedra.

No es raro que el proyecto de madera sea mucho menos costoso, aunque estoi lejos de creer en los resultados obtenidos en los Estados Unidos; me permitiría, sin embargo, preguntar si se habría de obtener los mismos resultados en Talcahuano, aun sin

(1) No se publica.

(2) No se publica.

tomar en cuenta el aumento de profundidad prescrito, que acabo de calcular en m. 1.915.

Precios de contrata (Schedule rates)—(páj. 5).—La propuesta sometida a juicio no dice nada sobre el ingeniero que deberá fijar los *schedule rates* o precios de contrata.

Probablemente serán los mismos señores Simpson.

¡Qué diferencia con el proyecto de contrato presentado por la casa Fives-Lille de Paris, que he mencionado i comentado en el § 79, páj. 265, de mi Informe impreso!

Además, en cambio del desembolso exigido al Gobierno de una suma del 10 por ciento al firmar el contrato (páj. 5), no se ofrece ninguna garantía; mientras que la casa Fives-Lille ofrece una de dos millones de francos.

Ingeniero del Gobierno.—Ese ingeniero (páj. 5) debe ser «*familiar with the construction of said docks*» i «*satisfactory to us*».

Esto sobrepaja a cuanto me ha dado a conocer una práctica de cuarenta años. Me permito poner mui en duda que el Gobierno Colonial del Canadá haya aprobado semejante condición en lo que concierne al dique de Terranova.

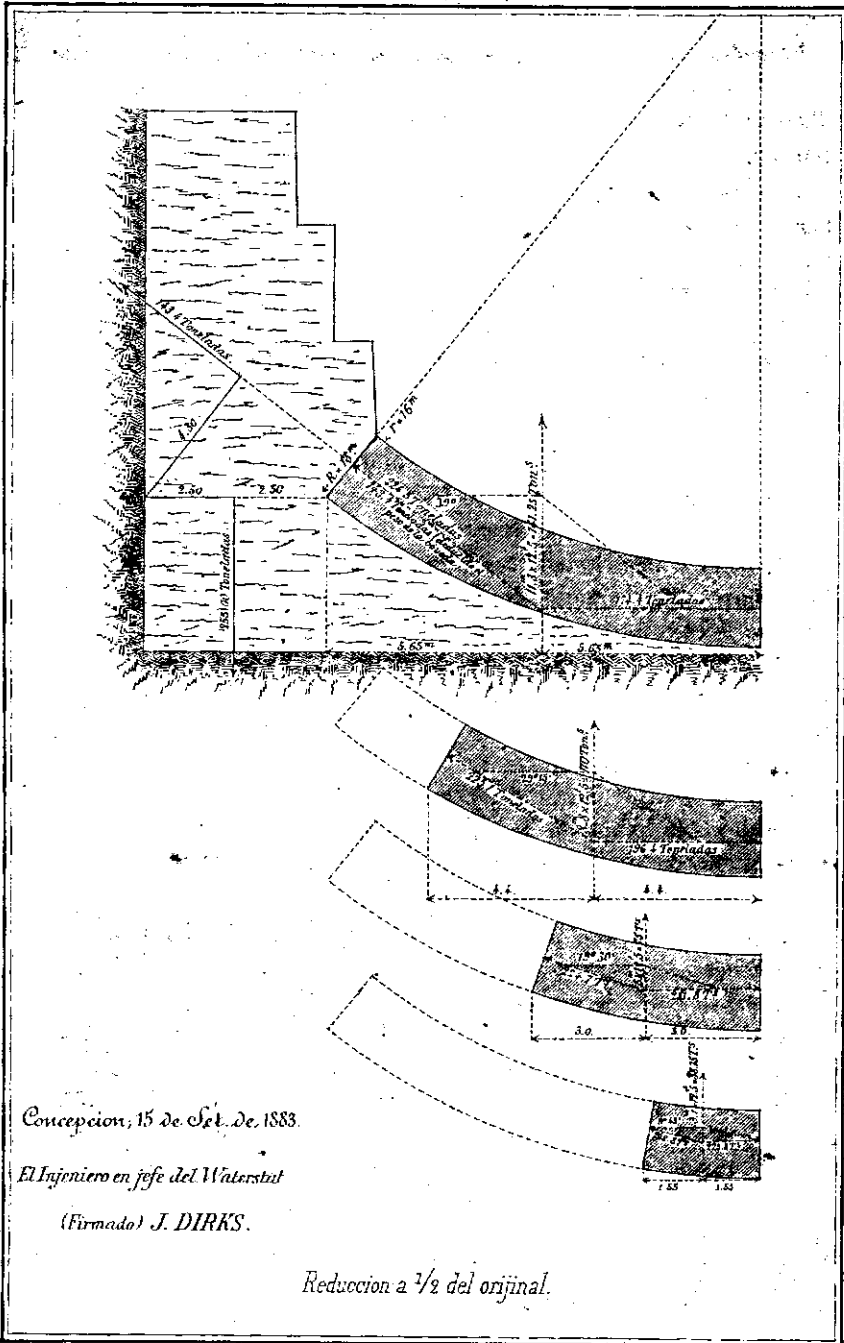
Conservación.—La mas valiosa de las garantías, la conservación durante un período determinado (páj. 273 de mi Informe impreso), no está admitida en la propuesta, la que, por lo demás, solo encierra condiciones favorables para el interés de los contratistas, contra un contrato vago e indeterminado.

Sub-presión.—Pero lo que me admira mas todavía, es el desdén con que se considera a la posibilidad, i aún la probabilidad, de una sub-presión mui fuerte, que no existe por todas partes i probablemente no ha existido en los puntos donde los señores Simpson han construido sus diques de madera.

He hecho al principio del § 26, páj. 55 de mi Informe impreso, la observación siguiente:

«Los autores de los diferentes proyectos (para Talcahuano) es-
» tán de acuerdo sobre el punto de que es necesario suponer que
» el mar estará permanentemente en comunicación libre con la
» parte inferior del dique seco terminado».

«En realidad, este caso extremo no existe casi nunca, pero parece
» racional aceptarlo».



El señor Leveque ha comenzado por calcular para su dársena de carena un espesor de m. 3.28 para el piso (Proyecto de dársena de carena en la bahía de Talcahuano—Santiago, 1878—páj. 10).

Poco satisfecho con este resultado, el mismo Injeniero ha modificado en 1882 su cálculo, proponiendo un espesor de *siete metros* para el piso (Informe del 22 de agosto de 1882, núm. 2—Informes. etc.—páj. 189).

En mi proyecto he propuesto una bóveda inversa de dos metros de espesor, calculada sobre la base de una sub-presión de m. 12.5 de agua.

El adjunto anexo *c* (1), representa las bases de este cálculo. Lo agrégo a mi Informe, porque se ha omitido su publicación en mi Informe impreso.—(Páj. 295—*Indice de los anexos*, donde está indicado que el «perfil trasversal propuesto no se publica»).

El anexo *b*, mencionado mas arriba, hace ver a las claras que los señores Simpson no han hecho gran caso de la sub-presión, cuando se compara su proyecto con el mio.

La existencia de algunos diques Simpson desde unos treinta años acá prueba que en los Estados Unidos, o al menos en los parajes en que se han construido con éxito los diques Simpson, casi no existe sub-presión.

El mismo caso podría ofrecerse en ciertas partes del terreno que rodea a la bahía de Talcahuano, pero con seguridad que nó en la quebrada del Manzano, donde ha sido establecido mi proyecto.

He calculado para esa localidad el agotamiento del pozo en 85,500 metros cúbicos por dia de 24 horas (páj. 45 de mi Informe impreso) lo que solo sería efecto de las lluvias.

Pero el señor Leveque es mucho mas escéptico; asegura *la imposibilidad probable del agotamiento* (Nota de 18 de mayo de 1883, sobre el proyecto del señor Martínez, de 18 de abril de 1883).

Si el señor Ministro de Marina quisiera investigar el asunto de la sub-presión, al tener en vista el sistema Simpson, debe creer que la quebrada del Manzano sería mas peligrosa que otras localidades. Las localidades de Penco i de las minas de carbón entre Penco i Lirquén deberán ser examinadas nuevamente en tal caso. (§ 80, páj. 275 de mi Informe impreso).

(1) Este dibujo se encuentra al frente.

Existen localidades en donde la sub-presión es casi nula o por lo menos mui reducida.

En Middelbourg (véanse las pájs. 33 i 46 de mi Informe de 31 de octubre último) no se ha hecho nada contra la sub-presión; pero hai en esa ciudad dos dársenas consecutivas: la primera, donde entra el buque, i en seguida el dique propiamente dicho, al fondo de aquella.

La dársena interior, o dique propiamente tal, es vaciada después que el buque ha sido colocado encima de los picaderos; pero como éstos están a tres metros *mas arriba* que el umbral de la entrada de la dársena exterior, sucede que el buque no puede entrar al dique propiamente tal sino con un nivel de agua *superior* en tres metros al nivel ordinario; hai, pues, que llenar *ambas* dársenas por medio de bombas centrífugas hasta alcanzar este nivel artificial.

Las diversas posiciones son mui visibles en el croquis que se acompaña (1).

De manera, pues, que en Middelbourg la sub-presión está *reducida* en tres metros.

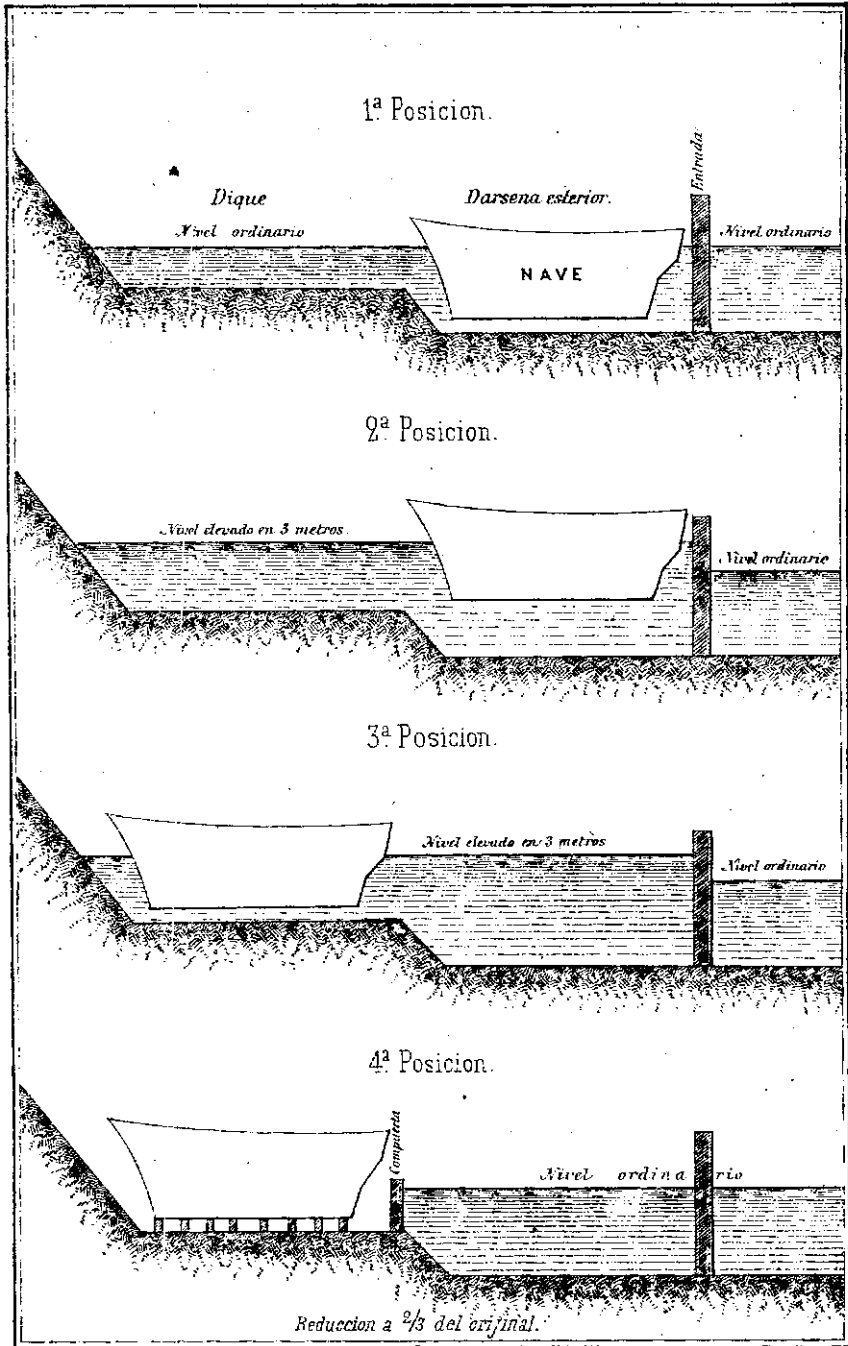
Me tomo la libertad de recordar que la dársena de Middelbourg no está construida de madera, salvo la compuerta; que no ha costado mas que 600,000 francos i que ha sido terminada en trece meses (firma del contrato el 22 de mayo de 1875; inauguración el 30 de junio de 1876).

En las esclusas del malecón de oclusión, lado Este del canal de Amsterdam al mar, i el cual separa el canal del Zuidersee, no hai filtración alguna. El fondo resultó del todo impermeable. (Nota de la páj. 49 de mi Informe impreso).

Estas esclusas han sido construidas en un *cofferdam* de 160 metros de diámetro. El fondo fangoso, escavado hasta una profundidad de m. 5.50 (más o menos la mitad de la profundidad de la escavación del valle del Manzano), no presentó *la menor filtración*. De manera que la sub-presión fué nula.

En cambio las esclusas del mar del Norte del mismo canal (páj 39 de mi Informe impreso) han requerido medidas mui especiales, con el objeto de desviar las vertientes producidas por la sub-presión, usando un tubo vertical en la parte exterior de los muros, i en el cual el agua infiltrada puede subir a la altura del mar o de la superficie de agua exterior.

(1) Este croquis se encuentra al frente.



La cuestión de adoptar el sistema Simpson depende, en consecuencia, (no tomando en cuenta los gastos de conservación), del grado de seguridad de que se encuentre en la bahía de Talcahuano un sitio en que la sub-presión sea *nula*, como en los Estados Unidos i en el canal del Este, en Amsterdam.

Durabilidad.—En lo que respecta a la durabilidad de los diques Simpson, me permito citar la opinión del señor E. H. Keating, City Engineer de Halifax, Canadá.

La opinión del señor Keating, ha sido reproducida testualmente (páj. 23 de su informe de 22 de enero de 1883) en mi Informe a V. S. de 27 de diciembre de 1884.

BROMA MARINA (TEREDO NAVALIS)

Los señores Simpson han enviado al señor Ministro de Chile en Estados Unidos, con fecha 19 de noviembre de 1884, una memoria sobre la acción de la broma marina en los diques de madera.

Piensan que la única parte espuesta a la broma, debe ser el frente exterior (*outer abutment*) i que el uso de la madera de construcción, bien creosotada, prevendrá todo peligro de este jénero.

El interior del dique está a salvo de peligro por el hecho de que el dique se encuentra periódicamente vacío i en seco, puesto que las polillas de mar no pueden vivir fuera de su elemento natural.

La operación de llenar el dique, de introducir el buque i de sacar el agua, exige ménos de tres horas, lapso de tiempo demasiado corto para que la broma marina pueda principiar sus ataques. Los señores Simpson atribuyen también cierta influencia al agua de lluvia. Según me parece, la sequedad del interior basta para matar los animales citados, desde que esta sequedad es de mucha mayor duración que las tres horas de inmersión.

Solamente, es preciso convenir en que varios diques, por lo ménos en Europa, pueden quedar temporalmente fuera de servicio. No se les vacía en semejantes circunstancias i pueden permanecer llenos durante algunas semanas.

Por tal motivo, yo aconsejaría de preparar con creosota *toda* la madera espuesta al agua del mar, tanto en el interior como en el exterior del dique.

La opinión del señor Keating es favorable en cuanto concierne al peligro de los estragos causados por la broma marina. Esta opinión (páj. 19 del informe del señor Keating) está citada en mi Informe de 27 de diciembre último.

Pero el remedio mas poderoso consistiría en la reducción, en cuanto fuera posible, del uso de la madera en el interior del dique, i sobre todo en el frente exterior (*outer abutment*).

El frente exterior debería ser construido de piedra, bién que hasta el presente yo no haya visto absolutamente nada, por lo ménos ningún *dibujo*, con el objeto de poder juzgar de qué manera los señores Simpson arreglan sus *outer abutments* i sus barcos compuertas.

Es este un detalle que ni siquiera ha sido mencionado en su propuesta.

En el interior, ramplas de *arcilla* con algunas gradas, postes de amarra, i cierta protección de fajinas o de piedras sueltas contra los embates del agua, producirían el mismo efecto que los *altars* de los señores Simpson. Eso sí que las pendientes deberían ser de 1.5 de base por 1 de altura. Lo que no existe no exige ningún cuidado. Ni el ataque del gusano de mar, ni la deterioración pueden dañarlo.

INFORME DEL 22 DE NOVIEMBRE DE 1884.

Los señores Francisco Vidal Gormaz i Alvaro Bianchi Tupper han enviado un informe que preconiza el sistema Simpson, sobre bases de que ya he tratado. Estos señores no conocen los informes del señor Keating ni los míos.

Su informe no dá lugar a ninguna observación; solamente los efectos de los temblores de tierra sobre un dique de madera son tan poco conocidos, como los efectos sobre un dique de piedra. Bajo este punto de vista, no existe ninguna esperiencia, pero me permito siempre observar que el ejemplo de los diques de piedra de Brooklyn, donde la helada es un factor poderoso i en donde los temblores son desconocidos, es de poco valor al tratar de la acción de los temblores sobre un dique de carena según mi proyecto de Talcahuano.

DIBUJO DE MR. PRINDLE.

El plano de M. Prindle me obliga a pedirnos tengais a bien enviarme el plano trasversal i el calado del buque mas grande de guerra que deberá entrar al dique de carena de Talcahuano.

Aunque la decisión del señor Ministro Castellón, de 21 de mayo de 1883, ha sido considerada por mí como una solución definitiva, pudiera ser, sin embargo, que aún existieran objeciones contra el perfil trasversal de mi proyecto, i es por esta razón que pido el plano trasversal i el calado del mayor buque: como por ejemplo el vapor de los Estados Unidos *Puritan*, mencionado en el dibujo de Mr. Prindle.

Antes de terminar tengo el honor de proponer el nombramiento de una comisión europea, o al ménos de un perito, para hacer una investigación en los Estados Unidos i en el Canadá, bajo condición que el informe pedido sea dado sin reservas, i sobre todo que no dé lugar a disculparse con una pretendida falta de competencia, como lo ha hecho Mr. Little, (páj. 1 de su informe impreso en ingles: «debido a mi falta de conocimientos técnicos sobre esta materia») i los señores Francisco Vidal Gormaz i Alvaro Bianchi Tupper (páj. 1 de su informe de 22 de noviembre último: «no conocieron» do la manera de construirlos, ni siendo especialistas en trabajos » hidráulicos, no podemos avanzar opinión científica alguna sobre » estas obras»).

Satisfaciendo vuestros deseos, tengo el honor de devolveros los cuatro anexos de vuestra carta de 31 de diciembre.

Tengo el honor, señor Ministro, de ofreceros la espresión de mis sentimientos mui respetuosos.

J. DIRKS.

Injeniero en jefe del Waterstaat.

A S. E. el señor A. Blest Gana, Enviado
Estraordinario i Ministro Plenipoten-
ciario de Chile en Francia. —Paris.

DOCUMENTO F

INFORME DEL INGENIERO M. ALFRED LEVEQUE.

Marsella, 9 de octubre de 1884.

Señor Ministro:

Tengo el honor de elevar a V. S. el informe sobre los diques secos de madera, que V. S. tuvo a bien pedirme por su carta fechada el 20 de setiembre próximo pasado.

Desde luego haré observar a V. S. que el proyecto de dique seco de madera propuesto por el señor Little (1) no hace mención ninguna del lugar en que piensa establecer dicha construcción.

Sin embargo, antes de preconizar un sistema cualquiera de construcción, es absolutamente indispensable conocer los lugares en los cuales ella es prácticamente posible, tanto bajo el punto de vista marítimo como bajo el punto de vista jeológico.

Tomemos como ejemplo el lugar propuesto por el señor Dirks para establecer el dique seco de albañilería que ha proyectado.

Siendo indefinido el espesor del fango en aquel puerto, como se puede ver en los planos de dicho ingeniero, la construcción propuesta por el señor Little no descansaría sobre ninguna base sólida, i por consiguiente, esta construcción, aunque de madera, es tan

(1) M. Leveque dá su informe en la inteligencia de que es Mr. Little quien propone construir un dique de madera en Chile; casi es innecesario decir que esto es un error pues la propuesta es hecha por la casa Simpson de Nueva York.

impracticable como la propuesta por el mismo Ingeniero señor Dirks.

El axioma fundamental a que hai forzosamente que sujetarse en la materia que me ocupa, es el de *subordinar la clase de construccion al terreno en que debe elevarse.*

Quando se trata de establecer un dique seco, *se debe buscar primero el lugar que satisfaga mejor a las condiciones marítimas indispensables; la eleccion del sistema de construccion viene en seguida, segun sea la naturaleza del terreno.*

Las varias esploraciones que he tenido que hacer en las costas de Chile, i por órden del Supremo Gobierno, han sido hechas precisamente en virtud del axioma procedente; i es despues de estos reconocimientos prácticos, que el Supremo Gobierno, de acuerdo con las autoridades científicas marítimas del pais, ordenó la construccion del dique seco en la bahía de Talcahuano.

Seria demasiado cómodo, si en cualquier puerto de la costa se pudiera ejecutar prácticamente un trabajo hidráulico de un sistema determinado. *I suponiendo aún que el terreno jeológico, las mareas, la distancia al puerto principal, la facilidad de la defensa, etc... fuesen favorables al sistema proyectado, (cualquiera que sea este sistema), no quedaria por eso resuelto el problema: habria que hacer accesible a los grandes buques el punto escogido i abrigarlo completamente; es decir, crear un puerto con tajamares, cuyo costo suele ascender fácilmente a millones de pesos.*

Esta razon (el abrigo natural), junto a la facilidad de la defensa i a la proximidad de Valparaiso, es una de las que me indujeron a escojer en el puerto de Talcahuano el lugar en que he concluido los trabajos preparatorios e iniciado los trabajos definitivos; lugar mui accesible a los buques i completamente abrigado por los bancos Marinao i Belen.

Mi modo de ver, así como el modo de construccion que he propuesto, han sido sancionados por notoriedades en la materia.

Lo repito: *subordinar la clase de construccion al terreno en que debe elevarse*, es la primera condicion que hai que llenar, condicion que el señor Little, al hacer su propuesta, ha descuidado por completo.

Todo lo que acabo de decir se refiere al conjunto del proyecto Little.

Vamos a ver ahora si en sus detalles este proyecto es adecuado a las costas de Chile.

¿Ha tomado en cuenta el señor Little la poca amplitud de las mareas en Chile (exceptuando los lugares apartados de los canales de Chiloé)?

¿I la hondura a la cual tendría que clavar su *radier* de madera por medio de escafandros (buzos) en agua mui fria, siendo mui poca la amplitud de la marea?

¿I cómo podría hacer el relleno de concreto de que habla, descansando este concreto sobre fango puro?

¿I en el caso probable de fracaso, ¿quién seria responsable pecuniariamente? ¿el contratista o el Estado?

Todas estas razones no escapan a la alta penetracion de V. S.; pero hai otra tambien de suma gravedad i que prueba bien, de la parte del proponente, la falta total de conocimiento de las condiciones locales.

Quiero hablar de la destruccion rápida de todas las partes de la madera sometidas alternativamente a la accion del aire i del agua del mar en la costa de Chile.

Las aguas de esta costa son mui nocivas a la madera i la broma ataca mui rápidamente toda madera sometida a ellas.

El gran malecon del ferrocarril del sur, en Talcahuano, construido de madera de pino oregon de primera calidad, inyectada en creosota (sistema Payn), ha sido completamente destruido en mui poco tiempo, i sin embargo, las piezas que lo componian eran magnificas i de una seccion de m. 0.40 × m. 0.40.

He hecho esperiencias concluyentes en el malecon provisorio para defensa de los terraplenes, sobre los cuales quedan establecidos los talleres de Talcahuano.

He empleado al mismo tiempo pilotes de pino Oregon *resinoso* (que es la mejor madera en cuanto a conservacion), i pilotes de roble chileno (raulí?); el resultado ha dejado mucho que desear, i me he visto obligado a forrar en zinc las partes sometidas alternativamente a la accion del agua i del aire, sin que todavía el éxito haya sido completo.

Lo mismo ha sucedido en todas las construcciones de madera hechas en el puerto de Valparaiso.

El gran malecon de madera que ántes existia en aquel puerto, ha sido reemplazado con gran ventaja por uno construido de rieles viejos, formando un gran cajon relleno de piedras de granito.

El proponente, hablando de la *posibilidad de destruccion*, por la broma, de las partes espuestas a la accion alternativa del aire i del mar, dice que a medida que esta destruccion se opere,

habrá que reemplazar las partes destruidas; pero haré observar que el trabajo no se limitará a eso solo: *habrá que reemplazar, en toda su longitud, las piezas atacadas, es decir, todas las vigas de revestimiento del dique seco.*

¿Será práctica esta operacion? ¿i su costo?

Pero en realidad es inútil entrar en tales detalles, cuando la construccion es impracticable en su conjunto.

¿Cómo, en efecto, *conseguir la impermeabilidad de un radier de madera clavado sobre pilotes*, cuando el relleno de que habla el proponente es imposible, *debiendo descansar sobre fungo*, como en el proyecto del señor Dirks?

No se podria dejar estanco de agua el recinto del dique.

Por otra parte, establecer una comparacion entre los diques de madera i los de albañilería, bajo el punto de vista de los servicios que pueden prestar estas dos clases de obras, *es lo mismo que comparar un muelle cualquiera de madera con el magnífico muelle fiscal de Valparaiso, cuya construccion creo única.*

Lo que dice el señor Little respecto de las heladas i de los hielos que desagregan las piedras de los diques secos de albañilería en el norte de América, no es tampoco aplicable a Chile.

Lo que dice el mismo señor *de la transformacion del dique seco de albañilería de San Francisco en dique seco de madera*, por el solo hecho de haber forrado con tablas las piedras espuestas a los hielos, no es serio.

RESÚMEN

Lo que resulta del estudio precedente es la *impracticabilidad*, en las condiciones especiales de las costas de Chile, de la construccion de un *dique seco de madera*.

Añadiré otra razon poderosa del poco caso que merece en jeneral este sistema: *es que no es aplicado casi en ninguna parte*, i, sin embargo, todos los dias se construyen diques secos de albañilería.

Citaré entre los últimos construidos los dos de Tolon, el de Montevideo (Cibils), el de Río de Janciro (no concluido) i varios otros.

Me permitiré hacer observar a V. S., como he tenido el honor de hacerlo al Supremo Gobierno de Chile, que una marina tan poderosa como la de aquel pais, necesita absolutamente un dique seco de albañilería.

Los diques flotantes, Clark, etc..... son aplicables solo en casos especiales.

La última guerra con el Perú i Bolivia aliadas, ha revelado el gran poder marítimo de Chile.

Es preciso que aquel país, para mantener para siempre su superioridad, tenga a su disposición los elementos necesarios para las reparaciones mayores de sus buques, es decir, en primer lugar, un dique seco de albañilería.

Soi de V. S., señor Ministro, con toda consideracion i respeto, atento servidor.

A. LEVEQUE.

A S. E. el señor A. Blest Gana, Ministro
Plenipotenciario i Enviado Extraordi-
nario de Chile en Francia. —Paris.

