

MEMORIA DE MARINA

MEMORIA

DEL

MINISTRO DE MARINA

PRESENTADA

AL CONGRESO NACIONAL

EN

→ 1889 ←



SANTIAGO DE CHILE
IMPRESA NACIONAL, MONEDA, 112

1889

MEMORIA

DEL

MINISTRO DE MARINA

En cumplimiento del art. 79 de la Constitución Política de la República, tengo el honor de dar cuenta al Congreso del estado de los negocios de la nación en lo concerniente al Departamento de Marina.

Llamado por S. E. el Presidente de la República para servir el Ministerio de Marina solo el 1.º de mayo próximo pasado, debo comprender en la relación de los trabajos llevados a cabo durante el año que termina en esta fecha, la parte muy principal que corresponde en la labor a mis honorables e inmediatos predecesores, los señores don Evaristo Sánchez i don Ramon Donoso Vergara.

PERSONAL

El número de los jefes, oficiales e individuos de tripulación de la Armada, es el que se enumera en seguida:

 JEFES I OFICIALES DE GUERRA

5	Contra-Almirantes
7	Capitanes de navío
4	Id. de id. graduados
13	Id. de fragata
4	Id. de id. graduados
13	Id. de corbeta
12	Id. de id. graduados
13	Tenientes primeros
15	Id. segundos
27	Guardia-marinas de 1. ^a clase
10	id. id. de 2. ^a id.

 123

OFICIALES MAYORES

1	Guarda-almacenes
1	Inspector de Contabilidad
10	Contadores de 1. ^a clase
8	Id. de 2. ^a id.
21	Id. de 3. ^a id.
1	Cirujano mayor
9	Cirujanos de primera clase
3	Id. de segunda id.
1	Cirujano de tercera id.
1	Inspector jeneral de máquinas
20	Ingenieros de primera clase
16	Id. de segunda id.
28	Id. de tercera id.
1	Constructor naval
11	Pilotos de primera clase
8	Id. de segunda id.

 140

TRIPULACION

122	Sarjentos de mar
182	Cabos de mar
691	Individuos de marinería
99	Id. de servidumbre
191	Id. de máquina.

 1285

La simple enumeracion de la lista anterior basta para llamar la atencion hácia la insuficiencia del personal, tanto en lo que toca a la oficialidad como a la tripulacion.

Esta situacion, que es mui delicada en los momentos actuales, lo será mucho mas cuando se terminen los siete buques con que se incrementará el material de la Armada.

Las dotaciones de los buques i de los demas servicios de marina se han reducido a los mas estrechos límites, a fin de no dictar disposiciones completamente ilusorias i obedeciendo al propio tiempo a la idea de mantener a la marina en tiempo de paz dentro de un presupuesto de relativa economía, i aun así escasea el personal i cabalmente entre las plazas subalternas, sobre las cuales recae el mayor peso del servicio, a saber: las de tenientes i guardia-marinas.

Para los buques, destina el Reglamento vijente 109 jefes i oficiales de guerra i miéntras tanto el número que se requeriria para atenderlos debidamente una vez que ingresen a la Armada los buques en construccion no baja de 250.

Habrá que agregar todavía unos 100 jefes i oficiales que se hallarian distribuidos en la Escuela Naval, en las oficinas de administracion i al frente de las gobernaciones i subdelegaciones marítimas.

Por fin, hai que tener presente el número de jefes i oficiales inhabilitados temporalmente para

desempeñar sus funciones, sea por negocios de carácter particular, sea por enfermedades, castigos disciplinarios u otras causas.

Ahora sucede que en cualesquiera de los casos que acabo de mencionar, los cargos o comisiones quedan vacantes o en manos de otros oficiales que sufren el consiguiente recargo de trabajo, lo que ha venido constituyendo el estado ordinario del servicio marítimo.

Hai que apuntar todavía otro inconveniente grave, acarreado por el corto número de jefes i oficiales de que se puede disponer.

El desarrollo del arte naval, que ha creado múltiples i complicados elementos de defensa i de ataque, obliga ya al personal de la Marina a abandonar en parte el conjunto de los conocimientos que ántes abarcaban i a concretar sus estudios a un ramo especial, fuera de aquellos que forman la enseñanza propia del oficial de marina.

Así, necesitamos preparar oficiales torpedistas, que tengan conocimiento cabal de la fabricacion, cuidado i uso de tan poderosa máquina de guerra i que puedan dar la correspondiente instruccion al personal encargado de su manejo; oficiales artilleros, que se eleven sobre el nivel de los demas oficiales por una comprension mas acabada i mas profunda de todo lo que atañe a la artillería, de suerte que al recurrirse a ellos inspiren plena confianza; i oficiales hidrógrafos, que hayan hecho estudios especiales de hidrografía, siguiendo un cur-

so mas vasto en este ramo que el adoptado por sus demas compañeros de profesion.

El Departamento de mi cargo se ha preocupado ya de este negocio i solo espera que aumente el número de oficiales para dictar los respectivos reglamentos estableciendo los cursos a que deberian sujetarse los especialistas i las remuneraciones que corresponderian a los individuos titulados de cada clase.

La base de la especialidad descansaria en las aptitudes e inclinaciones naturales de cada oficial, de manera que ninguno fuera compelido a tomar un camino determinado, sino, por el contrario, que fuera facultativo de cada uno seguir éstos o aquéllos estudios especiales, segun sus gustos.

La deficiencia en el personal de jefes i oficiales, de un lado, i en el de tripulacion, de otro, tienen mui diverso alcance.

Miéntras un individuo de tripulacion se forma en el trascurso de uno o dos años, con escepcion de las clases superiores que requieren mas largo aprendizaje, lo que no es del todo difícil cuando se cuenta con cierto número de jente de mar habituada a las tareas de a bordo; tratándose de oficiales la cuestion cambia completamente de aspecto. Ahora se reputa que un oficial no se encuentra preparado ni medianamente para llenar las labores que le corresponden en un buque de guerra, ántes de haber recibido lecciones teóricas en las escuelas navales, por espacio de cuatro a

seis años i de haber aplicado esos conocimientos en la navegacion por tres o cuatro años mas.

De suerte que es necesario esperar un lapso de tiempo que fluctúa entre siete i diez años para formar oficiales que realmente sean útiles i en los cuales se pueda depositar confianza.

De ahí que sea menester crear en la paz el número necesario de oficiales para que en caso de guerra los buques i oficinas de marina se hallen perfectamente servidos.

Los medios que se pueden poner en juego para lograr el aumento necesario de oficiales son tambien diversos de los que son indispensables usar para obtener mayor número de enganchados para las tripulaciones.

Dentro de sus facultades, el Gobierno ha hecho i continúa haciendo lo posible para conseguir lo uno i lo otro; pero el programa no se ha de cumplir mientras el Congreso no concorra con otras medidas importantes que son materia de lei.

El número de oficiales depende del resultado que se obtenga en la Escuela Naval.

Hasta el año 1887, inclusive, los cadetes que se educaban en ese establecimiento no subian de ochenta, que repartidos en seis años de estudios daban un término medio de 13 alumnos para cada año. El primer año del curso, sin embargo, experimentaba siempre un pequeño aumento debido a las vacantes estraordinarias ocurridas por las separaciones orijinadas en la falta de salud, en la

mala conducta i en la poca aplicacion de parte de algunos cadetes, que han alcanzado en ocasiones hasta el ocho por ciento.

Comenzando; pues, el curso quince o dieziocho alumnos, era lójico que durante los seis años de estudios, que son mui recargados, debido a los tres órdenes de conocimientos que deben poseer los oficiales de marina, en humanidades, en matemáticas i en ramos propiamente profesionales, fueran quedando en el camino los menos aprovechados, o aquellos que por motivos de salud o sencillamente de familia prefieren despues de su incorporacion adoptar otra carrera, hasta quedar reducido el número al fin de la jornada, a la mitad o a la tercera parte.

El remedio de la situacion estaba, pues, en el aumento del número de cadetes, procurando que empezasen el curso treinta o cuarenta para que terminen los estudios i lleguen al empleo de guardia-marinas quince o veinte en fin de cada año, que bastarian para satisfacer las necesidades que se experimentan por el momento.

Así lo ha comprendido el Gobierno i desde el año escolar de 1888 ha comenzado a aumentar paulatinamente el número de cadetes, elevándolo de 80 a 90 i en el corriente de 90 a 110. Este aumento ha de continuar hasta que lleguen a doscientos los jóvenes que se eduquen en la Escuela Naval, dando de ese modo un término medio de 33 en cada año del curso.

Debo llamaros la atencion hacia la importancia que entraña este procedimiento con respecto al plan jeneral de instruccion pública.

El Gobierno no persigue con el mantenimiento de la Escuela Naval un objeto único; los jóvenes que allí se educan pueden o no servir en seguida en la Armada a voluntad, pagando en este último caso una suma prudente para reembolsar al Fisco de los gastos que ha hecho en su educacion, i entonces se habria logrado dar conocimientos mui completos de humanidades i matemáticas a un buen número de ellos, que quedarian en aptitud de continuar los estudios de una profesion liberal o dedicarse, desde luego, a cualquier trabajo remunerado.

Como una medida complementaria, se ha reducido la estension del plan de estudios de la Escuela Naval de seis años que fijaba el reglamento de 28 de mayo de 1884 a cinco años, determinando que los dos últimos años del referido plan se hagan en dos semestres.

Volviendo ahora sobre la dificultad de enganchar jente para las tripulaciones, será necesario repetir aquí los mismos argumentos que se hicieron valer en el mensaje de octubre del año próximo pasado para solicitar el aumento del sueldo de la jente de mar, que por ser mui escaso es la causa principal de que nuestros buques no tengan sus dotaciones completas.

Con motivo de la baja del cambio i del aumen-

to considerable de precio que han sufrido los artículos de consumo i demas medios de satisfacer las necesidades de la vida, ha sido menester elevar los sueldos de la mayor parte de los empleados públicos i ya se han dictado leyes que favorecen a los intendentes i gobernadores, a los funcionarios del órden diplomático i del poder judicial, a los tesoreros fiscales i empleados de aduana i aun a los jefes i oficiales del ejército i armada; solo quedan, pues, como un caso de escepcion desfavorable, la parte de los servidores del pais a que me vengo refiriendo.

Por otra parte, contratándose la marinería de la armada entre la clase obrera, cuyo jornal aumenta en escala siempre ascendente i en relacion con la estraordinaria demanda de brazos que orijinan las construcciones de todo jénero que se llevan a cabo en la República, será cada dia mas dificultosa la tarea miéntras no se dé al hombre que se embarque en nuestros buques de guerra una situacion conveniente i un porvenir alhagüeno.

La marina mercante mantiene sus buques bien tripulados, gracias a que comprendió a tiempo la obligacion en que se hallaba de remunerar mejor a su marinería.

Los mejores sueldos asignados en la marina mercante i el servicio ménos pesado que allí se exige, son causas para que la jente que anualmente se embarca lo haga de preferencia en los

buques de comercio antes de engancharse en las naves de guerra.

Los razonamientos anteriores, son una deducción lójica de los hechos.

En el año próximo pasado se contrataron para las faenas de a bordo 3,220 hombres i de ellos el 75 por ciento prefirió la marina mercante, i, por consiguiente, el resto, o solo sea el 25 por ciento, la de guerra nacional.

Pero la falta de aliciente para que la jente de mar permanezca sirviendo en la armada no implica solo una dificultad en el enganche; el daño se manifiesta aun en otra forma.

Gran parte de los contratados entran al servicio con el propósito evidente de desertarse llevándose las ropas suministradas por via de anticipo i la prima de enganche.

En el año último, el número de desertores alcanzó al 41 por ciento de los 814 enganchados, proporcion relativamente enorme i que por desgracia va en aumento. El año próximo pasado tuvo la armada 15 por ciento mas de desertores que en el anterior.

Fuera de la desmoralizacion que trae consigo tan crecido número de desertores, ello ocasiona un fuerte desembolso al Fisco.

Pierde por un lado la prima de enganche i por otro las ropas entregadas con cargo.

No conviene, pues, ni por una ni por otra consideracion prolongar este estado de cosas, i confio

que las razones que he hecho valer han de mover al Congreso en favor del aumento de los sueldos que se os propuso en el mensaje de octubre último.

No solo es necesario aumentar los sueldos de la marinería, era también útil suministrarle cierto número de trajes sin cargo i reglamentar el sistema de contrataciones para colocarla en condiciones a lo ménos tan ventajosas como la que tiene la tripulación de los buques mercantes i atraer, entonces, hombres jóvenes, robustos i dispuestos a servir con amor los puestos que se les encomienden.

En el proyecto de presupuestos para el corriente año se consultó la suma de 25,000 pesos para entregar ropa, sin cargo, a la marinería enganchada, i el Congreso, concordando con los propósitos de este Ministerio, tuvo a bien darle cabida a dicha suma en el presupuesto vijente.

Poco despues, en 10 de enero, se dictó un reglamento de enganche para la jente de mar que se contrate para la Armada. En él se dispone que el enganchado no necesita pagar cantidad alguna al tiempo de firmar el contrato, como sucedia anteriormente; el Fisco, en cambio, se obliga a entregarle como prima un mes de sueldo, a suministrarle un traje completo i a renovarle este vestuario cada seis meses.

Estas medidas, como lo he dicho, implican por sí solas una innovacion de trascendencia.

El servicio de a bordo exige a la marinería un gran consumo de ropas. Las continuas pérdidas

que se sufren en el uniforme por el deterioro obligado que les orijinan en ellas las faenas propias de la profesion, constituian desde luego un motivo de retraimiento.

Costeadas en parte por el Fisco, a la vez que no es una carga gravosa para el Estado, logra beneficiar a las tripulaciones en un punto que toman mui en cuenta.

Con respecto a la instruccion del personal de la Armada, me complazco en reconocer que se encuentra en buen pié.

Los conocimientos que adquieren nuestros oficiales en la Escuela Naval no se reducen, como lo he dicho ántes, a los ramos profesionales; reciben, ademas, una instruccion tan completa en humanidades i en matemáticas que corresponden precisamente a los estudios que se hacen en la seccion secundaria de los colejos del Estado para encaminar a los jóvenes a las profesiones liberales.

Conocido el papel que deben desempeñar en el curso de su carrera los oficiales de marina, no encontrareis superfluo este recargo de estudios.

Los continuos viajes de instruccion que emprenden nuestras naves de guerra, ponen a nuestra oficialidad en contacto con los pueblos de los países mas adelantados, i es indispensable que ella esté preparada para dar una buena muestra de la cultura de la República. Esto por lo que respecta al estado de paz.

Contemplando, por el contrario, el estado bélico, apénas si necesito insinuaros las gravísimas responsabilidades que puede echar sobre el pais un oficial poco preparado por su instruccion para resolver con acierto los mil incidentes que surjen a menudo con los neutrales i aun con los ciudadanos de la nacion enemiga que no toman parte en la lucha.

Para que los cadetes, que dan término al curso que siguen en la Escuela Naval, no olviden los conocimientos científicos que allí adquieren i a fin de que se habitúen a resolver por sí mismos las dificultades que se presentan en la navegacion i en el uso de los elementos de combate, se ha establecido la práctica saludable de obligarles a emprender largos viajes a la vela con ejercicios variadísimos, en los cuales los comandantes se esfuerzan con noble empeño en sobresalir en la labor de hacer de los guardia-marinas embarcados bajo sus órdenes oficiales sérios i competentes.

En febrero del año último partía la corbeta *Abtao* hácia la China i el Japon, llevando a su bordo nueve guardia-marinas de primera clase, i solo estuvo de regreso en nuestras aguas en octubre, realizando tan largo viaje con toda felicidad i con completo éxito bajo el punto que se habia tenido en mira al emprenderlo, gracias al celo de su comandante.

La cañonera *Pilcomayo*, constituida en buque-escuela de aplicacion para guardia-marinas

de 2.^a clase, conforme a un reglamento que se dictó en diciembre último, zarpó también en 18 de febrero con rumbo al Callao, Panamá, Honolulu (islas de Sandwich) i Vancouver, debiendo regresar por San Francisco de California, Tahití i Pascua.

Para vijilar todavía mas directamente por la instruccion de los ocho guardia-marinas de 2.^a clase que emprenden viaje en la referida nave, se ha embarcado con ellos un oficial que no tendrá otra mision que ayudarles en sus tareas. El oficial elejido salia del profesorado de la Escuela Naval.

Queda aun por mencionar otro viaje de esa especie.

La corbeta *O'Higgins* debe zarpar en estos dias desde Huasco para la isla de Pascua conduciendo entre la oficialidad a ocho guardia-marinas de primera clase que a la terminacion del viaje habrán navegado el número de millas que se les exige para poder presentarse a rendir el exámen necesario para ser teniente 2.^o de la Armada.

Se procura que uno de los puntos de escala en estos viajes sea casi siempre la isla de Pascua para visitar a menudo la colonia chilena allí instalada i servir sus intereses buscando su progreso.

Como una prenda de seguridad i como estímulo os recomiendo, desde luego, el despacho de la lei que en breve presentaré a vuestras deliberaciones fijando reglas para el ascenso de los oficiales de la Armada.

Hasta ahora el Gobierno ha procedido discrecionalmente en esta materia, concediendo ascensos, conforme a las necesidades de la marina i tomando en cuenta los servicios i las aptitudes de cada cual; pero conviene establecer en un precepto legal las condiciones jenerales a que deben ajustarse sus actos.

La lei debe exigir el *mínimum* de los servicios necesarios para pasar a la clase inmediatamente superior, i, ademas, decir los casos en que sea lícito ascender fuera de tiempo al oficial que se haya distinguido por su celo i por sus aptitudes.

Una lei dictada bajo esas bases, alejaria todo temor de preferencias inmotivadas i serviria de aliento a los que quisieran ir mas allá en virtud de méritos verdaderos.

La multiplicacion de las máquinas en los buques modernos obliga a mantener un personal tan numeroso como idóneo que se encargue de su cuidado, de su manejo i de los trabajos de todo jénero que es menester llevar a cabo en ellas diariamente.

La instruccion de los ingenieros que se emplean en las máquinas a vapor de los buques debe ser tan científica como práctica, i talvez mas de lo último que de lo primero.

En el año próximo pasado, se dictó un reglamento que exige a los ingenieros un exámen para poder ser ascendido a la clase inmediatamente su-

perior i determina los ramos sobre que deben recaer tales pruebas.

Toca ahora arbitrar los medios para que hagan ejercicios prácticos.

Ocupados los buques de la armada en viajes que sirven de instruccion para los guardia-marinas, navegan solo a la vela; i los que no se encuentran dedicados a ese objeto se hallan fondeados en los puertos, de estacion en el Callao o sirviendo a las comisiones hidrográficas, casos todos en que no se necesita usar de las máquinas a vapor.

En tal estado de cosas, los ingenieros no tienen campo alguno para el aprendizaje práctico.

Se piensa, para salvar este mal, destinar el vapor *Tolten* a hacer viajes con fuerte dotacion de ingenieros, a fin de que trabajen con máquinas a toda fuerza i estudien bajo la vijilancia de un personal competente todos los casos que se presentan amenudo en la navegacion a vapor.

El estado sanitario de las tripulaciones es favorable.

Si los casos de enfermedad han llegado en el año a 2,131, ello se debe a que figuran en ese número toda clase de dolencias, aun aquellas que no inhabilitan al individuo para el trabajo.

Los muertos solo fueron tres.

Ese resultado se debe en gran parte a la competencia de los cirujanos.

Es verdaderamente alhagador contemplar el

cambio que se ha operado en el personal de cirujanos.

Mientras que antes de la última guerra no había un solo médico embarcado, ahora, ocho de los nueve cirujanos de primera clase han recibido su título en nuestra Universidad.

Sin embargo, se observa que no permanecen mucho tiempo en el servicio por dos razones:

Es la primera, la pequeña remuneración asignada al empleo, i la segunda la equivalencia fija de grado con relación a los demás oficiales.

El sueldo de un cirujano primero es de 125 pesos mensuales i se aumenta con una gratificación de 45 pesos, también mensuales, cuando se hallan embarcados.

El total de 170 pesos mensuales se eleva a 200 pesos cuando han prestado diez años de servicios.

Después, cualesquiera que sea el número de años de servicios i el mérito de ellos la remuneración no varía.

Es digno también de desarrollarse el otro punto que hemos tocado.

El cirujano de 2.^a clase equivale en grado a un teniente 2.^o i el cirujano 1.^o a un teniente 1.^o Esta situación es invariable.

Lo que sucede, a este respecto, en la práctica, es algo que se halla en pugna con las aspiraciones más legítimas de los hombres que buscan los honores i consideraciones a medida que crecen los propios méritos.

Si los oficiales de guerra ascienden por su antigüedad i por la clase de sus servicios, no hai motivo alguno para escepcionar a los cirujanos i a los demas oficiales mayores: ingenieros i contadores, que se encuentran en el mismo caso i a los cuales estiendiendo estas consideraciones.

Ahora, los cirujanos primeros ven llegar al buque en que se encuentran embarcados a jóvenes guardia-marinas, que se hallan mui abajo de ellos por su grado i los honores anexos, i en seguida presencian su elevacion sucesiva a tenientes, a capitanes i a comandantes, quedando, por consiguiente, luego como iguales, i, por último, como sus superiores.

Se hace, pues, necesario conceder grados a los oficiales mayores en consonancia con el tiempo servido i con su ilustracion.

Los esfuerzos del Gobierno i de los jefes i oficiales de la armada se esterilizan en buena parte con respecto a la instruccion de la marinería, por las deserciones i por el corto tiempo, que en jeneral, permanece embarcada.

Las contratas que firma habitualmente la jente de mar no se estienden mas allá de un viaje redondo o del plazo de un año.

Como es natural, en ese corto período, apenas si ha habido tiempo de instruir al marinero en las diversas faenas de a bordo i en sus deberes militares.

En el año último el 68 por ciento de las tripulaciones se ha renovado por las causas espuestas.

Los buques que han sufrido mas por este motivo son: 1.º *El Esmeralda*, 2.º *El Huascar* i 3.º *La Chacabuco*.

El Huascar, *La Magallanes* i *La Chacabuco* fueron las naves que tuvieron mas desertores.

El nuevo reglamento de enganche dispone que no se contrate jente por menos de tres años, con escepcion de la servidumbre, músicos i empleados en tierra.

Sin embargo, el verdadero marinero solo se forma comenzando su carrera en las escuelas de grumetes.

Por eso me propongo aumentar el número de los grumetes embarcados en la escuela núm. 2 de 150 a 250 e instruir otros tantos en la núm. 1.

El proyecto de presupuestos para 1890 consulta 500 grumetes aprendices, que una vez que hallan terminado el curso de dos años en la escuela i un año de navegacion quedarán en aptitud de ocupar con provecho las plazas de cabos i sarjentos de mar, en cuyos puestos urje tener jente bien preparada.

Hai pendiente de la consideracion de la Honorable Cámara de Diputados un proyecto que reforma la lei de 30 de noviembre de 1882.

Os recomiendo el pronto despacho de dicho proyecto por consideraciones de buen servicio.

Ahora todo oficial al cual se le encarga una comision especial, dentro o fuera del pais, goza de la gratificacion de mando particular de buque correspondiente al grado inmediatamente superior, cualquiera que sea la importancia de dicha comision.

Fuera de los inconvenientes de ese artículo, que nivela todos los trabajos, tiene todavia otro mayor, tratándose de los oficiales jenerales de la armada. La lei referida no consulta gratificacion alguna de mando particular de buque para ellos, de modo que empleados en una comision especial, no les correspondería, en rigor, sobre sueldo alguno.

Tratándose de un servicio que toma gran vuelo i con un personal numeroso, no debeis estrañar que las causas hayan aumentado.

En el año 1888 los sumarios, procesos, consejos de guerra ordinarios i de oficiales jenerales dan un total de 209 negocios.

Una parte mui principal corresponde en ellos al auditor de guerra, i como a la fecha desempeñan este cargo los mismos jueces del crimen de Valparaiso, que están mui recargados de trabajo, los procesos sufren considerable retardo.

Para salvar este inconveniente, he consultado en el proyecto de presupuestos para el año venidero el sueldo de un auditor de marina especial, que intervenga, tanto en las causas que interesan al personal de la Armada como al del ejército.

MATERIAL DE LA ARMADA

El material de la Armada es el siguiente:

BLINDADOS

Blanco Encalada, Almirante Cochrane i Huáscar

CORBETAS

Abtao, Chacabuco i O'Higgins

CAÑONERAS

Magallanes i Pilcomayo

CRUCEROS

Esmeralda i Angamos

VAPOR

Tolten

BUQUES-ESCUELA

Número 1 i Número 2

ESCAMPAVIAS

Toro, Valparaíso i Gaviota

PONTONES

Thalaba, Miraflores i Kate-Kellock

TORPEDERAS

Núm. 1	<i>Fresia</i>	Núm. 6	<i>Janequeo</i>
" 2	<i>Colocolo</i>	" 7	<i>Guale</i>
" 3	<i>Tucapel</i>	" 8	<i>Quidora</i>
" 4	<i>Guacolda</i>	" 9	<i>Rucamilia</i>
" 5	<i>Tegualda</i>	" 10	<i>Sarjento Aldea</i>

El buque-escuela *Almirante Simpson* ha pasado a llevar el número 2 i el número 1 lo lleva la fragata *Domingo Santa María*, adquirida hace poco con este objeto.

El escampavía *Lautaro*, empleado desde años atras en un servicio completamente ajeno a la marina, cual es la explotacion de las islas de Lobos, ha pasado a depender en un todo del Departamento de Hacienda.

El estado de los buques en jeneral es bueno.

El blindado *Almirante Cochrane*, despues de recibir las reparaciones completas a que se refiere la Memoria del año último, hace en estos momentos sus aprestos en Hull (Inglaterra) para regresar al país.

Esas reparaciones i su nuevo armamento ha demandado un gasto aproximado de £ 113,000, que se ha cubierto casi en su totalidad con los fondos consultados al efecto en el presupuesto del año último; pero, la baja del cambio, nos obligará a echar mano de las sumas presupuestas para reparaciones en el año en curso.

El valor de los trabajos ejecutados en el *Cochrane* ha subido en mas de £ 23,000 sobre el primitivo presupuesto de reparacion, exceso que tiene su oríjen en los nuevos elementos con que se ha provisto al blindado i que se juzgaron despues indispensables para colocarlo en las mejores condiciones posibles ya que se habia hecho el sacrificio de enviarlo a Europa

Mencionaremos solo los principales:

Máquinas de triple expansion, seis ametralladoras Hotchkiss, tres tubos lanza-torpedos en vez de los dos consultados, un caldero ausiliar, un condensador, una bomba de fuerza, una lancha capaz de servir de torpedera, redes Bullivant contra torpedos i la elevacion del forro de madera i zinc sobre la línea de agua.

Aunque el contrato respectivo fijaba la fecha del 31 de enero del corriente año para entregar el blindado enteramente concluido, la compañía no ha podido dar cumplimiento al compromiso que contrajo a causa de las huelgas que paralizaron los trabajos por algunas semanas i del retardo sufrido en la fabricacion de la artillería.

Los cañones de grueso calibre para el *Cochrane* se contrataron con la casa de Armstrong con alguna anticipacion a la época de la llegada de este buque a Europa i, con todo, no se ha logrado tenerlos en nuestro poder en tiempo oportuno.

A mas del retardo, la buena fabricacion de algunos de los cañones ha estado en duda.

El oficial encargado de la inspeccion de las piezas llegó a comprobar la existencia de algunas grietas mas o ménos estensas i mas o ménos profundas en varios de los cañones, i, especialmente, en el que llevaba el núm. 6,057, en el cual aquellas imperfecciones se hallaban repartidos ocupando la mitad de la parte rayada del ánima i en los

dos tercios de la circunferencia, con una profundidad máxima de 3 milímetros.

Despues de detenidos estudios se vió que solo el cañon núm. 6,057 inspiraba fundados temores.

La casa constructora aseguraba, sin embargo, que las grietas del referido cañon no afectaban absolutamente a su seguridad, propuso en subsidio colocar desde luego dentro del ánima un tubo de refuerzo o verificar este trabajo gratuitamente dentro del término de 4 años si las grietas experimentasen variacion.

Con todo, el Gobierno condenó en definitiva la pieza i exijió de los señores Armstrong la fabricacion de un nuevo cañon que debe ser remitido a su costa a Chile a fin de no retardar mas la vuelta del blindado al pais, i, para seguridad de los restantes, la compañía se ha comprometido a verificar treinta disparos consecutivos con la pieza desechada, que manifestarán la importancia de las pequeñas grietas denunciadas en ellos.

La corbeta *Chacabuco*, construida en 1864-66, ha pasado a ocupar un lugar secundario en la Armada a causa de que su tipo se encuentra anticuado por las nuevas necesidades creadas por el arte naval; ademas, sus máquinas i calderos necesitan ser cambiados o seria menester realizar en ellas trabajos de consideracion, que, junto con la recorrida jeneral del buque, importarian mas de 200,000 pesos.

Se ha desistido, por el momento, de invertir una

suma tan considerable en el buque de que me ocupo, i se le ha destinado a servir de depósito de marineros enganchados.

La cañonera *Pilcomayo*, despues de vastos trabajos que se hicieron en ella, se halla en buen pié de servicio. La innovacion de mas trascendencia consistió en el cambio de las calderas por otras dos nuevas, de acero, dotadas de todas las mejoras modernas. Se les puede vijilar interior i esteriormente i ocupan un espacio reducido; su duracion no bajará de doce años, i dan al buque un andar de diez millas, con un consumo económico de 12 toneladas de carbon en veinticuatro horas, sin forzar.

En la corbeta *Abtao* habrá necesidad de hacer ciertos trabajos en las calderas, porque a causa de la debilidad de sus planchas la presion ha bajado de 30 a 10 libras de vapor por pulgada cuadrada.

El estado de la corbeta *Chacabuco* hace presumir el de su jemela, la corbeta *O'Higgins*; pero dada la escasez de buques, será necesario mantenerla todavía por algun tiempo mas en pié de guerra, realizando los trabajos mas indispensables.

En cuanto al crucero *Esmeralda*, nave excelente en su jénero, apénas ha requerido trabajos durante el último año, por un valor aproximado de tres mil pesos.

Tratando del blindado *Almirante Cochrane*, he dicho que se le habia dotado de una red contra torpedos; igual adquisicion se hizo para el *Blanco*

Encalada. El costo de £ 1,200 de cada una de esas redes está justificado de sobra con la conveniencia de poseer tan útil defensa contra los torpedos.

Data del año último la compra de la composición Hay para pintar los fondos de los buques de acero i de fierro.

Este utilísimo descubrimiento importa una grande economía para el Erario Nacional, desde que permite mantener a los buques por períodos mui largos en activo servicio sin necesidad de ocupar un dique de carena.

La composición Hay impide la adherencia al casco de moluscos i sustancias que ensucian los fondos i hacen perder una buena parte de su marcha a la nave.

Hasta hoi no se ha experimentado en el pais la composición Hay sino en una lancha porta-torpedos i los resultados fueron completamente satisfactorios. Aplicada esa sustancia sobre el casco de la lancha, permaneció ésta en seguida por muchos meses sobre el agua i al echarla a tierra se vió que los fondos se encontraban relucientes i en perfecto estado de limpieza.

En el crucero *Angamos* se sabrá el resultado cuando entre nuevamente al dique.

Obedeciendo a un plan de renovacion paulatina del material de la Armada, concebido de antemano i en cuya confeccion tienen parte algunos

jefes de marina, se presentó a las deliberaciones del Congreso un proyecto de lei pidiendo que autorizara al Presidente de la República para invertir trescientas setenta mil libras esterlinas en la realizacion de aquel plan. Dicho proyecto, que obtuvo la aprobacion del Senado, no alcanzó a discutirse en la Honorable Cámara de Diputados.

No obstante, el presupuesto vijente consultó la cantidad de dos millones quinientos mil pesos para la adquisicion de buques.

Con esta suma se cubrirá una parte de las nuevas construcciones ya contratadas.

No ha sido tarea fácil llegar a una solucion en este complicado asunto.

A pesar de los decididos propósitos del Gobierno en favor de la pronta contratacion de los buques, solo en 1.º de marzo que acaba de pasar fué dable estender el decreto que aceptaba la propuesta de la casa «Forges et Chantiers de la Méditerranée», en que se compromete a construir, por la suma de £ 391,000, un blindado para la Armada Nacional con las condiciones principales siguientes:

Desplazamiento, 6,902 toneladas;

Fuerza de máquina, 12,000 caballos;

Andar natural, 17 millas por hora;

Andar forzado, 19 millas, en prueba de seis horas;

Capacidad en las carboneras para 700 toneladas;

Blindaje, de 12 pulgadas con placas de acero Schneider, del Creusot.

La casa constructora se compromete, además, a entregar el buque enteramente concluido en un plazo de 27 meses.

Al llamado del Contra-Almirante Latorre, se presentaron el 21 de mayo del año próximo pasado, dieziocho propuestas de las principales casas constructoras de Europa, ofreciéndose para llevar a cabo la realización del proyecto del blindado que indicaban en las especificaciones i planos que acompañaban. Ocho días después de esa fecha la Compañía de «Forges et Chantiers de la Méditerranée» presentaba a su vez una segunda propuesta.

En el interés de resolver este asunto atinadamente se sometieron éstas a un cuádruple exámen.

Emitió primeramente su informe el constructor Naval de la Marina Inglesa Sir Edward J. Reed, en seguida dió su opinion el director del material de la Armada Francesa Monsieur Pechard D'Ambly, i por último examinó todas las propuestas el señor Dietrich, ingeniero designado al efecto por el Gobierno Aleman.

Después de estos diversos pasos se reunió la Comisión Naval Chilena que funciona en Europa i entró a resolver en definitiva por encargo del Gobierno.

Desde luego escluyó todas las propuestas, mé-

nos seis, dejando tambien la de la Compañía «Forges et Chantiers de la Méditerranée» a título de simple recomendacion.

Fruto de una detenida i concienzuda discusion fué el rechazo de todas las propuestas, porque los proyectos del blindado no se sujetaban a las necesidades de nuestra Armada.

Aunque los proponentes, en virtud de la invitacion del Contra-Almirante Latorre, tenian facultad para elejir el tipo que quisieran, dentro de ciertas bases jenerales, la verdad es que al ejecutar los proyectos dejaban ancho campo a la crítica.

Los que consultaban un fuerte blindaje descuidaban la solidez o el poder de las máquinas, o colocaban la artillería en condiciones que no permitian sacar de ella todo el partido posible, o reducian considerablemente el número de las municiones, o hacian ménos depósitos de éstas, de las que el buen servicio exige. Algunos reforzaban la coraza para abrigar la máquina, pero la recojian en los extremos, no la elevaban suficientemente sobre la línea de agua, o la debilitaban mas abajo de ésta. Otros ofrecian máquinas capaces de desarrollar la fuerza motriz que se exijia, pero sometiéndola a un esfuerzo extraordinario i a un número de revoluciones que comprometian su solidez i duracion. Por fin, para no citar otros casos, hubo proponente que ofrecia construir máquinas verticales, que requieren una proteccion especial

de blindaje, a fin de darle cabida dentro del limitado recinto que se les destina.

Estos trabajos no fueron, sin embargo, infructuosos, porque nuestra comision naval llegó a formar juicio exacto de las condiciones del blindado que necesitábamos hasta en sus menores detalles i pudo entónces formular nuevas especificaciones con arreglo a las cuales se encomendó al constructor naval señor Reed la formacion de los planos i tipos.

A este nuevo concurso se presentaron doce proponentes, pero desgraciadamente con un error en el cálculo de los pesos que fluctuó entre 300 i 450 toneladas.

En esta situacion, el Gobierno pudo entrar a resolver sobre la propuesta de la Compañía «Forges et Chantiers de la Méditerranée» i llegó a convencerse, de acuerdo con el Contra-Almirante Latorre, que era el mas conveniente de todos los proyectos presentados; en consecuencia, lo aprobó en la fecha a que ántes me he referido.

Desarmada la corbeta *Chacabuco* i en estado poco satisfactorio la *O'Higgins*, era necesario reemplazarlas por buques adecuados.

La Comandancia Jeneral de Marina propuso la construccion de buques mistos capaces de navegar a vela i a vapor, con un desplazamiento aproximado de mil quinientas toneladas i dotado de artillería relativamente fuerte.

Sometido el negocio al conocimiento de la co-

mision naval, el Contra-Almirante Latorre recomendó como tipo preferible de nave el de cruceros, capaces de servir mejor en caso de guerra.

Se pidieron propuestas para construir una corbeta i un crucero, i del estudio de los proyectos presentados resultó recomendada la propuesta de la Compañía «Forges et Chantiers de la Méditerranée».

El Gobierno, aceptando esa recomendacion, mandó celebrar el contrato respectivo, que fué firmado a nombre del Gobierno de Chile, por el Ministro Plenipotenciario en Francia, con fecha 20 de marzo último. Los buques a que se refiere ese contrato son dos cruceros, cuyas condiciones jenerales se enumeran a continuación:

Desplazamiento, 2,080 toneladas;

Fuerza de máquina, 5,400 caballos;

Andar ordinario, 17 millas por hora,

Id. forzado, 19 millas por hora;

Cubierta, protegida por blindaje de acero;

Plazo de la entrega, 18 meses para el 1.º i de 20 para el 2.º;

Precio, 3.129,500 francos, por cada uno, con artillería.

El tipo de las lanchas porta-torpedos que poseemos i cuyas dimensiones superiores alcanzan a 125 pies de largo, ha sido reservado definitivamente por la táctica naval despues de los últimos

experimentos hechos por todas las grandes marinas del mundo, para la defensa de los puertos i de las costas adyacentes, considerando ineficaz su uso en alta mar.

De ahí que haya surjido un otro tipo de buque capaz de alejarse a largas distancias de la costa, de poseer tan rápida marcha como las primeras i dotados de numerosos tubos lanza-torpedos.

Buques de esta especie eran de absoluta necesidad para completar el cuadro de nuestra Armada.

Mi honorable antecesor encomendó al Contra-Almirante Latorre la contratacion de dos caza-torpederos—tal es el nombre que llevan—debiendo sujetarse a las condiciones de los buques mas adelantados de esta especie.

Dicho jefe se dirijió a siete casas inglesas, a dos francesas i a una alemana, indicándoles los rasgos jenerales de los buques que se pedian.

La invitacion fué aceptada por las casas constructoras.

La casa Laird triunfó en el concurso con un tipo que consultaba todas las innovaciones propuestas por una comision nombrada por el Almirantazgo Ingles i que correspondia tambien a las diez embarcaciones de esta especie cuya construccion acababa de ordenar el mismo Gobierno.

Los caza-torpederos que se construyen para Chile, obedecen a las condiciones siguientes:

Desplazamiento total, 720 toneladas;
Precio, 59,500 libras esterlinas cada uno;
Tiempo de construccion, 12 meses;
Largo, o sea eslora, 230 pies;
Manga o ancho, 27 pies 6 pulgadas;
Calado medio, 8 pies 9 pulgadas;
Capacidad total de las carboneras, 175 toneladas;
Número de millas que pueden recorrer con su carbon a 11 millas por hora, 4,500 millas;
Tubos torpederos sistema Canet, 5;
Alojamiento para un comandante, 12 oficiales i 75 hombres de tripulacion;
Fuerza de la máquina, 4,050 caballos; i
Andar máximo, 21 millas.

Todavía debo mencionar entre los buques en construccion dos escampavías destinados a diversas faenas en los puertos, a la vijilancia de la navegacion en los canales i como ausiliares de los buques empleados en trabajos hidrográficos.

La Compañía «Forges et Chantiers de la Méditerranée» es la constructora de estos dos buques, que tendrán un costo aproximado de 7,000 libras cada uno, 148 toneladas de desplazamiento, máquinas de triple expansion, 10 millas por hora de andar regular i casco compuesto. Se hallarán concluidos en 6 meses el 1.º i en 7 el 2.º

A fin de evitar confusiones perjudiciales al servicio se fijaron desde luego los nombres de cada

uno de los buques en construccion por decreto de 3 de abril del corriente año:

Al blindado se le dió el nombre de *Capitan Prat*, a un crucero el de *Presidente Errázuriz*, al otro crucero se le llamó *Presidente Pinto*, al primero de los caza-torpederos, *Almirante Lynch* i al segundo *Almirante Condell*; a un escampavía *Cóndor* i al otro *Huemul*.

Fácilmente se comprenderá el espíritu que ha guiado al Gobierno en cada una de esas designaciones.

Los cinco primeros buques recordarán los grandes servicios prestados al pais por dos de sus Presidentes i por los tres capitanes que mas alto elevaron sus nombres en la pasada lucha.

Tratándose de los escampavías, buques de reducido porte, era mas apropiado buscar un nombre sencillo i significativo a la vez.

En ese mismo decreto se dijo que estos buques i los que se construyeran en adelante llevarian un lema uniforme: *vencer o morir*.

Para atender debidamente la mision de vijilancia, la comision naval fué reorganizada en esta forma:

Jefe, Contra-Almirante don J. J. Latorre.

Inspector del blindado *Capitan Prat*, capitan de navío don J. E. López; 2.º, capitan de corbeta graduado don Miguel Sanz.

Inspector del crucero *Presidente Errázuriz*, capitan de fragata don Manuel Señoret.

Inspector del crucero *Presidente Pinto*, capitán de fragata graduado don Arturo Wilson.

Inspector del caza-torpedero *Almirante Lynch*, capitán de fragata graduado don Arturo Fernández Vial.

Inspector del caza-torpedero *Almirante Condell*, capitán de corbeta graduado don Eduardo Riquelme.

Inspector de los escampavías *Cóndor* i *Huemul*, capitán de corbeta graduado don Alejandro Alcérreca.

Inspector de la artillería de todos los buques, capitán de corbeta graduado don Luis Artigas.

Inspectores de las máquinas, ingenieros primeros don Juan de la Cruz Vial i don Alejandro Rutherford.

El ramo de torpedos me merece una atención especial; pero justo es decirlo que no poseemos sino la base de los futuros trabajos, pues que nos faltan elementos de primera necesidad.

Desde luego, el servicio se reciente notablemente a causa de la falta de un local aparente para guardar las lanchas, el valioso material adquirido, en donde dar la instrucción a los oficiales i marineros, i en donde, por último, pueda funcionar con comodidad el personal encargado de esta sección.

Ahora las lanchas se encuentran en tierra, en la caleta de Pescadores, bahía de Valparaíso, si-

tuada a larga distancia del puerto; los torpedos i los artículos de armamento i repuesto ocupan un reducido espacio que cedió el Departamento de Arsenales en la seccion de los almacenes de aduana que éste ocupa i aquí mismo se da a los guardias-marinas la instruccion sobre torpedos que les exige el reglamento respectivo.

El lugar en que se guardan las lanchas, a mas del inconveniente de la distancia que obliga a todos los empleados a recorrer diariamente algunos kilómetros, presenta otros no ménos dignos de mencion. La caleta es desabrigada i ademas se carece de medios espeditos para lanzar al agua cualquiera de ellas.

En la actualidad son tales los tropiezos que presenta el lanzamiento que toda lancha que se ha echado al agua ha resultado con averias que influyen en perjuicio de su veloz marcha.

Seria inútil instalar buenos aparatos de lanzamiento en un lugar inadecuado.

De ahí que esto esté subordinado a la construccion de los galpones en sitio aparente para el objeto.

Se han hecho estudios sobre uno i otro tema.

Para el lanzamiento, se recomienda la instalacion de una gran cabria capaz de levantar 120 toneladas, debiendo mencionar el hecho de que nuestra lancha de mayor porte solo pesa 60 toneladas.

En la actualidad, el Contra-Almirante Latorre,

estudia los mejores sistemas puestos en práctica en Europa.

Los galpones definitivos deberán ubicarse después que se resuelvan los problemas en estudio sobre transformación de la bahía de Valparaíso.

Sin embargo, no hemos de esperar una resolución sobre esos puntos para construir un edificio ligero a fin de depositar los torpedos i dar la enseñanza a que antes me he referido.

No es posible que permanezcan elementos tan delicados dentro de los sólidos muros de los almacenes de aduana.

Hasta ahora la fábrica de Fiume nos ha entregado dieziocho torpedos Whitehead, en conformidad al contrato del caso, construidos bajo la vigilancia de un jefe de nuestra armada i de algunos ingenieros, que sacan a la vez gran provecho de su estadía allí.

Se trata también de adquirir los aparatos necesarios para adaptar todas nuestras lanchas-torpedos al uso del torpedo Whitehead i para instalar un campo de tiro para los mismos.

Tratando de reunir un personal idóneo se han contratado los servicios de cuatro obreros de la misma fábrica de Fiume i se dan los pasos necesarios para contratar un ingeniero electricista que coopere en la enseñanza i que entienda en las instalaciones i funcionamiento de todos los aparatos eléctricos i de los torpedos.

Así como se necesitan varias construcciones para la seccion de torpedos, creo que ha llegado el caso de levantar un edificio adecuado para el regular funcionamiento de las oficinas de administracion de la marina.

En la actualidad se tiene tomado en arriendo por 6,000 pesos anuales una casa para las oficinas de la Comandancia Jeneral de Marina i las de su dependencia, i, como es natural, el edificio es pequeño i mal distribuido para el objeto.

Este estado de cosas nos conduce a las situaciones mas engorrosas para el servicio.

Mientras que, por ejemplo, la oficina del comandante de arsenales se halla en un lugar, los artículos mismos puestos bajo su custodia se encuentran en otro i todavía revueltos con los materiales de la seccion de torpedos i aun no todos reunidos porque buena parte de los cañones no armados en bateria se hallan en un galpon separado i espuestos a los deterioros de la tierra i la humedad.

Para salvar la situacion del momento i mientras es posible encontrar el sitio aparente i construir un edificio completo, se procura poner término a la casa que existia comenzada a inmediaciones del muelle Prat, adonde se trasladarán las oficinas antes mencionadas.

Junta a esas oficinas funciona la biblioteca de marina, motivo mas para que haya un edificio libre de incendios, cómodo i destinado definitivamente a su objeto.

La biblioteca progresa aunque no mui de prisa. Cuenta con 3,056 volúmenes, habiendo tenido un aumento en el año último de 215.

Esta útil institucion, que cuenta con variados libros de consulta en el ramo de marina i que sirve de grato solaz a nuestros oficiales, ha encontrado en el Congreso i en el Gobierno el mas decidido apoyo. El presupuesto consulta a su favor una subvencion de 2,000 pesos anuales.

A la fecha está suscrita a 36 revistas científicas, elejidas entre las mas sérias e interesantes que se publican en el mundo.

Se trabaja por arreglar un catálogo completo i bien dispuesto.

FAROS I VALIZAS

El alumbrado de nuestras costas deja mucho que desear; i mientras que la mayor parte de las naciones ha aumentado en grande escala el número de sus faros, Chile marcha a paso mui mesurado en este terreno.

En los 17 años trascurridos desde 1870 a 1887 se encendieron en el mundo 3428 nuevos faros, correspondiendo en ese número solo 4 a nuestro pais, pudiendo reducirse aun a 3 desde que el faro de Iquique pasó a Chile junto con la posesion del territorio de Tarapacá.

Hoi no posee Chile mas que doce faros que deben alumbrar el perímetro de nuestras costas que

puede estimarse en 4,630 kilómetros, sin comprender las pequeñas inflexiones, el curso navegable de algunos rios i los numerosos canales que se estienden desde Chiloé hasta el Cabo de Hornos, de suerte que corresponde a cada uno un tramo de costa aproximado de 386 kilómetros; pero como no es posible contar los faros de 6.^a orden instalados en el muelle Prat de Valparaiso i en la punta Niebla, que solo alumbran localidades interiores, se puede decir que hai un faro para cada 463 kilómetros.

El cuadro de nuestras necesidades en este ramo no puede alhagar al pais cuando se hace la comparacion de la distancia que separa nuestros faros con respecto a esa misma distancia en otras naciones que lo coloca en situacion mui secundaria.

El gobierno se ha venido ocupando de este negocio desde tiempo atras.

En 1875 llegó a formularse el plan definitivo de iluminacion de nuestras costas, al cual es necesario agregar algunas luces por las nuevas exigencias de la navegacion i de los territorios anexados.

Segun ese plan necesitamos los siguientes faros.

Cuatro de primer orden: 1, en los islotes del grupo de los Evanjelistas; 1, en la Punta Curau-milla; 1, en la isla Ermita (Punta West) i 1, en Cabo Primero (Estremo S O. de la Península de Monte Corso.

Cuatro de segunda orden: 1 para Morro Nuñez;

1, para Colina Coro; 1, para Cabo Gregorio i 1, para Cabo Guabun.

Cinco de tercer orden: 1, para Punta Delgada; 1, para isla Guafo; 1, para Cabo Quedal; 1, para Punta Norte de la isla Mocha; i 1, para Cabo Carranza.

Dieziseis de cuarta orden: 1, para Punta Arenas; 1, cabo Quod; 1, isla Guayanec; 1, puerto Corral (punta Niebla); 1, punta Sud de la isla de la Mocha; 1, puerto Lebu; 1, puerto Constitucion; 1, punta Topocalma; 1, Punta Lengua de Vaca; 1, isla Chañaral; 1, punta Medio; 1, punta Cabeza de Vaca; 1, puerto Churruca; 1, puerto Charrúa; 1, punta Tetas; 1, rada de Arica (isla Alacrán).

De estos 16 faros de cuarta orden solo es menester adquirir 15, porque el otro se obtiene cambiando el que actualmente existe en Caldera a punta Cabeza de Vaca; reemplazando el de aquel puerto por uno de 6.ª orden.

Cuatro faros de 5.ª orden: 1, para cabo San Isidro; 1, para cabo Upright; 1, para isla Westoff i 1, para isla de Pájaros.

Veinticuatro de sexta orden: 1, para punta San Galan; 1, para isla Abtao; 1, para isla Maillár; 1, para isla Caucahue; 1, para isla Tranque; 1, para caleta Queule; 1, para punta Lavapié: 1, puerto del Corral (punta Laurel); 1, para puerto Quinteros; 1, para puerto Papudo; 1, para puerto Pichidangui; 1, para cabo Tablas; 1, para puerto Coquimbo; 1, para Herradura de Carrizal; 1, para

puerto Caldera; 1, para Chañaral de las Animas; 1, para Pan de Azúcar; 1, para punta San Pedro; 1, para puerto Tilly (isla Carlos III); 1, bahía de San Pedro (Estremo Sud); 1, para caleta Yañez; 1, para caleta Pichilemu; 1, para puerto Caldera; 1, para la rada de Cobija; 1, para la rada de Tocopilla; 1, para la punta Pichalo.

Colocado un faro de cuarta orden en punta Niebla, el de sexta orden que allí sirve ahora se cambiaria a alguno de los lugares mencionados economizándose así la compra de 1 faro de esta última clase.

Dos faros flotantes para indicar el paso de la isla Lagartija i el paso de los Changues.

Veintiocho faroles siderales para el servicio interior de los puertos indicando los desembarcaderos.

Total de luces en proyecto 85, que agregadas a las 12 que poseemos nos darian 97.

Los señores Recopé i Laffon, representados por don Emilio Lhoste, ofrecen llevar a cabo la instalacion de 71 de esos faros.

Sometida su propuesta al estudio de la Direccion de Obras Públicas, encontró que habia una diferencia considerable entre los precios fijados en ella para cada faro i los que dá el exámen en detalle de las mismas obras.

Aunque se ha encomendado al Contra-Almirante Latorre la conprobacion de los precios en las mismas fábricas en Europa, creo que cualquier-

ra que sea la nueva faz de este negocio, será menester citar a un concurso público para la ejecucion de estos trabajos.

Como es natural ahora solo se trata de estudios simplemente preparatorios para ilustrar el negocio i presentar en seguida al Congreso el mensaje correspondiente solicitando autorizacion para invertir los fondos necesarios.

El sistema actual de nuestros faros i el de los que se proyectan, está adaptado al uso del aceite mineral. El otro sistema de iluminacion, consiste en el empleo de la luz eléctrica, adoptado ahora en Francia para los grandes faros llamados de recalada.

Este sistema, que no tendria aplicacion en Chile siguiendo esa última práctica, sino en nuestros futuros seis faros de primer orden, vendria a complicar el servicio sin ventajas dignas de tomarse en cuenta.

Los gastos de conservacion de un faro con alumbrado eléctrico i de otro que use aceite mineral, son mui distintos, en Francia un faro de aquella clase demanda un gasto anual de 13,410 francos mientras que en el mismo pais solo se invierte 8,310 francos en un faro alumbrado con aceite.

Como es fácil notar, ademas las descomposturas i reparaciones de los aparatos respectivos, son mucho mas numerosas i costosas en el caso del alumbrado eléctrico.

Sin embargo, las negociaciones a que me he re-

ferido no nos detienen en la tarea de hacer lo posible por mejorar el alumbrado de nuestras costas.

Se hallan terminados los estudios necesarios para instalar nuevos faros en el cabo West (Tierra del Fuego), en el cabo San Isidro (Estrecho de Magallanes), en Curaumilla (Valparaiso), en Tomé, en Talcahuano, en la Isla de los Pájaros (Coquimbo) i para trasladar a un lugar mas apropiado el actual faro del puerto de Coquimbo.

El faro de West, será atendido por la colonia que mui pronto se instalará en aquellas apartadas rejiones i vendrá a servir a los buques de vela que doblan el cabo de Hornos.

El faro de la Isla de Pájaros, señalará la importante recalada a Coquimbo viniendo del norte, i aunque allí falta el agua, se subsanará este inconveniente, dotándolo de un condensador. Los víveres i demas atenciones del servicio, irán desde Totoralillo.

Para atender todos estos trabajos el presupuesto vijente consulta la suma de 95,000 pesos.

Para terminar debo hacer mension de los trabajos que se realizan en el faro de Valparaiso que valen la suma de 7,300 pesos, con cargo a los 12,000 que consulta el presupuesto, i que lo rehabilitaran por completo.

Hemos hablado de todo lo concerniente a los faros; debemos referirnos ahora al avalizamiento de los lugares peligrosos de nuestras costas, que

deben señalarse para evitar siniestros en la navegacion.

La instalacion conveniente i ordenada de los faros i de las valizas, i su mantenimiento en buen pié, es una de las obras mas útiles que se pueden emprender en beneficio de la navegacion i del comercio marítimo.

A la fecha, hai fondeadas 21 boyas, i se instalarán próximamente 12.

Las valizas construidas ascienden a 73, comprendiendo en este número las 45 que señalan las numerosísimas rocas de que está sembrado el desembarcadero de Iquique, i se preparan 7 mas.

El crucero *Angamos* i el escampavía *Toro* se ocupan en hacer una recorrida jeneral de las boyas i valizas.

ESCUELA NAVAL

Tratando del personal de la armada tuve que referirme forzosamente a la Escuela Naval. Paso ahora a completar las observaciones a que se presta ese importante establecimiento.

La Escuela Naval funcionará, aun durante el corriente año, en la parte del edificio del liceo de Valparaiso que se le ha destinado i que ha venido ocupando desde su organizacion en 1881.

El Congreso sabe que, desde noviembre de 1884, se construye un edificio especial en el cerro de la artillería en Valparaiso, pero por diversos incon-

venientes que no son estraños a las grandes construcciones, solo será dable darle término en fin del corriente año.

Para los últimos trabajos, i para atender a los gastos de instalacion, será menester que el Congreso acuerde un suplemento de 50,000 pesos. En breve tendré el honor de presentaros el mensaje correspondiente.

El edificio tiene la capacidad necesaria para 200 alumnos, para el alojamiento de los ayudantes, profesores i directores, para instalar la oficina de cartas náuticas e instrumentos para la marina, i, por último, allí funcionará tambien la Estacion Horaria.

Se presenta un inconveniente digno de atenderse, con respecto al funcionamiento de la escuela, cuando se observa la distancia que hai entre el nuevo edificio i el centro de la poblacion de Valparaiso.

Se pensó primeramente poner para el servicio del establecimiento un ascensor que vendria tambien a mejorar considerablemente la situacion de los pobladores del cerro de la artillería; pero los precios fueron tan exajerados, que se creyó prudente tocar otro resorte. Ahora se hace el estudio de un camino, que partiendo de la plaza Wheelthright conduzca al establecimiento i se indican dos trazados: uno por la quebrada contígua i otro, el mas corto, que trepa el cerro que se halla próximo al edificio que ocupa la Superintendencia de

Aduanas, i sube en zic-zac, con un desarrollo total de cerca de 700 metros.

Para que el camino surta todos sus buenos efectos, se dotaria a la escuela de uno o dos ómnibus adecuados para el servicio de cerros, en los cuales se trasportaria diariamente a los profesores i demas personas que tienen negocios con el establecimiento, i a los mismos cadetes en los dias de salida.

Este camino se podria recorrer en carruaje en 10 minutos con gran beneficio para el servicio de la Escuela.

Tratando ahora de la instruccion de los cadetes, debo dejar consignados los propósitos que me animan.

Aprovechando de la instalacion definitiva de la Escuela en su nuevo local, es menester tambien darle mayor vuelo a los estudios.

Debemos principiar por aumentar el número de los cadetes el año próximo, de 110 a 150, e introducir una reforma seria en el plan de estudios, que nos proporcione el número de oficiales que necesitamos.

Despues de detenida meditacion, se ha llegado a formular las bases del nuevo Reglamento, que se dictará en breves dias. Segun él, los estudios se harán en un año preparatorio i en seis semestres mas, despues de los cuales navegarian los alumnos durante un año en su calidad de cadetes para obtener, por fin, el título de Guardias Marinas de la Armada.

El profesorado sufrirá también una reorganización completa. Es preferible tener pocos profesores i bien rentados a tener muchos con remuneraciones escasas.

Obedeciendo a esa idea, se ha formado tres grandes asignaturas: dos para los ramos de matemáticas i una para historia, literatura i gramática, con sueldos adecuados a las horas de trabajo diario que se va a exigir a cada uno de los profesores i a la importancia de las clases que van a desempeñar.

Además, persiguiendo el propósito de tener profesores realmente competentes, se proveerán las clases en concurso.

Hasta ahora, el concurso para la admisión de cadetes ha tenido lugar en el puerto de Valparaíso, i como es fácil ver, con esta medida se exige a muchos de los candidatos i a sus padres emprender largos i costosos viajes desde las provincias más lejanas. Lo reducido del personal de ayudantes profesores de la Escuela Naval i el pequeño número de las vacantes que se ha tratado de llenar en cada año, habían impedido mejorar esta situación; pero en el año próximo se iniciará un nuevo orden de cosas. Se estima que en enero el número de vacantes no bajará de sesenta, i entonces conviene mandar a los centros principales de provincia comisiones examinadoras.

Para realizar este plan de reformas, se ha consultado en el proyecto de presupuesto para el año

próximo, la suma necesaria, i espero que encuentre en el Congreso favorable acogida.

DIQUE SECO

En la Memoria del año último se dió cuenta que la construccion de un dique seco en Talcahuano se habia contratado con el señor Luis Dussaud bajo las condiciones jenerales estipuladas en el decreto de 10 de abril de ese mismo año.

Tócame ahora, relacionar los trabajos hechos hasta el presente, e indicar brevemente el curso de las obras.

El 15 de octubre se inició esta grande obra con 12 obreros i en mediados de abril el número se elevaba a 550, de los cuales 170, mas o ménos, son traídos del extranjero.

De acuerdo con el Gobierno, la empresa constructora nombró como ingeniero director a don Alfredo Lévêque, que durante largos años habia permanecido en Chile contratado para trabajos hidráulicos i que habia hecho estudios especiales en Talcahuano relativos a la iniciacion del dique.

El 11 de enero arribaba a dicho puerto el primer buque con elementos de todo jénero encargados por el señor Dussaud.

En el momento oportuno, dió el Gobierno cumplimiento a una parte del contrato haciendo entrega de la draga, cargadores, grúa i demas elementos que tenia en su poder, sobre cuyo excelente

estado llamó el contratista la atención de este Ministerio.

Los trabajos preliminares de que se ha ocupado la empresa hasta la fecha, son los siguientes:

- 1.° Sondajes jeológicos para fijar la ubicación del dique;
- 2.° Construcción de un ferrocarril de trocha angosta para explotar canteras i conducir materiales;
- 3.° Habilitación de canteras;
- 4.° Colocación de estanques i cañerías para agua;
- 5.° Muelles;
- 6.° Casas para obreros; i
- 7.° Rompe-olas.

Los sondajes jeológicos, tendentes al estudio del terreno mas firme i mas conveniente para la construcción del dique, llegaron a 89; i se hicieron en diversas localidades, a saber: en el Manzano, en Piedra Pata, en Boca-Chica, i en el banco Marinao.

47 de esos zondajes se realizaron en el último punto indicado, de ellos, 6 dieron en arena, 7 en roca mas o ménos blanda i el resto en roca formada de conglomerado mui duro con conchas petrificadas.

La roca Marinao que se descubre en las bajas mareas se halla a 600 metros de la orilla i a 2,600 de la población de Talcahuano.

Para llegar al resultado de que el banco Marino es el lugar mas conveniente para ubicar el dique, el contratista labró en él, por último, un poso de 16 metros de profundidad desde la baja marea, que puso de manifiesto un terreno excesivamente consistente.

El ferrocarril tiene un desarrollo de 8 kilómetros. Nace a 650 metros al sur de la Punta Larga, cerca de la Boca-Chica de la Quiriquina, recorre la ribera E. de la península de Tumbes, pasa por el corte que en Talcahuano se hizo para el ferrocarril del Estado, orilla las faldas del sur de la misma península, i termina en la pequeña bahía de Pescadores de San Vicente.

La piedra para el rompe-olas i para el muelle principal se extraerá de las canteras situadas en las estremidades del ferrocarril, explotándose con galerías para 700 u 800 kilos de pólvora. Se recomienda como la mejor piedra de los alrededores del puerto.

En cuanto a la piedra de cantería, se extraerá de la cantera de Gamero o de otras localidades.

El estanque se ha colocado a 23 metros 50 centímetros sobre el nivel del mar i el agua que se reparté en todas las faenas por una cañería que tiene 2,000 metros de largo.

Se ha hecho un pequeño muelle para la descarga de materiales; pero mui pronto se dará principio a la construccion de una clase especial de muelles mui resistentes, que se utilizarán para el

embarque de los grandes bloques artificiales que encerrarán el lugar en que se construya el dique.

La empresa cuenta con casas para 100 obreros, construidas especialmente para su objeto, i piensa elevar su número hasta poder albergar a 200.

Es digno de ser reconocido en este documento el desprendimiento i la esquisita atencion que le merece al señor Dussaud la suerte de los obreros que emplea.

En las casas que ha levantado para ellos, se consultan todas las reglas de la higiene i la mas esmerada limpieza reina en ellas, gracias a la vijilancia ejercida por el señor Dussaud.

Les ha suministrado ademas, los muebles mas indispensables i un médico les asiste gratuitamente. El señor Dussaud, no ha olvidado aun a las familias de los que mueren o se inutilizan en el trabajo pues que las atiende de un modo conveniente.

Concluido el ferrocarril i en esplotacion las canteras, se comenzó el rompe-olas, que arranca de la punta Amarilla, al norte de la aldea Villarrica, i concluye en la roca Marinao.

El rompe-olas, que tendrá 600 metros de largo, ademas de llenar su objeto, servirá para resguardar la bahía de las agitaciones del mar en un espacio de 145 hectáreas. Esto permitirá emprender en Talcahuano obras mui útiles, con poco costo, como el ensanche de la poblacion i el establecimiento de malecones con aguas profundas.

Tales son los trabajos preliminares que valen,

comprendiendo los materiales acumulados al pié de la obra, 250,000 pesos que se pagarán deduciéndolos de la suma de 800,000 pesos que consulta para estos trabajos el presupuesto siguiente:

El programa de las obras que se harán en el año en curso, comprende.

- 1.º La continuacion del rompe-olas;
- 2.º El dragado, desrocamiento del recinto que debe ocupar el dique i del canal de acceso; i
- 3.º La armadura i colocacion de los cajones de fierro.

Cumplido este programa, se comenzarán los trabajos del dique propiamente dicho.

Volviendo ahora sobre la ubicacion definitiva del dique, paso a reseñar la parte que me ha cabido en este negocio.

El decreto por medio del cual se aceptó la propuesta de don Luis Dussaud para la construccion del dique, designó la caleta del Manzano como el lugar preferente para construirlo, caso que hubiera un fondo suficientemente sólido a la profundidad de 15 metros bajo el cero de las mareas.

Ya he dicho cuál fué el resultado de los estudios practicados en el Manzano i cómo llegó a probarse que el lugar mas apropiado era el bajo Marinao.

Habiendo aceptado el Gobierno la recomendacion que a este respecto hacia el contratista i el ingeniero inspector, señor Prowe, hubo que pen-

sar en los detalles importantes de la obra, que quedaban afectados por el cambio de lugar.

En el Manzano el dique, se levantaba en tierra, i por consiguiente, habia alrededor terrenos bastantes para plantear los almacenes i demas elementos indispensables para su explotacion; miéntras que ubicándolo en el bajo Marinao, esas obras complementarias iban a quedar a considerable distancia del dique mismo, si se hubiera aceptado la indicacion del contratista, que proponia situarlas en las proximidades del arranque del rompe-olas.

Se acordó en una reunion del Consejo de Obras Públicas, que tuve el honor de presidir, para salvar estos inconvenientes, que se dejara un terraplen detrás del dique, de 70 metros de largo i del ancho determinado por los costados exteriores de sus muros. Asi se podrá dar cabida en este espacio a las diversas instalaciones que son necesarias para la conservacion i explotacion del dique. Ademas, se exijió un ancho de 6 metros en la parte superior de los muros del dique i de 7 metros en lugar de 5 en el rompe-olas, a fin de que en éste se pudiera tender doble via férrea i en aquéllos una por cada lado de la fosa.

Se acordó tambien que se dragara un canal de entrada al dique que deberia tener, a lo ménos, un ancho igual en su parte superior al de la fosa, mas 12 metros, i con un fondo minimum igual al del umbral de la puerta de entrada.

Todas estas conclusiones, fueron aceptadas por el contratista, dejando establecido que ellas no importaban un mayor gasto para el Fisco, que el de 488,000 libras esterlinas, valor del contrato.

Por cuenta del Estado, el contratista se encargó de prolongar el molo de abrigo a continuacion del dique i hácia la bahía de Talcahuano, a fin de resguardar la entrada de los buques, manteniendo una mar tranquila.

Para atender, por otra parte, a las grandes exigencias del servicio del dique, se ha pedido al contratista que el recinto que va a encerrar por medio de sillares, para trabajar libre de las agitaciones del mar, lo ensanche en 25 metros por cada costado, con el objeto de terraplenar mas tarde el espacio que quedaria comprendido entre esos sillares i los muros del dique.

No alcancé a adoptar una resolucion definitiva en lo que mira al ancho que deba darse al dique; pero, he podido reunir varias opiniones autorizadas que llevaron a mi ánimo el convencimiento de que el progreso de las construcciones navales que tiende a disminuir la eslora de los buques, produciendo un correlativo ensanchamiento de la manga, exige un mayor ancho en el dique de Talcahuano que el proyectado.

Con las dimensiones fijadas por el señor Dirks i que dan al dique un ancho en su parte inferior de 20 metros 14 centímetros, quedaríamos en la imposibilidad de servir a los grandes blindados

de las marinas europeas que visitan continuamente nuestras costas, i mui pronto tambien, careceríamos de los medios de carenar buques de mayor tonelaje que el del *Capitan Prat*, que es posible se adquirieran para la Armada en algunos años mas. El mismo *Capitan Prat* apenas cabe dentro de las dimensiones fijadas en el contrato.

Yo estimo como indispensable aumentar el ancho del dique hasta 25 metros.

El contratista señor Dussaud ha manifestado que no tiene inconveniente para realizar el ensanchamiento por el precio de 300,000 francos por cada metro corrido de mayor ancho i con respecto a todo el largo del dique. Este precio está calculado con relacion al costo jeneral de la obra.

TRABAJOS EN LA LAGUNA DE VICHUQUEN

En la Memoria del año último, se dió cuenta de los pasos preliminares encaminados a unir la laguna de Vichuquen con el mar, por medio de un canal navegable, de manera de hacer de ella un puerto de comercio que daría salida a los productos de una importante rejion central del pais, i militar, que serviría de base de operaciones en la guerra a nuestra Armada, i en donde se levantarían los arsenales, dique i demas elementos de conservacion de nuestros buques.

En el plazo que abraza esta memoria, el injeniero don José Ramon Nieto, encargado de llevar

a cabo los estudios de ese proyecto, presentó el resultado de ellos declarando hacedera la obra por un precio conveniente.

El presupuesto de la construcción de los dos molos de abrigo que formarían el antepuerto de Llico, i el dragado del canal, que son los trabajos principales, asciende, según lo manifiesta el señor Nieto, a 7.388,123 pesos, billetes chilenos, al cambio de 26 peniques.

Una de las principales obras que sirven de complemento a este proyecto, es la de unir a Llico con Curicó por medio de un ferrocarril. El señor Nieto cree posible la realización de esa línea, que tendría 130 kilómetros de longitud, con un gasto de 432,000 libras esterlinas.

Alentado el Gobierno por estos resultados, se pasó el proyecto del señor Nieto a la Dirección de Obras Públicas, para que estudiándolo, informara en definitiva sobre su practicabilidad i costo.

Esa dirección está llenando actualmente su cometido i solo puedo anticipar que no ha puesto en duda la posibilidad de realizar el trabajo, i se ocupa en comprobar los estudios de dicho ingeniero i de hacer las variaciones de detalles que juzga conveniente introducir.

CÓDIGO DE MARINA

Con fecha 4 de julio del año próximo pasado se nombró al abogado don José Joaquín Larrain

Zañartu, para que codificase las disposiciones de carácter legal concernientes al servicio de la marina, poniéndolas en armonía con los progresos del ramo i con el resto de nuestra legislacion.

Previa consulta del redactor nombrado, el Ministerio le dió instrucciones con respecto a la norma que debia seguir en el trabajo i al alcance que tenia el decreto referido.

Dos meses despues, es decir, en setiembre último, el señor Larrain Zañartu, presentaba terminado un proyecto de Código Penal Marítimo, dando por concluida la obra que se le habia encomendado.

Esta falta de intelijencia entre el Ministerio i el redactor, motivó un cambio de comunicaciones a las cuales puso término una nueva nota de instrucciones dirigida al señor Larrain Zañartu a petición de él mismo i en la que se esplanaba en términos claros i precisos los propósitos del Ministerio con respecto a la redaccion completa del Código de Marina.

Con todo, el señor Larrain Zañartu ha insistido en su anterior resolucion.

Mientras tanto, para ganar tiempo se nombró una comision revisora del citado Proyecto de Código Penal Marítimo compuesta de las siguientes personas: don Euljio Altamirano, como presidente, don Julio Zegers, Contra-Almirante don Oscar Viel, don Osvaldo Renjifo, don Ernesto A. Hübner, capitan de fragata don Luis Pomar, i de

don Manuel Salas Lavaqui que hace de secretario.

La citada comision, ha celebrado ya algunas sesiones; pero se ha notado, sin embargo, la necesidad de reorganizarla en el sentido de que no forme parte de ella ningun miembro del Congreso i reduciendo el personal, asignar a cada uno de los miembros civiles, una remuneracion proporcionada al trabajo que echan sobre sí.

Una larga esperiencia adquirida con motivo de la redaccion de cada uno de nuestros códigos, enseña que solo las comisiones remuneradas conducen a la terminacion de trabajos de tanto aliento, dentro de un período relativamente corto, porque no es posible exigir a hombres recargados de labores diversas, que se desprendan del todo o parte de ellas para dedicarse a tareas gratuitas i pesadas.

Así, pues, la comision se reorganizaria designando solo tres miembros civiles en caso de que el Congreso prestara su aprobacion al item de 12,000 pesos que se ha consultado en el proyecto de presupuesto para el año venidero.

HIDROGRAFIA

Dictada la lei que reorganizó la Oficina Hidrográfica, los importantes trabajos que le están encomendados, deben encaminarse, por un órden metódico, hasta llegar a poseer una carta completa

del litoral de Chile, realizada por nuestros oficiales de marina i publicada con nuestros propios elementos.

Es sencible, que la falta de oficiales i la carencia de ciertos elementos indispensables, impida la marcha rápida de esos trabajos.

Tan pronto como se pueda contar con el personal suficiente, llegará el caso de destinar dos buques para la realizacion de aquel programa.

La Oficina Hidrográfica necesita, por su parte, como un medio de dedicarse tranquilamente a sus tareas, que se la dote de una casa adecuada a su objeto.

En un período de dos años, la Oficina ha cambiado dos veces de local; perturbándose considerablemente los trabajos. Para subsanar este inconveniente se ha consultado en el proyecto de presupuestos para 1890, la cantidad de 40,000 pesos, que espero ha de recibir la aprobacion del Congreso.

La cañonera *Magallanes* ocupó gran parte del año último en la continuacion de los trabajos hidrográficos que le están encomendados en la bahía de Talcahuano, i ya tienen sus oficiales terminada la gran triangulacion que sirve de base.

Procurando estimular los trabajos que van en beneficio de la navegacion, se abrió en enero del corriente año un concurso para indicar un nuevo derrotero de los canales de la costa occidental de la Patagonia i del Estrecho de Magallanes. Ter-

minado el plazo, solo se presentó un trabajo, que está sometido al estudio de una comision. Si resulta aceptado, se remunerará al autor con una suma que puede fluctuar de 500 a 1,000 pesos, segun la importancia de él.

Ya que hablo de un concurso, citaré otro abierto últimamente, por medio del cual se trata de obtener la redaccion de un testo completo de hidrografía, adaptable a la enseñanza que se dá de este ramo en la Escuela Naval, i al exámen que se exige a los Guardias Marinas. Se ha ofrecido un premio de 1,500 pesos, al redactor preferido.

Estos concursos obedecen tambien a otro órden de ideas. A menudo se presentaban a este Ministerio solicitudes ofreciendo en venta diversos libros cuya importancia i oportunidad eran en muchos casos dudosas.

A fin de evitar en absoluto que se interpretaran mal los móviles que habian guiado al Ministerio en la aceptacion de tal o cual obra, i como una garantía para todos, se ha resuelto no adquirir otros libros que aquellos que hubieran sido aceptados previo concurso. Así tambien, cada oficial que quiera trabajar, tiene ancho campo donde revelar sus conocimientos i donde encontrar una lejítima i equitativa remuneracion.

MARINA MERCANTE

He aquí la lista de los buques de que se compone la marina mercante nacional con espresion

de su tonelaje, i de las alternativas que ha sufrido durante los últimos diez años:

1879	{	Vapores.....	30	} Tonelaje 39,756.14.
		Buques de vela...	106	
		Total.....	136	

1880	{	Vapores.....	18	} Tonelaje 21,673.20.
		Buques de vela...	56	
		Total.....	74	

Disminucion: 62 buques con 18,082.94:

1881	{	Vapores.....	24	} Tonelaje 44,549.17.
		Buques de vela...	90	
		Total.....	114	

Aumento sobre el año anterior: 40 buques con 22,886 toneladas.

1882	{	Vapores.....	27	} Tonelaje 53,070.60.
		Buques de vela...	104	
		Total.....	131	

Aumento: 17 buques con 8,521 tonelada.

1883	{	Vapores.....	30	} Tonelaje 65,790.40.
		Buques de vela...	128	
		Total.....	158	

Aumento: 27 buques con 12,720 toneladas.

1884	{	Vapores.....	35	} Tonelaje 73,614.17.
		Buques de vela...	131	
		Total.....	166	

Aumento: 8 buques con 6,813.77 toneladas.

1885	{	Vapores.....	37	}	Tonelaje 77,284.83.
		Buques de vela...	136		
		Total.....	173		

Aumento: 7 buques con 3,770.6 toneladas.

1886	{	Vapores.....	37	}	Tonelaje 78,715.72.
		Buques de vela...	142		
		Total.....	179		

Aumento: 6 buques con 1,430.89 toneladas.

1887	{	Vapores.....	38	}	Tonelaje 77,087.97.
		Buques de vela...	139		
		Total.....	177		

Disminucion: 2 buques con 1,627.75 toneladas.

1888	{	Vapores.....	39	}	Tonelaje 86,412.06.
		Buques de vela...	150		
		Total.....	189		

Aumento: 12 buques con 9,324.09 toneladas.

De modo que en los últimos diez años, nuestra marina mercante ha aumentado en 53 buques i 46,655.92 toneladas. Como se vé el tonelaje se ha duplicado.

Como un complemento de ese progreso, se puede notar que el movimiento de los puertos es mucho mas considerable de lo que era en 1879. En el año último entraron 10,371 buques con 9.070,851 toneladas i salieron 9,821 buques con 8.562,221 toneladas.

Las embarcaciones menores que existen en la

costa para el servicio marítimo ascienden a 3,774, i en la matrícula de jente de mar figuran 5,780 hombres.

Los derechos cobrados en las gobernaciones i subdelegaciones marítimas fueron los siguientes:

Derechos de rol.....	\$ 15,120
Id. de enganche.....	3,812.50
Id. de practicaaje.....	61,858.73
	<hr/>
	\$ 80,791.23

PRESAS MARITIMAS

Por decreto de 16 julio del año último se aprobó la liquidacion del valor de las presas, *Huáscar*, *Pilcomayo*, *Guacolda*, *Billetes Peruanos* i *Venta de Lanchas en el Callao*, practicada por el Intendente Jeneral del Ejército i Armada, don Juan de Dios Merino Benavente; i se mandó pagar la parte que correspondia a cada uno de los captores, con escepcion de las que se comprendian en la 2.^a, 3.^a i 4.^a octavas, por cuanto ellas estaban afectadas por diversos reclamos.

Todos los reclamos que se dedujeron contra la liquidacion llegaron a doce.

Liquidado el valor de cada uno de estos reclamos, se vió que solo afectaban a una parte pequeña de lo que correspondia a cada individuo de los que aparecian en las referidas octavas, i por consiguiente no era en manera alguna justo rete-

nerles el valor total de las sumas a que tenían derecho.

Primeramente se declaró que los reclamantes debían acudir a la justicia ordinaria en demanda de aquello a que creían tener derecho i en seguida se ordenó el pago de la 2.^a, 3.^a i 4.^a octavas, con retención solo de la parte necesaria para responder a los reclamos entablados.

Después de esperar cerca de un año que se dedujeran ante los Tribunales de Justicia los reclamos correspondientes i no habiendo hecho valer sus derechos los reclamantes, algunos de los interesados en el pago total de sus partes de presas solicitaron que se les mandase pagar las sumas retenidas, bajo fianza. Este Ministerio resolvió favorablemente esas peticiones.

De los 402,000 pesos puestos a disposición del Gobierno por ley de 20 de enero del año próximo pasado van pagados hasta la fecha 297,859 pesos 97 centavos, quedando, por consiguiente un saldo disponible de 104,140 pesos 3 centavos.

El Gobierno ha tomado todas aquellas medidas que aconsejaba la prudencia para evitar en lo posible toda clase de fraudes en el pago de estas presas que era de esperar se intentaran, tratándose de inversiones en que estaban interesados gran número de individuos en su mayor parte desconocidos, i confía en que si esas órdenes se cumplen rigurosamente, no ocurrirán casos de pagos indebidos.

El número de interesados en las presas que han recibido las sumas que les correspondían asciende hasta ahora a 1,708.

Las solicitudes de pago se presentan ya tardíamente i es de esperar que gran cantidad de lo que resta por pagar quede definitivamente en poder del Fisco.

Como una medida de prudencia se consultan en el proyecto de presupuesto para el año venidero, 10 mil pesos para atender a esta clase de pagos durante su vigencia.

PUBLICACIONES SOBRE MARINA

El Código de señales en cuya redacción se trabajaba desde años atrás, comenzará a publicarse en el curso del presente.

La comisión revisora que se compuso de tres jefes de marina, puso término a sus tareas después de laboriosos estudios, que transformaron en una parte considerable la obra que le servía de base.

Actualmente se pone en limpio el trabajo en su forma definitiva, i una vez que se termine la copia, se pondrá en prensa.

El tomo XIII del *Anuario Hidrográfico*, que se anunciaba en la Memoria anterior, ha sido entregado en estos días a la circulación.

El tomo IV del *Manual del Marino*, terminará de imprimirse en el curso del presente mes.

INTENDENCIA JENERAL DEL EJERCITO I ARMADA

El servicio económico de la Armada sigue su marcha regular.

La oficina jefe, que es la Intendencia Jeneral del Ejército i Armada, corresponde eficazmente a los fines con que fué creada.

Para no referirme sinó a la Seccion de Marina, me bastará decir, con respecto a sus labores, que ha realizado pagos por medio de la Seccion de Comisaría en el año último, por valor de 2.116,169 pesos 54 centavos, i que la contabilidad de tan gruesa suma i la parte de administracion que le está encomendada se ha hecho con un personal mui reducido, que llegó solo a cinco empleados.

Sin embargo, se hace sentir la necesidad de dictar una lei que fije los deberes i las atribuciones de esa importante oficina. Creada por las necesidades de la guerra i en virtud de las facultades que dieron al Gobierno las leyes que le autorizaron para invertir las sumas necesarias a fin de atender a los gastos que ella orijinara, se reciente naturalmente su organizacion de cierta falta de unidad con las leyes posteriormente dictadas sobre administracion de fondos públicos i sale tambien un tanto de lo que las necesidades actuales del pais exigen.

Debo citar uno de los hechos principales que abogan en favor de una reorganizacion. Los gas-

tos consultados en el presupuesto de Marina se hacen por medio de las tesorerías fiscales, que dependen de la Direccion del Tesoro, i en su mayor parte por medio de la Seccion de Comisaría de la Intendencia Jeneral del Ejército i Armada; de ahí que sea difícil conocer dia a dia, i hasta el fin del año, el balance de las sumas invertidas con respecto a las cantidades consultadas en el presupuesto, situacion que motiva en muchos casos gastos de mayor importancia que aquellos para los cuales está autorizado el Gobierno.

Se ha procurado concentrar en la Intendencia Jeneral todo el movimiento del presupuesto de Marina; pero lo ha impedido la lei de 20 de enero de 1883, que da a las direcciones del Tesoro i de Contabilidad, atribuciones inconciliables con el nuevo orden de cosas propuesto, de modo, que, como lo decia al principio, será necesario que una lei allane estos inconvenientes.

Santiago, 1.º de junio de 1889.

J. M. VALDES CARRERA.



MEMORIA

DEL

COMANDANTE JENERAL DE MARINA

Comandancia Jeneral de Marina.

Valparaiso, 15 de abril de 1889,

SEÑOR MINISTRO:

Tengo el honor de elevar a manos de US. las memorias anuales que los jefes de las distintas oficinas que corren bajo la dependencia de la Comandancia Jeneral de Marina, han pasado a ésta en cumplimiento de su deber.

Por ellas se impondrá US. de las necesidades que en cada ramo del servicio ocurren, así como del estado del personal de oficiales i del material de la armada.

Por su parte el infrascrito cumple con el deber de manifestar una vez mas las dificultades con que a cada paso tropieza para mantener a bordo un servicio estricto i regular, motivado por la escasez, tanto de oficiales de guerra como de marinería.

Tendente a subsanar en lo posible i cuanto ántes inconveniente tan grave, son, sin duda, los continuos viajes de instruccion que emprenden nuestros buques de vela, la reforma del plan de estudios de la Escuela Naval, que se proyecta, i la creacion de un buque-escuela de aplicacion para guardia-marinas.

En cuanto a la jente de mar, i para asegurar en el futuro una fuente permanente, tal cual lo exige el servicio de las naves modernas, se hace indispensable aumentar a quinientos, por lo ménos, el número de aprendices de marinero.

Miéntas tanto i para subvenir en parte a las exigencias del servicio, se mantiene a bordo de la *Chacabuco* el depósito de grumetes creado por disposicion suprema.

El reglamento de enganche recientemente dictado ha traído un gran bienestar a la jente de mar que se contrata para nuestro servicio, pero miéntas tanto no se complementa esa saludable

medida con el aumento de sueldos, cuyo proyecto pende ante la Honorable Cámara de Diputados, no debemos esperar que acuda a buscar nuestro servicio jente de mar en número suficiente para cubrir sus necesidades.

A este fin ha de contribuir tambien, sin duda alguna, la medida propuesta por esta Comandancia Jeneral, i aceptada por US., de que las asignaciones impuestas por los tripulantes de los buques que se encuentran en el extranjero, sean pagadas en la misma moneda en que percibe su sueldo el asignante.

Pende ante la consideracion de US. un proyecto para reformar la planta de ingenieros mecánicos de la armada; i me hago un deber de llamar la atencion de US. sobre dicho proyecto, cuya importancia, atendido el desarrollo que se ha dado en las naves modernas al ramo de ingeniería, no puede ser desconocida por US.

Me permito igualmente llamar la atencion de US. hácia el proyecto del servicio médico a bordo.

El estudio práctico del ramo de torpedos para guardia-marinas de primera clase ha estado vijente durante el período prescrito por el reglamento respectivo; i con satisfaccion debo consignar aquí que los resultados obtenidos han sido por demas satisfactorios.

Igual resultado se ha obtenido con la aplicacion del reglamento para la Inspeccion Jeneral de torpedos e instalaciones eléctricas, creada por decreto de esta Comandancia Jeneral de fecha 24 de abril del año próximo pasado.

La creacion de una Inspeccion Jeneral de artillería i armamento menor, se impone así mismo con fuerza, como la única manera de que tan importante ramo se encuentre suficientemente vijilado i atendido. Oportunamente la Comandancia Jeneral se permitirá elevar a US. un proyecto de reglamento sobre ese particular.

Considera igualmente el infrascrito de indispensable necesidad la fundacion a flote de una escuela de artillería i torpedos, en la que se dé a los marineros mas sobresalientes una instruccion eficaz i sistemada en tan importante ramo.

En el mismo buque, ya que nuestros elementos de material i personal son escasos, podria funcionar una escuela de timoneles, a fin de que estas importantes plazas, que hoi dia dejan mucho que desear i que se toman al acaso, sean desempeñadas por individuos del todo idóneos i que, por lo tanto, ofrezcan completa garantía en el ejercicio de sus delicadas funciones a bordo.

Sometido a la consideracion del Ministerio a cargo de US. se encuentra un proyecto que reglamenta el ascenso de los oficiales de la armada; i siendo esta medida de vital importancia, como que es complementario, se puede decir, de la educacion práctica del oficial de marina, confia el infrascrito que US. habrá de prestarle la atencion que requiere, para que la marina se beneficie cuanto ántes con su implantacion.

La marina mercante nacional se componia en el período anterior de 177 naves: 38 vapores i 139 buques de vela, con 18,824.81 toneladas métricas, los primeros, i 58,263.16 los segundos.

Han ingresado a nuestra marina mercante nacional en el presente período 33 naves: 3 vapores i 30 buques de vela, con 2,275.86 toneladas métricas, los primeros, i 17,276.95 los segundos, habiendo dejado de pertenecer a ella por naufragios u otras causas 2 vapores i 19 buques de vela, con 469.12 toneladas métricas, los primeros, i 9,759.10 los segundos.

Por lo espuesto, se deduce que nuestra marina mercante nacional se compone actualmente de 189 naves: 39 vapores i 150 buques de vela, con 20,631.05 toneladas métricas, los primeros, i 65,781.01 los segundos, lo que hace un total de 86,412.06 toneladas métricas, como se demuestra en la lista oficial que acompaño a US.

Al terminar, debo advertir a US. que los datos consignados en los anexos de mi referencia comprenden el año administrativo comprendido entre el 1.º de enero i el 31 de diciembre del año último.

Dios guarde a US.

L. URIBE.

ESCALAFON DE MARINA

VICE							
NUMERO DE ORDEN	NOMBRES	FECHA DEL ÚLTIMO DESPACHO			CLASE I FECHA EN QUE ENTRARON AL SERVICIO		
		Dias	Meses	Años	CLASE	Dias	Meses	Años
1	Vacante.						
CONTRA							
2	Sr. Juan Williams R..	29	Setbre.	1877	Gdia. mar. sin exám.	18	Agosto. 1844
3	" Galvarino Riveros..	31	Octbre.	1879	Cad. de la E. Militar	20	Novbre 1843
4	" Juan José Latorre..	5	Junio..	1884	Id. de la Esc. Naval	15	Mayo... 1858
5	" Oscar Viel.....	22	Julio ...	1886	Gdia. mar. sin exám.	21	Julio. ... 1854
6	" Luis Uribe Orrego.	17	Agosto.	1887	Cad. de la E. Naval	20	Agosto. 1858
CAPITANES DE							
7	Sr. Ramon Cavieses...	6	Octbre.	1866	Tte. 2.º de marina..	24	Febrerº 1838
8	" Juan E. Lopez.....	10	Mayo...	1876	Cad. de la E. Militar	13	Agosto. 1852
9	" Jorje Montt.....	24	"	1881	Id. de la E. Naval..	10	Julio. ... 1848
10	" Francisco Vidal G.	29	Novbre	1883	Id. de la E. Militar..	2	Mayo... 1852
11	" Ramon Vidal G....	29	"	1883	Id. de la E. id.....	2	Octbre. 1851
12	" Luis A. Castillo....	5	Junio..	1884	Id. de la E. Naval...	11	" 1858
13	" Francisco J. Molina	5	"	1884	Id. de la E. id.....	15	" 1858
CAPITANES DE							
14	Sr. Enriq. M. Simpson	10	Mayo...	1876	Cad. de la E. Militar	13	Mayo... 1848
15	" Baltazar Campillo..	10	"	1881	Gdia. mar. sin exám.	1.º	Junio .. 1844
16	" Francisco Sánchez..	11	Novbre	1887	Cad. de la E. Naval	22	Mayo... 1862
17	" Constantino Baunen	11	"	1887	Id. de la E. id...	6	" 1858

* Medalla por la primera campaña.

✠ Id. por la segunda. id.

O Id. por el 21 de Mayo.

X Id. por el combate de Casma.

ALMIRANTE

NÚMERO DE ORDEN	TIEMPO DE ABONO		TIEMPO DE SERVICIO		CONDECORACIONES	DESTINO
	Años	Meses	Años	Meses		
1						

ALMIRANTES

2			44	4	*	Director de la Escuela Naval.
3			45	1	* 	Sin comision (lei de 20 de agosto de 1881).
4			30	8	* 	En comision en Europa.
5			34	8	* 	En id. especial.
6			30	4	O 	Comandante Jeneral de Marina.

NAVIO EFECTIVOS

7	2	8	50	10	X	Gobernador Marítimo de Valparaiso.
8			36	5	*	Comandante del <i>Blanco Encalada</i> .
9			30	5	*	En comision en Europa.
10			36	10		Director de la Oficina Hidrográfica.
11			37	3		Mayor Jeneral del Departamento.
12			30	3	* 	En comision en Europa.
13			30	8	*	Dictor. de la Ofi. de Far. i Cap. de Puertos.

NAVIO GRADUADOS

14			40	8	*	Miembro de la junta de asistencia.
15			42	11	* 	Gobernador Marítimo de Tarapacá.
16			25	9	O 	Comandante del <i>Huascar</i> .
17			30	8	* 	Id. del <i>Almirante Cochrane</i> .

CAPITANES DE								
NÚMERO DE ORDEN	NOMBRES	FECHA DEL ÚLTIMO DESPACHO			CLASE I FECHA EN QUE ENTRARON AL SERVICIO			
		Días	Meses	Años	CLASE	Días	Meses	Años
18	Sr. D. Salamanca.....	13	Enero..	1872	Cad. de la E. Militar.	4	Dicbre.	1850
19	" Franco. Rondizzoni	12	Febrerº	1873	Id. de la E. id....	8	Abril...	1848
20	" Luis Pomar.....	15	Setbre..	1876	Id. de la E. id....	1	"	1852
21	" Alej. Walker M....	21	Mayo...	1884	Teniente 2.º grad...	26	Octbre.	1866
22	" Basilio Rojas.....	21	"	1884	Cad. de la E. Naval.	11	Novbre.	1861
23	" Juan M. Simpson..	21	"	1884	Id. de la E. id....	25	"	1861
24	" Federico Chaigneau	21	"	1884	Id. de la E. id....	17	Abril...	1865
25	" Manuel Señoret....	21	"	1884	Id. de la E. id....	17	"	1862
26	" Leoncio Señoret....	21	"	1884	Id. de la E. id....	17	"	1862
27	" Ramon Serrano M.	21	"	1884	Id. de la E. id....	23	Febrerº	1866
28	" Luis A. Gofí.....	21	"	1884	Id. de la E. id....	10	Enero...	1866
29	" Emilio Valverde...	27	Junio..	1884	Id. de la E. id....	27	Julio...	1858
30	" Javier Barahona....	9	Agosto.	1884	Id. de la E. Militar.	9	Agosto.	1852

CAPITANES DE

31	Sr. Enrique Gutierrez.	21	Mayo...	1884	Cad. de la E. Naval.	12	Enero...	1865
32	" Dionisio Olavarria.	7	Setbre..	1886	Teniente 2.º.....	17	Dicbre.	1865
33	" Arturo Wilson.....	5	Mayo...	1888	Cad. de la E. Naval.	3	Marzo...	1866
34	" Arturo Fernandez..	5	"	1888	Id. de la E. id....	2	"	1872

CAPITANES DE

35	Sr. Manuel Riofrío....	28	Julio...	1880	Cad. de la E. Naval	12	Enero...	1863
36	" Nicolas Moller.....	23	Mayo...	1881	Teniente 1.º grad...	3	Junio...	1860
37	" Manuel García.....	27	Junio..	1882	Cdja. mar. examind.	7	Enero...	1867
38	" Demetrio Eusquiza.	27	"	1882	Cad. de la E. Naval.	5	Setbre.	1864
39	" Estanislao Lynch...	27	"	1882	Id. de la E. id....	23	Febrerº	1863
40	" J. de D. Rodriguez	21	Mayo...	1884	Id. de la E. id....	23	Marzo...	1866
41	" Florencio Valenzuela	21	"	1884	Id. de la E. id....	29	Enero...	1867
42	" Emilio Jardel.....	21	"	1884	Id. de la E. id....	29	"	1867
43	" Alberto Silva Palma	21	"	1884	Id. de la E. id....	20	Febrerº	1866
44	" Policarpo Toro H..	21	"	1884	Id. de la E. id....	23	Marzo...	1868
45	" Carlos Krugg.....	21	"	1884	Id. de la E. Militar.	16	Febrerº	1866

FRAGATA EFECTIVOS

NÚMERO DE ÓRDEN	TIEMPO DE ABONO		TIEMPO DE SERVICIO		CONDECORACIONES	DESTINO
	Años	Meses	Años	Meses		
18			38	1	*	Comandante interino de la <i>Abtao.</i>
19			40	9	*	Jefe de la sec. de faros de la Direc. respec.
20			36	9		Ayudante del Ministerio de Marina.
21			22	2	*	Id. de la Mayoría Jeneral.
22			27	2	*	Comandante de Arsenales.
23	10		22	1	*	Jefe de la seccion de Torpedos.
24	1	3	23	8	*	Comandante de la <i>Chacabuco.</i>
25			26	8	*	En comision en Europa.
26			26	8	*	Comandante del <i>Esmeralda.</i>
27	10		22	10	*	Sub-director de la Oficina Hidrográfica.
28			23		*	Sub-director de la Escuela Naval.
29			25	1	*	Gobernador Marítimo de Coquimbo.
30			30		*	Jefe de la seccion de capitanías de puertos de la Direccion respectiva.

FRAGATA GRADUADOS

31			23	5	*	2.º Comandante de Arsenales.
32			23		*	Comandante del <i>Tolten.</i>
33			19	2	O	Id. de la <i>O'Higgins.</i>
34			16	10	O	Id. interino de la <i>Magallanes.</i>

CORBETA EFECTIVOS

35			26		*	Subdelegado Marítimo de Pisagua.
36			28	6	*	Id. id. de Lota.
37			22		*	Ayudt. de la Gob. Marít. de Valparaiso.
38			23	5	O*	Subdelegado Marítimo de Coronel.
39			23	11	O*	Gobernador Marítimo de Concepcion.
40			22	9	*	Ayudante de Arsenales.
41			21	11	*	Comandante de la <i>Pilcomayo.</i>
42			21	11	*	Oficial del detall del <i>Blanco.</i>
43			22	11	*	Comandante de la <i>Magallanes.</i>
44			20	9	*	Director de la Escuela de Grumetes N.º 2.
45			22	10	*	Administrador de la oficina de enganches.

CAPITANES DE

NÚMERO DE ÓRDEN	NOMBRES	FECHA DEL ÚLTIMO DESPACHO			CLASE Y FECHA EN QUE ENTRARON AL SERVICIO			
		Días	Meses	Años	CLASE	Días	Meses	Años
46	Sr. José M. Santa Cruz	21	Mayo...	1884	Cad. de la E. Militar	5	Enero..	1866
47	" Eduardo Valenzuela	7	Setbre.	1886	Id. de la E. Naval	24	Febrerº	1874

CAPITANES DE

48	Sr. Anjel C. Lynch...	21	Mayo...	1884	Cad. de la E. Naval.	12	Marzo..	1864
49	" Guillermo Aguayo.	21	"	1884	Id. de la E. id.....	16	"	1866
50	" Leoncio Valenzuela	20	Octbr..	1887	Id. de la E. id.....	1	"	1867
51	" Adolfo Rodriguez..	20	"	1887	Id. de la E. id.....	8	Abril...	1869
52	" Luis Artigas C.....	20	"	1887	Id. de la E. id.....	29	Enero..	1867
53	" Lindor Perez G.....	20	"	1887	Id. de la E. Militar	5	Mayo...	1870
54	" Joaquin Muñoz.....	20	"	1887	Id. de la E. id.....	22	Agosto.	1871
55	" Pedro N. Martínez.	20	"	1887	Aspirante	14	Abril...	1874
56	" J. L. Silva Lastarria	20	"	1887	Cad. de la E. Naval.	23	Marzo..	1868
57	" Eduardo Riquelme.	20	"	1887	Id. de la E. id.....	27	"	1873
58	" Alejandro Alcérrecá	20	"	1887	Aspirante	17	"	1875
59	" Miguel Sanz.....	5	Mayo...	1888	Id.....	17	"	1875

TENIENTES PRIMEROS

60	Sr. José M. Carrasco.	21	Mayo...	1884	Cad. de la E. Militar	22	Agosto.	1871
61	" Fernando Gomez...	21	"	1884	Id. de la E. id.....	27	Marzo..	1873
62	" Miguel Tejada.....	21	"	1884	Id. de la E. id.....	22	"	1871
63	" Alejandro Silva V..	21	"	1884	Id. de la E. id.....	5	"	1870
64	" Froilan González...	21	"	1884	Id. de la E. id.....	20	"	1874
65	" José M. Villarreal.	7	Setbre.	1886	Aspirante	9	Abril...	1874
66	" Vicente Merino J..	7	"	1886	Cad. de la E. Militar	2	Marzo..	1872
67	" Recaredo Amengual	7	"	1886	Id. de la E. id.....	18	"	1872
68	" Ricardo Beauncy	7	"	1886	Id. de la E. id.....	4	"	1870
69	" Víctor M. Donoso..	7	"	1886	Id. de la E. id.....	24	Febrerº	1870
70	" Rómulo A. Medina	20	Octbre.	1887	Id. de la E. id.....	5	Marzo..	1870
71	" Francisco Moreno..	13	Setbre.	1888	Id. de la E. id.....	14	Febrerº	1872
72	" Carlos Porter W...	6	Enero..	1889	Cad. de la E. Naval.	15	Abril...	1858

CORBETA EFECTIVOS

NÚMERO DE ORDEN	TIEMPO DE ABONO		TIEMPO DE SERVICIO		CONDECORACIONES	DESTINO
	Años	Meses	Años	Meses		
46	10	.....	23	.....	*	Ayudante de Arsenales.
47	.....	.....	14	10	O * 	Oficial del detall del <i>Cochrane</i> .

CORBETA GRADUADOS

48	.....	.....	23	9	* 	Oficial del detall de la <i>Magallanes</i> .
49	.....	.....	22	9	* 	En comision en el rio Colorado.
50	.....	.....	21	10	* 	Ayudante de la Escuela Naval.
51	.....	.....	19	9	* 	Comandante del <i>Angamos</i> .
52	.....	.....	21	11	* 	En comision en Europa.
53	.....	.....	18	10	* 	Oficial del detall del <i>Huáscar</i> .
54	.....	.....	17	4	* 	Id. de la <i>O'Higgins</i> .
55	.....	.....	14	9	* 	Id. del <i>Esmeralda</i> .
56	.....	.....	20	9	* 	Id. de la <i>Pilcomayo</i> .
57	.....	.....	15	9	* 	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
58	.....	.....	13	9	* 	En comision en Europá.
59	.....	.....	10	8	O * 	En id. en id.

DE MARINA

60	.....	.....	17	4	* 	Ayudante de la Escuela Naval.
61	.....	.....	15	9	* 	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
62	.....	.....	17	4	* 	Con licencia.
63	.....	.....	18	10	* 	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
64	.....	.....	14	9	* 	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
65	.....	.....	14	9	* 	Id. en el <i>Blanco</i> .
66	.....	.....	16	10	* 	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
67	.....	.....	16	9	* 	Id. en el <i>Blanco</i> .
68	.....	.....	18	10	* 	Sub-dir. de la Escuela de Grumetes N.º 2.
69	.....	.....	18	9	* 	Seccion de Torpedos.
70	.....	.....	18	9	* 	Ayudante de la Escuela Naval.
71	.....	.....	16	10	* 	Oficial del detall del <i>Angamos</i> .
72	.....	.....	14	.....	.....	En Caldera.

TENIENTES SEGUNDOS

NÚMERO DE ÓRDEN	NOMBRES	FECHA DEL ÚLTIMO DESPACHO			CLASE I FECHA EN QUE ENTRARON AL SERVICIO			
		Días	Meses	Años	CLASE	Días	Meses	Años
73	Sr. Alberto Fuentes...	5	Mayo...	1887	Cad. de la E. Militar	2	Agosto.	1879
74	" Francisco Nef.....	13	"	1887	Id de la E. Naval.	5	Octbre.	1881
75	" Miguel Aguirre.....	24	Junio...	1887	Aspirante.....	5	Junio..	1880
76	" Arturo Cuevas.....	8	Julio...	1887	Id.....	2	Agosto.	1879
77	" Emilio J. Garin....	22	"	1887	Id.....	22	Abril...	1880
78	" Juan N. Williams..	22	"	1887	Id.....	28	Setbre..	1881
79	" Melintón Gajardo..	1	Dicbre.	1887	Id.....	2	Agosto.	1879
80	" Luis Gomez C.....	15	Marzo..	1888	Id.....	30	Setbre.	1880
81	" Jorje Hernandez...	15	"	1888	Id.....	31	Octbre.	1879
82	" Florencio Guzman..	15	"	1888	Id.....	31	"	1879
83	" Alberto Linacre....	15	"	1888	Id.....	25	"	1879
84	" Roberto Maldonado	15	"	1888	Cad. de la E. Militar	1	Marzo..	1879
85	" Darío Espinoza.....	15	"	1888	Id. de la E. Naval.	4	Octbre.	1881
86	" Luis A. Barrientos.	25	Junio..	1888	Id. de la E. Militar	1	Marzo..	1879
87	" Wenceslao Becerra	13	Setbre.	1888	Id. de la E. id.....	1	"	1879

GUARDIAS MARINAS

88	Sr. Luis V. Lopez.....	3	Abril...	1885	Aspirante.....	31	Octbre.	1879
89	" José Iglesias.....	24	Junio..	1885	Cad. de la E. Militar	27	Febrer°	1880
90	" Baldomero Pacheco	29	Octbre.	1885	Id. de la E. id.....	29	Dicbre.	1880
91	" Eneas Espinosa.....	28	Dicbre.	1885	Cad. de la E. Naval	28	Setbre.	1881
92	" Julio Bari.....	9	Julio...	1886	Id. de la E. id.....	28	"	1881
93	" Nefalí Molina.....	19	Agosto.	1886	Id. de la E. id.....	28	"	1881
94	" Salustio Valdés.....	27	Setbre.	1886	Id. de la E. id.....	28	"	1881
95	" Guillermo Aldana..	7	Octbre.	1886	Id. de la E. id.....	19	Octbre.	1881
96	" Jorje Pacheco.....	11	"	1886	Id. de la E. id.....	6	"	1881
97	" Alejandro Benitez..	17	"	1886	Id. de la E. id.....	11	Marzo..	1882
98	" Agustín Fontaine...	29	"	1886	Id. de la E. id.....	11	"	1882
99	" Agustín Astudillo..	29	"	1886	Id de la E. id.....	29	Mayo...	1881
100	" Arturo Whiteside...	25	Enero..	1887	Id. de la E. id.....	3	Febrer°	1883
101	" Manuel Hurtado...	8	Febrer°	1887	Id. de la E. id.....	28	Setbre.	1881
102	" Pedro H. Salvá.....	13	Mayo...	1887	Id. de la E. id.....	4	Octbre.	1881
103	" Luis A. Rivera.....	13	"	1887	Id. de la E. id.....	18	"	1881
104	" Alberto Vargas.....	14	Julio...	1887	Id. de la E. id.....	3	Febrer°	1883
105	" Carlos Plaza.....	6	Setbre.	1887	Id. de la E. id.....	16	Agosto.	1882

DE MARINA

NÚMERO DE ÓRDEN	TIEMPO DE ABONO		TIEMPO DE SERVICIO		CONDECORACIONES	DESTINO
	Años	Meses	Años	Meses		
73			9	5	* 	Embarcado en el <i>Blanco</i> .
74			7	3		Id. en el <i>Esmeralda</i> .
75			8	7		Id. en la <i>O'Higgins</i> .
76			9	5	* 	Id. en la <i>Magallanes</i> .
77			8	8		Id. en el <i>Cochrane</i> .
78			7	3		Id. en el <i>Id.</i>
79			9	5	*	En depósito.
80			8	3		Embarcado en el <i>Esmeralda</i> .
81			9	2	* 	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
82			9	2	* 	Id. en la <i>Id.</i>
83			9	2		Id. en la <i>Magallanes</i> .
84			9	10		En comision hidrográfica.
85			7	3		Embarcado en la <i>O'Higgins</i> .
86			9	10		Id. en la <i>Pileomayo</i> .
87			9	10		Id. en la <i>Id.</i>

DE PRIMERA CLASE

88			9	2		Embarcado en la <i>O'Higgins</i>
89			8	10	* 	Id. en la <i>Magallanes</i> .
90			8			Id. en la <i>Esmeralda</i> .
91			7	3		Id. en el <i>Cochrane</i> .
92			7	3		Id. en la <i>Abtao</i> .
93			7	3		Id. en el <i>Blanco</i> .
94			7	3		Id. en la <i>Magallanes</i> .
95			7	3		Id. en la <i>Esmeralda</i> .
96			7	3		Id. en la <i>Pileomayo</i> .
97			6	10		En comision hidrográfica.
98			6	10		Embarcado en la <i>Magallanes</i> .
99			7	9		Id. en la <i>Id.</i>
100			5	11		Id. en el <i>Cochrane</i> .
101			7	3		Id. en la <i>O'Higgins</i> .
102			7	2		Id. en la <i>Magallanes</i> .
103			6	4		Id. en el <i>Cochrane</i> .
104			5	11		Id. en el <i>Id.</i>
105			6	4		Id. en el <i>Huáscar</i> .

GUARDIAS MARINAS

NÚMERO DE ÓRDEN	NOMBRES	FECHA DEL ÚLTIMO DESPACHO			CLASE I FECHA EN QUE ENTRARON AL SERVICIO			
		Días	Meses	Años	CLASE	Días	Meses	Años
106	Sr. Carlos Larrain B...	6	Setbre.	1887	Cad. de la E. Naval.	8	Marzo..	1882
107	" Ramon Olavarrieta.	1	Dicbre.	1887	Id. de la E. id.....	7	Enero..	1882
108	" Alfredo Christie....	1	"	1887	Id. de la E. id.....	7	"	1882
109	" Gmo. Garefa H.....	1	"	1887	Id. de la E. id.....	12	"	1882
110	" Juan R. Bello.....	1	"	1887	Id. de la E. id.....	8	Febrerº	1883
111	" Guillermo Soublette	1	"	1887	Id. de la E. id.....	8	Marzo..	1882
112	" Domingo Pulido	1	"	1887	Id. de la E. id.....	18	"	1882
113	" Juan B. Filippi.....	1	"	1887	Id. de la E. id.....	6	Octbre.	1881
114	" Julio Chacon.....	1	Setbre.	1888	Id. de la E. id.....	20	Enero..	1883

GUARDIAS MARINA

115	Sr. Ricardo Guerrero..	26	Marzo..	1885	Cad. de la E. Naval.	19	Octbre.	1881
116	" Roberto Barros.....	16	"	1886	Id. de la E. id.....	7	Enero..	1882
117	" Eduardo Hyatt.....	3	Enero..	1888	Id. de la E. id.....	3	Febrerº	1883
118	" Javier Martin.....	3	"	1888	Id. de la E. id.....	6	Octbre.	1883
119	" Alfredo Portaluppi.	3	"	1888	Id. de la E. id.....	3	Febrerº	1883
120	" Abel Valdez.....	3	"	1888	Id. de la E. id.....	19	Julio ..	1883
121	" Carlos Fuenzalida ..	3	"	1888	Id. de la E. id.....	3	Febrerº	1883
122	" Juan Schröder.....	3	"	1889	Id. de la E. id.....	19	Julio ..	1883
123	" Fernando Besanilla	9	"	1889	Id. de la E. id.....	19	"	1883
124	" Luis Bambach.....	10	"	1889	Id. de la E. id.....	19	"	1883

CIRUJANO MAYOR

125	Sr. Eduardo Wagner..	13	Setbre.	1886	Cirujano mayor	13	Setbre.	1886
-----	----------------------	----	---------	------	----------------------	----	---------	------

CIRUJANO DE

126	Sr. Pedro V. O'Ryan.	25	Julio ...	1876	Cirujano 1.º.....	25	Julio ...	1876
127	" Alberto Liptay.....	28	Febrerº	1884	Id. 1.º.....	28	Febrerº	1884
128	" Ramon Blait H.....	31	Dicbre.	1885	Id. 1.º.....	31	Dicbre.	1885

DE PRIMERA CLASE

NÚMERO DE ÓRDEN	TIEMPO DE ABONO		TIEMPO DE SERVICIO		CONDECORACIONES	DESTINO
	Años	Meses	Años	Meses		
106	6	10	.....	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
107	7	.....	.....	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
108	7	.....	.....	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
109	6	11	.....	Id. en el <i>Blanco</i> .
110	6	11	.....	Id. en el <i>Cochrane</i> .
111	7	.....	.....	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
112	7	.....	.....	Id. en la <i>Id.</i>
113	7	3	.....	Id. en la <i>Id.</i>
114	5	11	.....	Id. en la <i>Esmeralda</i> .

DE SEGUNDA CLASE

115	.....	.....	7	2	.....	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
116	.....	.....	7	.....	.....	Id. en el <i>Id.</i>
117	.....	.....	5	11	.....	Id. en el <i>Blanco</i> .
118	.....	.....	5	3	.....	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
119	.....	.....	5	11	.....	Id. en la <i>Id.</i>
120	.....	.....	5	5	.....	Id. en la <i>Id.</i>
121	.....	.....	5	11	.....	Id. en la <i>Id.</i>
122	.....	.....	5	.....	.....	Id. en la <i>Id.</i>
123	.....	.....	5	.....	.....	Id. en la <i>Id.</i>
124	.....	.....	5	.....	.....	Id. en la <i>Id.</i>

DEL DEPARTAMENTO

125	2	4	En el departamento.
-----	-------	-------	---	---	-------	---------------------

PRIMERA CLASE

126	.....	.....	12	5	* ✠	En la Escuela Naval.
127	.....	.....	4	10	.....	Con licencia.
128	.....	.....	3	.....	.....	Embarcado en la <i>Magallanes</i> .

CIRUJANOS DE								
NÚMERO DE ÓRDEN	NOMBRES	FECHA DEL ÚLTIMO DESPACHO			CLASE I FECHA EN QUE ENTRARON AL SERVICIO			
		Días	Meses	Años	CLASE	Días	Meses	Años
129	Sr. Rodolfo Gutierrez.	23	Agosto.	1886	Cirujano 1.º	23	Agosto.	1886
130	" Delfin Araya.....	12	Enero..	1888	Id. 2.º	5	Junio..	1886
131	" Alberto Adriaola..	30	Julio...	1888	Id. 2.º	17	"	1884
132	" Teod. Martinez R..	8	Junio..	1888	Id. 1.º	8	"	1888
133	" Alejandro Rojas....	3	Octbre.	1888	Id. 1.º	3	Octbre.	1888
CIRUJANOS DE								
134	Sr Mamerto del Campo	30	Julio ..	1881	Cirujano 2.º	30	Julio...	1881
135	" Federico T. Delfin.	20	"	1882	Id. id.....	20	"	1882
136	" Alberto Zepeda.....	17	Agosto.	1882	Id. id.....	17	Agosto.	1882
CIRUJANOS DE								
137	Sr. Felipe Carmona..	25	Enero..	1882	Sangrador	26	Enero..	1869
GUARDA								
138	Sr. Emilio Lorca.....	22	Agosto.	1887	Dispensero	16	Junio..	1852
INSPECTOR DE								
139	Sr. Víctor Yentzen....	19	Agosto.	1887	Ayud. de contador..	28	Agosto.	1879
CONTADORES DE								
140	Sr. Javier Angulo.....	2	Mayo...	1875	Escrib. de Arsenales	1	Enero..	1854
141	" Daniel D. Prieto...	25	Agosto.	1876	Id. de la sec. de mar.	1	Novbre	1865
142	" Enrique Reynolds..	27	Junio...	1879	Contador 2.º inter..	6	Marzo..	1874
143	" Luciano Gomez P..	2	Octbre.	1880	Contador 2.º	19	Octbre.	1872
144	" Julio Chaparro....	2	"	1880	Id. id.....	8	Mayo...	1873
145	" Alberto Wilson.....	10	Mayo...	1885	Id. id.....	16	Enero..	1880

PRIMERA CLASE

NÚMERO DE ORDEN	TIEMPO DE ABONO		TIEMPO DE SERVICIO		CONDECORACIONES	DESTINO
	Años	Mescs	Años	Mescs		
129	2	4	.....	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
130	2	7	.....	Id. en el <i>Huáscar</i> .
131	4	6	✠	Id. en el <i>Blanco</i> .
132	6	.....	Id. en la <i>Esmeralda</i> .
133	3	.....	Id. en la <i>Palcomayo</i> .

SEGUNDA CLASE

134	.....	.....	7	5	.....	Con licencia.
135	.....	.....	6	5	.....	Embarcado en la <i>O'Higgins</i> .
136	.....	.....	6	4	.....	Id. en la <i>Chacabuco</i> .

TERCERA CLASE

137	19	11	* ✠	Embarcado en el <i>Almirante Simpson</i> .
-----	-------	-------	----	----	-----	--

ALMACENES

138	36	7	* ✠	En el Departamento.
-----	-------	-------	----	---	-----	---------------------

CONTABILIDAD

139	9	4	* ✠	En el departamento.
-----	-------	-------	---	---	-----	---------------------

PRIMERA CLASE

140	.....	.....	35	.....	*	En la Escuela Naval.
141	.....	.....	23	3	*	Embarcado en la <i>Chacabuco</i> .
142	.....	.....	14	10	* O	En la Mayoría Jeneral.
143	.....	.....	16	2	* ✠	Embarcado en el <i>Almirante Simpson</i> .
144	.....	.....	15	8	* ✠	Interventor de Arsenales.
145	.....	.....	9	.....	.....	Embarcado en el <i>Huáscar</i> .

CONTADORES DE

NÚMERO DE ÓRDEN	NOMBRES	FECHA DEL ÚLTIMO DESPACHO			CLASE I FECHA EN QUE ENTRARON AL SERVICIO			
		Días	Meses	Años	CLASE	Días	Meses	Años
146	Sr. Arturo Cavada.....	7	Setbre.	1886	Ayud. de contaduría	22	Agosto.	1881
147	" Carlos Jaunes	7	"	1886	Contador 3.º	15	Dicbre.	1882
148	" José 2.º Cortes.....	11	Novbre	1887	Maestre de víveres.	1	Setbre.	1879
149	" Pio Troncoso.....	22	Agosto.	1887	Ofi. aux. del Minist.	14	Junio..	1882

CONTADORES DE

150	Sr. Belisario Urivi....	7	Setbre.	1886	Contador 3.º	30	Abril...	1883
151	" Eduardo Montt.....	11	Novbre	1887	Id. 2.º interino.	26	Enero..	1886
152	" Domingo Pereda...	11	"	1887	Id. 3.º	7	Abril...	1884
153	" Ricardo Santander...	11	"	1887	Id. 3.º	8	Novbre	1884
154	" Simon Valdez	11	"	1887	Id. 3.º	8	"	1884
155	" Alberto Valdez	21	Dicbre.	1887	Id. 3.º	27	Junio..	1883
156	" Julian Abarca	2	Febrerº	1889	Id. 3.º	21	Agosto.	1883
157	" Onofre Silva.....	16	"	1889	Id. 2.º	16	Febrerº	1889

CONTADORES DE

158	Sr. Emilio 2.º Lorca...	7	Abril...	1884	Contador 3.º	7	Abril...	1884
159	" Romelio Madariaga	8	Novbre	1884	Id. id	8	Novbre	1884
160	" Segundo Vidaurre .	8	"	1884	Id. id	8	"	1884
161	" Manuel Oyarzun ...	17	"	1884	Id. id	17	"	1884
162	" Carlos Rojas.....	17	"	1884	Maestre de víveres.	8	Agosto.	1882
163	" José A. Albarracin.	17	"	1884	Cabo de luces	27	Dicbre.	1865
164	" Julio Serrano M ...	10	Marzo..	1885	Contador 3.º	10	Marzo..	1885
165	" Manuel A. Baeza...	3	Julio...	1885	Id. id	3	Julio...	1885
166	" José María Guzman	3	Marzo..	1886	Id. id	3	Marzo..	1886
167	" Augusto Goemine..	3	"	1886	Id. id	3	"	1886
168	" Enrique Condell...	3	"	1886	Id. id	3	"	1886
169	" Joaquín Cabezas ...	7	Setbre.	1886	Id. id	7	Setbre.	1886
170	" Julio Monasterio...	11	Agosto.	1887	Id. id	11	Agosto.	1887
171	" Enrique Frederick.	19	"	1887	Id. id	19	"	1887
172	" Rafael Serrano.....	6	Octbre.	1887	Id. id	6	Octbre.	1887
173	" Eduardo S. Tornero	11	Novbre	1887	Id. id	11	Novbre	1887

PRIMERA CLASE

NUMERO DE ORDEN	TIEMPO DE ABONO		TIEMPO DE SERVICIO		CONDECORACIONES	DESTINO
	Años	Meses	Años	Meses		
146			7	4		Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
147			6			Id. en el <i>Blanco</i>
148			9	4	*	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
149			6	6		Secretario del Almirante Latorre en Europa

SEGUNDA CLASE

150			5	8		Con licencia.
151			2	11		Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
152			4	9		En la comisaria.
153			4	2		Embarcado en la <i>O'Higgins</i> .
154			4	2		Id. en la <i>Magallanes</i> .
155			5	6		Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
156			5	4		Id. en la <i>Abtao</i>
157						En la seccion de Torpedos.

TERCERA CLASE

158			4	9		En comision en Europa.
159			4	2		Embarcado en el <i>Toro</i> .
160			4	2		Departamento de Arsenales.
161			4	1		Embarcado en el <i>Lautaro</i> .
162			6	5		Id. en el <i>Angamos</i> .
163			23			Id. en el <i>Thalaba</i> .
164			3	10		Agregado a la comisaria.
165			3	6		Embarcado en el <i>Talten</i> .
166			2	10		Id. en el <i>Almirante Simpson</i> .
167			2	10		Id. en la <i>Magallanes</i> .
168			2	10		Con licencia.
169			2	4		Embarcado en el <i>Almirante Simpson</i> .
170			1	5		Id. en el <i>Ihuáscar</i> .
171			1	4		En comision en Europa.
172			1	4		Embarcado en la <i>Pilcomayo</i> .
173			1	2		Embarcado en la <i>O'Higgins</i> .

CONTADORES DE

NÚMERO DE ÓRDEN	NOMBRES	FECHA DEL ÚLTIMO DESPACHO			CLASE I FECHA EN QUE ENTRARON AL SERVICIO			
		Días	Meses	Años	CLASE	Días	Meses	Años
174	Sr. Carlos Manterola...	11	Novbre	1887	Contador 3.º	11	Novbre	1887
175	" Wasgton. Carrallo...	23	Enero..	1888	Id. id	23	Enero..	1888
176	" Antonio R. Vidal...	9	Julio...	1888	Id. id	9	Julio...	1888
177	" Enrique Miranda...	23	Novbre	1888	Id. id	23	Novbre	1888
178	" Daniel 2.º Azocar...	2	Febrerº	1889	Id. id	2	Febrerº	1889

PILOTOS DE

179	Sr. Luis Pilotti.....	6	Marzo..	1878	Piloto 2.º	26	Enero..	1875
180	" José M. Campbell...	6	"	1878	Id. id	1	Marzo..	1875
181	" Tomas Yurgensen...	13	Junio..	1879	Id. 1.º	13	Junio..	1879
182	" Santiago Asenjo....	28	Setbre.	1880	Id. 2.º	21	Octbre.	1879
183	" Maximil. Manner...	26	"	1881	Id. id	20	Febrerº	1880
184	" Jorje K. Overends...	5	Dicbre.	1881	Id. 1.º	5	Dicbre.	1881
185	" Guillermo Ling.....	13	Julio...	1882	Id. 2.º	6	"	1880
186	" Alejandro Campbell...	30	Novbre	1882	Id. id	19	Setbre.	1879
187	" Carlos Haase.....	12	Marzo..	1883	Id. id	6	Marzo..	1880
188	" Simon Ramm.....	19	Junio..	1883	Id. id	10	Junio..	1883
189	" Guillermo Coock...	11	Octbre.	1888	Id. id	28	Abril...	1883

PILOTOS DE

190	Sr. José Theodoro....	12	Agosto.	1881	Piloto 2.º	12	Agosto.	1881
191	" Carlos Zachlener...	9	Marzo..	1883	Id. id	9	Marzo..	1883
192	" Laurence Stwart...	12	Dicbre.	1884	Id. id	12	Dicbre.	1884
193	" Matías C. Yansen...	27	"	1884	Id. id	27	"	1884
194	" Juan Hurtado.....	31	"	1884	Id. id	31	"	1884
195	" Tomas Kelly.....	12	Octbre.	1885	Id. id	12	Octbre.	1885
196	" Carlos Saltan.....	21	Febrerº	1888	Id. id	21	Febrerº	1888
197	" Saturio Caballero...	3	Enero..	1889	Id. id	3	Enero..	1889

INSPECTOR JENERAL

198	Sr. Santiago Sankey...	25	Febrerº	1886	Insp. Jral. de máqns	25	Febrerº	1886
-----	------------------------	----	---------	------	----------------------	----	---------	------

TERCERA CLASE

NÚMRO DE ÓRDEN	TIEMPO DE ABONO		TIEMPO DE SERVICIO		CONDECORACIONES	DESTINO
	Años	Meses	Años	Meses		
174			1	2		Embarcado en el <i>Angamos</i> .
175			1	1		Id. en el <i>Esmeralda</i> .
176				6		Con licencia.
177				2		Embarcado en el <i>Blanco</i> .
178						Id. en la <i>Pitcomayo</i> .

PRIMERA CLASE

179			13	11		Embarcado en la <i>Chacabuco</i> .
180			13	8	* ✠	Ayud. de la Gob. Marítima de Valparaiso.
181			9	7		Con licencia.
182			9	2	* ✠	Embarcado en la <i>Chacabuco</i> .
183			8	10		Id. en el <i>Angamos</i> .
184			7	1	✠	Id. en el <i>Id.</i>
185			8	1	* ✠	En el Arsenal de Marina.
186			9	3	✠	Embarcado en el <i>Thalaba</i> .
187			8	10	✠	Capitan del <i>Toro</i> .
188			7	4	* ✠	Id. del <i>Lautaro</i> .
189			5	8		Id. del <i>Gaviota</i> .

SEGUNDA CLASE

190			7	5		Embarcado en el <i>Tolten</i> .
191			5	10		Id. en el <i>Lautaro</i> .
192			4	1		Id. en el <i>Toro</i> .
193			4			Id. en el <i>Abtao</i> .
194			4			Id. en el <i>Esmeralda</i> .
195			3	3		Id. en el <i>Lautaro</i> .
196				11		Id. en el <i>Abtao</i> .
197						Id. en el <i>Angamos</i> .

DE MÁQUINAS

198			2	10		En el departamento.
-----	--	--	---	----	--	---------------------

INJENIEROS DE

NÚMERO DE ÓRDEN	NOMBRES	FECHA DEL ÚLTIMO DESPACHO			CLASE I FECHA EN QUE ENTRARON AL SERVICIO			
		Días	Meses	Años	CLASE	Días	Meses	Años
199	Sr. Manuel Altamirano	3	Setbre.	1866	Herrero mecánico...	15	Enero..	1857
200	" Ladislao Medina...	27	Octbr...	1868	Id. 2.º.....	26	Julio...	1851
201	" Benjamin Bravo...	6	Febrerº	1874	Ingeniero 2.º.....	15	Enero..	1866
202	" Juan Mc-Pherson.	6	"	1874	Id. 2.º.....	1.º	Julio...	1866
203	" Alej. Rutherford...	19	Julio...	1879	Id. 1.º.....	19	"	1879
204	" Pedro García.....	25	Novbre	1879	Fogonero 2.º.....	8	Abril...	1864
205	" Cipriano Encina...	25	"	1879	Aprendiz mecánico.	28	Julio...	1868
206	" David Glover.....	17	Setbre.	1879	Ingeniero 1.º.....	17	Setbre.	1879
207	" Santiago Miller.....	21	Junio..	1881	Id. 2.º.....	23	Julio...	1879
208	" Pablo Rebolledo...	2	Novbre	1881	Aprendiz mecánico.	13	Dicbre.	1865
209	" José Severo Coros..	20	Mayo...	1882	Id. id.....	20	"	1865
210	" Juan Forbes.....	15	Setbre.	1883	Ingeniero 1.º.....	15	Setbre.	1883
211	" Carlos Warner.....	5	Mayo...	1884	Id 3.º.....	27	Enero..	1876
212	" Juan de la C Vial.	29	Dicbre.	1884	Aprendiz mecánico.	10	"	1870
213	" Benjamin Threvela	17	"	1885	Ingeniero 2.º.....	27	Julio...	1879
214	" Edmundo Smith...	17	"	1885	Id. 2.º.....	31	"	1879
215	" Bernardo Ampuero.	17	"	1885	Aprendiz mecánico.	10	Enero..	1870
216	" A. Mc-Naughton...	17	"	1885	Ingeniero 2.º.....	12	Abril...	1880
217	" Leandro C. Alveal.	28	Abril.	1887	Aprendiz mecánico.	10	Setbre.	1870
218	" Antonio Romero...	15	Julio...	1888	Despensero ...	28	Novbre	1861

INJENIEROS DE

219	Sr. Santiago Campbell	14	Abril...	1880	Ingeniero 2.º.....	14	Abril...	1880
220	" Elías Beltran.....	29	Agosto.	1881	Aprendiz mecánico..	15	Mayo...	1873
221	" Pascual Gallardo...	29	"	1881	Id. id.....	15	"	1873
222	" Onofre Leon.....	7	Enero..	1882	Id. id.....	18	Abril...	1874
223	" Narciso Silva.....	14	Febrerº	1883	Id. id.....	26	Mayo...	1876
224	" Daniel Olivares....	14	"	1883	Id. id.....	24	Junio..	1875
225	" Lorenzo Diaz.....	14	"	1883	Id. id.....	22	Mayo...	1874
226	" Salustio Formas....	14	"	1883	Id. id.....	31	Octbre.	1874
227	" Anjel Feite.....	14	"	1883	Ingeniero 3.º.....	15	Julio...	1879
228	" Nemoroso Jaramillo	20	"	1883	Id. 3.º.....	11	Novbre	1879
229	" Rafael Astorga.....	12	Marzo..	1883	Aprendiz mecánico.	14	Enero..	1875
230	" Juan R. Stewart...	11	Setbre.	1883	Ingeniero 2.º.....	11	Setbre.	1883
231	" Felipe Morales.....	23	Enero..	1886	Aprendiz mecánico.	12	Mayo...	1869

PRIMERA CLASE

NÚMERO DE ÓRDEN	TIEMPO DE ABONO		TIEMPO DE SERVICIO		CONDECORACIONES	DESTINO
	Años	Meses	Años	Meses		
199			30	4	*	Embarcado en el <i>Thalaba.</i>
200			27	4	*	En el Arsenal de Marina.
201			22	11	*	Embarcado en el <i>Tolten.</i>
202			22	11	*	En la seccion de Torpedos.
203			9	5	*	Con licencia en Europa.
204			23	9	*	Gobernador marítimo de Magallanes.
205	10		20	5	*	Id. id. de Arica.
206			9	4	*	Embarcado en el <i>Angamos.</i>
207			9	5	*	Id. en el <i>Esmeralda.</i>
208			23	1	*	Id. en el <i>Cochrane.</i>
209			22	3	*	Id. en la <i>O'Higgins.</i>
210			5	3		Id. en el <i>Blanco.</i>
211			12	11	*	En el Departamento.
212			19		*	En comision en Europa.
213	10		9	5	*	Embarcado en el <i>Huáscar.</i>
214			9	5	*	En la Inspeccion de Máquinas.
215			19		*	Embarcado en el <i>Abtao.</i>
216			8	9	*	Id. en la <i>Pilcomayo.</i>
217			18	4	*	Id. en la <i>Chacabuco.</i>
218			19	2	*	Id. en la <i>Magallanes.</i>

SEGUNDA CLASE

219			8	9	✓	Embarcado en la <i>Magallanes.</i>
220			15	8	*	Id. en el <i>Esmeralda.</i>
221			15	8	*	Id. en la <i>O'Higgins.</i>
222			14	8	*	Id. en el <i>Toro.</i>
223			12	7	*	Id. en el <i>Blanco.</i>
224			13	6	*	En comision en Europa.
225			14	7	*	Embarcado en el <i>Esmeralda.</i>
226			14	2	*	Id. en el <i>Cochrane.</i>
227	10		8	5	*	Procesado.
228			9	2	*	En comision en Europa.
229			13	11	*	Embarcado en la <i>Abtao.</i>
230			5	4		Id. en el <i>Angamos.</i>
231			19	8		Id. en el <i>Lautaro.</i>

INJENIEROS DE

NÚMERO DE ÓRDEN	NOMBRES	FECHA DEL ÚLTIMO DESPACHO			CLASE I FECHA EN QUE ENTRARON AL SERVICIO			
		Días	Meses	Años	CLASE	Días	Meses	Años
232	Sr. Fructuoso Vargas..	18	Agosto.	1886	Aprendiz mecánico.	20	Febrer°	1879
233	" Cleto Rios.....	28	Abril..	1887	Ingeniero 3.º.....	24	Setbre.	1880
234	" Eujenio Schmits...	31	Enero..	1889	Aprendiz mecánico.	15	Julio...	1879

INJENIEROS DE

235	Sr. Juan M. González.	29	Octbre.	1880	Ingeniero 3.º.....	29	Octbre.	1880
236	" Rufino Monasterio.	5	"	1881	Aprendiz mecánico.	4	Febrer°	1876
237	" Desiderio Soto.....	16	Dicbre.	1881	Id. id.....	24	"	1876
238	" Jervacio 2.º Bernal.	2	Febrer°	1882	Ingeniero 3.º.....	2	"	1882
239	" Caupolican Merino.	8	Marzo..	1882	Aprendiz mecánico.	22	Setbre.	1875
240	" Francisco Hidalgo..	10	Junio..	1882	Ingeniero 3.º.....	10	Junio..	1882
241	" Amador Navarrete.	10	"	1882	Aprendiz mecánico.	24	Octbre.	1879
242	" J. de la C. Marquez	17	"	1882	Id. id.....	22	Febrer°	1879
243	" Fortunato Arancibia	27	"	1882	Id. id.....	22	Enero..	1880
244	" Teodoro Mariscal...	5	Julio...	1882	Id. id.....	18	"	1877
245	" José M. Knockaert	12	Mayo...	1883	Ingeniero 3.º.....	12	Mayo...	1883
246	" Juan R. Wright...	10	Agosto.	1883	Id. id.....	10	Agosto.	1883
247	" José D. Vallejo....	10	Setbre.	1883	Id. id.....	10	Setbre.	1883
248	" Rómulo Aguila.....	28	Novbre	1883	Aprendiz mecánico.	10	Agosto.	1883
249	" Baldomero Canales	30	Junio..	1885	Id. id.....	16	"	1883
250	" Abelardo Díaz C....	30	"	1885	Id. id.....	4	Abril...	1883
251	" José E. Knockaert.	16	Dicbre.	1885	Id. id.....	21	Marzo..	1883
252	" E. del C. Prado....	16	"	1885	Id. id.....	9	Mayo...	1883
253	" Gmo. Thompson....	16	"	1885	Id. id.....	27	Julio...	1883
254	" Rafael Perez.....	16	Julio...	1886	Id. id.....	9	Mayo...	1883
255	" Moises Solar.....	16	"	1886	Id. id.....	30	"	1882
256	" Jenaro Santa María	9	Marzo..	1837	Id. id.....	30	Setbre.	1884
257	" Jerardo Guerrero...	29	Abril...	1887	Id. id.....	27	Julio...	1883
258	" José E. Saldivia....	8	Marzo..	1888	Id. id.....	3	"	1879
259	" J. del T. Sandoval.	9	Julio...	1888	Id. id.....	29	Setbre.	1882
260	" Juan P. Carrasco...	9	"	1888	Id. id.....	2	Octbre.	1884
261	" Carlos Garceau.....	9	"	1888	Id. id.....	6	Mayo...	1885
262	" Arturo Pizarro.....	23	Febrer°	1889	Id. id.....	14	Novbre	1884

SEGUNDA CLASE

NÚMERO DE ORDEN	TIEMPO DE ABONO		TIEMPO DE SERVICIO		CONDECORACIONES	DESTINO
	Años	Meses	Años	Meses		
232	9	10	* 	Embarcado en el <i>Huáscar</i> .
233	8	3	* 	Id. en el <i>Blanco</i> .
234	9	5	* 	Id. en el <i>Esmeralda</i> .

TERCERA CLASE

235	.....	.....	8	2		Procesado.
236	.....	.....	12	11	* 	Embarcado en el <i>Angamos</i> .
237	.....	.....	12	10	* 	Id. en el <i>Huáscar</i> .
238	.....	.....	7	.....		Id. en el <i>Esmeralda</i> .
239	.....	.....	13	3	* 	Id. en el <i>Tolten</i> .
240	.....	.....	6	7	* 	Id. en el <i>Angamos</i> .
241	.....	.....	9	2	* 	Id. en el <i>Blanco</i> .
242	.....	.....	9	10	* 	Id. en el <i>Toro</i> .
243	.....	.....	8	11		Id. en la <i>O'Higgins</i> .
244	.....	.....	11	11	* 	Id. en la <i>Id.</i>
245	.....	.....	5	8		Id. en el <i>Esmeralda</i> .
246	.....	.....	5	5	.....	Id. en el <i>Id.</i>
247	.....	.....	5	5	* 	Id. en la <i>Magallanes</i> .
248	.....	.....	7	4	.....	Id. en la <i>Id.</i>
249	.....	.....	5	4	.....	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
250	.....	.....	5	9	.....	Procesado.
251	.....	.....	5	9	.....	Embarcado en el <i>Esmeralda</i> .
252	.....	.....	5	8	.....	Id. en la <i>Magallanes</i> .
253	.....	.....	5	5	.....	En la seccion Torpedos.
254	.....	.....	5	8	.....	Con licencia.
255	.....	.....	6	8	.....	Embarcado en la <i>Pilcomayo</i> .
256	.....	.....	4	3	.....	Id. en el <i>Blanco</i> .
257	.....	.....	5	5	.....	En la seccion Torpedos.
258	.....	.....	9	6	* 	Con licencia.
259	.....	.....	6	3	.....	Embarcado en el <i>Lautaro</i> .
260	.....	.....	4	3	.....	En comision en Europa.
261	.....	.....	3	8	.....	Embarcado en el <i>Blanco</i> .
262	.....	.....	4	2	.....	Id. en el <i>Esmeralda</i> .

INJENIERO									
NUMERO DE ORDEN	NOMBRES	FECHA DEL ÚLTIMO DESPACHO			CLASE I FECHA EN QUE ENTRARON AL SERVICIO				
		Días	Meses	Años	CLASE	Días	Meses	Años	
263	Sr. Mark Bevan.....	24	Enero..	1888	Ingeniero.....	24	Enero..	1888	
APRENDICES									
264	Sr. Pascual Sánchez...	3	Novbre	1880	Aprendiz mecánico..	3	Novbre	1880	
265	" Uldaricio Olave....	29	Octbre.	1882	Id. id.....	29	Octbre.	1882	
266	" José F. Mujica.....	15	"	1883	Id. id.....	15	"	1883	
267	" R. Lopetegui.....	3	Dicbre.	1883	Id. id.....	3	Dicbre.	1883	
268	" Aurelio Mora.....	22	Agosto.	1884	Id. id.....	22	Agosto.	1884	
269	" Eleodoro Suarez....	25	"	1884	Id. id.....	25	"	1884	
270	" Ricardo Autzen.....	14	Novbre	1884	Id. id.....	14	Novbre	1884	
271	" Eujenio 2.º Careaga	19	"	1884	Id. id.....	19	"	1884	
272	" Pedro Alvarez.....	4	Marzo..	1885	Id. id.....	4	Marzo..	1885	
273	" Ignacio 2.º Torres..	24	Abril..	1885	Id. id.....	24	Abril..	1885	
274	" Francisco Sánchez..	2	Junio..	1886	Id. id.....	2	Junio..	1886	
275	" Luis Alberto Tello..	23	"	1886	Id. id.....	23	"	1886	
276	" Juan J. Lavarello..	2	Abril..	1887	Id. id.....	2	Abril..	1887	
277	" Pedro Rodriguez...	2	"	1887	Id. id.....	2	"	1887	
278	" José Soto.....	2	"	1887	Id. id.....	2	"	1887	
279	" Juan Carr.....	21	Mayo..	1887	Id. id.....	21	Mayo..	1887	
280	" Manuel J. Fuentes..	29	Junio..	1887	Id. id.....	29	Junio..	1887	
281	" José S. Aguirre....	29	Agosto.	1887	Id. id.....	29	Agosto.	1887	
282	" Enrique Cubillo....	12	Setbre.	1887	Id. id.....	12	Setbre.	1887	
283	" Emiliano Erazo....	1.º	Novbre	1887	Id. id.....	1.º	Novbre	1887	
284	" Santiago Gaymer...	2	"	1887	Id. id.....	2	"	1887	
285	" Enrique Dupany....	6	Dicbre.	1887	Id. id.....	6	Dicbre.	1887	
286	" Gláforo Simoni....	7	Enero..	1888	Id. id.....	7	Enero..	1888	
287	" Francisco Trumsek..	3	Febrerº	1888	Id. id.....	3	Febrerº	1888	
288	" Francisco Michelick	3	"	1888	Id. id.....	3	"	1888	
289	" Daniel Johnson....	12	Junio..	1888	Id. id.....	12	Junio..	1888	
290	" Luis Alberto Cortes	23	"	1888	Id. id.....	23	"	1888	
291	" José F. Aguirre....	23	Agosto.	1888	Id. id.....	23	Agosto.	1888	
292	" Eduardo Taylor....	12	Setbre.	1888	Id. id.....	12	Setbre.	1888	
293	" Elenterio Olavarria	26	"	1888	Id. id.....	26	"	1888	
294	" Guillermo Donoso..	1.º	Dicbre.	1888	Id. id.....	1.º	Dicbre.	1888	
295	" Fidel Rosales.....	21	"	1888	Id. id.....	21	"	1888	
296	" Abdon Bahamondes	5	Enero..	1889	Id. id.....	5	Enero..	1889	

ELECTRICISTA (contratado)

NÚMERO DE ÓRDEN	TIEMPO DE ABONO		TIEMPO DE SERVICIO		CONDECORACIONES	DESTINO
	Años	Meses	Años	Meses		
263	1	.....	.....	En la seccion de Torpedos.

MECÁNICOS

264	.....	.....	8	3	.....	En la seccion de Torpedos.
265	.....	.....	6	2	.....	Embarcado en el <i>Valparaiso</i> .
266	.....	.....	5	4	.....	Con licencia.
267	.....	.....	5	2	.....	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
268	.....	.....	4	5	.....	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
269	.....	.....	4	5	.....	En comision en Europa.
270	.....	.....	4	3	.....	En id. en id.
271	.....	.....	4	3	.....	Embarcado en el <i>Toro</i> .
272	.....	.....	3	11	.....	Bu comision en Europa.
273	.....	.....	3	9	.....	Embarcado en la <i>Pilcomayo</i> .
274	.....	.....	2	8	.....	Id. en la <i>Magallanes</i> .
275	.....	.....	2	7	.....	Id. en la <i>Esmeralda</i> .
276	.....	.....	1	8	.....	Id. en la <i>Id.</i>
277	.....	.....	1	8	.....	Id. en la <i>Id.</i>
278	.....	.....	1	8	.....	Id. en la <i>Id.</i>
279	.....	.....	1	8	.....	Embarcado en la <i>Magallanes</i> .
280	.....	.....	1	6	.....	En la seccion de Torpedos.
281	.....	.....	1	5	.....	Embarcado en el <i>Blanco</i> .
282	.....	.....	1	4	.....	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
283	.....	.....	1	2	.....	Gobernacion Maritima de Valparaiso.
284	.....	.....	1	2	.....	Embarcado en el <i>Blanco</i> .
285	.....	.....	1	1	.....	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
286	.....	.....	1	.....	.....	Id. en el <i>Huáscar</i> .
287	.....	.....	1	.....	.....	En la seccion de Torpedos.
288	.....	.....	1	.....	.....	En la id. de id.
289	.....	.....	.....	6	.....	Embarcado en el <i>Huáscar</i> .
290	.....	.....	.....	6	.....	Id. en el <i>Angamos</i> .
291	.....	.....	.....	5	.....	Id. en el <i>Blanco</i> .
292	.....	.....	.....	4	.....	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
293	.....	.....	.....	4	.....	Id. en la <i>Id.</i>
294	.....	.....	.....	1	.....	Id. en el <i>Thalaba</i> .
295	.....	.....	.....	1	.....	Id. en el <i>Id.</i>
296	.....	.....	.....	.....	.....	Id. en el <i>Abtao</i> .

APRENDICES									
NÚMERO DE ÓRDEN	NOMBRES	FECHA DEL ÚLTIMO DESPACHO			CLASE I FECHA EN QUE ENTRARON AL SERVICIO				
		Días	Meses	Años	CLASE	Días	Meses	Años	
297	Sr. Laureano Araya...	24	Enero..	1889	Aprendiz mecánico.	24	Enero..	1889	
298	" Ramon Recabal.....	28	"	1889	Id. id.....	28	"	1889	
299	" Mariano Pinto.....	2	Febrerº	1889	Id. id.....	2	Febrerº	1889	
300	" J. 2.º Montenegro..	8	"	1889	Id. id.....	8	"	1889	
301	" Juan A. Astorga ...	3	Marzo..	1889	Id. id.....	3	Marzo..	1889	
302	" Rejelio R. Montero	15	"	1889	Id. id.....	15	"	1889	
CONSTRUCTOR									
303	Sr. Frederick Maurice	1	Abril...	1886	Constructor Naval.	1	Abril...	1886	

MECÁNICOS

NÚMERO DE ORDEN	TIEMPO DE ABONO		TIEMPO DE SERVICIO		CONDECORACIONES	DESTINO
	Años	Meses	Años	Meses		
297	Embarcado en la <i>O' Higgins</i> .
298	Id. en la <i>Chacabuco</i> .
299	Id. en la <i>Id.</i>
300	Inspeccion de máquinas.
301	Embarcado en la <i>Esmeralda</i> .
302	Id. en la <i>Chacabuco</i> .

NAVAL

303	2	9	En el departamento.
-----	-------	-------	---	---	-------	---------------------

RETIRADOS								
NÚMERO DE ORDEN	NOMBRES	FECHA DEL ÚLTIMO DESPACHO			CLASE I FECHA EN QUE SE RETIRARON DEL SERVICIO			
		Días	Meses	Años	CLASE	Días	Meses	Años
1	Sr. Benjamin Hurtado	19	Agosto.	1869	Guardia Marina.....	14	Enero..	1882
2	" Javier Villanueva..	9	Setbre.	1836	Cirujano Mayor.....	20	Mayo...	1883
3	" David Rodriguez....	27	"	1854	Insp. de Contab....	5	Agosto.	1885
4	" Félix Gonzalez.....	18	Junio...	1866	Contador 1.º.....	19	Novbre	1872
5	" Santiago Guapo....	26	Setbre.	1871	Id. id.....	6	Junio..	1878
RETIRADOS								
1	Sr. Carlos E. Moraga	28	Julio ...	1880	Capitan de Corbeta.	5	Agosto.	1885
2	" Adolfo Blanco.....	11	Junio..	1872	Teniente 2.º.....	17	Enero..	1866
3	" Juan A. Barrientos.	6	Agosto.	1875	Id. id.....	25	Novbre	1880
4	" Horacio Urmeneta.	20	Setbre.	1879	Id. id.....	25	Octbre.	1881
5	" José L. Valenzuela.	28	Julio ...	1880	Id. id.....	28	Junio..	1866
6	" Eduardo Serrano M.	10	Mayo...	1881	Id. id.....	28	Febrerº	1887
7	" Onofre Perez.....	28	Julio ...	1880	Id. id.....	11	Octbre.	1887
8	" José M. Donoso....	9	Abril...	1875	Guardia Marina.....	14	Mayo...	1876
9	" Jorge Pater.....	29	Julio ...	1859	Id. id.....	31	Octbre.	1863
10	" F. Perez Valenzuela	13	Marzo..	1875	Id. id.....	10	Abril...	1880
11	" Juan O. Goñi.....	27	Junio..	1879	Contador 1.º.....	19	Novbre	1886
12	" Juan R. Albano....	8	Dicbre.	1856	Id. 2.º.....	30	Julio....	1864
13	" Ricardo Bordali....	3	Setbre.	1879	Id. id.....	31	Mayo...	1886
14	" Carlos Morey.....	5	"	1857	Ingeniero 1.º.....	17	Febrerº	1857
15	" Santgo. Sutherland.	23	Dicbre.	1866	Id. id.....	12	Enero..	1880
16	" Francisco Guzman	20	Mayo...	1882	Id. id.....	25	Julio...	1884
17	" Alejandro Denham.	23	Setbre.	1869	Id. 2.º.....	15	Febrerº	1877
18	" José M. Encina....	10	Mayo...	1881	Piloto 2.º.....	17	Febrerº	1888
19	" Antonio Pezolo.....	13	Setbre.	1883	Id. id.....	17	"	1888
20	" Francisco Otero....	24	Febrerº	1880	Ingeniero 3.º.....	7	Marzo..	1888
21	" Julio Beherens....	5	Marzo..	1884	Id. id.....	7	Dicbre.	1888
22	" Julio Schneider....	5	"	1884	Id. id.....	27	Febrerº	1889

Valparaiso, abril de 1889.

V.º B.º—R. VIDAL GORMAZ.

ABSOLUTAMENTE

NÚMERO DE ÓRDEN	TIEMPO DE ABONO		TIEMPO DE SERVICIO		CONDECORACIONES	RESIDENCIA
	Años	Meses	Años	Meses		
1	12	4	.....	En Caldera.
2	48	.....	.....	" Valparaiso.
3	36	.....	*	" id.
4	20	.....	.....	" id.
5 ^a	27	.....	.....	" id.

TEMPORALMENTE

1	.....	.....	.....	.....	✠	En Valparaiso.
2	.....	.....	.....	.....	.....	" Santiago.
3	.....	.....	.....	.....	*	" Iquique.
4	.....	.....	.....	.....	*	" Santiago.
5	.....	.....	.....	.....	*	" id.
6	.....	.....	.....	.....	✠	" Taltal.
7	.....	.....	.....	.....	✠	" Arauco.
8	.....	.....	.....	.....	.....	" Valparaiso.
9	.....	.....	.....	.....	.....	" Santiago.
10	.....	.....	.....	.....	*	" id.
11	.....	.....	.....	.....	* O	" Quillota.
12	.....	.....	.....	.....	.....	" Valparaiso.
13	.....	.....	.....	.....	* ✠	" Limache.
14	.....	.....	.....	.....	.....	" Estados Unidos.
15	.....	.....	.....	.....	.....	" id. id.
16	.....	.....	.....	.....	* ✠	" Santiago.
17	.....	.....	.....	.....	.....	" id.
18	.....	.....	.....	.....	.....	" Valparaiso.
19	.....	.....	.....	.....	.....	" id.
20	.....	.....	.....	.....	.....	" id.
21	.....	.....	.....	.....	.....	" id.
22	.....	.....	.....	.....	.....	" id.

A. Walker Martinez.

ESCALAFON ALFABÉTICO

DEL

PERSONAL DE LA ARMADA

1889

NOMBRES	CLASES	NÚMERO DE ORDEN	DESTINO
Sr. Aguayo Guillermo.....	Capitan de corbeta graduado.....	49	En comision en el rio Colorado.
" Artigas Luis.....	Id. de id. id.....	52	En comision en Europa.
" Alcárcen Alejandro.....	Id. de id. id.....	58	En id. en id.
" Amengual Recaredo.....	Teniente 1.º de marina.....	67	Embarcado en el Blanco.
" Aguirre Miguel.....	Id. 2.º de id. id.....	75	Id. en la O'Higgins.
" Alana Guillermo.....	Guardia-marina de 1.ª clase.....	95	Id. en la Esmeralda.
" Astudillo Agustin.....	Id. de id. id.....	99	Id. en la Magallanes.
" Araya Delfin.....	Cirujano 1.º.....	130	Id. en el Hudson.
" Adriañola Alberto.....	Id. 1.º.....	131	Id. en el Blanco.
" Augusto Javier.....	Contador 1.º.....	139	En la Escuela Naval.
" Abarea Julian.....	Id. 2.º.....	156	Embarcado en la Abtao.
" Albaracin José A.....	Id. 3.º.....	163	Id. en el Thataba.
" Azócar Daniel 2.º.....	Id. 3.º.....	178	Id. en la Pitcomayo.
" Aserjo Santiago.....	Piloto 1.º.....	182	Id. en la Chacabuco.
" Altamirano Manuel.....	Injenero 1.º.....	199	Id. en el Thataba.
" Ampuero Bernardo.....	Id. 1.º.....	215	Id. en la Abtao.
" Alveal Leandro C.....	Id. 1.º.....	217	Id. en la Chacabuco.
" Astorga Rafael.....	Id. 2.º.....	229	Id. en la Abtao.
" Anancibia Fortunato.....	Id. 3.º.....	243	Id. en la O'Higgins.
" Aguila Rómulo.....	Id. 3.º.....	248	Id. en la Magallanes.
" Antzen Ricardo.....	Aprendiz mecánico.....	270	En comision en Europa.
" Alvarez Pedro.....	Id. id.....	272	En id. en id.
" Aguirre José Santiago.....	Id. id.....	281	Embarcado en el Blanco.
" Aguirre José Francisco.....	Id. id.....	291	Id. en el Id.
" Araya Laureano.....	Id. id.....	297	Id. en la O'Higgins.

St. Astorga Juan A.....	Aprenidiz mecánico.....	301	Embarcado en la <i>Esmeralda</i> .
" Bannen Constantino.....	Capitan de navío graduado.....	17	Comandante del <i>Cochrane</i> .
" Baraboua Javier.....	Id. de fragata efectivo.....	30	Jefe de sec. de la Dir. de f. i cap. deptos.
" Beaugency Ricardo.....	Teniente 1.º de marina.....	86	Sub-director de la Esc. de Grumet. N.º 2
" Barrantos Luis A.....	Id. 2.º de id.....	85	Embarcado en la <i>Pilcomayo</i> .
" Becerra Wenceslao.....	Id. id. de id.....	87	Id. en la <i>Id.</i>
" Bari Julio.....	Guardia-marina de 1.ª clase.....	92	Id. en la <i>Abtao</i> .
" Benítez Alejandro.....	Id. de id. id.....	97	En comision hidrográfica.
" Bello Juan N.....	Id. de id. id.....	110	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
" Barros Roberto.....	Id. de 2.ª id.....	116	Id. en el <i>Id.</i>
" Besanilla Fernando.....	Id. de id. id.....	123	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Bambah Luis.....	Id. de id. id.....	124	Id. en la <i>Id.</i>
" Blait El Ramon.....	Cirujano 1.º.....	128	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Baeza Manuel A.....	Contador 3.º.....	165	Id. en el <i>Tolten</i> .
" Bravo Benjamín.....	Injeniero 1.º.....	201	Id. en el <i>Id.</i>
" Beltran Elías.....	Id. 2.º.....	220	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
" Bernal Jervacio 2.º.....	Id. 3.º.....	238	Id. en el <i>Id.</i>
" Bevan Mak.....	Id. electricista.....	263	En la Seccion de Torpedos.
" Bahamondes Abdon.....	Aprenidiz mecánico.....	296	Embarcado en la <i>Abtao</i> .
" Cavieses Ramon.....	Capitan de navío efectivo.....	7	Gobernador marítimo de Valparaiso.
" Castillo Luis A.....	Id. de id. id.....	12	En comision en Europa.
" Campillo Baltazar.....	Id. de id. graduado.....	15	Gobernador marítimo de Tarapacá.
" Chaigneau Federico.....	Id. de fragata efectivo.....	24	Comandante de la <i>Chacabuco</i> .
" Carrasco José Miguel.....	Teniente 1.º de marina.....	60	Ayudante de la Escuela Naval.
" Cuevas Arturo.....	Id. 2.º de id.....	76	Embarcado en la <i>Magallanes</i> .
" Christie Alfredo.....	Guardia-marina de 1.ª clase.....	108	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Chacon Julio.....	Id. de id. id.....	114	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
" Campo Mamerto del.....	Cirujano 2.º.....	134	Con licencia.
" Carmona Felipe.....	Id. 3.º.....	137	Embarcado en el <i>Abmirante Simpson</i> .
" Chaparro Julio.....	Contador 1.º.....	144	Interventor de arsenal.

NOMBRES	CLASES	NÚMERO DE ORDEN	DESTINO
Sr. Cavada Arturo.....	Contador 1.º.....	146	Embarcado en el <i>Cochran</i> .
" Cortez José 2.º.....	Id. id.....	148	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
" Condell Enrique.....	Id. 3.º.....	168	Con licencia.
" Cabeza Joaquín.....	Id. id.....	169	Embarcado en el <i>Almirante Simpson</i> .
" Carvallo Washington.....	Id. id.....	175	Id. en la <i>Esmeralda</i> .
" Campbell José M.....	Piloto 1.º.....	180	Ayud. de la Gob. Marítima de Valp.
" Campbell Alejandro.....	Id. id.....	186	Embarcado en el <i>Thalaba</i> .
" Cook Guillermo.....	Id. id.....	189	Id. en el <i>Caviota</i> .
" Caballero Sakurio.....	Id. 2.º.....	197	Id. en el <i>Angamos</i> .
" Coros José Severo.....	Injenero 1.º.....	209	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" Campbell Santiago.....	Id. 2.º.....	219	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Canales Baldomero.....	Id. 3.º.....	249	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" Carrasco Juan P.....	Id. id.....	260	En comision en Europa.
" Careaga Eujenio 2.º.....	Aprendiz Mecánico.....	271	Embarcado en el <i>Toro</i> .
" Carr Juan.....	Id. id.....	279	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Cubillo Enrique.....	Id. id.....	282	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Cortez Luis Alberto.....	Id. id.....	290	Id. en el <i>Angamos</i> .
" Donoso Victor M.....	Teniente 1.º de Marina.....	69	Departamento de Torpedos.
" Delán Federico T.....	Cirujano 2.º.....	135	Embarcado en la <i>O'Higgins</i> .
" Diaz Lorenzo.....	Injenero id.....	225	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
" Diaz C. Abelardo.....	Id. 3.º.....	250	Procesado.
" Dupany Enrique.....	Aprendiz Mecánico.....	285	Embarcado en la <i>O'Higgins</i> .
" Donoso Guillermo.....	Id. id.....	294	Id. en el <i>Thalaba</i> .
" Eusquiza Demetrio.....	Capitan de Corbeta efectivo.....	38	Subdelegado Marítimo de Coronel.
" Espinosa Darío.....	Teniente 2.º de Marina.....	85	Embarcado en la <i>O'Higgins</i> .

Sr. Espinosa Encas.....	Guardia Marina de 1.ª clase.....	91	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
" Encina Cipriano.....	Injenero 1.º.....	205	Gobernador Marítimo de Arica.
" Erazo Emiliano.....	Aprendiz Mecánico.....	283	En la Gobernacion Maritima de Valp.
" Fernandez Arturo.....	Capitan de Fragata graduado.....	34	Comandante interino de la <i>Magallanes</i> .
" Fuentes Alberto.....	Teniente 2.º de Marina.....	73	Embarcado en el <i>Blanco</i> .
" Fontaine Agustin.....	Guardia Marina de 1.ª clase.....	98	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Filippi Juan B.....	Id. de id. id.....	113	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" Fuenzalida Carlos.....	Id. de 2.ª id.....	121	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Frederiek Enrique.....	Contador 3.º.....	171	En comision en Europa.
" Yungensen Tomas.....	Piloto 1.º.....	181	Con licencia.
" Forbes Juan.....	Injenero 1.º.....	210	Embarcado en el <i>Blanco</i> .
" Fornas Salustio.....	Id. 2.º.....	226	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Fette Anjel.....	Id. id.....	227	Procesado.
" Fuentes Manuel I.....	Aprendiz Mecánico.....	280	Seccion de Torpedos.
" Goñi Luis A.....	Capitan de Fragata efectivo.....	28	Sub-director de la Escuela Naval.
" Gutierrez Enrique.....	Id. de id graduado.....	31	2.º Comandante de Arsenales.
" Garcia Manuel.....	Id. de Corbeta efectivo.....	37	Ayudt. de la Gob. Marit. de Valparaiso.
" Gómez Fernando.....	Teniente 1.º de Marina.....	61	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
" González Frollan.....	Id. de id.....	64	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
" Garin Emilio I.....	Id. 2.º de id.....	77	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Gajardo Meliton.....	Id. id. de id.....	79	En depósito.
" Gómez C. Luis.....	Id. id. de id.....	80	Embarcado en el <i>Esmeralda</i> .
" Guzman Florencio.....	Id. id. de id.....	82	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" Garcia H. Guillermo.....	Guardia Marina de 1.ª clase.....	155	Id. en el <i>Blanco</i> .
" Guerrero Ricardo.....	Id. id. de 2.ª id.....	115	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Guzman Florencio.....	Cirujano 1.º.....	129	Id. en el <i>Id.</i>
" Gutierrez Rodolfo.....	Contador 1.º.....	143	Id. en el <i>Almirante Simpson</i> .
" Gómez Pérez Luciano.....	Id. 3.º.....	166	Id. en el <i>Id.</i>
" Guzman José María.....	Id. id.....	167	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Goeminne Augusto.....	Injenero 1.º.....	204	Gobernador Marítimo de Magallanes.
" Garcia Pedro.....			

NOMBRES	CLASES	NÚMERO DE ÓRDEN	DESTINO
Sr. Glover David.....	Ingeniero 1.º.....	206	Embarcado en el <i>Angamos</i> .
" Gallardo Pascual.....	Id. 2.º.....	221	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" González Juan M.....	Id. 3.º.....	235	Proccsado.
" Guerrero Jervarlo.....	Id. id.....	257	Seccion de Torpetos.
" Garcean Carlos.....	Id. id.....	261	Embarcado en el <i>Blaucó</i> .
" Gaymer Santiago.....	Aprendiz mecánico.....	284	Id. en el <i>Id.</i>
" Hernandez Joye.....	Teniente 2.º de marina.....	81	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" Hurtado Manuel.....	Guardia marina de 1.ª clase.....	101	Id. en la <i>Id.</i>
" Hyat Eduardo.....	Id. id. de 2.ª id.....	117	Id. en el <i>Blaucó</i> .
" Haase Carlos.....	Piloto 1.º.....	187	Id. en el <i>Toro</i> .
" Hurtado Juan.....	Id. 2.º.....	194	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
" Hidalgo Francisco.....	Id. 3.º.....	240	Id. en el <i>Angamos</i> .
" Iglesias José.....	Guardia marina de 1.ª clase.....	89	Embarcado en la <i>Magallanes</i> .
" Jardel Familo.....	Capitan de corbeta efectivo.....	42	Oficial del detall del <i>Blaucó</i> .
" Jaimes Cátros.....	Contador 1.º.....	147	Embarcado en el <i>Id.</i>
" Jaramillo Nenoroso.....	Ingeniero 2.º.....	228	En comision en Europa.
" Johnson Daniel.....	Aprendiz mecánico.....	289	Embarcado en el <i>Hudscar</i> .
" Krugg Cátros.....	Capitan de corbeta efectivo.....	45	Administrador de la Ofca. de enaguaches.
" Kelly Tomas.....	Piloto 2.º.....	195	Embarcado en el <i>Lautaro</i> .
" Knoekaert José M.....	Ingeniero 3.º.....	245	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
" Knoekaert José E.....	Id. id.....	251	Id. en la <i>Id.</i>
" Latorre Juan José.....	Contra-Almirante.....	4	En comision en Europa.
" López Juan E.....	Capitan de navío efectivo.....	8	Comandante del <i>Blaucó</i> .
" Lynch Estanislao.....	Id. de corbeta id.....	39	Gobernacion Marítima de Concepcion.
" Lynch Anjel Custódito.....	Id. de id. graduado.....	48	Oficial del detall de la <i>Magallanes</i> .

Sr.	Linarec Alberto.....	83	Embarcado en la <i>Magallanes</i> .
"	López Luis V.....	88	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
"	Larain B. Cárlos.....	106	Id. en el <i>Cochrane</i> .
"	Liplay Alberto.....	127	Con licencia.
"	Lorca Emilio.....	142	Guarda Almacenes de Marina.
"	Lorca Emilio 2.º.....	158	En comision en Europa.
"	Lyng Guillermo.....	185	En los Arsenales.
"	Leon Onofre.....	222	Embarcado en el <i>Toro</i> .
"	Lopetegui Raimundo.....	267	Id. en el <i>Cochrane</i> .
"	Lavarello Juan J.....	276	Id. en el <i>Esmeralda</i> .
"	Montt Jorje.....	9	En comision en Europa.
"	Mollnas Francisco J.....	13	Direct. de la Ofic. de Faros i Capitanías.
"	Moller Nicolas.....	36	Subalegado Marítimo de Lota.
"	Muñoz Joaquín.....	54	Oficial del detall de la <i>O'Higgins</i> .
"	Martínez Pedro N.....	55	Id. del id. del <i>Esmeralda</i> .
"	Merino Jaraa Vicente.....	66	Embarcado en la <i>Pilcomayo</i> .
"	Medina Rómulo A.....	70	Ayudante de la Escuela Naval.
"	Moreno Francisco.....	71	Oficial del detall del <i>Angamos</i> .
"	Maldonado Roberto.....	84	En comision hidrográfica.
"	Molina Nefalí.....	93	Embarcado en el <i>Bianco</i> .
"	Martin Javier.....	118	Id. en la <i>Esmeralda</i> .
"	Martínez R. Servacio.....	132	Id. en el <i>Cochrane</i> .
"	Montt Eduardo.....	151	Id. en el <i>Toro</i> .
"	Madariaga Romelio.....	159	Id. en el <i>Huáscar</i> .
"	Monasterio Julio.....	170	Id. en el <i>Angamos</i> .
"	Manterola Cárlos.....	174	Id. en el <i>Bianco</i> .
"	Miranda Enrique.....	177	Id. en el <i>Angamos</i> .
"	Manner Maximiliano.....	183	Departamento de Arsenales.
"	Medina Ladislao.....	200	Seccion de Torpedos.
"	Mc-Pherson Juan.....	202	

NOMBRES	CLASES	NÚMERO DE ÓRDEN	DESTINO
St. Miller Santiago.....	Ingeniero 1.º.....	207	Embarcado en el <i>Esmeralda</i> .
" Mc-Naughton Archivaldo.....	Id. id.....	216	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Morales Felipe.....	Id. 2.º.....	231	Id. en el <i>Lautaro</i> .
" Monasterio Rufino.....	Id. 3.º.....	236	Id. en el <i>Angamos</i> .
" Merino Caupolicán.....	Id. id.....	239	Id. en el <i>Tolten</i> .
" Mariscal Teodoro.....	Id. id.....	244	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" Marquez Juan de la C.....	Id. id.....	242	Id. en el <i>Toro</i> .
" Mujica José F.....	Aprendiz mecánico.....	266	Con licencia.
" Mora Aurelio.....	Id. id.....	268	Embarcado en la <i>Esmeralda</i> .
" Michelié Francisco.....	Id. id.....	288	Sección de Torpedos.
" Montenegro Juan 2.º.....	Id. id.....	300	En la Inspección de Máquinas.
" Montero Rojas R.....	Id. id.....	302	Embarcado en la <i>Chacabuco</i> .
" Nef Francisco.....	Teniente 2.º de marina.....	74	Embarcado en el <i>Esmeralda</i> .
" Navarrete Amador.....	Ingeniero 3.º.....	241	Id. en el <i>Blanco</i> .
" Olavarría Dionisio.....	Capitan de fragata graduado.....	32	Comandante del <i>Tolten</i> .
" Olavarría Ramón.....	Guardia marina de 1.ª clase.....	107	Embarcado en la <i>O'Higgins</i> .
" O'Ryan V. Pedro.....	Cirujano 1.º.....	126	En la Escuela Naval.
" Oyazun Manuel.....	Contador 3.º.....	161	Embarcado en el <i>Lautaro</i> .
" Overends Jonje K.....	Piloto 1.º.....	184	Id. en el <i>Angamos</i> .
" Olivares Daniel.....	Ingeniero 2.º.....	224	En comisión en Europa.
" Olave Uldarico.....	Aprendiz mecánico.....	265	Embarcado en el <i>Valparaiso</i> .
" Olavarría Elicuterio.....	Id. id.....	293	Id. en la <i>Esmeralda</i> .
" Pomar Luis.....	Capitan de fragata efectivo.....	20	Ayudante del Ministerio de Marina.
" Pérez Gacitúa Lindor.....	Id. de corbeta graduado.....	53	Oficial del detall del <i>Huáscar</i> .
" Porter Carlos.....	Teniente 1.º de marina.....	72	En Caldera.

Sr. Pacheco Baldomero.....	Guardia marina de 1. ^a clase.....	90	Embarcado en la <i>Esmeralda</i> .
" Pacheco Jorje.....	Id. id. de id. id.....	96	Id. en la <i>Pitcomayo</i> .
" Plaza Carlos.....	Id. id. de id. id.....	105	Id. en el <i>Huáscar</i> .
" Pulido Domingo.....	Id. id. de id. id.....	112	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" Portaluppi Alfredo.....	Id. id. de 2. ^a id.....	119	Id. en la <i>Pitcomayo</i> .
" Prieto Daniel D.....	Contador 1. ^o	140	Id. en la <i>Chacabuco</i> .
" Pereda Domingo.....	Id. 2. ^o	152	En la Comisaría.
" Pilotti Luis.....	Piloto 1. ^o	179	Embarcado en la <i>Chacabuco</i> .
" Prado Emeterio del C.....	Injenero 3. ^o	252	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Perez Rafael.....	Id. id.....	254	Con licencia.
" Pizarro Arturo.....	Id. id.....	262	Embarcado en la <i>Esmeralda</i> .
" Pinto Mariano.....	Aprendiz mecánico.....	299	Id. en la <i>Chacabuco</i> .
" Riveros Galvarino.....	Contra-almirante.....	3	Con hon. de J. de E. (1 ^{er} agosto 20 del 81)
" Rondizzoni Francisco.....	Capitan de fragata efectivo.....	19	Jefe de sec. de la Dir. de F. i cap. de ptos.
" Rojas Basilio.....	Id. de id. id.....	22	Comandante de Arsenales.
" Rofirro Manuel.....	Id. de corbeta id.....	35	Subdelegado Marítimo de Pisagua.
" Rodriguez Juan de Dios.....	Id. de id. id.....	40	Ayudante de Arsenales.
" Rodriguez Adolfo.....	Id. de id. graduado.....	51	Comandante del <i>Angamos</i> .
" Riquelme Eduardo.....	Id. de id. id.....	57	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
" Rivera Luis A.....	Guardia marina de 1. ^a clase.....	103	Id. en el <i>Id.</i>
" Rojas Alejandro.....	Cirujano 1. ^o	133	Id. en la <i>Pitcomayo</i> .
" Reynolds Enrique.....	Contador 1. ^o	141	En la Mayoría Jeneral.
" Rojas Carlos.....	Id. 3. ^o	162	Embarcado en el <i>Angamos</i> .
" Ramon Simon.....	Piloto 1. ^o	188	Id. en el Lautaro.
" Ratherford Alejandro.....	Injenero 1. ^o	203	Con licencia en Europa.
" Rebolledo Pablo.....	Id. id.....	208	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
" Romero Antonio.....	Id. id.....	218	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Rios Cleto.....	Id. 2. ^o	237	Id. en el <i>Bianco</i> .
" Rodriguez Pedro.....	Aprendiz mecánico.....	277	Id. en la <i>Esmeralda</i> .
" Rosales Fidel.....	Id. id.....	295	Id. en el <i>Thalaba</i> .

NOMBRES	CLASES	NÚMERO DE ORDEN	DESTINO
St. Recabel Roman.....	Aprendiz mecánico.....	298	Embarcado en la <i>Chacabaco</i> .
" Simpson Enrique M.....	Capitan de navio graduado.....	14	Miembro de la junta de asistencia.
" Sanchez Francisco 2.º.....	Id. id. id.....	16	Comandante del <i>Hud'sart</i> .
" Salamanca Domingo.....	Id. de fragata efectivo.....	18	Id. interino de la <i>Altao</i> .
" Simpson Juan M.....	Id. id. id.....	23	Jefe de la seccion de torpedos.
" Sefforet Manuel.....	Id. id. id.....	25	En comision en Europa.
" Sefforet Leoncio.....	Id. id. id.....	26	Comandante de la <i>Esmeralda</i> .
" Serrano M. Ranon.....	Id. id. id.....	27	Subdirector de la Oficina Hidrográfica.
" Silva Talua Alberto.....	Id. de corbeta id.....	43	Comandante de la <i>Magallanes</i> .
" Santa Cruz José María.....	Id. id. id.....	46	Ayudante de Arsenales.
" Silva Lastarria José Luis.....	Id. id. graduado.....	56	Oficial del detall de la <i>Pilcomayo</i> .
" Sanz Miguel.....	Id. id. id.....	59	En comision en Europa.
" Silva V. Alejandro.....	Teniente 1.º de marina.....	63	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
" Silva Pedro H.....	Guardia marina de 1.ª clase.....	102	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Soubllette Guillermo.....	Id. id. id.....	111	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" Schröter Juan.....	Id. id. 2.ª id.....	122	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Santander Ricardo.....	Contador 2.º.....	153	Id. en la <i>O'Higgins</i> .
" Silva Onofre.....	Id. id.....	137	Seccion de torpedos.
" Serrano M. Julio.....	Id. 3.º.....	164	Agregado a la comisaria
" Serrano Rafael.....	Id. id.....	172	Embarcado en la <i>Pilcomayo</i> .
" Stewart Laurence.....	Piloto 2.º.....	192	Id. en el <i>Toro</i> .
" Soltan Carlos.....	Id. id.....	196	Id. en el <i>Altao</i> .
" Sankey Santiago.....	Inspector jeneral de máquinas.....	198	En el departamento.
" Smith Eduardo.....	Injenero 1.º.....	214	En la inspeccion de máquinas.
" Silva Narciso.....	Id. 2.º.....	223	Embarcado en el <i>Banco</i> .

Sr. Stewart Juan R.....	Ingeniero 2.º.....	230	Embarcado en el <i>Argamos</i> .
" Schmits Eugenio.....	Id. id.....	234	Id. en la <i>Esmeralda</i> .
" Soto Desiderio.....	Id. 3.º.....	237	Id. en el <i>Huáscar</i> .
" Solar Moises.....	Id. id.....	255	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Santa María Jenaro.....	Id. id.....	256	Id. en el <i>Blanco</i> .
" Saldivia José E.....	Id. id.....	258	Con licencia.
" Sandoval José del T.....	Id. id.....	259	Embarcado en el <i>Lantaro</i> .
" Sanchez Pascual.....	Aprendiz mecánico.....	264	En la sección de torpedos.
" Suarez Florentino.....	Id. id.....	269	En comision en Europa.
" Sanchez Francisco.....	Id. id.....	274	Embarcado en el <i>Magallanes</i> .
" Simoni Glafiro.....	Id. id.....	286	Id. en el <i>Huáscar</i> .
" Soto José.....	Id. id.....	278	Id. en la <i>Esmeralda</i> .
" Toro H. Policarpo.....	Capitan de corbeta efectivo.....	44	Director de la escuela grumetes N.º 2.
" Tejada Miguel.....	Teniente 1.º.....	62	Con licencia.
" Troncoso Pio.....	Contador 1.º.....	149	Secretº del alhite. Labora en Europa.
" Tornero Eduardo S.....	Id. 3.º.....	173	Embarcado en la <i>O'Higgins</i> .
" Theodoro José.....	Piloto 2.º.....	190	Id. en el <i>Talten</i> .
" Threwecla Benjamin.....	Ingeniero 1.º.....	213	Id. en el <i>Huáscar</i> .
" Thompson Guillermo.....	Id. 3.º.....	253	En la sección de torpedos.
" Torres Ignacio 2.º.....	Aprendiz mecánico.....	273	Embarcado en la <i>Pilcomayo</i> .
" Tello Luis Alberto.....	Id. id.....	275	Id. en la <i>Esmeralda</i> .
" Trumsek Francisco.....	Id. id.....	287	En la sección de torpedos.
" Tailor Eduaric.....	Id. id.....	292	Embarcado en la <i>Esmeralda</i> .
" Uribe O. Luis.....	Contra-Almirante.....	6	Comandante Jeneral de Marina.
" Urivi Belisario.....	Contador 2.º.....	150	Con licencia.
" Viel Oscar.....	Contra-Almirante.....	5	En comision especial.
" Vidal G. Francisco.....	Capitan de navío efectivo.....	10	Jefe de la Oficina Hidrográfic.
" Vidal G. Ramon.....	Id. id. id.....	11	Mayor jeneral del departamento.
" Valverde Emilio.....	Id. de fragata efectivo.....	29	Gobernador marítimo de Coquimbo.
" Valenzuela Florencio.....	Id. de corbeta id.....	41	Comandante de la <i>Pilcomayo</i> .

NOMBRES	CLASES	NÚMERO DE ÓRDEN	DESTINO
St. Valenzuela Eduardo.....	Capitan de corbeta efectivo.....	47	Oficial del detall del <i>Cochrane</i> .
" Valenzuela Leoncio.....	Id. de id. graduado.....	50	Ayudante de la Escuela Naval.
" Villarreal José María.....	Teniente 1.º de marina.....	65	Embarcado en el <i>Blanco</i> .
" Valdes Salustio.....	Guardia marina de 1.ª clase.....	94	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Vargas Alberto.....	Id. id. de id. id.....	104	Id. en el <i>Cochrane</i> .
" Valdes Abel.....	Id. id. de 2.ª id.....	120	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Valdez Simon.....	Contador 2.º.....	154	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Valdes Alberto.....	Id. id.....	155	Id. en la <i>Pilcomayo</i> .
" Vidaurre Segundo.....	Id. 3.º.....	160	En el Arsenal.
" Vidal Antonio R.....	Id. id.....	176	Con licencia.
" Vial Juan de la Cruz.....	Ingeniero 1.º.....	212	En comision en Europa.
" Vargas Fructuoso.....	Id. 2.º.....	232	Embarcado en el <i>Huascar</i> .
" Vallejo José D.....	Id. 3.º.....	247	Id. en la <i>Magallanes</i> .
" Williams Rebolledo Juan.....	Contra-Almirante.....	2	Director de la Escuela Naval.
" Walker Martinez Alejandro.....	Capitan de fragata efectivo.....	21	Ayudante de la Mayoría Jeneral.
" Wilson Arturo.....	Id. de id. graduado.....	33	Comandante de la <i>O'Higgins</i> .
" Williams Juan N.....	Teniente 2.º.....	78	Embarcado en el <i>Cochrane</i> .
" Whiteside Arturo.....	Guardia marina de 1.ª clase.....	100	Id. en el <i>Id.</i>
" Wagner Eduardo.....	Cirujano mayor.....	125	En el Departamento.
" Wilson Alberto.....	Contador 1.º.....	145	Embarcado en el <i>Huascar</i> .
" Warner Carlos.....	Ingeniero 1.º.....	211	En el Departamento.
" Wright Juan R.....	Id. 3.º.....	246	Embarcado en el <i>Esmeralda</i> .
" Yontzen Victor.....	Inspector de contabilidad.....	138	En el Departamento.
" Yausen Matias C.....	Piloto 2.º.....	193	Embarcado en la <i>Abtao</i> .

Sr. Zepeda Alberto.....	Cirujano 2.º.....	Embarcado en la <i>Chacabuco</i> .
" Zachlener Carlos.....	Piloto id.....	Id. en el <i>Lautaro</i> .
	Total.....	
		136
		191
		301

M. DE M

Mayoría Jeneral del Departamento.—Valparaiso, abril de 1889.

V.º B.º

R. VIDAL GORMAZ.

A. Walker Martinez.

MEMORIA

DEL

MAYOR JENRAL DEL DEPARTAMENTO

Mayoría Jeneral del Departamento

Valparaiso, abril ... de 1889.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

Tengo el honor de elevar a manos de US. los datos relativos al movimiento que ha tenido la Mayoría Jeneral del Departamento durante el año de 1888.

PERSONAL DE LA OFICINA

Segun la última lei de presupuestos se ha favorecido a la Mayoría con el aumento de un *oficial auxiliar*, i aunque conserva la oficina un contador agregado para ocuparse de las hojas de servicio, el trabajo de este empleado puede calificarse de nominal, por cuanto casi siempre se le emplea en otras comisiones urgentes, tales como fiscalías i secretaria de alguna comision importante; en consecuencia, queda persistente la necesidad de dotar a la Mayoría de un Jefe u oficial de guerra competente que se ocupe únicamente de la redaccion de las *hojas de servicio* del personal de la armada.

PERSONAL DE LA ARMADA

Como estaba anunciado en la memoria anterior, la Escuela Naval no ha contribuido al aumento del personal de guerra de la Armada, sino con tres *guardia-marinas*; número insuficiente para reemplazar ni aun a los fallecidos despues de largos años de servicio; pero mediante al aumento que ha recibido el personal de cadetes i mui particularmente a la reduccion de tiempo que se proyecta para la educacion del cadete, sin menoscabo de sus conocimientos, queda la halagüeña esperanza de que en lo futuro se

podrá atender al aumento del personal aunque no en el grado que marcha i exige el rápido aumento del material flotante de la Armada.

El aumento que ha recibido la Escuela de Aprendices de marineros i la decidida proteccion que se le presta a tan importante plantel, ofrece un bello porvenir al modo de ser de nuestras tripulaciones i a la necesidad que desde tiempo atras se hacia sentir de formar jente de mar especial para el servicio de la marina de guerra, único medio de garantizar las exigencias de la disciplina i la unidad de conocimientos que reclama la instruccion que mas tarde han de recibir a bordo de los buques de combate.

La importante modificacion introducida en el sistema de enganche de las tripulaciones, asi como el depósito de marineros para atender a las vacantes que sobrevengan por diferentes causas, eran vacios que se hacian sentir desde tiempo atras, i que, satisfechos, mui pronto reportarán saludables resultados.

Tanto el movimiento del personal de jefes i oficiales, como el de la jente de mar, ocurrido durante el último año, lo encontrará US. en los estados adjuntos, i en los cuales se comprenden los años de 1887 i 1888 a fin de conservar la comparacion de un año con el siguiente.

ESCALAFON DEL PERSONAL DE LA ARMADA

En esta ocasion el infrascrito ha considerado conveniente introducir un segundo escalafon en órden alfabético a fin de hacer mas fácil la revision del personal i su rango.

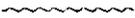
MATERIAL FLOTANTE

El material flotante con que cuenta la Armada se encuentra consignado en los estados signados bajo las letras *F* i *G*.

Finalmente, se incluyen dos nuevos estados, uno destinado a conocer el movimiento de la correspondencia de la oficina i el otro el de las causas tramitadas durante los años de 1887 i 1888, a fin de que se tenga una idea del trabajo que en conjunto pesa sobre los empleados de la Mayoria Jeneral.

Dios guarde a US.

R. VIDAL GORMAZ



PERSONAL DE LA ARMADA

5	Contra-Almirantes
7	Capitanes de navio
4	Id. de id. graduados
13	Id. de fragata
4	Id. de id. graduados
13	Id. de corbeta
12	Id. de id. graduados
13	Tenientes primeros
15	Id. segundos
27	Guardia-marinas de primera clase
10	Id. id. de segunda id.
1	Cirujano mayor
8	Id. de primera clase
3	Id. de segunda id.
1	Id. de tercera id.
1	Inspector de contabilidad
11	Contadores de primera clase
8	Id. de segunda id.
21	Id. de tercera id.
1	Inspector Jeneral de máquinas
20	Injenieros de primera clase
16	Id. de segunda id.
28	Id. de tercera id.
11	Pilotos de primera clase
8	Id. de segunda id.
1	Constructor naval
1	Guarda-Almacenes de marina
1	Injeniero electricista
39	Aprendices mecánicos
5	Retirados absolutamente
22	Id. temporalmente

TRIPULACION

122	Sarjentos de mar de primera i segunda clase
182	Cabos de mar de primera i segunda id.
691	Individuos de marineria
99	Id. de servidumbre
191	Id. de máquina.

Valparaiso, abril ... de 1889.

A. WALKER MARTINEZ.

A.—*Personal de la Armada. Movimiento que ha sufrido el personal desde pa en la actualidad; demanda del personal a flote i dife-*

PERSONAL	1888	MOVIMIENTO				1889
	Existenciae 1.º de febrero	Ascensos	Nombrams.	Calificac. retiros	Fallecidos	Existenciae 1.º de febrero
<i>De guerra</i>						
Contra-Almirantes	5	...	...	...	...	5
Capitanes de navío	8	...	...	...	1	7
Id. id. graduados	4	...	...	...	...	4
Capitanes de fragata	15	...	...	...	2	13
Id. id. graduados	2	2	...	...	...	4
Capitanes de corbeta.....	14	1	...	...	...	13
Id. id. graduados	13	...	1	...	1	12
Tenientes primeros.....	12	1	1	...	...	13
Id. segundos.....	8	8	...	...	...	15
Guardias marinas de primera clase..	34	2	...	1	...	27
Id. de segunda clase.....	9	3	...	...	...	10
<i>De sanidad</i>						
Cirujano mayor	1	...	...	...	...	1
Id. de primera clase.....	5	1	2	...	...	8
Id. de segunda clase.....	4	...	...	...	...	3
Id. de tercera clase.....	1	...	...	...	...	1
<i>De contabilidad</i>						
Inspector de contabilidad	1	...	...	...	...	1
Contadores de primera clase.....	11	...	...	...	...	11
Id. de segunda clase.....	7	1	1	1	...	8
Id. de tercera clase.....	21	...	3	2	...	21
<i>De máquina</i>						
Inspector jeneral de máquinas.....	1	...	...	...	...	1
Ingenieros de primera clase	19	...	1	...	...	20
Id. de segunda clase	15	1	...	...	...	16
Id. de tercera clase.....	27	5	...	3	...	28
<i>De pilotos</i>						
Pilotos de primera clase	11	1	...	1	...	11
Id. de segunda clase	12	2	...	4	1	8
<i>De relijion</i>						
Capellan.....	1	...	...	...	...	1
Totales.....	261	28	9	12	5	262

Mayoría Jeneral. Valparaiso, abril de 1889.—

el 1.º de febrero de 1888 hasta el 1.º de febrero de 1889; destinos que ocurrieron por exceso o falta en oficiales de guerra i mayores.

DESTINOS ACTUALES				TOTAL	EL MATERIAL A FLOTE SEGUN REGLAMENTO VIJENTE, DEMANDA:	Números	DIFERENCIA EN EL PERSONAL			
Embarcados	En oficinas	En capitans	En comisins. diversas				De g.		Of. m.	
							Sobran	Faltan	Sobran	Faltan
...	1	...	4	5						
1	3	1	2	7						
2	1	1	...	4	Comandantes.....	12	...	...	...
3	8	1	1	13						
3	1	...	...	4					
5	3	5	...	13						
7	1	...	4	12	Oficiales del detall.....	11	1	...	...
8	3	...	2	13						
14	...	...	1	15	Tenientes.....	36	...	8	...
26	...	...	1	27					
10	...	...	...	10	Guardia-marinas.....	50	...	13	...
...	...	...	1	1					
6	1	...	1	8	Cirujanos 1.º.....	9	...	...	1
2	...	...	1	3	Id. 2.º.....	2	...	...	1
1	...	...	...	1	Id. 3.º.....	1	...	...	...
...	...	...	1	1					
6	4	...	1	11	Contadores 1.º.....	7	...	4	...	
5	2	...	1	8	Id. 2.º.....	5	...	3	...	
15	2	...	4	21	Id. 3.º.....	18	...	3	...	
...	...	...	1	1					
12	3	2	3	20	Ingenieros 1.º.....	12	...	8	...	
13	...	...	3	16	Id. 2.º.....	15	...	1	...
21	2	...	5	28	Id. 3.º.....	24	...	4	...	
...						
8	1	1	1	11	Pilotos 1.º.....	9	...	2	...	
8	...	...	...	8	Id. 2.º.....	7	...	1	...
...	...	...	1	1	Capellan.....	1	...	...	...
176	36	11	39	262		219	1	21	27	
									1	

A. Walker Martínez.—V.º B.º R. VIDAL GORMAZ.

M. DE M.

B.—*Jente de mar embarcada en los buques de la armada durante los años de 1887 i 1888, clasificada por plazas i deduccion del tanto por ciento del movimiento con relacion a las dotaciones de los buques.*

PLAZAS	AÑOS.		DIFERENCIAS		Totales segun dotacion de buques.	Tanto por ciento
	1887	1888	Mas	Ménos		
Armeros.....	1			1	2	
Ayudantes de condestables.....	13	7		6	25	28
Bodegueros.....	4	4			9	45
Buzos.....	1			1	4	0
Caldereros.....	4			4	3	0
Cabos de luces.....	9	14	5		19	74
Carpinteros primeros.....	1	8	7		11	73
Id. segundos.....	4	5	1		8	62
Calafates primeros.....	2	1	0	1	1	100
Id. segundos.....	1	7	6		8	87
Capitanes de alto.....	18	26	8		42	62
Carboneros.....	50	36		14	60	60
Cocineros.....	25	26	1		38	68
Condestables primeros.....	3	4	1		10	40
Id. segundos.....		1	1		7	14
Contramaestres primeros.....	5	3		2	11	22
Id. segundos.....					4	0
Cornetas.....		15	15		16	94
Fogoneros primeros.....	39	31		8	53	59
Id. segundos.....	75	47		28	93	51
Faroleros.....	1			1	3	0
Guardianes primeros.....	4	9	5		17	53
Id. segundos.....	10	6		4	15	39
Grumetes.....	154	254	100		219	115
Herreros primeros.....	3	8	5		11	73
Maestres de señales.....	1	1			9	11
Marineros primeros.....	90	92	2		257	36
Id. segundos.....	123	100		23	272	37
Mayordomos.....	21	24	3		34	70
Mozos de cámara.....	47	51	4		44	115
Patrones de bote.....	18	19	1		40	47
Pintores.....					2	0
Timoneles.....	17	12		5	23	52
Sastres.....		1	1		1	100
Veleros primeros.....		1	1			
Id. segundos.....	1	1			4	25
Totales.....	745	814	167	98	1375	
Diferencias.....		69		69		

OBSERVACIONES.—El movimiento de la jente de mar durante el año de 1888 ha excedido en un 9 por ciento al de 1887 que fué de un 59 por ciento del total de la jente de mar de todos los buques.

De los 814 hombres de mar embarcados en la armada el año 1888, 738 son chilenos i de ellos saben firmar 443.

El número de extranjeros embarcados ese año alcanza a la insignificante cifra de 9 por ciento.

Mayoría Jeneral, Valparaiso, abril de 1889

V.° B.°—VIDAL GORMAZ.

A. Walker Martinez.

C.—*Jente de mar enganchada para los buques de la Armada durante los años 1887 i 1888, i deserciones habidas durante el mismo tiempo en los diferentes buques*

BUQUES	JENTE ENGANCHADA				Aumento tanto por ciento	DESERTORES				Aumento tanto por ciento
	Años		Diferencia			Años		Diferencia		
	1887	1888	Mas	Mén.		1887	1888	Mas	Mén.	
Abtao.....	32	28	4	18	31	13	El 15 por ciento de desertores sobre el año de 1887	
Amazonas.....	20	2	.....	18	6	3	.....	3
Angamos.....	26	48	22	.....	5	18	13	.....	
Blanco Encalada.	121	35	.....	86	26	33	7	.....	
Cochrane.....	129	.....	.....	129	31	7	.....	24
Chacabuco.....	127	127	127	.....	9	23	14	.....	
Esmeralda.....	102	148	46	.....	36	39	3	.....	
Huáscar.....	51	147	96	.....	27	75	48	.....	
Magallanes.....	60	54	.....	6	12	35	23	.....	
Mitaflores.....	10	.....	.....	10	1	.....	.....	1
Lautao.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	3	.....	
O'Higgins.....	75	103	28	.....	31	40	9	.....	
Pilcomayo.....	71	61	.....	10	14	18	4	.....	
Tolten.....	20	8	.....	12	.....	.....	.....	.....
Toro.....	28	10	.....	18	4	2	.....	2
Almte. Simpson.	.....	36	36	.....	.....	9	9	.....	
Gobernacion civil de Magallanes.	.....	7	7	.....	.....	.....	.....	.....
Totales.....	745	814	362	293	220	336	146	30	
Diferencias.....	+ 69		+ 62		+ 116		+ 116		

OBSERVACIONES.—Buques que han preponderado en el número de embarcados: 1.º *Esmeralda*, 2.º *Huáscar*, 3.º *Chacabuco*, 4.º *O'Higgins* i 5.º *Pilcomayo*.

Buques que han preponderado en el número de desertores: 1.º *Huáscar*, 2.º *Magallanes*, 3.º *Chacabuco*, 4.º *Angamos* i 5.º *Abtao*.

NOTA.—Tomando en consideracion el número de enganchados en la Armada durante el año de 1888, así como el de desertores durante el mismo tiempo, el de desertores representa el 41 por ciento de los enganchados.—El nuevo sistema de enganche hará disminuir las deserciones.

Mayoría Jeneral.—Valparaiso, abril de 1889.

A. Walker Martínez.

V.º B.º—R. VIDAL GORMAZ.

D.—*Tripulantes chilenos embarcados en la Armada Nacional durante los años de 1887 i 1888, calificados por provincias para demostrar el concurso de cada una*

PROVINCIAS	EMBARCADOS EN VALPARAISO		SABEN FIRMAR		Factor por provincia
	1887	1888	SÍ	Nó	
Aconcagua.....	23	59	El sesenta por ciento	El cuarenta por ciento	8.0
Arauco.....	7	8			1.2
Atacama.....	9	8			1.2
Bio-Bio.....	2	2			0.3
Chiloé.....	35	35			4.8
Colchagua.....	23	18			2.5
Concepcion.....	55	70			9.7
Coquimbo.....	29	18			2.5
Curicó.....	13	16			2.2
Linares.....	8	12			1.6
Llanquihue.....	2	4			0.6
Maule.....	62	45			6.2
Ñuble.....	19	19			2.6
O'Higgins.....	.....	4			0.6
Santiago.....	105	168			23.0
Talca.....	19	23	3.1		
Valparaiso.....	199	206	28.1		
Valdivia.....	18	13	1.8		
Totales.....	628	738	443	295	100
Diferencia.....	+ 110				

OBSERVACIONES.—Durante el año de 1888 el total de chilenos embarcados aumentó en 110 individuos respecto de 1887.

Las provincias que mas contingente han prestado en 1888, son: 1.º Valparaiso, 2.º Santiago, 3.º Concepcion, 4.º Aconcagua, 5.º Maule i 6.º Chiloé, quien ya no conserva su antigua preponderancia como provincia productora de jente de mar.

NOTA.—El aumento de embarcados en la Armada durante el año de 1888, sobre 1887 alcanza al 17 por ciento, i al 54 por ciento respecto del total, en su nacionalidad de chilenos.

Mayoría Jeneral.—Valparaiso, abril 5 de 1889.

A. Walker Martínez.

R. VIDAL GORMAZ.

E.—*Jente de mar embarcada para la marina de guerra i mercante durante los años de 1887 i 1888, distribuida por nacionalidades i factor que cada nacion representa*

NACIONES	AÑOS		DIFERENCIA		Tanto por ciento por nacionalidad
	1887	1888	Mas	Ménos	
Alemania.....	142	151	9	.....	5.0
Austria.....	10	19	9	.....	0.6
Arjentina.....	7	3	.....	4	0.1
Béjica.....	3	.....	.....	3	.....
Brasil.....	14	4	.....	16	0.1
Canadá.....	1	6	5	.....	0.2
Chile.....	2,057	2,356	299	.....	77.0
China.....	7	4	.....	3	0.1
Colombia.....	13	10	.....	3	0.3
Dinamarca.....	20	28	8	.....	0.9
Ecuador.....	28	4	.....	24	0.1
España.....	90	5	.....	85	0.1
Francia.....	46	3	.....	43	0.1
Guatemala.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grecia.....	8	4	.....	4	0.1
Holanda.....	14	10	.....	4	0.3
Inglaterra.....	188	162	.....	26	5.2
Italia.....	32	23	.....	9	0.7
Méjico.....	11	7	.....	4	0.2
Noruega.....	29	41	12	.....	1.3
Norte-América.....	52	51	.....	1	1.6
Perú.....	45	87	42	.....	2.8
Portugal.....	39	31	.....	8	1.0
Rusia.....	18	18	.....	.....	0.6
Suecia.....	42	45	3	.....	1.5
Turquía.....	.....	1	1	.....	0.05
Uruguay.....	.....	2	2	.....	0.10
Bolivia.....	.....	1	1	.....	0.05
Totales.....	2,916	3,220	391	231	100
Diferencia.....	+ 304		— 160		

OBSERVACIONES.—Del total de la jente embarcada para el servicio de la Marina Nacional, el 75 por ciento fué para la marina mercante, i el 25 por ciento restante para la de guerra.

NOTA.—De los 3,220 individuos embarcados, 2,406 fueron para la marina mercante i 814 para la de guerra.

Mayoría Jeneral.—Valparaiso, abril de 1889.

V.º B.º.—R. VIDAL GORMAZ.

A. Walker Martinez.

F.—Buques dependientes de la Comandancia Jeneral de Marina.

BUQUES	Tonelaje	Desplazamiento	Estora	Manga	Puntal	CALADO		MÁQUINA				Armaiento menor		Tripulacion	COMISION
						A popa	A proa	Caballos nominales	Caballos efectivos	Presion maxima	Artilleria	Núm. de cañones	Rifles			Revolver
Blanco Encalada	2033	3500	64.00	13.90	6.60	6.00	5.75	500	300	60	16	100	36	154	De estacion en el Callao.
Almirante Cochrane	2033	3420	64.00	13.90	6.60	6.10	5.75	500	2820	60	10	100	24	154	En reparacion en Europa.
Huáscar	1130	1763	61.30	10.70	6.40	5.10	4.50	300	900	20	6	50	.....	106	De estacion en Talcahuano.
Esmeralda	3000	2860	80.07	12.06	8.04	5.55	5.55	1000	500	30	10	60	20	64	En comision en Talcahuano.
Chacabuco	1101	1490	66.60	10.15	6.15	5.45	4.25	300	1100	30	7	.....	.....	150	En el departamento.
O'Higgins	1101	1490	66.60	10.15	6.15	5.50	4.30	300	1100	30	9	60	19	150	En comision en Talcahuano.
Abtao	1057	1400	69.30	9.00	6.00	5.25	4.25	300	1000	25	7	50	32	141	En el departamento.
Magallanes	773	950	60.00	8.40	7.75	4.60	3.70	260	1040	60	5	40	24	122	En comision al Sur.
Pilecomayo	600	800	54.50	7.80	4.60	3.80	3.40	250	1080	45	5	36	.....	120	En viaje de instruccion.
Angamos	465	1200	76.25	8.85	7.90	5.60	4.40	400	1485	50	3	20	12	83	En el departamento.
Toiten	240	427	39.00	7.50	3.15	2.40	2.50	30	270	60	4	20	.....	41	En el departamento.
Toro .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	En Magallanes (Punta Arenas).
Lautaro .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	36	50	3	.....	.....	26	Dependiente del Minist. de Hacienda.
Thalaba	800	1300	50.00	10.25	3.70	3.70	4.00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33	En el departamento.
Miraflores	1000	1900	56.00	10.40	6.71	6.71	6.10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	En el id.
Almirante Simpson	883	.....	47.68	10.60	6.50	6.50	6.00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19	En el id.
Kate Kellok .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	En Magallanes (Punta Arenas).
Gaviota .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	En Chilloc.
Valparaiso .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	En el departamento.

Valparaiso, abril de 1889

V. B. B.—R. VIDAL GORMAZ.

A. Walker Martinez.

G.—*Escuadrilla de lanchas torpederas*

NÚMERO	NOMBRES	DIMENSIONES			MÁQUINA		ARMAMENTO AMETALLADORAS	COMISION
		Eslora	Manga	Puntal	Presion	Caballos efectivos		
1	Fresia	26.23	3.80	2.23	120	400	1	En el Depar- tamento de- positadas en galpones es- peciales.
2	Tegualda.....	26.23	3.80	2.23	120	400	1	
3	Quidora	26.23	3.80	2.23	120	400	1	
4	Guacolda	30.50	3.80	2.23	120	400	1	
5	Janequeo	30.50	3.80	2.23	120	400	1	
6	Guale.....	30.50	3.80	2.23	120	400	1	
7	Rucumilla.....	30.50	3.80	2.23	120	400	1	
8	Sarj. Aldea...	38.10	4.42	.....	.....	.....	1
9	Colocolo.....	14.64	2.44	1.44	60	40	1	
10	Tucapel.....	14.64	2.44	1.44	60	40	1	

Valparaiso, abril de 1889.

A. Walker Martinez.

V.º B.º

R. VIDAL GORMAZ.

H.—Estado del movimiento de la correspondencia despachada por la Mayoría Jeneral durante el año de 1888

MESES	Blanco	Cochrane	Huascar	Ismeralda	Chabuco	O'Higgins	Abtao	Magallanes	Pilcomayo	Angamos	Tolten	Lautaro	Toro	Caviota	Almirante Simpson	Thalaba	Miraflores	Escuela Naval	Compañía de vapores	Oficina de enganche	Gobernacion i subde- legacion maritimas	Comandancia jeneral de marina	Varias oficinas	Totales
Mayo.....	19	8	29	33	31	30	11	16	35	12	20	8	8	9	30	23	11	10	18	8	74	60	36	534
Junio.....	35	8	28	29	32	26	10	13	15	15	17	8	10	...	35	22	6	5	20	8	88	46	68	544
Julio.....	9	7	18	24	37	28	9	14	22	25	21	6	9	1	22	23	8	4	12	6	84	43	77	509
Agosto.....	10	8	15	27	27	37	8	13	24	8	14	8	10	...	16	17	7	4	20	6	106	40	59	484
Setiembre...	12	6	23	23	20	22	7	9	19	11	12	5	8	...	15	14	1	6	16	4	93	80	48	454
Octubre.....	12	7	34	41	33	32	9	15	30	17	12	5	5	2	27	15	7	9	8	4	44	98	71	541
Noviembre..	21	12	41	48	50	49	70	18	37	34	17	13	14	...	24	13	10	8	20	16	107	106	108	836
Diciembre...	23	9	29	28	40	47	55	71	18	46	8	5	5	...	32	18	6	6	12	9	70	121	69	717
Total.....	131	65	217	253	270	271	179	169	200	168	121	58	70	6	201	145	50	52	126	65	666	594	536	4619

NOTA.—Los oficios distribuidos durante los meses de enero, febrero, marzo i abril ascienden a 2,251 i solo se ha tomado razon del número distribuido, por no existir en esa época, el libro especial de correspondencia.

RESÚMEN..... } Oficios distribuidos de enero a abril inclusive, asciende a..... 2,251
 Id. id. en el resto del año segun estado ascende a..... 4,619

Total..... 6,870
 Mayoría Jral. del Depart. de Marina.—Valparaíso, 28 de febrero de 1889.—A. Walker Martínez.—V.º B.º; R. VIDAL COMMAZ.

I.—Estado del movimiento de las causas correspondiente a los años 1887 á 1888.

MESES	PROCESOS		SUMARIOS INDAGATORIOS		CONSEJOS DE GUERRA ORDINARIOS		CONSEJOS DE GUERRA DE OFICIALES JENERALES.		CAUSAS FALLADAS		TOTALES	
	1887	1888	1887	1888	1887	1888	1887	1888	1887	1888	1887	1888
Enero.....	4	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Febrero. ....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Marzo.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Abril.....	4	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mayo.....	3	4	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Junio.....	1	4	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Julio.....	2	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Agosto.....	4	2	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Setiembre.....	1	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Octubre.....	1	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Noviembre.....	2	3	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Diciembre.....	3	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totales.....	25	44	12	11	75	76	1	2	52	76	165	209

Mayoría Jeneral del Departamento de Marina.—Valparaiso, 28 de febrero de 1889.

V.º E.º—R. VIDAL GORMAZ.

A. Walker Martínez.

MEMORIA

DEL

COMANDANTE DE ARSENALES

Arsenal de Marina.

Valparaiso, 20 de enero de 1889.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

En cumplimiento de la circular de US. de fecha 4 de diciembre del año próximo pasado, tengo el honor de dar cuenta a US. del movimiento habido en el departamento de mi cargo durante el año administrativo que acaba de terminar.

DEL PERSONAL

El mayor impulso que se ha dado a todos los ramos de la marina en jeneral, hace indispensable, como es natural, un mayor aumento en el personal del Arsenal para poder atender debidamente a su servicio, i aunque en mi memoria del año anterior la estimaba suficiente, me he visto en el caso de solicitar un aumento de dotacion por nota separada, a fin de dar cumplimiento a lo que disponen las ordenanzas de la armada, respecto al servicio de arsenales.

Se ha subsanado la necesidad que apuntaba en mi memoria anterior de un segundo guarda-almacenes, reemplazándolo por ahora con un contador de tercera clase, que ausilia por el momento en sus múltiples funciones al único guarda-almacenes que posee el personal del departamento.

DE LAS OFICINAS I ALMACENES

La Oficina de la Comandancia se halla ahora instalada en el edificio arrendado por el Gobierno para Comandancia Jeneral i sus oficinas dependientes.

Los almacenes continúan en el mismo local de una de las secciones de la aduana donde tiene además un departamento, en el piso bajo la Sección de Torpedos. Esta se encuentra estrecha para guardar i recorrer su valioso material, el cual día a día irá aumentándose a medida que las exigencias del servicio lo requieran, i, por lo tanto, sufrirá gran detrimento si no se le da un local espacioso, donde guardar los torpedos Whitehead i para recorrerlos con la frecuencia que necesita la conservacion de esta delicada máquina de guerra.

A este respecto me permito insinuar a US. la conveniencia que resultaria en dar a esta importante seccion otro local independiente de los almacenes, reservándose entónces el que hoy ocupa para la recepcion de artículos de consumo, repuestos i escluidos entregados por la provision a los buques, capitánias de puertos i faros, los cuales—antes de ser mandados a su destino tienen que pasar por el arsenal, i como el espacio que se habia destinado con ese objeto fué ocupado últimamente por las ropas i servicios de mesa, que han vuelto nuevamente a almacenes en el departamento de mi cargo, el servicio de la entrega se hace por demas engorroso i difícil por la falta de un local aparente.

La artillería de grueso calibre i sus respectivos montajes, se guardan en galpones que hai frente a los almacenes i que pertenecen tambien a la aduana. Como estos galpones no tienen sus pisos asfaltados i sus techos i paredes son de zinc, solo protejen a este material de las lluvias i el sol, no así del polvo i humedad, etc.

DE LOS PONTONES

Los pontones *Thalaba* i *Miraflores* fondeados en esta bahía, están en perfecto estado i actualmente sirven de depósito de carbon para los buques de la armada, teniendo además el *Thalaba* a su bordo una maestranza que utilizan los buques, sirviéndose de su propio personal.

Actualmente se levantan i recorren sus anclas i cadenas para la internada.

DE LAS BOYAS I MUERTOS

La línea de boyas para amarrar i acoderar los buques ha sido recorrida en el mes de mayo. Se hace notar la necesidad de una boya más para situarla fuera de la línea i en lugar conve-

niente para amarrar provisoriamente en ella los buques que entran de noche i que esperan órdenes de la Comandancia Jeneral. Próximamente elevaré a la consideracion de US. una nota con tal objeto, anticipándome desde luego a decirle que las anclas i boya existen en arsenales.

DE LOS PERTRECHOS, ROPAS I AGUADA

Hai en almacenes pertrechos de guerra en cantidades suficientes para atender a las necesidades del servicio.

La provision de artículos de consumo i repuesto para los buques de la armada, seccion torpedos, capitánias i faros, se hace por este departamento, recibiendo de provision los artículos que no existen en almacenes.

Desde mediado de año han vuelto a almacenes las ropas con i sin cargo que usan los equipajes, siendo la Intendencia Jeneral la que provee esta seccion. Hai tambien en este departamento prendas de uniforme i divisas con cargo para los señores jefes i oficiales que las soliciten.

Desde el mes de setiembre la provision de agua a los buques, se hace por el vaporcito *Valparaiso*, tomando el agua de una cañería i medidor instalada en el muelle del arsenal por la Empresa de agua potable del Salto, en conformidad a autorizacion suprema. Este servicio, a mas de ser económico, tiene la ventaja de estar servido con regularidad.

EMBARQUE I DESEMBARQUE DE PERTRECHOS

El embarque, desembarque i remision de pertrechos para los buques, capitánias, faros i valizas, se hace por arsenales, para lo cual cuenta con un muelle especial, situado frente del almacen de este departamento. Ha recibido reparaciones i actualmente reclama un pequeño gasto para dejarlo en buen estado i continúe prestando los servicios para que está destinado.

Tambien es de urgente necesidad colocarle rieles de la misma clase i trocha que la de los almacenes de aduana, para poder utilizar los carritos en la conduccion de artículos desde el almacen al cabezo del muelle, evitando con esto el deterioro de la carga que se embarca i desembarca por dicho muelle, economizando a la vez brazos i tiempo en estas faenas. Al presente se están haciendo es-

tudios sobre el particular i tan luego como estén listos, elevaré a la consideracion de US. el pedimento i presupuesto respectivo.

DE LA MAESTRANZA

Los talleres de carpintería, herrería i hojalatería, establecidas en galpones anexos a este almacén, han funcionado con regularidad, reportando una economía de bastante consideracion. La deficiencia de carpinteros, como lo indico en mi memoria anterior, se hace cada día mas notable. El aumento de personal en este ramo traerá consigo a mas de la economía, un trabajo de mas confianza.

DE LOS BUQUES DE LA ARMADA

Como el inspector de máquinas dá por separado las reparaciones que se han efectuado en las máquinas i calderas de los buques, etc., solo me concretaré a relacionar los trabajos llevados a cabo en los demas departamentos, incluyendo a la vez las reparaciones en los fondos i estadias del dique.

Blanco Encalada.—Salió del departamento en enero 24, estando el buque en perfecto estado.

Almirante Cochrane.—En Europa.

Huáscar.—Entró al dique para limpiar los fondos en abril i en octubre. El estado de la pintura en la última entrada era tal, que se hace conveniente sino indispensable rasquetearla por completo en su próxima entrada. El trabajo de mayor importancia que se ha efectuado ha sido la construccion en la toldilla de este monitor de una capilla ardiente en que traer al departamento los restos del ilustre capitán Prat, la que fué desarmada despues de llenar su cometido.

A mas de esto, se efectuaron los trabajos que a continuacion se espresan: el arreglo del pañol de ropas a fin de dejarlo mas cómodo i aseado para su objeto; el cambio de los jardines de la tripulacion por otro sistema de depósito que favorece la limpieza e higiene del buque; la compostura de las mordazas que por su mucho servicio durante largos años se habian gastado hasta tal punto de hacer peligroso su uso; la renovacion de una vita i de dos tapas de escoben que se quebraron.

Se entregaron al buque una chalupa, un chinchorro i una balsa, todos nuevos.

Esmeralda.—Entró al dique para limpiar los fondos en abril. En esta ocasion se pintó un lado con azarcon i el otro con pintura óxido de fierro, con el objeto de probar la duracion de esta en comparacion con la de azarcon. No hubo necesidad de cambiar ningun remache. Entró al dique otra vez en octubre cuando se notó que la pintura óxido de fierro no dió mejor resultado que la de azarcon i, por consiguiente, en esta ocasion, se pintaron los dos lados con azarcon. Fué necesario cambiar siete remaches en la parte superior del pié de gallo del lado estribor, como tambien seis en la quilla a proa.

Los únicos trabajos ejecutados en este crucero durante el año, a mas de los que se han hecho con la tripulacion en cumplimiento de las recomendaciones del informe pasado en noviembre de 1887 por el inspector de máquinas i el constructor naval han sido, la calafateadura de las cubiertas, i el mejoramiento de la ventilacion de las Santa Bárbaras a proa i a popa i de los pañoles de municiones menores.

Angamos.—Los únicos trabajos hechos en este crucero han sido los siguientes: la construccion a popa del puente de una casita de cartas que facilitará en mucho el debido desempeño de las importantes comisiones encargadas a este crucero en los estrechos de Magallanes i otros puntos; i la calafateadura de las cubiertas.

Chacabuco.—Entró al departamento el 23 de febrero de vuelta de su viaje de instruccion.

Los trabajos que se han efectuado en esta corbeta son los siguientes: la calafateadura de la obra muerta; el arreglo de la cocina; i otros de menor importancia.

Se le quitó el cañon de 70 libras que tenia al centro de la cubierta, a fin de colocarlo en la *O'Higgins*.

En julio i agosto, a fin de hacer un estudio prolijo sobre el estado de las cuadernas i casco del buque, se sacaron los estanques de aguada i se quitó el forro interior de muchas partes de los costados.

O'Higgins.—Despues de desempeñar varias comisiones en el invierno, se hizo necesario una reparacion jeneral de esta corbeta.

Entró al dique el 21 de diciembre cuando se compuso la zapata; se reforzó la popa con nuevas ligazones i forro de madera, i con buzardas de fierro; se calafateó a pitarraza las costuras de la quilla, roda i codaste, renovando el forro de cobre donde se necesitaba. Se efectuaron tambien los otros trabajos que a continuacion

se espresan: la compostura de la roda i tajamar, la calafateadura de la obra muerta i amurada, la compostura del cabrestante i de las bozas de las cadenas, el arreglo de los jardines, el cambio de las macizas de la mordaza del lado babor; el arreglo del pozo, i otros pequeños trabajos.

En lugar del cañon de a 115 libras que ántes tenia esta corbeta al centro de la cubierta, se le colocó el cañon de a 70 libras, sacado de la *Chacabuco* con este objeto. Se le quitaron tambien los cuatro cañones de a 20 libras para colocarlos en la cañonera *Pilcomayo*.

Abtao.—Entró al departamento a fines de octubre despues de su largo viaje de instruccion en los mares de la China i Japon. Al momento está en estudio el refuerzo del descanso del palo mesana i el arreglo de las regalas, etc., en el castillo.

Magallanes.—En comision casi todo el año en la bahía de Talcahuano. No ha recibido ninguna reparacion en el departamento. Actualmente se encuentra en comision en el territorio de Magallanes.

Pilcomayo.—El cambio de las cuatro calderas viejas por dos nuevas, permitió la mejora de esta cañonera en varios particulares. En primer lugar dió oportunidad para reforzar los mismos costados del buque en esta parte, que se efectuó reemplazando las cuadernas i forro interior podridos del departamento de las calderas i de los pañoles de velas por nuevas ligazones de pino oregon i nuevo forro de roble americano corrido, bien empernados con el forro exterior, de tal manera que el buque queda actualmente mui firme i bien amarrado en esta parte. Tambien permitió la estension del entrepuente como tres metros, colocándose un manparó de fierro a proa de las nuevas calderas desde la cubierta superior hasta el fondo, así que el entrepuente está ahora mucho mas grande i cómodo que ántes. Lo mismo puede decirse de los pañoles a proa, siendo que los estanques de aguada se pudieron colocar mas a popa, dejando el espacio que ántes ocupaban para pañol de velas, etc. La eficiencia de los mismos estanques fué tambien mejorada, porque siendo mas grande el espacio que actualmente ocupan, habia lugar para hacerlos accesibles por todas partes i colocarles las conexiones necesarias de que ántes carecian.

Ademas de las alteraciones indicadas se efectuaron tambien los trabajos siguientes: el cambio del palo trinquete, el refuerzo de la obra muerta, la calafateadura de las cubiertas, la compostura de

las mesas de guarnicion, la de la cocina i otros trabajos pequeños.

En julio se construyó en la cubierta de esta cañonera una casa para la acomodacion de ocho guardia-marinas, con literas, mesa para estudio, etc., sacando primero el cañon de a 70 libras, que tenia a popa de la escotilla de las calderas. Se colocaron tambien los cuatro cañones de a 20 libras sacados de la corbeta *O'Higgins*.

En vista de la próxima salida del buque, en viaje de instruccion, se han arreglado las cámaras i camarotes, i hecho otros trabajos necesarios.

Tolten.—Al principio del año se calafateó la cubierta superior pintándose con dos manos de tierra colorada. Al mismo tiempo se arreglaron los jardines del comandante i de los oficiales; se compusieron lijeramente los tambores, i se efectuaron otros pequeños trabajos en la cubierta superior i entrepuente. Mas tarde hubo necesidad de componer el molinete, que se quebró en *Quinteros*, en el viaje de prueba que hizo el vapor a ese puerto.

Entró al dique para limpiarse los fondos en diciembre.

Toro.—A principios del año se concluyeron los varios trabajos que habia entre manos i que se notaron en el último informe. Salió en comision el 25 de febrero i está todavía fuera del departamento.

Gaviota.—A fin de poner este vaporcito en estado de prestar servicios en Chiloé, fué preciso hacerle muchos trabajos radicales; entre los cuales se pueden enumerar los siguientes: se colocó una obra muerta de fierro de popa a proa; se pusieron brasolas fuertes que sirven tanto para amarrar la embarcacion, como para base de las casas del timon, de la cocina, etc.; se arregló la cámara i el piso del salon del caldero i de la máquina; se colocó un nuevo molinete a la máquina i una camiseta de fierro a la caldera; se construyeron nuevas carboneras de fierro, se colocaron ventiladores, se arregló el aparato de gobierno i se hicieron otros pequeños trabajos necesarios.

Vapor Valparaiso.—Este vaporcito ha sido últimamente agregado al arsenal. Se le ha hecho una recorrida en su casco i maquinaria. Entró al dique en setiembre. Actualmente sirve de lancha cisterna para proveer de agua a los buques de la escuadra. Tambien se usa como remolcador, siempre que la fuerza de su máquina lo permite. Dado el buen estado de su casco i maquina-

ria, puede mui bien recibir una nueva caldera, para continuar por algunos años mas prestando los servicios que se dejan apuntados.

Dios guarde a US.

B. ROJAS.



MEMORIA

DEL

INSPECTOR JENERAL DE MÀQUINAS

Inspeccion de Maquinas

Valparaiso, abril de 1889.

Señor Comandante Jeneral:

En conformidad con las instrucciones contenidas en la circular núm. 1261, de fecha 4 de diciembre próximo pasado, tengo el honor de remitir a VS. la memoria correspondiente al departamento de mi cargo.

M A T E R I A L

Almirante Cochrane.—Las medidas mencionadas en mi última memoria, que fueron adoptadas para asegurar el feliz arribo de este blindado a Europa, sin que hubiese necesidad de tocar en ningún puerto para la reparacion de averías que podian haber ocurrido en sus máquinas o calderas, han tenido el resultado apeteccido, como lo prueba el resultado satisfactorio de ese viaje, segun la comunicacion recibida del ingeniero primero del buque, el cual manifiesta que no hubo el menor entorpecimiento desde la salida de este puerto hasta la llegada a Europa, i tomando en cuenta la edad de las calderas i la reducida presion, se mantuvo una marcha regular durante todo el viaje.

Blanco Encalada.—Antes de dejar este puerto en su último viaje para el Callao, pasé revista a sus calderas i maquinaria i tuve que quejarme porque no estaban en un estado de limpieza eficaz i en que yo consideraba debian ser mantenidas.

Las razones que se medieron por este descuido, fueron que no habia suficiente personal a disposicion del ingeniero primero para revisar este departamento i efectuar su limpieza absoluta. Yo encontré que estas razones no carecian de fundamento por cuanto

observé al estar abordo que solamente habian siete hombres disponibles, para los trabajos de este departamento.

Cuando se considera que cada fogon necesita ser descostrado (siendo de planchas corrugadas es mui necesario que solamente se deje formar una costra mui delgada), que hai seis calderas con tres fogones en cada una, que los fondos i planchas de tubos tambien requieren limpieza, que una caldera exige a lo ménos tres hombres durante diez dias para quedar completamente limpia i que siempre hai otros trabajos en ejecucion en las máquinas como empaquetado, limpieza i reparaciones, un buque de esta clase durante su estadía en puerto para quedar en las mejores condiciones despues de un viaje de alguna duracion, demanda mucho mas personal que el arriba mencionado o él que a primera vista puede imaginarse. Estos detalles debieran considerarse como un ejemplo en las observaciones que hago en la parte cuyo encabezamiento es personal.

En la presente ocasion como lo espuse, no habia ningun peligro para hacer un viaje corto, no forzando los fuegos demasiado. Al mismo tiempo me permito llamar la atencion de US. sobre la necesidad de mantener todas las partes del departamento en un estado de eficiencia en un buque de tanta importancia i asegurarse que todo está en perfecto órden, antes de permitir su salida del departamento.

Despues de su llegada al Callao, he sido informado por el ingeniero primero que las calderas han sido completamente limpiadas i descostradas. Tambien la maquinaria: tanto las propulsoras como máquinas eléctricas i maquinaria de torpedos han sido revisadas i ajustadas en todas sus partes, habiendo quedado todo en perfecto estado.

Huáscar.—La maquinaria i caldera de este monitor han sido sometidas a una recorrida jeneral i completa. Los estrobos de las escéntricas han sido rellenados con metal blanco de patente i ajustados a los platillos.

Para evitar las inconveniencias causadas por las ebulliciones de las calderas, ha sido reemplazada la cañeria i llaves del recalentador, que antes descargaban en la sentina, calentando las planchas del salon de fuegos i llenando éste con vapor, por otra de mayor diámetro con descarga al mar.

A principios del año en curso fué proyectada por el que suscribe i construida en este puerto, la nueva máquina horizontal para

virar la torre, despues de determinada dió en la prueba un resultado mui satisfactorio.

La última vez que este monitor entró al dique fueron revisadas i descostradas las planchas de zinc colocadas en la parte a popa vecina al propulsor para evitar la deterioracion de las planchas del buque, dejando todo en perfecto estado.

Esmeralda.—Fuera de la recorrida jeneral en las máquinas i calderas, este crucero ha requerido mui pocas reparaciones o cambios, encontrándose actualmente en perfecto estado con la renovacion de una pequeña parte de la cañería gastada.

La máquina de luz eléctrica ha costado mucho trabajo; pero me es grato participar a US. que despues de haberla desarmado en todas sus partes i haber hecho algunos cambios, como renovacion del metal de patente en los descansos, renovacion i ajuste de los bronce del alfiler de la cigüeña i torneado con cuidado el eje, ha dado un resultado mui satisfactorio, i segun informes recibidos funciona mejor que cuando el buque llegó de Europa.

En una de las bombas a vapor ha habido que introducir alteraciones porque se observó que la válvula de descarga i sus conexiones se fueron inutilizando por motivo de la accion de una presion impropia del vapor escapado sobre ella.

La válvula de escape de resorte de la caldera auxiliar se encontraba mui deteriorada por el uso, la caja de la válvula estaba completamente perforada por la oxidacion i en vista de que en mui poco tiempo seria indispensable reemplazarla por una nueva válvula con su caja, he mandado un croquis de uno de los tipos mas modernos de válvulas de seguridad de resorte, acompañado de un presupuesto i el pedimiento del ingeniero, i espero saber pronto de su llegada para colocarla inmediatamente en su lugar. Fuera de estas reparaciones, relativamente pequeñas, este departamento se encuentra en el mejor estado.

El personal de ingenieros, aprendices-mecánicos i fogoneros, ha sido aumentado a una dotacion razonable, para poder hacer las recorridas debidamente, considerando que en mui raros casos este buque necesite andar a toda fuerza.

Calculo que las máquinas i calderas quedarán en el mejor estado para el servicio, durante algunos años, con mui pocos gastos por reparaciones.

La última vez que entró al dique, fueron recorridas i cambiadas algunas de las planchas de zinc colocadas en la parte a popa, ve-

cina al propulsor para evitar la deterioracion de las planchas del buque por la oxidacion. Los propulsores i sus ejes fueron examinados i se encontraron en el mejor estado.

O'Higgins.—En el último viaje de este buque, de regreso al departamento, se hizo un prolijo exámen i una recorrida completa a la maquinaria. Las calderas se limpiaron enteramente i fué necesario, para facilitar esta operacion, sacar un número considerable de tubos en cada caldera i colocar otros en su lugar.

Todas las juntas de la cañería a vapor que se filtraban i sus conexiones se renovaron; así mismo se colocaron algunos estayes nuevos en el interior de las calderas; tambien se colocó en su interior cañería nueva de cobre para conducir el vapor de la resaca de agua dulce, i a fin de evitar que con los balances del buque pase el vapor mezclado con agua salada de las calderas al condensador, se registraron los cilindros, émbolos i válvulas de distribucion.

Los trozos del eje fueron desconectados i nivelados, para lo cual ha sido necesario bajar el descanso de empuje i colocar pernos nuevos en uno de los machones; se compusieron i renovaron, donde fué necesario, todas las cañerías de plomo i cobre, tanto la de vapor como de agua de mar i sentina; se revisaron las bombas i se colocaron broncees nuevos en los donkeys, quedando toda la maquinaria en condiciones de seguridad para el buen éxito del servicio.

Todos estos trabajos se han llevado a cabo por los ingenieros i mecánicos del buque, esceptuando los trabajos de cobrería i llaves nuevas de bronce que han sido hechas en establecimientos de cobreros por falta de elementos a bordo.

Se examinaron las carboneras i se cambiaron las partes malas de las planchas i fierro ángulo; las demas partes de las carboneras se picaron i pintaron, quedando todas en buenas condiciones.

Estando en el dique este buque, se notó que toda la parte de popa habia chocado contra la tierra, i por esta razon se aflojaron todas las conexiones al descanso de popa, i se gastó la madera de éste por la arena, etc., una media pulgada, por lo cual se le colocó madera nueva. Despues de salir el buque del dique se efectuó una corta prueba resultando encontrarse toda la máquina en buen estado.

Chacabuco.—Se hizo un exámen prolijo en todos sus departamentos accesibles sin incurrir en los gastos ocasionados por el de-

sarme de algunas partes de su maquinaria i se pasó un informe sobre las reparaciones que serian necesarias para dejar el buque en el mejor estado posible, ascendiendo su costo a una suma tan considerable que se opinó abandonar la idea de dejar el buque en estado útil para efectuar viajes a vapor en alta mar.

Actualmente se mantiene la máquina i calderas en conveniente estado de conservacion i lista para poder levantar vapor i mover el buque en casos urgentes.

Abtao.—A la llegada de este buque al departamento despues de una ausencia de doce meses mas o ménos, se hizo una inspeccion para conocer el estado jeneral del departamento de máquinas, el cual tengo el sentimiento de decir, no ha sido mui satisfactorio. Por la apariencia parecia no haberse hecho poco o nada en mantener la limpieza i pinturas. A este respecto pasé a US. un informe, i desde entónces, se han mejorado las disposiciones para mantener en mejor órden i aseó este departamento.

Respecto a las calderas, como tuve anteriormente que informar al señor contra-almirante Latorre, son de una construccion mui débil: parece que han sido construidas, hasta cierto punto, por las antiguas, pero, a fin de hacer mas fácil el acceso a su interior, los estayes i estayes de gussets han sido suprimidos sin tomar en cuenta la fuerza de las planchas, o las reglas ordinarias de injeniería. Para evitar accidentes fué necesario reducir la presion de vapor, de 30 a 10 libras de vapor por pulgada cuadrada, i con esa presion han tenido que funcionar sus máquinas durante todo el viaje.

He mandado croquis enseñando los refuerzos necesarios para permitir que pueda usarse con seguridad una presion de 20 libras por pulgada cuadrada, siendo esta presion el mínimo que se necesita para obtener un resultado satisfactorio.

Si se llevan a cabo esas alteraciones i algunas otras mencionadas, el buque quedará respecto a lo concerniente al departamento de máquinas, en buen estado i capaz de desarrollar en la máquina una fuerza indicada que comunique al buque un andar igual al que tenia cuando estaba nuevo, i despues de lo cual demandará mui pocos gastos en composturas durante ocho o diez años mas.

Amazonas.—Este buque fué entregado a la Compañía Sud-Americana de Vapores, con las máquinas i calderas en buen estado i en condiciones de poder trabajar con seguridad.

Angamos.— Han habido muchísimos trabajos pequeños que

hacer a bordo de este crucero durante los doce meses pasados i principalmente en las calderas, las cuales necesitan actualmente la renovacion de todos sus tubos. Se sacaron un considerable número de tubos en distintas épocas i se reemplazaron por otros del Arsenal de Marina, los cuales, segun datos del ingeniero, se rompen tan pronto como los antiguos que quedan en las calderas; por este motivo he recomendado que sea pedido de Europa un juego completo de tubos nuevos i de buen material i llegando éstos, deberán ser reemplazados todos los antiguos, limpiando i calafateando todas las partes de cada caldera ántes de colocar los nuevos.

Estas calderas deberán entónces mantener su presion orijinal de 75 libras por pulgada cuadrada por ocho o diez años, miéntras ahora funcionan con la presion reducida a 60 libras.

La máquina propulsora ha recibido una recorrida jeneral, colocando resortes nuevos en los émbolos i renovando otras partes de ménos importancia, quedándo actualmente en buen estado.

En los dos o tres últimos años se han encontrado muchas dificultades para levantar el ancla, orijinadas por no encontrarse una cadena mensajera o tambores en el pais, indispensable para esta maquinaria i soi de opinion que siempre se encontrarán las mismas dificultades miéntras exista el sistema actual. Al presente estoi arreglando un nuevo manejo que consiste en piñones i tornillo sin fin para reemplazar a la cadena, sistema que no será de mucho costo i estoi seguro que dará mejor resultado.

Antes de terminar el informe sobre este buque, me permito llamar la atencion de US. sobre la gran ventaja que se obtendria en este buque, colocando un propulsor de mejor forma, con lo cual se conseguiria economía de combustible i mayor andar, disminuyendo ademas los desgastes de las piezas de la máquina propulsora; al efectuar estas innovaciones como las anteriormente mencionadas, esto es, renovacion de tubos i cambio del aparato para levar, será este buque un crucero bueno i lijero.

Pilcomayo.—Este buque fué entregado al servicio activo despues de haber sido recorrido completamente, quedando en perfecto estado.

Se colocaron dos calderas nuevas de acero, ideadas por el que suscribe, en las cuales han sido introducidas todas las mejoras modernas, i considerando el trabajo que pueden desarrollar, ocupan relativamente mui poco espacio. Las calderas se colocaron de tal manera en el buque, que todas sus partes exteriores son accesibles

como tambien las partes internas, para poder ser limpiadas i pintadas; con el cuidado usual necesitarán mui pocas reparaciones i quedarán en buen estado por lo ménos durante doce años.

En la maquinaria se han hecho algunas alteraciones de mas o ménos importancia, como ser las bombas i sus accesorios. Toda la cañería del vapor i alimentacion que ántes estaba debajo de las planchas de la sentina, causando pérdidas, por la condensacion i pérdida de temperatura del agua de alimentacion, siendo ademas mui inconveniente para hacer las reparaciones que pudieran ocurrir, se han llevado ahora sobre las mamparas i costados del buque siempre en lugares accesibles i donde pueden ser mantenidas forradas.

La cañería motor que tenia demasiado diámetro para la presion del vapor usado i relativamente al diámetro de los cilindros, ha sido sacada i reemplazada por otra de menor diámetro, evitando así la acumulacion de vapor condensado en el separador.

Se ajustaron las válvulas de distribucion i se arreglaron para la conveniente distribucion del vapor los émbolos, bombas de aire, de circulacion i de sentinas i alimentacion; los donkeys han sido recorridos, cambiando a demás las bocinas i renovando algunas partes malas. A la descarga de la bomba de aire se le colocó un estanque nuevo de fierro batido con todos sus accesorios.

Toda la cañería de cobre i plomo en conecion con las bombas de alimentacion, de sentina, de aire, con los estanques de agua dulce i los donkeys, ha sido compuesta o renovada, quedando todo en la mejor condicion para asegurar el buen funcionamiento de la maquinaria.

Cuando el buque estaba en el dique, se renovó la madera de guayacan de los descansos del propulsor i se levantó éste al nivel del eje, arreglándose de tal modo que pudiera izarse i arreararse con facilidad.

Este buque está actualmente en las mejores condiciones de economía i facil manejo, alcanzando un andar de diez millas por hora con un consumo de 12 toneladas de carbon en 24 horas sin forzar, como consta por los informes del ingeniero. Tiene ademas un salon de fuegos mui espacioso i fácilmente accesible desde la máquina, por cuya razon es económico respecto al número de fogoneros i la cantidad de trabajo para mantener la limpieza i buen orden, cooperando a disminuir el consumo de carbon i aceite.

Magallanes.—Fuera de la recorrida jeneral, cambio de bronce,

reparacion de una parte de la cañeria de cobre, compostura de las bombas a vapor, recorrida i algunas pequeñas reparaciones en el condensador, etc., este buque no ha necesitado sino mui pocos trabajos extraordinarios para mantenerlo en buen estado.

La principal alteracion que se ha hecho en las calderas, es el cambio de las antiguas planchas de zinc fundidas por nuevas de zinc enrolladas, cambio que espero, será de gran beneficio para las calderas.

A propósito de esto, puedo decir a US. que el cambio mencionado se ha efectuado o está efectnándose en las calderas de todos los buques de la Armada, i que en algunos casos, donde se ha hecho hace algun tiempo, se puede notar un beneficio considerable.

Tolten.—A principios de año se dejó en buen estado todo el departamento de máquinas i calderas de este buque de ruedas, efectuándose las reparaciones que a continuacion se espresan:

Se sacó el eje principal i se trajo a tierra para tornearlo; se sacaron igualmente los machones del centro del eje para tornearlos, se le colocaron pernos nuevos, un alfiler nuevo i se niveló todo el eje dejándolo en línea con los cilindros; se recorrieron i ajustaron los émbolos, válvulas de distribucion, bombas i todas las demas partes.

Las calderas fueron reforzadas para mantener con seguridad una presion normal de sesenta libras de vapor por pulgada cuadrada.

Se renovaron las planchas de los fogones i la parte posterior del casco de la caldera en un espacio de tres piés; se reforzaron las juntas del casco i se le colocaron planchas de proteccion; se cambiaron todos los tubos malos por nuevos; se cambiaron los estayes malos por otros i las calderas se descostraron i limpiaron en todas sus partes; la caldera auxiliar que se encontraba en mui mal estado i sin compostura se sacó, con lo cual hai mayor facilidad para la limpieza de las máquinas i calderas; se recorrieron completamente las ruedas colocando un nuevo descanso en un extremo del eje; se recorrieron los radios renovando alguno de estos, algunos pernos i bocinas de bronce, dejando así el buque en buen estado de servicio sin que necesite reparaciones de importancia en cinco años.

Toro.—Despues de haberse terminado las reparaciones jenerales de la caldera i máquina, se llevó a cabo una prueba desde este puerto hasta Quintero, en la cual trabajó la máquina satisfactoriamente.

Uno de los parches colocados al frente de la caldera, filtraba un poco, defecto que fué remediado al mismo tiempo que algunos otros menos importantes, quedando así la caldera i máquina en buen i seguro estado de servicio.

En los últimos 12 meses este vapor ha estado constantemente prestando servicios en el estrecho de Magallanes, estando la mayor parte del tiempo sobre vapor, i según las comunicaciones recibidas del ingeniero encargado de su maquinaria, ha necesitado muy pocas composturas.

Gaviota.—Después de colocar la nueva caldera en este buque i reparar la máquina, han habido algunas dificultades para mantener las bombas funcionando con suficiente regularidad i poder achicar toda el agua que filtraba, por cuya razón entró al dique i se le revisaron las bombas i sus accesorios. Al mismo tiempo se encontró que su propulsor estaba muy deteriorado por la oxidación (siendo éste de fierro fundido, el metal que forra el fondo del buque ejercía una acción galvánica), en consecuencia, se sacó i fué reemplazado por un propulsor nuevo de bronce de forma más moderna.

En seguida fué sometido a una prueba oficial, durante la cual, todo funcionó satisfactoriamente, encontrándose desde esa época en servicio activo sin necesitar ninguna reparación que pudiera ocasionar inconveniencias.

Lautaro.—La maquinaria i calderas han recibido algunas reparaciones varias veces, durante los últimos doce meses, bajo la vigilancia de uno u otro de los ingenieros primeros de los buques estacionados en el Callao, i según los informes recibidos, parece haber funcionado bien.

Hace poco he recibido aviso de que se le está colocando un propulsor nuevo, por haber perdido el antiguo. Es muy probable que el eje necesite algunas reparaciones.

No habiendo venido ese buque al departamento, no puedo dar mi opinión con exactitud respecto al estado jeneral en que se encuentra.

Valparaiso.—La maquinaria de este vapor ha sido recorrida, como así mismo sus bombas, cañerías i conexiones.

Se revisó la caldera en todas sus partes, se cambiaron los tubos malos por otros nuevos i se sacaron los parches malos de los fogones, renovándolos i colocando algunos otros parches nuevos en la caja de combustión, fogón i caja de humo.

El cabrestante a vapor se revisó; se compusieron los estanques para agua, i en todas sus partes se ha dejado este vapor en buen estado para prestar sus servicios por algun tiempo en la bahía en la calidad de aguador a que se le ha destinado.

Las calderas no han recibido una reparacion completa sino parcial, quedando, por este motivo, limitados sus servicios solamente a la bahía; a este respecto recomiendo a US. que en breve se principie la construccion de una caldera nueva, porque en mui poco tiempo mas los gastos ocasionados en reparaciones, por el mal estado de la actual, ascenderán al costo de una nueva.

La máquina es de mui buena clase; necesita solo algunas pocas reparaciones i por lo cual bien merece que se construya una caldera nueva.

Cargadores.—Al *Calama*, despues de su llegada a este puerto, se le sacó toda la maquinaria que habia sido puesta a bordo con el objeto de colocar el cable en el canal de Chacao. Sus calderas i maquinarias fueron revisadas i se colocó un perno nuevo en la bomba de circulacion.

Al *Chipana*, tambien se le revisaron sus calderas i máquinas, dejando todo en buen i seguro estado de trabajo.

Estos dos cargadores entraron al dique i se les examinó los propulsores i los extremos de los ejes encontrándose éstos en buen estado.

Thalaba.—Esta maestranza se usó con mucha frecuencia durante todo el año por los herreros de los diferentes buques de la Armada fondeados en la bahía, por ser sus fraguas mucho mas grandes i prestarse para hacer trabajos mucho mas pesados que en las fraguas de los buques.

Los tornos i demas maquinarias han sido usados con frecuencia para reparaciones ejecutadas para los diferentes buques, especialmente durante la compostura de la máquina de la luz eléctrica de la *Esmeralda*, habiéndose ejecutado todos los trabajos de torno i cepillo por los mecánicos de la seccion de torpedos e ingenieros del buque.

La caldera usada en esa maestranza para mover las distintas máquinas, fué examinada i limpiada, se le colocaron algunos tubos nuevos para vapor i aspiracion de las bombas, en reemplazo de otros inutilizados.

Torpederas.—Durante el último año las máquinas de todas las lanchas han sido destapadas i recorridas interiormente.

En la máquina de la *Guale* se ha colocado un sector nuevo para la válvula de alta presión por encontrarse defectuoso el que tenía.

En las calderas, las válvulas de seguridad, de alimentación i de prueba, etc., han sido sacadas i reconocidas; igual cosa se ha hecho con los inyectores.

En las máquinas circuladoras de las lanchas *Quidora*, *Tegualda* i *Guacolda* se han colocado nuevas válvulas de circulacion.

Ha sido necesario componer la máquina del botalon de la *Tegualda* por encontrarse una trisadura en la juntura de los cilindros.

Estos trabajos han sido ejecutados por el personal del departamento.

Con escepcion de las mencionadas recorridas jenerales, el departamento de maquinaria no ha necesitado nada i todo está en buen orden.

Durante los últimos meses una torpedera ha estado a flote para ejercicio i hasta ahora ha dado resultados satisfactorios.

Oficina.—Durante el año pasado se han ejecutado una regular cantidad de dibujos en esta oficina. Se han ejecutado los planos jenerales i otros de detalles como a continuacion se espresan:

Calderas nuevas de la cañonera *Pilcomayo*, su colocacion i la disposicion jeneral de toda su cañería.

La nueva máquina horizontal para manejar la torre del monitor *Huáscar*, plano jeneral i detalles.

Se copiaron todos los planos de la cañería, maquinaria hidráulica, timon hidráulico, colizas, pañoles, santa bárbara, bombas de Dowton, etc., del crucero *Esmeralda*.

Croquis del eje de las bombas de Dowton del crucero *Amazonas*, monitor *Huáscar* i cañonera *Pilcomayo*, indicando mejoras en su construccion.

Planos que indican un sistema para levantar las torpederas del agua i trasportarlas a los galpones, detallando la maquinaria para izarlas i trasportarlas en carro a sus respectivos lugares.

Plano del entrepuente del crucero *Esmeralda*, indicando el espacio disponible para colocar los tubos de lanzar torpedos Whitehead.

Plano i copia de una válvula de seguridad de resorte con su respectiva caja para la caldera auxiliar del crucero *Esmeralda*.

Copia del plano de las calderas de la corbeta *Chacabuco*.

Plano i copia de un caldero para mover las máquinas del ponton *Miraflores*.

Plano con todos los detalles i sus medidas necesarias, como tambien varias copias de las calderas de la corbeta *Abtao* señalando las alteraciones i refuerzos necesarios para usar una presion de 20 libras sobre pulgada cuadrada.

La dotacion de esta oficina ha sido aumentada en un ingeniero primero como ayudante. Esta ayuda era mui necesaria, porque era imposible atender de una manera satisfactoria todos los trabajos i reparaciones llevados a cabo a bordo de los buques i en tierra, donde mucha veces hai necesidad de tomar medidas i sacar croquis, propendiendo de esta manera a mejorar la buena marcha de los asuntos concernientes a esta oficina.

Con este aumento de personal i para poner el departamento de dibujo i de escribiente en condiciones de poder ejecutar satisfactoriamente los trabajos, se nota la necesidad de aumentar el número de muebles en la oficina; por este motivo he hecho un pedido desde hace algunos meses, pero sin obtener respuesta hasta el presente.

PERSONAL

El cuerpo de ingenieros está constituido de la manera siguiente:

20	ingenieros	primeros
16	id.	segundos
29	id.	terceros
39	aprendices-mecánicos	

Puede verse en esta lista que las dotaciones de ingenieros primeros, terceros i aprendices mecánicos están llenas i faltan unicamente ingenieros segundos, pues la dotacion solo alcanza a 16 debiendo ser 20.

Durante el año próximo pasado, han sido ascendidos cuatro aprendices-mecánicos al grado de ingenieros terceros, los cuales fueron examinados antes de la publicacion del nuevo reglamento.

Con respecto al personal, hai muchos puntos aun que requieren ser modificados para evitar inconvenientes i suministrar facilidades al servicio de este departamento.

Con respecto el sistema de llevar los diarios del departamento de la máquina, encuentro que en muchos casos la manera de llevar esos

diarios consiste solo en que todos los ingenieros anoten su propia guardia en el diario oficial de navegacion i esa consideran algunos que es la manera mas correcta de hacerlo; de modo que si la guardia de un ingeniero se hace bien o mal, de ello no queda constancia en el diario oficial de navegacion, pues no parece presumible que un ingeniero quiera registrar en él sus propias faltas, i un ingeniero 3.º podria, si quisiera, dejar anotadas faltas contra su jefe, así como el jefe podria atribuir las a sus subordinados. En todos nuestros buques de alguna importancia, como en los de otras naciones, tanto de guerra como mercantes, se entiende que el ingeniero 1.º no puede hacer una guardia regular, por la razon de que debe hallarse mas o ménos constantemente vijilando a sus subordinados i viendo que *todos ellos hagan su guardia* debidamente; i cualquier accidente que ocurra durante sus guardias, ya sea el calentamiento de alguna pieza, o eje, poco vapor, retardo o interrupciones, etc., deberia ser anotado por el primer ingeniero con su causal, detalles i las razones que den las personas responsables de la falta cometida. Por consiguiente, el diario oficial de navegacion, deberia ser reservado de todos esceptuándose el primer ingeniero i comandante. Los ingenieros de rango inferior usarian entónces solo la pizarra de anotaciones que se mantiene en el departamento de la máquina con ese objeto. De otra manera será imposible que el primer ingeniero mantenga la autoridad que requiere la disciplina i buen órden del departamento puesto a su cargo.

Teniendo esto en vista, me asiste la esperanza, de que el nuevo registro del departamento de la máquina, etc., propuesto por mí, llegue a ser prontamente adoptado i que se den instrucciones a los comandantes para que presten su ayuda en la realizacion de estos fines.

Hai otro punto, señor, punto que no abordo sin cierta timidez; el que se refiere a la costumbre, tan frecuente, de quitar a los fogoneros i carboneros del departamento de la máquina para ocuparlos en faenas sobre cubierta o en tripular botes, descuidándose así el trabajo para el cual se les ha destinado a bordo, trabajo que en muchos casos, si se le investigase i *comprendiese* como es debido, se veria que es de mucha mayor importancia que las faenas que se les hace desempeñar por los oficiales de cubierta, quienes en muchos casos, no se toman la molestia de entrar en aquellas investigaciones ni comprenden la importancia de aquel trabajo.

Por esta razon, señor, será siempre difícil conseguir i conservar buenos hombres, pues nada fastidia mas a un buen trabajador que el ser llamado i suspendido de un trabajo importante, aunque poco aseado; tener en seguida que lavarse, cambiar de ropa i despues de haber desempeñado algunas lijeras faenas sobre la cubierta o en los botes, tener que ponerse nuevamente su traje desaseado para bajar a su departamento; especialmente si sabe que hai en cubierta otros hombres al efecto que no necesitan darse la molestia de hacer tantos cambios i que se hallan ocupados a bordo con el fin de atender a las faenas de cubiertas.

Permítame US. manifestar, previa su vénia, que se obtendria resultados mucho mas favorables si tantos los fogoneros i carboneros como los ingenieros fueran dirigidos de preferencia por el *primer ingeniero*, en vez de que se les llame por cualquier oficial de cubierta cuando estos lo crean conveniente, i sin consultar al primer ingeniero o al ingeniero de guardia.

Estoi convencido, señor, de que a US. merecen igual atencion i consideraciones el uno como el otro departamento, desde que ámbos revisten igual importancia en el servicio. Por este motivo espero no se me habrá de considerar parcial en estas mis observaciones i al solicitar i proponer que no se distraigan de sus tareas a los que en ellas se ocupan en el departamento de la máquina sin que haya para ello un motivo poderoso i suficiente, motivo de que deberia dejarse constancia en el diario oficial de navegacion, como tambien se haria en los casos en que se necesiten hombres de la cubierta para que hagan trabajos en el departamento de la máquina.

Frecuentemente ha llegado a mi noticia el hecho de haberse llamado a la cubierta a hombres del departamento de la máquina para tripular botes, sin cerciorarse siquiera de la importancia del trabajo que a la sazón estuviesen haciendo i cuando habia sobre cubierta hombres que talvez habian podido dejar sus tareas con mucho menor inconveniente i costo para el servicio. Cierto es que, por otra parte, me consta que hai en el servicio Comandantes que con mucha razon consideran el departamento de la máquina como de importancia vital i hacen cuanto pueden por el buen órden i servicio del mismo.

Con respecto al número de hombres ocupados en el departamento de la máquina, esos números en cada caso han sido evidentemente dispuestos i destinados esclusivamente para ese departa-

mento i son, hallándose todos presentes, los bastantes para mantener en buen órden dicho departamento; pero como es imposible que estén siempre todos, por causa de la revista, ejercicios, etc., soi de opinion que en algunos buques, por ejemplo, el *Blanco Encalada*, es de necesidad real, para el buen servicio i conservacion del departamento que se aumenten las respectivas dotaciones. En efecto, como escasean siempre los hombres (pues mui raras veces halla uno completa las dotaciones) creo que seria medida conveniente la de aumentar las dotaciones en muchos casos a fin de permitir a los buques hacer su servicio satisfactoriamente con sus tripulaciones aun en los casos en que se deban hacer las necesarias deducciones por individuos enfermos, con licencia, etc. i tambien para contar así con un *mejor contingente de hombres* aptos a quienes recurrir en *casos de necesidad urgente*.

Con referencia al nuevo reglamento adoptado para exámenes de ingenieros, abrigo la creencia de que el paso ha sido un tanto precipitado; o, si puede decirse, demasiado grande el salto, despues de tantos años en que no habia habido o casi no habia habido exámen (tan solo uno de mecánica) de poner en vigor los que ahora menciono i que, si se les ha de seguir al pié de la letra, llegan, en mi opinion, hasta un poco mas allá de lo que *por ahora* se necesita. Me inclino a la idea de que el pais no se halla todavía suficientemente adelantado en ingeniería mecánica para suministrar la clase, i una cantidad suficiente de la clase, de jóvenes *mecánicos*, que hayan recibido una educacion bastante buena para salir airosos en todos los temas designados i que se hallen luego dispuestos a embarcarse en nuestra marina para *correr el riesgo* de que se les trate solo un poco mejor que a los fogoneros.

La mayor deficiencia en la actualidad consiste en que los ingenieros i mecánicos son un tanto escasos de *aptitudes prácticas*.

En vez de tender a corregir este defecto, lo cual importaria prestar a la marina un servicio real, se ha dispuesto este programa haciendo caso omiso del hecho mencionado, i por el contrario si se le lleva a la práctica, tenderá mas bien a restringir i limitar las aptitudes i cualidades que son de mayor utilidad en un departamento de máquinas, cualidades de que realmente no se puede prescindir, si se desea conservar la maquinaria en perfecto órden sin estar necesitando constantemente del empleo de mecánicos i talleres de tierra.

Es mui posible que un individuo que nada sepa prácticamente

o que sea del todo inútil en un departamento de máquinas, salga bien en el exámen del caso i con arreglo al programa.

Tambien considero, señor, que junto con el programa habria sido conveniente publicar una série de preguntas i respuestas con sus resoluciones, como una norma para indicar el sistema que se ha de seguir. I esto no deberia ser difícil porque ciertamente ántes de hacer el programa deben de haberse pensado i meditado todas las cuestiones que abraza.

El mayor beneficio que pudiera hacerse a la marina, o por lo ménos al departamento de la marina de que vengo ocupándome, i que seria tambien un beneficio para el pais en jeneral, consistiria en organizar un taller en el cual todos los trabajos i reparaciones de la marina o, a lo ménos, su mayor parte, pudieran hacerse mediante el empleo de unos cuantos buenos mecánicos en cada departamento i de algunas buenas máquinas para el efecto. Allí podrian tambien ocuparse i adiestrarse aprendices, de entre cuyo número se escojerian los mejores o mas meritorios para ocuparlos en el servicio de la marina.

Dios guarde a US.

SANTIAGO SANKEY.

MEMORIA

DEL

JEFE DEL DEPARTAMENTO DE TORPEDOS

Seccion de Torpedos.

Valparaiso, enero 30 de 1889.

Señor Comandante Jeneral:

Cumpliendo con las instrucciones de esa Comandancia Jeneral de fecha 4 de diciembre último, tengo el honor de poner en manos de US. la memoria correspondiente al Departamento de mi cargo durante el año próximo pasado.

En vista de los muchos i gravísimos inconvenientes del actual sistema para levantar o echar al agua las torpederas, como así mismo de los defectos que presenta el local que les sirve de depósito, se han examinado durante el año varios proyectos presentados a la comision nombrada con el objeto de estudiar los medios de remediar los defectos antedichos. Como estos proyectos son todos del perfecto dominio de US., creo inútil ocuparme de ellos en esta memoria, limitándome tan solo a llamar la atencion de US. hácia el último de los presentados, cual es: el de la cabria o grúa flotante. Esta cabria es capaz de levantar un peso total de 100 a 120 toneladas i como el peso máximo de la nueva torpedera de 125 pies es de 60 toneladas, queda, por consiguiente, un márgen de seguridad bastante considerable.

Este proyecto me permito recomendarlo a la consideracion de US., estimando por demas inútil el detallar las numerosas ventajas que presentaria, por haberlas oido US. de boca de la misma comision durante sus estudios. I dado caso de que se llevara a cabo el nuevo proyecto de dársena i tajamar presentado últimamente por el ingeniero señor Martindale, los servicios de la grúa flotante serian aun mas ventajosos, pues, podria estacionarse en el saco que forma dicha dársena en su union con la punta Duprat, en cuyo caso desaparecería el único inconveniente que se encon-

traba a dicho proyecto: el temor a las socolladas o estrepadas por efecto de los balances.

Nuevamente me permito llamar la atencion de US. hácia la necesidad de tomar cuanto antes alguna determinacion sobre este asunto, a fin de evitar los inconvenientes i serios peligros que para las torpederas tiene el sistema actual i que ha producido ya graves perjuicios en los fondos, mamparos transversales, cubiertas, etc., i hasta en las líneas i formas mismas de las torpederas. Estos defectos, inevitables con el actual sistema de correderas, se harán tanto mas graves tratándose de la nueva torpedera, la cual por sus grandes dimensiones i mucho mayor peso no podrá menos que sufrir consecuencias de consideracion, si se continuare con el sistema antedicho.

La armadura i arreglos interiores de la nueva torpedera de 125 piés han quedado del todo terminados, ademas de lo cual se han colocado en la parte de popa de la torpedera dos nuevos tubos jiratorios para el servicio o disparo del torpedo Whitehead i con lo cual ha ganado inmensamente su poder ofensivo. Tambien ha llegado últimamente de Europa un condensador Normandy, pedido espresamente para dicha torpedera, debiendo procederse próximamente a su instalacion. Se hace necesario, sin embargo, proveerla de directores para el disparo de los torpedos Whitehead de popa desde la torre de combate i sin lo cual se hace por demas difícil el servicio de dichos torpedos. Tambien recomendaria la introduccion de una segunda torre de combate en la parte de popa de la torpedera e inmediata a los tubos Whitehead, tal como han sido adoptadas en el servicio ingles para embarcaciones de este tamaño, i con lo cual mejoraria notablemente el servicio de los torpedos Whitehead i de la torpedera en jeneral.

Por decreto supremo de fecha 30 de mayo de 1888, esta embarcacion ha sido denominada con el nombre de *Sarjento Aldea*.

Como en el año antepasado se ha hecho necesario cambiar en los fondos de la torpedera *Fresia* algunas planchas i un buen número de remaches que gradualmente han ido apareciendo completamente gastados i comidos por la oxidacion. Es indudable que este gasto excesivo es debido casi del todo al pernicioso sistema actual de correderas, pues estando sus fondos cubiertos de una espesa capa de cimient romano, esta se quebraja i separa de las planchas en casi toda su estension por efecto de los repetidos golpes, estiradas i sacudidas inevitables en una operacion, de esa

clase dando lugar a que el agua salada penetre entre el fierro i la capa de cimientó i produciéndose una oxidacion de los fondos de dentro para afuera e imposible, por consiguiente, de evitar. En esta virtud i por considerarlo altamente perjudicial, el que suscribe ha creído mas conveniente no poner, por ahora, la dicha capa de cimientó romano a los fondos interiores de la nueva torpedera i hasta tanto no se cambie el sistema de lanzamiento actual.

El estado en que se encuentran las otras torpederas es miui satisfactorio. En todas ellas se han efectuado recorridas jenerales en sus máquinas i cascos i se han ejecutado las pequeñas reparaciones i mejoras que exijian o que ha sido posible efectuar en ellas. A varias se les ha renovado las pinturas i solo una de ellas, empleada en los ejercicios doctrinales, ha tenido necesidad de entrar al dique para limpiar i recorrer sus fondos.

Con la adquisicion del torpedo Whitehead por nuestro Gobierno se ha hecho necesario naturalmente el adoptar i dotar todas nuestras torpederas con los aparatos i elementos necesarios para el servicio de dicho torpedo. Estos elementos se compondrán principalmente de dos tubos a proa para el fuego directo o de proa i otros dos colocados a popa sobre una plataforma o meseta jiratoria para el fuego por el traves. Con este objeto se pidieron propuestas a los señores Yarrow i C.^a, casa constructora de estas embarcaciones; pero por considerarse demasiado subidas las que envió esta casa, se ha comisionado actualmente al señor Contra-Almirante Latorre para que estudie en Europa el mejor sistema que convenga adoptar i envíe propuestas al Ministerio de Marina.

El creciente desarrollo que de dia en dia adquiere el torpedo en todos los paises marítimos, es la prueba mas elocuente de la gran importancia que va tomando esta invencion como elemento de guerra. Todas las naciones, por lo tanto, rivalizan en procurarse el mayor número de estas máquinas de destruccion i cada una se esmera a la vez en adiestrar a sus marinos en el uso práctico de esta nueva arma de guerra.

Nuestro Gobierno que desde la aparicion de esta invencion vió claramente la inmensa utilidad que reportaria a un pais como el nuestro, de dilatado litoral, la adopcion del torpedo como elemento de defensa, se esmeró en adquirir todas las máquinas i aparatos que requeria la implantacion de este sistema en el pais; así es que hoi cuenta el Estado con un valioso material de torpedos con todos los demas útiles indispensables para su servicio.

Mas si es cierto que poseemos en abundancia los materiales aludidos, no es menos cierto que el local destinado para su depósito i conservacion es enteramente inadecuado al objeto.

A mas de lo reducido i lo oscuro tiene este paraje el grave inconveniente de ser bastante húmedo de manera que el complicado i por demas delicado mecanismo de los torpedos Whitehead i todo el valioso material de electricidad i de torpedos, tanto por su situacion como por el material de que está construido, corre riesgo de inutilizarse por completo si se le mantiene por mucho tiempo mas en estas malas condiciones. En estas condiciones será imposible el poder garantizar el funcionamiento debido de los torpedos Whitehead que entregue este Departamento a los buques o para la seccion misma.

La estrechez del departamento aludido se hace notar mas con cada arribo de material, así es que el hacinamiento que se hace forzoso en tan reducido espacio, impide que a los torpedos se les pueda examinar separadamente i con la prolijidad debida. Esta misma causa hace imposible tambien someter los torpedos a las pruebas indispensables de eficacia que es de regla practicar antes de enviarlos a bordo.

Por otra parte, la misma pequenez del local es un estorbo que cierra la entrada a mucha parte de las personas que han sido destinadas a estudiar el manejo de estos aparatos, lo que trae como consecuencia que las instrucciones se alargan en demasía con detrimento del servicio.

La oscuridad que de continuo reina en ese recinto, es asi mismo un inconveniente de mucha gravedad, puesto que impide recorrer con rapidez la maquinaria delicada que forma una parte integrante del torpedo mismo. Por iguales razones, los materiales eléctricos que abundan en esta seccion, no se pueden recorrer con la frecuencia que era de desear.

El que suscribe fundándose en las razones que acaba de esponer, se permite, por lo tanto, solicitar la cooperacion de US. para conseguir con el Supremo Gobierno la autorizacion necesaria para trasladar a una localidad mas conveniente, siquiera a los torpedos Whitehead con todo el material que les pertenece, pudiendo quedar en donde actualmente se encuentran los torpedos de sistemas mas anticuados.

El infrascrito ha recorrido todas las pertenencias fiscales existentes en este puerto, buscando el sitio mas apropiado para la

instalacion de una Escuela de Torpedos i que pueda servir asi mismo para depósito i servicio de los torpedos Whitehead que están a su cargo. Despues de examinadas estas con prolijidad, encuentra que el local mas adecuado para el objeto que persigue, es el sitio situado al pié de la fortaleza *Bueras* i a inmediaciones del fuerte *Esmeralda*, en el camino que conduce a Playa ancha por la orilla del mar i contiguo al edificio que actualmente ocupa un empleado del muelle fiscal.

Por su situacion i dimensiones se presta este local admirablemente para instalar la Escuela de Torpedos, como podrá US. formarse juicio por el plano jeneral que tengo el honor de acompañar. Por dicho plano verá US. que pueden guardarse ahí hasta el número de 50 torpedos Whitehead con todos los aparatos e instrumentos necesarios para su comprobacion i servicio. Aquí tambien se instalaria los motores, dinamos i demas aparatos eléctricos i mecánicos indispensables para este servicio i el de la instalacion de luz eléctrica i sus dependencias. Por último se presta este local por su situacion para la instruccion práctica del personal en el manejo de las luces i demas aparatos eléctricos; pero mas que todo para llevar a cabo los diversos esperimentos prácticos por medio de torpedos fondeados o minas submarinas, operacion esta última que seria jeneralmente imposible i siempre peligrosa efectuar en otro punto cualquiera de la bahía a causa del continuo tráfico de embarcaciones menores. Al elejir este local el infrascrito ha tenido tambien en cuenta la conveniencia de colocar la Escuela lo mas cerca posible de los buques i, por consiguiente, del personal que debe recibir instruccion en ella, i en este sentido no puede estar mejor situado por ser de fácil acceso, ya sea por mar o por tierra.

Finalmente, señor Comandante Jeneral, para reforzar los argumentos que he tenido el honor de esponer, me permito citar a US. la gran importancia que se da en todas las naciones a este nuevo ramo de agresion militar, recordándole que para el objeto se construyen en el dia edificios especiales dotados con todos los elementos posibles de preservacion i comprobacion del material; i para la instruccion técnica del personal. I por último nadie ignora que nuestros vecinos allende los Andes han ido mas allá, pues han ordenado la construccion de un buque especial, destinado esclusivamente al ramo de torpedos.

Estos ejemplos de preferente atencion en las demas naciones por mantener en buen pié de eficacia al torpedo i sus dependencias,

nos indican que no podemos sino seguir en el mismo camino, i cree el infrascrito que obtendremos, con mui poco costo, en gran parte las ventajas que ellas poseen con sus edificios i buques especiales destinando la pertenencia a que me he referido para depósito i Escuela de Torpedos.

Tengo el honor de acompañar a US. un plano aproximado del edificio que en opinion del infrascrito convendria levantar en el local a que hago referencia i para que sirva a la vez como escuela de instruccion de torpedos i como depósito jeneral de los torpedos Whitehead con todos sus repuestos i material i para exámen i comprobacion de los mismos.

A fin de dar cumplimiento al decreto supremo de fecha 11 de abril del año próximo pasado, se echó al agua la torpedera *Quidora* en el mes de octubre último, la cual ha sido empleada continuamente en hacer a las guardias-marinas de 1.^a clase los ejercicios de torpedos i de manejo de torpederas que prescribe el reglamento dictado por este Departamento. Los resultados obtenidos hasta aquí han sido bastante satisfactorios, habiendo pasado sin inconveniente alguno diecisiete guardia-marinas los cursos establecidos.

Respecto a las clases de instruccion en el ramo de electricidad i torpedos establecidas para los cabos de mar con fecha 9 de octubre del año próximo pasado, los resultados no han sido tan satisfactorios a causa de los inconvenientes con que se ha tropezado para conseguir la asistencia diaria de los individuos a sus clases i motivado principalmente por la escasez de personal de los buques de la Armada. A pesar de estas dificultades i teniendo en vista la gran importancia de estas clases i los beneficios que están llamados a reportar, el infrascrito procura actualmente organizarlos bajo condiciones diferentes a los primitivos a fin de subsanar los inconvenientes aludidos.

Oportunamente pasaré a US. una relacion de las plazas que se necesitan para completar la dotacion de tres torpederas armadas, conforme a lo acordado por US., i poder así atender mejor a los servicios de este Departamento i verificar los ejercicios con los torpedos Whitehead.

Dios guarde a US.

J. M. SIMPSON.



MEMORIA

DEL

CIRUJANO MAYOR DEL DEPARTAMENTO

Cirujano Mayor del Departamento.

Valparaíso, 1.º de febrero de 1889.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

En cumplimiento de lo espuesto en la circular de US. del 4 de diciembre del año pasado, me cabe el honor de pasar a US. los datos anuales concernientes al servicio de la Armada.

Con satisfaccion puedo a US. manifestar que el personal médico de la Armada ha cumplido bien con su deber, i eso a pesar de que, como en repetidas ocasiones he tenido el honor de elevarlo a la consideracion de US., la posicion de cirujano de la Armada carece por completo de aliciente por falta absoluta de carrera i expectativa, i por la insuficiencia de la remuneracion de los servicios.

En el presente año se ha retirado del servicio el cirujano 2.º don Marco Savage, i han ingresado con el rango de cirujanos primeros los doctores don Teodosio Martínez Ramos i don Alejandro Rojas. Ha sido ascendido a cirujano 1.º don Alberto Adriaola por haber obtenido en la Universidad el título de médico cirujano. Resulta de estos cambios que se ha operado una transformacion favorable en la composicion del personal médico de la Armada, puesto que ha sido aumentado su número por tres médicos titulados, retirándose uno que no tenia estos títulos.

Para reglamentar i precisar el servicio médico en el exámen profesional de los individuos que se presentan en la oficina de enganches, he tenido el honor de elevar a las manos de US. un proyecto minuciosamente elaborado, el cual; en caso que sea aprobado, no dejará de acarrear favorables resultados.

Igualmente presenté a US. una memoria sobre la necesidad i el modo de formar una carrera a los cirujanos de la Armada, para que se pudiera llegar pronto a la situacion normal i por demas ne-

cesaria de tener esclusivamente empleados en la marina a médicos titulados, como sucede en todas las marinas del mundo.

Para que los enfermos trasladados al hospital de Valparaiso puedan ser atendidos de un modo mas estricto, creo necesario que a mas del que suscribe, haya un cirujano a cargo de la sala de marinería, que pase la visita varias veces al dia i preste su asistencia en las operaciones i curaciones difíciles. Para esta tarea encuentro disponible al cirujano 3.º don Felipe Carmona, puesto que el servicio de la escuela de aprendices, en el cual hasta ahora estaba ocupado, por decreto ministerial ha de ser desempeñado en adelante por el cirujano de la corbeta *Chacabuco*.

Especial atencion se ha dedicado a la provision de los buques con remedios i útiles de enfermería i botica, consultándose a la vez la economía i los últimos adelantos de la ciencia.

El estado sanitario de la Escuadra ha sido mui satisfactorio como se demuestra por la lista adjunta, notándose que en el hospital de Valparaiso en el presente año no han fallecido mas de tres enfermos, miéntras el año pasado hubo once defunciones. Este resultado es debido, fuera de las mejoras introducidas en el servicio, a la falta absoluta de epidemias graves, i, sobre todo, a que el terrible flajelo del cólera mórbus no ha vuelto a hacer víctimas.

El hecho que en la lista adjunta de los enfermos atendidos a bordo aparece un total mui superior al del año pasado se esplica porque esta vez se han registrado aun los enfermos atendidos a bordo, que seguian prestando servicios durante su enfermedad, cosa que no se ha hecho en los años anteriores.

En el hospital de Valparaiso han sido asistidos 274 marineros de la Armada, de los cuales fallecieron tres.

En la Escuela Naval el número de los enfermos asistidos asciende a 636, predominando coriza, anjinas catarrales, enteritis, fiebre efímera e indigestiones, siendo casi en jeneral de carácter leve, como consta de la memoria pasada al director del establecimiento por el cirujano de la escuela don Pedro O'Ryan.

PERSONAL

Cirujano mayor del Departamento de Marina, don Eduardo Wagner.

Cirujano primero i ayudante, don Pedro O'Ryan.

Id. id. don Alberto Liptay, embarcado en el *Angamos*.

Cirujano primero don Rodolfo Gutierrez, embarcado en el *Cochrane*.

Id. id. don Ramon Blaitt H., embarcado en la *Magallanes*.

Id. id. don Waldo Silva P., embarcado en el *Cochrane*.

Id. id. don Delfin Araya G., embarcado en el *Huáscar*.

Id. id. don Alberto Adriaola, embarcado en el *Blanco Encalada*.

Id. id. don Teodosio Martinez R., embarcado en el *Esmeralda*.

Id. id. don Alejandro Rojas, embarcado en la *Pilcomayo*.

Id. segundo don Mamerto del Campo, embarcado en la *Abtao*.

Id. id. don Federico Delfin, embarcado en la *O'Higgins*.

Id. id. don Alberto Zepeda, embarcado en la *Chacabuco*.

Id. tercero don Felipe Carmona, embarcado en el *Almirante Simpson*.

Dios guarde a US.

Dr. EDUARDO WAGNER.



Estadística médico-quirúrgica de la marina de Chile en 1888

CLÍNICA MÉDICA

Larinjitis.....	13
Bronquitis.....	86
Asma bronquial.....	1
Hemoptisis.....	6
Neumonía.....	18
Pleuroneumonía.....	4
Pleurodinía.....	24
Pleuresía.....	17
Catarro pulmonar.....	20
Tísis.....	11
Endocarditis, lesiones valvulares.....	5
Palpitaciones nerviosas.....	2
Anjina pectoris.....	1
Conjestion cerebral.....	2
Meninjitís.....	3
Concusion cerebral.....	1
Neuraljía.....	35
Epilepsia.....	7
Manía.....	1
Anjina catarral.....	21
Faucitis.....	6
Farinjitis.....	8
Esofajitis.....	1
Indijestion.....	90
Colerina.....	2
Gastritis.....	15
Gastraljía.....	23
Gastroenteritis.....	23
Diarrea.....	32
Disenteria.....	6
Dispepsia.....	36
Hepatitis.....	18
Cirrosis hepática.....	1
Catarro biliar.....	2
Cólico.....	27
Hematura.....	1
Cistitis.....	3
Incontinencia de orina.....	1

Alcoholismo-delirium tremens.....	21
Resfrío.....	154
Fiebre efímera.....	87
Id. intermitente.....	13
Id. remitente.....	3
Id. biliosa.....	9
Id. gástrica.....	1
Caquexia palúdica.....	1
Reumatismo articular.....	41
Id. muscular.....	17
Lumbago.....	13
Escrofulosis.....	10
Úlceras escrofulosas.....	18
Sarampión.....	1
Escorbuto.....	1
Sarna.....	16
Verrugas.....	2
Acné.....	1
Eritema.....	11
Hérpes.....	20
Edema.....	1
Urticaria.....	14
Dermatitis difusa.....	27
Asfixia por calor.....	3
Id. por sumersion.....	1

CLÍNICA QUIRÚRGICA

Heridas superficiales.....	158
Contusiones.....	162
Abcesos.....	100
Furúnculos.....	59
Antrax.....	10
Panadizo.....	12
Flemon.....	28
Quemaduras.....	29
Mal perforante.....	4
Fracturas.....	8
Luxaciones.....	11
Torcedura.....	1
Conjuntivitis.....	21
Queratitis.....	6
Iritis.....	5

Amaurosis alcohólica.....	2
Otitis esterna.....	10
Id. media.....	10
Parotitis:.....	2
Periostitis alvéolo, dentaria.....	5
Hemorroides.....	10
Fisura del ano.....	1
Fistula del ano.....	1
Hernias.....	5
Estrechez uretral.....	1
Hidrocele.....	4
Adenitis.....	5
Artritis blenorragica.....	4
Bubon.....	73
Fimosis.....	8
Balanitis.....	1
Gonorrea.....	74
Orquitis blenorragica.....	17
Chanero blando.....	42
Id. sifilitico.....	2
Ulceras sifiliticas cutaneas.....	56
Id. no sifiliticas id.....	24
Prostatitis.....	2
Sifilis constitucional.....	87
Suma total.....	2,131

MEMORIA
DEL
BIBLIOTECARIO DE MARINA

Biblioteca de Marina

Valparaíso, 1.º de febrero de 1889.

Cumpliendo con lo ordenado por US. en nota de diciembre último, tengo el honor de dar cuenta a US. de la marcha seguida por la Biblioteca de mi cargo durante el período trascurrido desde el 1.º de enero hasta el 31 de diciembre del año 1888.

La Biblioteca situada en los primeros meses del año en que se da cuenta en el antiguo local que ocupaba en el edificio de la Intendencia, fué trasladada a la nueva casa que se arrendó para las oficinas dependientes de la Comandancia Jeneral en julio del mismo año, i en ésta se le destinó, en el piso bajo, un excelente i espacioso local contiguo a los salones del Círculo Naval, que por estar mas a la mano de los señores jefes i oficiales de marina, permite una asistencia continua i mas numerosa de lectores que los años anteriores.

MENAJE

Por encontrarse el menaje que servia en el antiguo local en estado casi completo de deterioro, se hizo indispensable, al trasladar la Biblioteca para su comodidad i ornato, atender de preferencia a renovarlo casi en su totalidad; así la flamante estantería que hoi posee es de 23.76 mtrs. de largo por 3.30 mtrs. de alto i de ancho un metro en la parte inferior i 0.50 en la superior, dividida en ocho cuerpos de 2.96 mtrs. cada una, siendo su material de raulí imitando a nogal. Esta estantería, cómoda i adecuada para un establecimiento de este jénero, está dotada de sus correspondientes puertas de vidrio, que permiten mantener los libros en perfecto estado de aseo, i como es de tablas movibles se puede aprovechar el mas pequeño espacio i darse así colocacion a mayor número de volúmenes que en la antigua que era de tablas fijas.

La estantería que ántes poseía se destinó por órden de la Comandancia Jeneral de Marina para el servicio de los archivos de dicha Comandancia i de la Mayoría Jeneral.

Igualmente se adquirió cuatro pequeñas mesas de raulí para lectura, dos docenas de sillas i un escritorio, como asi mismo la alfombra adecuada para el piso.

Los gastos orijinados en la adquisicion de estos últimos muebles i alfombra se hicieron con el presupuesto de la oficina, ménos lo invertido en la estantería, que se dedujo de los fondos jenerales que se destinaron para el arreglo de las oficinas del ramo.

FOMENTO

A pesar de que gran parte de la suma que el año anterior se destinó para el fomento de la oficina, tuvo que invertirse en llenar necesidades bien distintas al objeto primordial en que debe invertirse, que es la adquisicion de libros, han ingresado en el año administrativo de que se da cuenta 215 volúmenes, que agregados a los 2,841 con que se contaba en el año anterior, hace un total de 3,056 volúmenes, que en la fecha es mas o ménos el caudal bibliográfico de este establecimiento.

Se reciben 36 publicaciones científicas, todas de notoria importancia i de gran interes para los oficiales de marina, i a las cuales dedican los lectores concurrentes gran atencion por registrarse en ellas los mas recientes e importantes adelantos que se realizan en las ciencias en jeneral i mui en particular con las cosas que se relacionan con la marina.

MOVIMIENTO

Aunque el traslado i arreglo de la Biblioteca impidió que por algunos meses no se facilitaran los libros para sacarlos fuera de su recinto, se ha notado, sin embargo, mas movimiento que en el 1887, pues en los tres últimos meses se han consultado 1,088 volúmenes, lo que da un término medio mensual de 396 volúmenes consultados, superior en 69 al año anterior.

Tambien existen en depósito, por disposicion superior, las obras pertenecientes a las bibliotecas de tres buques del Estado.

FONDOS

A los fondos que anualmente se presuponen para el fomento i demas gastos de la oficina, se le ha dado la siguiente inversion:

Por compra de libros.....	\$ 684 90
Suscripciones.....	450 00
Utiles de escritorio.....	100 00
Muebles.....	385 00
Alfombras.....	248 00
Sueldo por un mes a dos empleados ausiliares.....	100 00
	<hr/>
Total.....	\$ 1,969 40
Suma para igualar, que no se invirtió.....	30 60
	<hr/>
Total del presupuesto.....	\$ 2,000 00

CATÁLOGOS

Para arreglar convenientemente las diversas obras en la estantería, confeccionar los diversos catálogos e inventario, que se requieren para el buen i espedito servicio de la oficina, se solicitó i obtuvo el nombramiento de dos empleados ausiliars por el término de cuatro meses, a fin de que ausiliasen al que suscribe a la pronta ejecucion de estos trabajos, trabajos que están ya por dárseles las últimas pinceladas.

PERSONAL

El personal que tiene esta oficina se compone desde el 1.º de enero del año en curso de un conservador, un ayudante i un portero, personal que por ahora lo creo suficiente para atender al buen servicio de la oficina.

Antes de terminar, señor Comandante Jeneral, debo dejar constancia que si este departamento avanza rápidamente, es debido en primer lugar a la decidida proteccion de que es objeto por parte de las autoridades que hoy rijen los destinos de la marina, en segundo a la cooperacion que le presta el directorio del Circulo Na-

val i al interes que por la Biblioteca tienen los escritores nacionales.

Es cuanto tengo que decir a US. de la marcha seguida por esta oficina.

Dios guarde a US.

E. PORTO CARRERO.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.



MEMORIA

DEL

DIRECTOR DE FAROS I CAPITANIAS DE PUERTO

Oficina Central de Faros i Capitanias de Puertos.

Valparaiso, febrero de 1889.

Señor Comandante Jeneral:

Instalada esta oficina en el curso del mes de marzo próximo pasado al local que se le designó en el edificio destinado a la Comandancia Jeneral de Marina, i mejorando convenientemente su mobiliario, ha podido funcionar en condiciones de comodidad i decencia, superiores a aquellas con que contaba a la fecha de su creacion en mayo de 1887.

El personal que la constituye i que es el mismo del año anterior, ha sido ocasionalmente auxiliado en sus tareas por un ingeniero de la armada dibujante que ha cesado de pertenecer al escalafon de su clase haciendo sentir la necesidad de que se le designe un reemplazante con el carácter de permanente para atender como es debido el servicio especial de boyas, valizas i semáforos.

PRIMERA SECCION

Faros.—El servicio de éstos ha logrado merecer una atencion mui especial de parte del Supremo Gobierno, quien en el curso del año que acaba de espirar nombró una comision de la que tambien formó parte el que suscribe i el inspector del ramo para informar acerca de un proyecto de iluminacion de nuestra costa, que le fué presentado con la mira de poner el alumbrado marítimo a la altura que le corresponde entre los notables progresos que se espera ver mui pronto realizados en nuestro pais. El proyecto despues de obtener la aprobacion unánime de la comision de marinos encargada de examinarlo, ha sido sometido a la consideracion de personas que se hallan en estado de emitir una opinion defini-

tiva sobre él i que en la actualidad se ocupan de estudiarlo con todo el interes que el asunto requiere.

Sin embargo, a fin de no retardar la creacion de ciertos faros de importancia, se han impartido instrucciones superiores a esta oficina para formar planos i presupuestos de algunos de ellos con el propósito de proceder a su construccion en el curso del corriente año.

Actualmente se encuentra en tramitacion lo relativo al terreno que ha de ocupar el faro de Curaumilla cuyos dibujos i cálculos están ya terminados. Este faro, que será de primer orden, como lo reclama su importancia de faro de costa, contribuirá a facilitar de una manera eficaz que las naves procedentes del extranjero en particular tomen el principal puerto de Chile sin esponerse a pérdidas de tiempo que ocasiona una defectuosa recalada.

Hállanse tambien listos los presupuestos de Cabo West, en el Cabo de Hornos, que está ordenado sea tambien de primer orden a fin de que se aviste a la mayor distancia posible por los náufragos que busquen un lugar de amparo en aquellas desiertas rejiones i por las naves que amenazadas de prolongados i recios temporales en esos tormentosos mares prefieran esperar en un puerto de refujio el cambio de tiempo que haya de serles favorable para continuar el viaje en que se ven comprometidos. Este faro, por las condiciones especiales de aquella localidad tendrá que ser de fierro; la mision establecida cerca de Cabo West se encargará de correr con su alumbrado.

La construccion del faro de la Isla de Pájaros, cuyos planos i presupuestos han sido tambien concluidos, va a prestar las necesarias seguridades a la navegacion de aquellas latitudes evitando los accidentes de mar que se han verificado por la ausencia de luces en aquella isla que servirá en adelante de punto de recalada para tomar el puerto de Coquimbo viniendo del norte. Este faro será directamente atendido desde el puerto de Totoralillo que es el mas cercano i que solo se halla a trece millas de la isla. La carencia absoluta de agua será subsanada con el empleo de un condensador adecuado, cuyo valor se consulta en el presupuesto respectivo.

En breve se hallará el sub-inspector de faros en condiciones de proceder a la instalacion de faros de puerto en los muelles de Tomé, Talcahuano i Coquimbo, que necesitan de ellos para guiar a los vapores que frecuentan esas localidades.

Aunque el presupuesto del presente año solo consulta la suma necesaria para llevar a cabo la ereccion de los faros enumerados, como los de mas urgente necesidad se ha encargado a esta oficina la formacion de planos i detalles de costo de un faro de cuarto órden en Cabo San Isidro, i un nuevo estudio del desembolso que ocasionaria al Fisco la traslacion del faro de Coquimbo a un punto mas apropiado en la vecindad del lugar que hoi ocupa, a fin de que llene con mas eficacia los fines para que fué construido. Los dibujos i presupuestos que se reclaman con estos dos faros están completamente acabados para que pueda utilizárseles tan pronto como el Supremo Gobierno disponga la realizacion de las obras a que se alude, en la intelijencia de que ya figuran en el archivo de esta oficina los datos acerca del terreno en que se ha de crejir el faro de San Isidro.

Por lo que toca a material de los faros existentes, será mantenido en las mejores condiciones por haberse consultado en el presupuesto del corriente año la suma requerida para efectuar en ellos algunas reparaciones de no escasa importancia. Entre otras figura la del edificio del faro de Valparaiso, construido hace 30 años, que al ser refaccionado esperimenterá modificaciones que le comunicarán la comodidad suficiente para que funcione sin entorpecimiento la escuela de aprendices de faro creada con el laudable propósito de formar allí los jóvenes destinados al manejo de los aparatos de iluminacion que se vayan estableciendo i a llenar las vacantes que ocurran en el personal que hoi los sirve con toda regularidad.

Este personal se compone hoi dia como sigue:

Un sub-inspector ingeniero;

Nueve guardianes;

Quince ayudantes;

Doce asistentes; i

Un cuidador del farol-jiratorio del muelle de Valparaiso.

En prevision de que se erijan los faros a que se ha hecho referencia convendria aumentar ese personal agregándole dos guardianes, cinco ayudantes i dos asistentes, empleados que solo se nombrarian tres meses ántes de terminarse la construccion de los nuevos faros, o cuando fueran indispensable su existencia. En el presupuesto del año venidero deberá figurar, ademas de la partida

de sueldos de estos empleados, otra de 1,200 pesos para gratificarlos segun el lugar a que fueran destinados. Por otra parte sucede que cuando los guardianes o ayudantes de faro están gozando del mes de feriado que les corresponde por reglamento, no hai quien los reemplase, lo que ocasiona a los restantes un recargo de trabajo que no puede ménos de ser nocivo al buen manejo de los aparatos de alumbrado marítimo.

Al ocuparme del personal de faros, no puedo ménos de volver a llamar la atencion de US. hácia la justicia de aumentar los sueldos fijos de estos empleados, sueldos que son los mismos que les fueron asignados en 1857 al organizar este personal. El aislamiento en que se les coloca, el ejercicio de sus deberes, la carencia de toda clase de distracciones i el hastío que traen consigo ámbas circunstancias, los hacen acreedores a una mejor remuneracion que por otra parte vendria a recompensar la mas delicada tarea que les impone el uso i manejo de los aparatos modernos de iluminacion.

OBSERVACIONES METEOROLÓJICAS

En conformidad a lo dispuesto se practican con exactitud en los faros las observaciones de ese jénero que les impone la Oficina Central de Meteorología, tarea cuyo desempeño exige de parte de los empleados de que me ocupo cierta preparacion especial *que no tienen los empleados análogos en otros países.*

BOYAS I VALIZAS

Este importante ramo de la primera seccion de la oficina que tengo el honor de dirigir ha experimentado como el de los faros la favorable influencia de la voluntad gubernativa animada del deseo de mejorar todos los servicios que de ella dependen, segun se verá por la esposicion en que se tratará separadamente de las boyas i de las valizas.

Por el hecho de ser la oficina de mi cargo de nueva creacion se pasó a las capitanías de puerto una circular pidiendo datos detallados acerca de las boyas i valizas existentes en la jurisdiccion de cada una obteniéndose los detalles que obran en el archivo de esta oficina para su mejor servicio.

Boyas.— De las relaciones pasadas al que suscribe resulta que

hai en nuestra costa las siguientes boyas de diversas formas i tamaños para señalar la existencia de rocas i bajos:

Antofagasta.—Roca Paita i en la Barra.

Valparaiso.—Bajo del Buei con silbato automático. (Hai dos, una de las cuales de repuesto).

Talcahuano.—Bajo Belen.

Corral.—Banco Tres Hermanos.

Río Tornagaleones.—Paso Tres Rocas i Banco de la Cantera.

Río Maullin.—Punta Falso Godoi.

Ancud.—Banco Núñez i Banco San Antonio.

Angostura inglesa.—(Canal Messier) Boya clio en el.

Bajo Cautin. (Tambien se le ha llamado Boya Kosmos).

Bahía Eden.—Roca Hammond.

Puerto Molyneux.—Bajo Faun, Bajo San Miguel.

Canal Mayne.—Bajo San Juan i Bajo centro del canal.

Punta Arenas.—Bajo Punta Arenas i Casco Doteret.

Estrecho de Magallanes.—Banco Marta i Triton.

Autorizado por US. para pedir propuestas para la construccion de nuevas boyas a fin de restablecer algunas desaparecidas i proceder al avalizamiento de algunos bancos que lo reclaman, hai en la actualidad listas las que se espresan a continuacion con los destinos que ha de dárseles:

Boya tipo núm. 1.—Banco Orange.

Id. id. núm. 1.—Banco Barroro.

Id. id. núm. 2.—Bajo Cautin (en reemplazo de la actual que se encuentra en mal estado).

Boya tipo núm. 2.—Roca de Puerto Totoralillo.

Id. id. núm. 2.—Banco Walker.

Id. id. núm. 2.—Id. de Chañaral.

Id. cilíndrica tipo núm. 3.—Bajo Abtao (Grupo Covadonga).

Id. id. núm. 4.—Bajo Miudfull.

Id. id. núm. 4.—Bajo Look out.

Id. id. núm. 4.—Bajo Diamante (Puerto Gray).

Id. id. núm. 4.—Roca Casualidad (Pichidangui).

Id. id. núm. 4.—Roca Chacabuco (Los Vilos).

Todas estas boyas como las valizas a que mas adelante se hace referencia se hallan en condiciones de ser instaladas tan pronto como haya buque disponible para efectuar la faena.

Mediante el empleo económico de cadenas, anclas i cuerpos muertos existentes en Arsenales, i lo que resta del presupuesto para las boyas, se ha podido aumentar relativamente con un desembolso el número de boyas que marcan los peligros incidiosos de nuestros puertos, costas i canales.

Valizas.—Las importantes expediciones hidrográficas que ha sido menester llevar a cabo en las aguas magallánicas, han impedido realizar por completo la recorrida de las boyas i valizas del estrecho i canales, pues ha sido menester echar mano para la realizacion de los trabajos de hidrografía, del vaporcito *Toro*, que se habia creído mui conveniente destinar al cuidado de las marcas que facilitan la navegacion de los canales del sur.

Con la debida autorizacion se procedió a construir una pirámide para la isla Shoal i una valiza compuesta de dos rieles i de tres planchas horizontales para la isla del medio de la Angostura Inglesa; esta última ha sido colocada, hallándose lista la primera para su instalacion.

Se ha practicado la recorrida a las pirámides de San Antonio de las Bodegas, Isla Cavour i Punta Arenas i en el curso del presente año se hará igual operacion con todas las existentes en nuestra costa.

Las valizas que hai en la actualidad instaladas son las que a continuacion se espresan:

Iquique.—Cuarenta i dos que consisten en varillas de fierro coronadas por canastillos i tres que son las principales con banderolas de zinc.

Tongoi.—Una que consta de barra de fierro en cuya parte superior hai un enrejado óvalo de alambre. Está situada sobre una roca.

Quinteros.—Poste de fierro en la roca Tortuga con un globo en la parte superior.

San Antonio.—En el cerro del Centinela una pirámide triangular de fierro de 16 metros de altura i 3 de base.

Talcahuano.—Bajo Marinao. El centro avalizado por una barra de fierro coronado por un canastillo.

Islote de la Viuda.—Percha de madera de 3 metros de altura por 8 pulgadas de escuadreo.

Corral.—Roca Atrial.—Cilindro de fierro montado sobre una barra clavada en la roca.

Banco Tres Hermanos.—Avalizado por cuatro esferas de esqueletos montados sobre un mastelerillo clavado en el banco.

Piedra del Muelle de Pasajeros.—Cilindro de fierro colocado sobre el extremo superior de un riel clavado en la piedra.

Rio Tomagaleones.—Piedra de Puerto Claro.—Tarro cilíndrico sobre un poste clavado en la piedra.

Piedra la Piragua.—Como el anterior.

Rio Valdivia.—Hai 7 tableros que facilitan la navegacion del rio.

Angostura Inglesa.—Isla del medio.—Dos rieles verticales atra-vesados por tres planchas horizontales.

Isla Cavour.—Pirámide de 6 metros de altura coronada por un globo.

Paso del Indio.—Roca Gorgon.—Globo en esqueleto soportando un poste de fierro clavado en la roca.

Roca Vaudreuil.—Poste de fierro asegurado con cuatro vientos i soportando un globo en esqueleto.

Islote Perch.—Poste de fierro coronado por un barril blanco.

Paso Victoria.—Roca Cloyne.—Cilindro de dos pies de altura i uno de diámetro, lleno de cimient. (Provisional).

Estrecho de Magallanes.—Punta Arenas.—Pirámide triangular de fierro de 7 metros 80 centímetros de altura.

Punta Baja.—Igual a la anterior.

Cerro Direccion.—Como la que precede.

Posesion.—Igual a la anterior.

Punta Dungeness.—Solo se diferencia de la que antecede en el ancho de los heridos para la base el cual es mayor para esta pirámide.

Con el propósito de facilitar la navegacion de los canales de la Patagonia occidental, se ha ideado un sistema sencillo i económico de valizas que se rejirán en el corriente año, cuyo presupuesto consulta una suma razonable para este servicio.

Entre las valizas por construirse figuran las del Islote Adelaida, Islote Zealores, Arrecife Cloyne (en remplazo del actual), Punta Cedar, Puerto Quicavi, Los Vilos i Pichidangui.

Para completar los datos relativos a la seccion de faros i valizas, acompaño los estados que manifiestan B i C.

SECCION DE CAPITANIAS DE PUERTO

Las adjuntas memorias de las autoridades marítimas de la Re-

pública, darán a conocer a US. la marcha administrativa de las diversas capitanías de nuestro litoral.

De las necesidades que en ellas se esponen varias se han tratado ya de satisfacer i en el curso del año se irán atendiendo las restantes.

Llamo mui especialmente la atencion de US. acerca de la conveniencia de establecer una modificacion del personal de las capitanías de puerto de Pisagua e Iquique como lo reclaman los funcionarios respectivos.

El cuadro jeneral D manifiesta el movimiento de los puertos de la República durante el año de 1888.

Dios guarde a US.

JAVIER MOLINAS.



A.—*Personal de la oficina central de faros i capitanías de puertos*

EMPLEOS	GRADUACIONES	NOMBRES
Director.....	Capitan de navío..	D. F. Javier Molinas.
Inspector de faros.....	Id. de fragata	" Francisco Rondizzoni.
Id. de capitanías	Id. de id...	" F. Javier Baraona C.
Sub-inspector de faros..	Ingeniero.....	" Francisco J. Mateluna.
Escribiente.....	.....	" Jerónimo Muñoz B.
Id.....	.....	" Alejo Mendez H.
Portero.....	.....	Luis A. Fuentes.

Valparaiso, 1.º de enero de 1889.

JAVIER MOLINAS.

B.—Estado que manifiesta el número de faros i faroles en servicio con especificación de las fechas en que fueron encendidos i de los puntos de la República en que se hallan establecidos.

SITUACION	ORDEN I SISTEMA DE LOS APARATOS	DISTINCION DE LOS MISMOS	FECHAS EN QUE PRINCIPIARON A ALUMBRAR
Isla de Iquique.—Iquique.....	De 3. ^{er} orden jiratorio.	Luz blanc. fija. var. por dest. de 30 en 30 seg.	Marzo 1.º de 1880.
Isote del puerto de—Antofagasta.....	De 6.º id. fijo.....	Id. roja fija.....	Noviembre 15 de 1885.
Punta Caltern.—Caldera.....	De 4.º id. jiratorio.	Id. blanc. fija var. por dest. de 1½ en 1½ mts.	Marzo 1.º de 1868.
Punta Tortuga.—Cochimbo.....	De 4.º id. id.....	Id. id. var. por dest. de 20 en 20 seg.....	Junio 1.º de 1868.
Playa Ancha.—Valparaiso.....	De 4.º id. id.....	Id. id. var. por id. de 2 en 2 mts.....	Setiembre 18 de 1857.
Isla de la Quitruquina.....	De 4.º id. id.....	Id. id. var. por id. de 40 en 40 seg.....	Junio 1.º de 1869.
Punta Luterio de Lota.—Arauco.....	De 4.º id. id.....	Id. id. var. por id. de 15 en 15 id.....	Octubre 31 de 1884.
Isla de Santa María.....	De 1.º id. id.....	Id. id. var. por eclip. de 45" i dest. de 15"	Diciembre 2 de 1887.
Faro de Niebla.—Corral.....	De 6.º id. fijo.....	Id. id. fija.....	Agosto 20 de 1866.
Punta Galería.—Valdivia.....	De 2.º id. jiratorio.	Id. id. var. por dest. de 1 en 1 mts.....	Junio 1.º de 1876.
Punta Corona.—Ancud.....	De 4.º id. id.....	Id. id. var. por id. de 2 en 2 id.....	Setiembre 1.º de 1859.
Muelle de Punta Arenas.—Magallanes.	De 6.º id. id.....	Id. id. fija.....	Octubre 12 de 1885.
FAROLAS			
Puerto de—Antofagasta.....	Comun.....	Luz blanca fija.....	Enero 1.º de 1881.
Muelle de pasajeros de—Valparaiso.....	Jiratorio.....	Id. var. roja, azul i bl. por dest. de 20 en 20.	Octubre 27 de 1875.
Puerto del—Tomé.....	Comun.....	Id. roja fija.....	Enero 1.º de 1881.
Punta Aguil.—Chiloé.....	Id.....	Id. blanca fija.....	Octubre 27 de 1873.

NOTA.—Todos los faros consumen aceite mineral i son sus mecheros de sistema Farcubar, con escepcion del de Iquique cuyo sistema es Doty. El faro de Lota es iluminado con gas carbónico i su servicio es atendido por la Compañía de Lota i Coronel.

Valparaiso, 1.º de enero de 1889.

JAVIER MOLINAS.

C.—Personal de los faros

CLASES	NOMBRES	FECHAS DE SUS NOMBRAMIENTOS			TIEMPO DE SERVICIO		DESTINOS
		Mes	Dia	Año	Años	Meses	
Sub inspect. Inj.	Don Francisco Mateluna.....	Octbre.	9	1857	31	3	En el departamento.
Guardian	" Ignacio Ayala.....	Setbre.	27	1863	25	3	A cargo del faro de Iquique.
Id.	" Gumecindo Paz.....	Enero..	13	1868	21	.....	A id. del id. de Valparaiso.
Id.	" Samuel Redolés.....	"	13	1868	21	.....	A id. del id. de Coquimbo.
Id.	" Leon Herrera.....	"	11	1872	17	.....	A id. del id. de la Quiriquina.
Id.	" Manuel Tobar.....	Marzo..	29	1873	15	9	A id. del id. de Caldera.
Id.	" José del C. Molinas.....	Febrer ^o	25	1874	14	.....	A id. del id. de Santa María.
Id.	" Rafael Moreno.....	Junio..	1.º	1875	13	7	A id. del id. de Punta Galera.
Id.	" Francisco Alvarado.....	Setbre.	27	1873	15	3	A id. del id. de Punta Arenas.
Id.	" Federico Kohling.....	Novbre	13	1873	15	2	A id. del id. de Punta Corona.
Ayudante.....	" José Ignacio Campos.....	Abril..	12	1875	13	9	A id. del id. de Niebla.
Id.	" Jeremías Ramirez.....	Mayo..	3	1875	13	8	En el faro de Santa María.
Id.	" Maximiliano Ampuero.....	Abril..	26	1881	7	8	En el id. de Valparaiso.
Id.	" Rafael Espinoza.....	Dicbre.	31	1884	4	.....	En el id. de Coquimbo.
Id.	" Victor Olivos.....	Febrer ^o	25	1886	2	10	En el id. de Santa María.
Id.	" José Antonio Ohnedo	"	25	1886	2	10	En el id. de Valparaiso.
Id.	" Martin C. Urzula.....	Julio ..	26	1886	2	5	En el id. de Caldera.
Id.	" Manuel Agüero	Febrer ^o	12	1887	1	11	En el id. de Punta Galera.
Id.	" Hermógenes Jorquera.....	Agosto.	31	1887	1	4	En el id. de la Quiriquina.

CLASES	NOMBRES	FECHAS DE SUS NOMBRAMIENTOS				TIEMPO DE SERVICIO		DESTINOS
		Mes	Dia	Año	Meses			
					Años	Meses		
Ayudante.....	Don Florencio Lagos.....	Setbre.	13	1887	1	4	En el faro de Punta Corena.	
Id.....	" José Latorre.....	"	30	1887	1	3	En el id. de Santa María.	
Id.....	" José Félix Castro.....	Novbre	18	1887	1	1	En el id. de Iquique.	
Id.....	" Luis Benjamin Pool.....	"	7	1888	.....	2	En el id. de Antofagasta.
Id.....	" Estanislao 2.º Torres.....	Dicbre.	24	1888	.....	.....	En el id. de Santa María.
Id.....	" J. Francisco Orellana.....	Enero..	24	1889	.....	.....	En el id. de Punta Galerá.
Asistente.....	" Jose María Miranda.....	Octbre.	23	1880	8	2	En el id. de Punta Corena.	
Id.....	" Dámaso Alvarez.....	Novbre	4	1882	6	2	En el id. de Punta Galerá.	
Id.....	" Mateo Cárdenas.....	Julio...	8	1884	4	6	A cargo del farol de Agüi.	
Id.....	" Feliciano Cárcamo.....	Febrerº	25	1886	2	10	En el faro de Santa María.	
Id.....	" José L. Gutiérrez.....	Julio...	26	1886	2	5	En el id. de Punta Arenas.	
Id.....	" Valeriano Martínez.....	Setbre.	26	1887	1	3	En el id. de Niebla.	
Id.....	" Juan Molinas.....	Enero..	25	1888	.....	11	En el id. de Coquimbo.
Id.....	" Narciso Salfate.....	Junio..	22	1888	.....	6	En el id. de Iquique.
Id.....	" Juan Pereira.....	Julio...	19	1888	.....	5	En el id. de Valparaiso.
Id.....	" Rosamel Rojas.....	Dicbre.	24	1888	.....	.....	En el id. de la Quiriquina.
Id.....	" Domingo Galea.....	"	28	1888	.....	.....	En el id. de Antofagasta.
Id.....	" José 2.º Vergara.....	Febrerº	20	1889	.....	.....	En el id. de Caldera.
Cuidador.....	" Ricardo Nuñez.....	Julio...	4	1887	1	6	A cargo del farol jiratorio del muelle de Valp.	

Valparaiso, 31 de diciembre de 1888.

JAVIER MOLINAS.

GOBERNACIONES MARÍTIMAS	PUERTOS	ENTRADAS		SALIDAS		MATRÍCULA		DERECHOS PERCIBIDOS		
		Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Embarcaciones menores	fente de mar	Rel	Ingancho	Practicaje
Atacama	Pan de Azúcar	16	8,225	14	7,250	7	16	\$ 30	\$	\$
	Chañaral de las Animas	193	221,549	192	220,557	25	37	229		
	Caldera	287	352,667	281	347,140	84	64	357		1,037
	Carrizal Bajo	165	176,956	164	176,139	36	20	214		1,071
	Huasco	208	248,798	208	248,798	27	48	220		1,061
	Peña Blanca	64	39,645	64	39,645	8	18	93		
Coquimbo	Totalillo	139	111,303	133	106,433	19	70	233		
	Coquimbo	492	543,142	487	539,482	136	192	576	30	2,701
	Guayaqu	157	117,982	156	110,914	22	59	304	33	
	Tongol	153	122,805	151	120,868	12	.....	270		
Aconcagua	Los Vilos	146	75,992	146	75,992	16	36	223		
	Pichidangui	6	4,273	6	4,273	10	34	12		
	Papudo	14	9,345	15	10,411	.....	.....	28		
	Zapallar	15	733	16	750	34	131			

GOBERNACIONES MARÍTIMAS	PUERTOS	ENTRADAS		SALIDAS		MATRÍCULA		DERECHOS PERCIBIDOS		
		Buques	Toneladas	Buques	Toneladas	Embarcaciones menores	Fuente de mar	Rol	Enganche	Practicaje
Chiloé.....	Ancud.....	441	266,324	441	266,324	5	44	\$ 336	\$ 564.50	\$ 1,230
	Quemchi.....	82	17,863	86	19,551	42	58	102	108	
	Quicaví.....	43	9,631	43	9,631	22	60	84	35.50	
	Achao.....									
	Castro.....	1	168	1	168	6				
Magallanes.....	Quellon.....	5	1,822	6	1,822	14	55	10		
	Meñinka.....	21	26,225	18	12,062	210	1,354	36		
	Punta Arenas.....	219	361,618	233	382,251	23	.....	251		
RESÚMEN										
Entradas de buques	Toneladas de buques	Núm. de embarcaciones menores		Núm. de buques	Núm. de jente de mar	Derechos de rol	Derechos de enganche	Derechos de práctico		
10,371	9,070,951	9,821	8,562,221	3,774	5,780	\$ 15,120	\$ 3,812.50	\$ 61,858.73		

Valparaíso, febrero de 1889.

JAVIER MOLINAS.

MEMORIAS
DE LAS
CAPITANÍAS DE PUERTO DE LA REPÚBLICA

Gobernacion maritima de Arica

Arica, 3 de enero de 1889.

Cumpliendo con lo prevenido en su nota circular núm. 12 de fecha 7 de diciembre próximo pasado, adjuntos remito a US., en cuatro cuadros, los datos relativos a esta Capitanía de Puerto, que me han sido pedidos por la citada comunicacion.

Dios guarde a US.

F. A. MEDINA.

Al señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puerto.

Número i tonelaje de las naaves que han entrado al puerto de Arica el año 1888.

CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		N ^{ums}	Tonelajes
	N ^{úm}	Tonelajes	N ^{úm}	Tonelajes	N ^{ums}	Tonelajes	N ^{úm}	Tonelajes	N ^{úm}	Tonelajes	N ^{ums}	Tonelajes		
De guerra.....	1	1,000	1	1,130	2	2,130	.....	.....	4	11,570	4	11,570	6	13,700
A vapor.....	101	77,093	162	118,528	263	195,621	28	37,447	104	142,161	132	179,608	395	375,239
A vela cargados.	18	1,439	48	29,789	66	31,228	.....	.....	6	3,657	6	3,657	72	34,885
Totales.....	120	79,532	211	149,447	331	228,979	28	37,447	114	167,388	142	194,835	473	423,814

Arica, diciembre 31 de 1888.

F. A. MEDINA.

Cuadro demostrativo de las entradas por derechos de rol, practicaje i enganche de marineros, percibidos por la Capitanía de Puerto de Arica durante el año de 1888.

MESES	DERECHOS DE ROL		POR PRACTICAJE	
	Parte del gober- nador marítimo	Total	Parte de los prácticos	Total
Enero.....	\$ 79	\$ 79	\$ 15	\$ 15
Febrero.....	60	60		
Marzo.....	65	65	15	15
Abril.....	54	54		
Mayo.....	58	58		
Junio.....	65	65	21	21
Julio.....	73	73	21	21
Agosto.....	78	78		
Setiembre.....	66	66	21	21
Octubre.....	75	75	65	65
Noviembre.....	75	75		
Diciembre.....	82	82		
Total.....	.....	\$ 830	.....	\$ 158

Arica, diciembre 31 de 1888.

F. A. MEDINA.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la Gobernacion Marítima de Arica.

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	40
Pescadores.....	19
	—
Total de jente de mar.....	59

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Botes redondos para pasajeros.....	31
Botes para servicios particulares.....	1
Botes i bongos para pesca.....	25
Cachuchos para servicio de lanchas.....	3
Lanchas para carga dentro del puerto.....	26
	—
Total de embarcaciones.....	86

Arica, diciembre 31 de 1888.

F. A. MEDINA.

Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la Gobernacion marítima de Arica

Solo existe un varadero para lanchas i dos para pescadores; estos no tienen dueños. Existe tambien un calafate, con residencia en Arica.

Arica, diciembre 31 de 1888.

F. A. MEDINA.

Subdelegacion maritima de Pisagua

Pisagua, enero 1.º de 1889.

Cumpliendo con la circular número 12 de esa direccion, de fecha 7 de diciembre último, tengo el honor de remitir a US. los datos estadísticos a que ella se refiere concernientes a esta subdelegacion marítima.

Por los estados adjuntos se impondrá US. del movimiento marítimo habido en este puerto durante el año que espira.

OFICINA

Esta funciona en un edificio de particulares, i aunque su situacion es buena, pues domina el muelle, carece, sin embargo por su distribucion, de las comodidades necesarias para oficinas de este jénero; en esta virtud llamo la atencion de US. hacia la conveniencia de construir cuanto ántes sobre el actual muelle de pasajeros un edificio semejante al que se proyectó para Antofagasta.

PERSONAL

El decreto de 6 de octubre de 1886 clasificó a esta capitania de 4.º órden i su personal se compone de un guardian 2.º i cuatro marineros. En aquella época en que el movimiento marítimo era mui reducido, bastaba aquella dotacion, mas hoy en dia en que este se ha triplicado, se hace sentir grandemente la escasez de personal, sobre todo la de un cabo de matrícula, pues la deficiencia de los muelles i la escasez de sitios de embarque dá lugar a numerosos pleitos i desórdenes que no se puede ni reprimir ni evitar.

Por los continuos cambios que solicito del personal podrá US. fácilmente colegir de que la jente que opta por ser marinero de la capitania no es la mas escojida; se enganchan con frecuencia porque no encuentran de qué ocuparse, ya por padecer de enfermedades incurables, ser viciosos ó flojos sempiternos, todo esto debido al poco sueldo de que gozan. Un muchacho

cualquiera de corta edad gana mas al mes recosiendo sacos de salitre que el patron de bote de esta oficina. Siendo que el movimiento marítimo ha aumentado, ruego a US. preste su apoyo a fin de que se dote a esta oficina con un personal mas en armonía con sus necesidades, elevándola, por ejemplo, al rango de 2.º orden.

Por acuerdo municipal, i a fin de ensanchar la esplanada se destruyó la garita; con esta medida se ha privado a esta subdelegacion marítima de su pañol i del único abrigo para los marineros de guardia; servia a la vez como lugar de detencion provisorio para los marineros mércantes i de arresto para los de la capitania. Su reconstruccion es indispensable, pues ahora que no hai donde tenerlos reunidos, salvo la calle pública, el servicio se reciente notablemente. El punto mas adecuado para su nueva instalacion seria al extremo del actual muelle fiscal de pasajeros i su costo no excederia de 500 pesos.

FARO I VIJIA

Se hace sentir mucho la necesidad de un pequeño faro en la punta Pichala, extremo occidental del puerto; ocurre con mucha frecuencia que los buques extranjeros, servidos muchos de ellos por capitanes poco conocedores de esta parte de la costa, recalán de noche sin tener una luz de guía, en las calmas son arrastrados por las fuertes corrientes hacia el norte, siéndoles mui difícil ganar nuevamente el barlovento; ha habido buques que por esta razon han perdido 25 días por haberse asotaventado durante una sola noche. Es a la vez indispensable el establecimiento de un vijia anexo al faro i unido a esta oficina por medio de un teléfono. Los gastos de construccion que orijinaria el edificio para ámbos empleados no excederia de 1,200 pesos, i la instalacion de la línea telefónica con sus máquinas, etc., ascenderia a una insignificante suma. Con esta importantísima mejora el puerto ganaria mucho i por este medio los prácticos podrian salir con oportunidad a recibir los buques afuera evitando así que se pasen del puerto, lo que les orijina grandes demoras i gastos considerables. La configuracion misma del puerto impide que los buques sean avistados sino cuando estos se hallan en el paralelo del puerto.

MUELLES

De carguio para salitre hai dos i uno para la descarga de carbon, los que son insuficientes para las necesidades del puerto cuyo movimiento aumenta.

Muelle fiscal para pasajeros propiamente dicho no existe; el que hai apénas si tiene 15 metros de longitud, siendo accesible por su costado norte

solamente a una única chaza con que cuenta; en las bajas mareas queda la mitad en seco, i debido a las rocas que lo circundan es mui espuesto atracar a él con el menor movimiento de mar, habiendo constantes alarmas con las volcaduras de botes. Se ahogó hace no mucho tiempo un capitan, i los que se sirven de él están siempre amenazados de seguir la misma suerte. El único recurso admisible para mejorar este orden de cosas seria alargar el actual muelle hasta 90 metros, con lo que se conseguiria salvar la rompiente en todo tiempo; su ejecucion es de imperiosa necesidad.

VALIZAS

Las astas de fierro que avalizaban las rocas situadas entre el muelle del ferrocarril i el de pasajeros han desaparecido por haber chocado las lanchas con ellas; su reposicion es necesaria.

EMBARCACIONES

Cuenta esta oficina con una sola de media vida, pues la otra que habia sido recientemente reconstruida fué destruida i perdida totalmente con sus útiles en la última braveza; su reemplazo es indispensable con su correspondiente dotacion de aparejo i todo.

SINIESTROS

El único accidente que merezca especial mencion ocurrido durante el año que espira es el incendio de la barca británica *Bellona*, el que tuvo lugar en la noche del 31 de agosto; dicho buque, procedente de Junin, tenia a bordo unas 60 toneladas de carbon i recien principiaba a tomar su cargamento de salitre. En cuanto al oríjen del incendio se ignora, pero se cree haya sido intencional por uno de la tripulacion.

VARADEROS

Hai uno de los señores Watters Hnos., dotado de sus correderas i cabrestante; lo ocupan en la compostura de lanchas. El varadero jeneral es la playa al norte que ocupan los demas dueños de lanchas.

Dios guarde a US.

MANUEL A. RIOFRIO.

Señor Director de la oficina central de faros i capitánias.



Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido por el puerto de Pisagua el año 1888

ENTRADAS														
CLASE	CABOTAJE				ESTERIOR				RESÚMENES					
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
A vapor.....	89	71794	83	90715	172	162509	39	48750	74	94682	113	143432	285	305941
A vela cargados.....	54	22330	9	819	63	23149	.....	.....	247	232115	118	237115	181	265264
A id. en lastre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	129	.....	129	.....	.....	.....
Totales.....	143	94124	92	91534	235	185658	39	48750	450	326797	360	375547	466	661205
SALIDAS														
A vapor.....	89	71794	83	90715	172	162509	46	63400	74	92272	120	155672	292	318181
A vela cargados.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	203	190681	203	190681	203	190681
A id. en lastre.....	54	22330	9	419	63	22749	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totales.....	143	94124	92	91134	235	185258	46	63400	277	212953	323	346353	495	508862

Pisagua, 31 de diciembre de 1888.

MANUEL A. RIFORIO.

Jente de mar i embarcaciones menores, matrículas en 1889 i existentes el 31 de diciembre en la Subdelegacion Marítima de Pisagua.

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros	23
Lancheros.....	90
Pescadores.....	28
Jornaleros.....	250
	<hr/>
Total de jente de mar.....	391

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para remolque. Uno que está varado hace dos años.	1
Chalupas para pasajeros.....	11
Botes redondos para pasajeros.....	15
Botes para servicios particulares.....	5
Botes i bongos para pesca.....	5
Cachuchos para servicio de lanchas.....	18
Lanchas para carga dentro del puerto.....	105
Lanchones id. id. id.....	4
Lanchas cisternas.....	1
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	2
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	177

MANUEL A. RIOFRIO.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i practicaje, percibidas por la Capitanía de Puerto de Pisagua durante el año de 1888

MESES	Derechos de rol		POR PRACTICAJE			
	Parte del Gobernador Marítimo	Total	Depósito del 5%.	Parte de los gobernadores marítimos.	Parte de los prácticos	Total
Enero	36	36	Ambos prácticos tienen depósito en el banco para responder por avería.	45 50	228 00	273 00
Febrero.....	56	56		41 66	208 34	250 00
Marzo	50	50		38 00	190 00	228 00
Abril.....	55	55		48 33	241 67	290 00
Mayo.....	45	45		60 00	300 00	360 00
Junio.....	67	67		128 00	640 00	768 00
Julio.....	57	57		106 00	530 00	636 00
Agosto.....	80	80		177 83	989 17	1067 00
Setiembre.....	54	54		190 00	950 00	1140 00
Octubre.....	80	80		208 33	1142 00	1250 00
Noviembre.....	133	133		222 66	1114 00	1336 00
Diciembre.....	109	109		209 00	1045 00	1254 00
Totales		822			8852 00	

Pisagua, 31 de diciembre de 1888.

MANUEL A. RIOFRIO.

Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la Subdelegación marítima de Pisagua

Varaderos.—Hai 2, uno de Watters Hnos. para compostura de lanchas i uno jeneral en la playa del norte del puerto.

OBSERVACIONES.—Carpinteros de ribera domiciliados en este puerto hai tres únicamente que se ocupan en la refaccion de lanchas i botes.—En casos de exceso de trabajo se recurre a los buques surtos en el puerto.

Pisagua, 1.º de enero de 1889.

MANUEL A. RIOFRIO

Subdelegacion marítima de Caleta Buena

Caleta Buena, 8 de febrero de 1889.

Acompaño a Ud. un cuadro que manifiesta la salida de buques habida en esta subdelegacion marítima en el año 1888, como lo pide en su nota núm. 18, de enero 17, cuadro que no habia sido remitido antes por olvido.

Dios guarde a Ud.

ALBERTO CAVADA.

Señor Jefe de Oficina Central de Faros i Capitanias de Puertos.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido del puerto de Caleta Buena el año 1888

ENTRADAS																
CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMEN			
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		ESTRANJEROS		TOTAL		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
A vapor.....	22	14450	25	25596	47	39846	6	9841	6	9841	6	9841	53	49787		
A vela cargados.....	2	130			2	130	12	9440	12	9440	14	9570	14	9570		
Id. id. en lastre.....							16	13012	16	13012	16	13012	16	13012		
Totales.....	24	14580	25	25596	49	39970	34	32293	34	32293	36	32423	83	72269		
SALIDAS																
A vapor.....	22	14450	22	25596	47	39846	6	9841	6	9841	-6	9841	53	49687		
A vela cargado.....							26	20952	26	20952	26	20952	26	20952		
Id. id. en lastre.....	2	130			2	130							2	130		
Totales.....	24	14580	22	25596	49	39859	32	30793	32	30793	32	30793	81	70869		

Caleta Buena, 5 de febrero de 1889.

ALBERTO CAYADA.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Caleta Buena

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros	4
Lancheros	20
Pescadores	2
Jornaleros.....	21
	<hr/>
Total de jente de mar.....	47

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros	1
Botes para pasajeros	6
Botes i bongos para pesca	2
Cachuchos para servicio de lanchas.....	2
Lanchas para carga dentro del puerto.....	27
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	38

Caleta Buena, 3 de enero de 1889.

ALBERTO CAVEDA.

*Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i practica-
je, percibidas por la Capitanía de Puerto de Caleta Buena
durante el año 1888*

MESES	DERECHOS DE ROL		POR PRACTICAJE	
	Parte del Goberna- dor marítimo	Total	Parte de los prác- ticos	Total
Enero	2	2	5	5
Febrero	6	6	192	192
Marzo	8	8	108	108
Abril	2	2	38	38
Mayo	6	6	190	190
Junio.....	10	10	171	171
Julio.....	6	6	73	73
Agosto.....	4	4	120	120
Setiembre.....	8	8	163	163
Octubre	4	4	72	72
Noviembre	14	14	298	298
Diciembre	2	2	34	34
		72		1,374

*Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los
límites de la subdelegacion marítima de Caleta Buena*

Varaderos.—Hai 1, C. Outram, ocupado en componer lanchas.

Carpinteros de ribera.—Hai 1 constructor i 1 calafate.

Residencia.—En Mejillones del Norte.

OBSERVACIONES.—Tanto el carpintero como el calafate residen en Mejillones del Norte i vienen 7 en el día a Caleta Buena cuando tienen que hacer.

Caleta Buena, 3 de enero de 1889.

ALBERTO CAVADA.

Gobernacion maritima de Iquique

Iquique, 22 de enero de 1889.

Acompaño a US., bajo el número 1, el estado del movimiento marítimo que ha habido por este puerto durante el año próximo pasado.

Comparado con el del año anterior de 1887, se vé que ha habido un aumento en las entradas, de 8 buques de vela con 3,922 toneladas, i de 92 vapores con 53,502 toneladas.

En las salidas ese aumento está representado por 26 buques de vela con 27,644 toneladas, i por 89 vapores con 49,102 toneladas.

El movimiento de pasajeros ha sido el siguiente: entrados 9,105, i salidos 4,918, habiendo una diferencia a favor del año próximo pasado sobre el anterior, de 1,754, en los primeros, i de 92 en los segundos.

En las embarcaciones menores pertenecientes a la matrícula de esta capitanía, i cuya clasificacion se detalla en el estado núm. 2, ha habido un aumento de 125 sobre las que existian en el año de 1887.

La jente de mar matriculada constaba el 31 de diciembre último, incluso los jornaleros, segun se manifiesta en el mismo estado núm. 2, de 553 individuos, mas o ménos el mismo número de que se componia el año anterior.

Segun aparece del libro respectivo de esta capitanía, durante el año próximo pasado ha habido 21 días, 6 horas inútiles de mar, i en el año anterior solo 16 días.

Como se manifiesta en el estado núm. 3, el único siniestro marítimo ocurrido en el año de que se dá cuenta, es el caso de la barca inglesa *A. E. Kellar*, que arribó al puerto con su cargamento de carbon incendiado, i como no fuera posible estinguir el fuego, se le varó en la playa del «Colorado», donde fué completamente destruido en la noche del 27 de junio, por una braveza de mar.

El buque varado fué vendido en remate, i los interesados, ántes de su destruccion, habian conseguido salvar el aparejo i parte del cargamento.

Como ya lo he hecho presente en otras ocasiones, las valizas que mar-

can las rocas de esta bahía, necesitan en su mayor parte reponerse por el mal estado en que se hallan, sobre todo las que señalan las rocas mas peligrosas, que están precisamente en el pasaje obligado de las embarcaciones del tráfico.

Segun presupuesto que he pasado últimamente por conducto de la Direccion de Faros i Capitanías de Puertos, la renovacion de diez de las balizas importa 420 pesos, cuyo gasto seria de desear se decretara cuanto ántes.

Ahora que se halla reglamentado i perfectamente atendido el servicio de provision de artículos navales para las oficinas marítimas, convendria que se hiciera igual cosa respecto de la provision de ropa de uniforme para la marinería, ya fuera constituyendo un depósito en las tesorerías fiscales, o bien encargando de este servicio a la Intendencia Jeneral del Ejército i Armada como está establecido en la escuadra.

Las dificultades con que he tocado aquí para que la marinería se provea de las piezas de uniforme que necesita, supongo que las tendrán tambien en otros puertos, porque ellos provienen de que el comercio, dado el reducido número de que se compone el personal de las capitanías, no se halla dispuesto a proveerse de artículos de tan escaso i limitado consumo, que no les deja sino utilidades mui insignificantes.

Ojalá, pues, que cuanto ántes pudiera regularizarse este servicio, en la forma que insinúo, o en la que se crea mas conveniente.

Así la marinería obtendria un vestuario mas apropiado, i a un precio mas módico, sobre todo en los puertos del norte.

Bajo los números 4 i 5, se acompañan los estados que contienen los demas datos pedidos.

B. CAMPILLO.

Al señor Comandante Jeneral de Marina.

NÚM. 1.—Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Iquique el año 1888

ENTRADAS														
CLASES	CABOTAJE				ESTERIOR				RESÚMEN					
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL			
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes
De guerra.....	6	9466	1	2380	7	11846	2	3090	.....	.....	2	3090	9	14936
A vapor.....	168	131936	283	295033	451	426969	26	34725	61	84428	87	119153	538	546122
A vela cargados.....	64	25753	140	103714	204	129467	4	1174	94	97245	98	98419	302	227886
Id. id. en lastre.....	16	430	57	58038	73	58468	.....	.....	42	46470	42	46470	115	104938
Totales.....	254	167585	481	459165	735	626750	32	38989	197	228143	229	267132	964	893882
SALIDAS														
De guerra.....	6	9466	1	2380	7	11846	2	3090	.....	.....	2	3090	9	14936
A vapor.....	170	135505	270	277915	440	413420	25	33252	69	94744	94	127996	534	547416
A vela cargados.....	36	6286	89	68422	125	74708	.....	.....	203	203701	203	203701	328	278409
Id. id. en lastre.....	44	18035	28	21189	72	39224	1	1094	1	271	2	1365	74	40399
Totales.....	256	169292	388	369906	644	539198	28	37436	273	298716	301	336152	945	873350

Iquique, 31 de diciembre de 1888.

B. CAMPILLO.

NÚM. 2.—*Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la gobernacion marítima de Iquique*

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	76
Lancheros.....	101
Pescadores.....	41
Jornaleros.....	335
<hr/>	
Total de jente de mar.....	553

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para remolque.....	2
Chalupas para pasajeros.....	16
Botes redondos para pasajeros.....	81
Id. para servicios particulares.....	4
Canoas para pesca.....	3
Botes i bongos para id.....	33
Cachuchos para servicio de lanchas.....	108
Lanchas para carga dentro del puerto.....	165
Lanchones id. id. id.....	5
Lanchas cisternas.....	2
Lanchas que viajan dentro de los límites de la gobernacion marítima	3
<hr/>	
Total de embarcaciones.....	422

Iquique, 31 de diciembre de 1888.

B. CAMPILLO.

NUM. 3.—*Estado que demuestra los naufragios, accidentes i colisiones de buques nacionales en el extranjero i nacionales en las costas de la República, con expresion de la clase, cargamento i edad de cada buque, nombres del capitán i armador en todo caso, siempre que se conozcan, números de vidas perdidas, fecha i lugar del desastre, la fuerza i direccion del viento al tiempo del accidente, todo segun ha sido comunicado a la Comandancia Jeneral de Marina o autoridades marítimas durante el año de 1888*

Fecha del accidente	Nombre i edad del buque	Puerto de matrícula	Clase de buque	Toneladas de registro	Tripulacion	Nombre del capitán	Nombre del armador	Puerto de salida	Puerto de destino	Cargamento i pasajeros	Direccion i fuerza del viento	Total o parcial	Núm. de vidas perdidas
Febrero 16	A. E. Kellat	Moncton N. B. (6 años)	Barca	1032	17	H. Bohde	J. T. Cowley	Valparaiso	Iquique	Carbon	SO.	Total	Ninguna

RESUMEN						
Número de buques	Toneladas	Tripulacion	Total de individuos a bordo	Cargamento	Pérdida total	Número de vidas perdidas
1.	1,032	17	17	Carbon	Total	Ninguna

NOTAS.—Este buque entró al puerto con su cargamento incendiado, i como no fuera posible extinguir el fuego, se le varó en la playa del «Colorado», donde fué totalmente destruido en la noche del 27 de junio por una brava de mar, habiéndose salvado el aparato i parte del cargamento.—Iquique, 31 de diciembre de 1888.—B. CAMPILLO.

NÚM. 4.—Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i practicaje, percibidas por la capitania de puerto de Iquique durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL			POR PRACTICAJE			
	Parte del go-bernador ma-rítimo	Parte de los ayudantes	Total	Deposito del 5 por ciento	Parte de los gobernadores marítimos	Parte de los prácticos	Total
Enero	100.67		151		233.50	1,117.50	1,351
Febrero	53.34		80		144.50	722.50	867
Marzo	73.34		110		180.66	903.34	1,084
Abril	66.00		99		178.83	894.17	1,073
Mayo	66.67		100		188.16	940.84	1,129
Junio	72.67		109		228.83	1,144.17	1,373
Julio	74.00		111		284.33	1,420.67	1,705
Agosto	83.34		125		349.17	1,745.83	2,095
Setiembre	82.67		124		312.66	1,563.34	1,876
Octubre	102.67		154		418.33	2,091.67	2,509
Noviembre	116.67		175		420.50	2,102.50	2,522
Diciembre	94.34		149		380.50	1,902.50	2,282
Totales			1,487				19,866

Es el un depósito en el banco de 1,000 pesos, correspondiente a los dos practicajes.

La 3.ª parte al escribiente por no haber ayudantes.

NÚM. 5.—Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la gobernacion marítima de Iquique

Varaderos.—Hai 6: 1 de Avendaño, 2 de Yevenes i 3 de Espinosa.
Carpinteros de ribera.—Hai 2 constructores, 11 oficiales, 5 aprendices i 7 calafates, con residencia en Iquique.

OBSERVACIONES.—En el varadero de Avendaño, se han construido durante el año tres chalupas i dos botes, i en el de Espinosa cinco botes.

Iquique, 31 de diciembre 1888.

B. CAMPILLO.

Subdelegacion maritima de Tocopilla

I

MOVIMIENTO MARÍTIMO

Han entrado al puerto durante el año, con procedencia del extranjero, 3 buques de vela cargados, con porte de 1,992 toneladas; i han salido para el extranjero 5, cargados tambien, con porte de 3,392 toneladas.

Han entrado con procedencia del cabotaje 16 buques de vela, con porte de 8,083 toneladas i 92 vapores con 107,861 toneladas; i han salido para id. 13 buques de vela con 6,289 toneladas i 92 vapores con 107,861 toneladas.—Anexo número I.

II

EMBARCACIONES MENORES

Se ocupan en el tráfico del puerto 30 embarcaciones menores con porte de 299 toneladas.

III

FAROS, MUELLES I BOYAS

Muelles hai tres en mal estado que ni merecen el nombre de tales; solo pueden llamarse embarcaderos. Sin embargo, la compañía de ferrocarril i salitres del Toco, recién organizada, va a construir uno de buenas condiciones.

El puerto no ofrece peligros a su entrada, i por consiguiente no existen *boyas desmarcadoras*.

IV

IMPORTANCIA DEL PUERTO

Consiste la importancia de este puerto en la explotación de minerales de cobre en él existentes i en la de yacimientos de caliches al interior, de los cuales se estrae el salitre.

La nueva compañía explotadora de la sustancia mencionada está construyendo en la actualidad un ferrocarril desde este puerto al interior, lo cual hará que la importancia de él sea bien estimable i que proporcionará pingües entradas a la nación en breve tiempo.

Con lo espuesto, cumplo con el deber que me impone el reglamento.

Tocopilla, 31 de diciembre de 1888.

RAMON ECHEÑIQUE.



Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido del puerto de Tocopilla el año 1888

CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMENES				
	CHILENOS			ESTRANJEROS			TOTAL			CHILENOS			ESTRANJEROS			TOTAL	
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	
De guerra.....	41	43219	1	1000	1	1000									1	1000	
A vapor.....	6	2515	1	599	7	3114									92	107861	
A vela cargados.....	2	746	4	2429	6	3175									12	6506	
A id. en lastre.....															6	3175	
Total.....	49	46480	57	68670	106	115150									111	117542	
SALIDAS																	
De guerra.....			1	1000	1	1000										1	1000
A vapor.....	6	2378	6	3541	12	5919										92	107861
A vela cargados.....	2	883	2	1281	4	2164										15	7911
A id. en lastre.....																4	2164
Totales.....	49	46480	60	70464	109	116944										112	118936

Tocopilla, diciembre 31 de 1888.

RAMON ECHESTIQUE.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculada en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Tocopilla

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros	12
Lancheros	14
Pescadores	2
	<hr/>
Total de jente de mar.....	28

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros	3
Botes redondos para pasajeros.....	6
Botes para servicios particulares.....	2
Botes i bongos para pesca.....	2
Cachuchos para servicio de lanchas.....	1
Lanchas para carga dentro del puerto	15
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	1
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	30

NOTA.—Los fleteros i lancheros no se ocupan esclusivamente en esos servicios.

Tocopilla, 31 de diciembre de 1888.

RAMON ECHEÑIQUE,

*Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i practica-
caje, percibidas por la capitanía de puerto de Tocopilla duran-
te el año 1888*

MESES	DERECHOS DE ROL		POR PRACTICAJE			
	Parte del gobernador marítimo	Total	Deposito del 5 por ciento	Parte de los gobernadores marítimos	Parte de los prácticos	Total
Enero.....	12	12				
Febrero.....	9	9				
Marzo.....	9	9				
Abril.....	12	12				
Mayo.....	11	11				
Junio.....	10	10				
Julio.....	7	7				
Agosto.....	11	11	6 45	25 80	122 55	154 80
Setiembre.....	6	6				
Octubre.....	14	14				
Noviembre.....	16	16				
Diciembre.....	15	15	5 98	23 95	113 69	143 62
Total.....		132				29,842

Tocopilla, diciembre 31 de 1888.

RAMON ECHEÑIQUE.

Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Tocopilla en 31 de diciembre de 1888

Varaderos.—Hai 2, uno de Kinekey i otro de la compañía de minas de Tocopilla ocupado en carena de lanchas.

Calafates.—Hai 2, con residencia en Tocopilla.

Tocopilla, 31 de diciembre de 1888.

RAMON ECHEÑIQUE.

Gobernacion maritima de Antofagasta

Antofagasta, enero 4 de 1889.

Señor Director:

Cumpliendo con lo ordenado en la circular núm. 12 de fecha 7 de diciembre último, tengo el honor de remitir a esa Direccion Jeneral los datos estadísticos de esta Gobernacion Marítima por el último año administrativo.

ESTADO NÚM. 1

Movimiento marítimo.—Segun se demuestra en este estado han entrado al puerto 422 buques con 485,428 toneladas, i han salido 415 buques con 473,900 toneladas. Entre estos hai 1 buque de guerra con 970 toneladas.

ESTADO NÚM. 2

Embarcaciones menores.—Hai matriculadas 124 embarcaciones menores, que se ocupan en el tráfico dentro de los límites de esta Gobernacion, clasificadas segun se espresa en este estado, i dan ocupacion a 207 jente de mar.

ESTADO NÚM. 3

Cuadro demostrativo.—De las entradas por derecho de rol, practicaje i enganche de marineros, percibidas durante último año.

ESTADO NÚM. 4

Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera.—Hai 4 varaderos para composuras de embarcaciones menores, que dan ocupacion a 7 profesionales.

Marineros embarcados i desembarcados.—Durante el último año se han embarcado 40 i desembarcado 22 marineros.

F A R O

Cuenta el puerto con un faro de luz fija, roja, de 6.ª orden, situado sobre las restingas de rocas, que deslindan a la poza por el lado sur. Tiene un edificio anexo, de propiedad fiscal, para el alojamiento de sus empleados.

L A B A R R A

Al cabezo del muelle fiscal se enciende durante noches oscuras una luz roja para indicar el paso que comunica el fondeadero con la poza. Sin embargo, por los peligros de la barra, es prohibido todo tráfico durante la noche, salvo permiso especial.

NAUFRAJIOS O ACCIDENTES DE MAR

No ha habido que lamentar ninguna desgracia durante el año.

B O Y A S

Las boyas que avalizan la Roca Paita i los bajos de la barra han sido recorridas i pintadas en el mes de enero del año pasado, i ambas prestan importantes servicios.

M U E L L E S

Hai un muelle fiscal, en buen estado, i tres muelles particulares; todos sufren de las lamentables consecuencias del embarcamiento de la poza.

L A P O Z A

Habiéndose llamado durante años la atencion de las autoridades marítimas al lamentable hecho del embancamiento de la poza, tuve, en fecha 17 de octubre del año pasado, en mi oficio núm. 114, el honor de presentar a la alta consideracion de US. un proyecto relativo, de que están actualmente tratando en Santiago los comisionados del Directorio de la Compañía de Salitres con el ministerio. Por la misma oportunidad me permití solicitar la aprobacion suprema para cambiar el sitio del deslastre i el modo en que esta operacion se practica.

O F I C I N A S M A R Í T I M A S

Las oficinas funcionan en una casa arrendada por el Estado. Es deteriorada i en alto grado perjudicial a la salud. Como el edificio nuevo de

Aduana está por terminarse, espero que con la benevolencia de US. se destinará en este el local necesario para las oficinas marítimas i el depósito correspondiente. Hai gran necesidad de muebles para las oficinas i de renovar el escaso mobiliario existente, pero no se ha hecho todavía los pedimentos para este fin hasta que se instalen las oficinas en locales aparentes.

SUBDELEGACIONES MARÍTIMAS

De las Subdelegaciones de mi dependencia no he recibido todavía las memorias con sus correspondientes estados. Pronto que me los remitan, tendré el honor de enviarlos a US. Es cuanto tengo el honor de esponer en cumplimiento a lo ordenado.

Dios guarde a US.

B. E. CABELLO.

NÚM. 1.—Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Antofagasta el año 1888

CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMEN	
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
De guerra.....	98	115816	1	970	1	970	...	...	...	...	...	...	1	970
A vapor.....	95	111915	147	204287	247	320103	25	33588	47	60157	72	93745	319	413849
A vela cargados.....	49	25851	27	20402	76	46253	...	...	20	17671	20	17671	96	63924
Id. en lastre.....	...	...	6	6686	6	6686	...	...	...	...	...	...	6	6686
Totales.....	147	141667	181	232345	330	374012	25	33588	67	77828	92	111416	422	485,428
SALIDAS														
De guerra.....	...	...	1	970	1	970	...	...	...	...	...	...	1	970
A vapor.....	95	111915	147	202214	242	314129	29	38394	48	62825	77	101719	319	413848
A vela cargados.....	25	7989	20	12780	45	20719	1	353	13	14027	14	14380	59	35099
Id. en lastre.....	22	11584	11	7214	33	18798	3	3185	...	...	...	...	36	21983
Totales.....	142	131488	179	223128	321	354616	33	42432	61	76852	91	116099	415	473900

Antofagasta, diciembre 31 de 1888.

B. E. CABELLO.

NUM. 2.—*Jente de mar i embarcaciones menores matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la gobernacion marítima de Antofagasta*

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	50
Lancheros.....	120
Pescadores.....	12
Jornaleros.....	25
<hr/>	
Total de jente de mar.....	207

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para remolque.....	2
Chalupas para pasajeros.....	22
Botes redondos para pasajeros.....	23
Botes para servicios particulares.....	4
Canoas para pesca.....	9
Botes i Bongos para pesca.....	2
Cachuchos para servicio de lanchas.....	2
Lanchas para carga dentro del puerto.....	55
Lanchones para id. id.....	3
Lanchas cisternas.....	1
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	1
<hr/>	
Total de embarcaciones.....	124

Antofagasta, diciembre 31 de 1888.

B. E. CABELLO.

NÚM. 3.—Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, practicije i enganche de marineros percibidos por la capitania de Antofagasta durante el año 1880

MESES	DERECHOS DE ROL			FOR PRACTICAJE			FOR ENGANCHE DE MARINEROS		
	Parte del gobernador marítimo	Parte de los ayudantes	Total	Parte de los gobernadores marítimos	Parte de los prácticos	Total	Por embarque	Por libretas	Total
Enero.....	30.00	15.00	45.00	20.67	103.33	124.00	2.00	1.00	3.00
Febrero.....	28.00	14.00	42.00	13.83	69.17	83.00	3.00	1.00	4.00
Marzo.....	29.34	14.66	44.00	21.83	109.17	131.00	3.00	50	3.50
Abril.....	29.34	14.66	44.00	28.67	143.33	172.00	.....	.....	.....
Mayo.....	30.67	15.33	46.00	12.33	61.67	74.00	.....	.....	.....
Junio.....	29.34	14.66	44.00	19.50	97.50	117.00	2.00	.....	2.00
Julio.....	33.32	16.68	50.00	45.00	235.00	270.00	2.00	50	2.50
Agosto.....	36.00	18.00	54.00	30.50	152.50	183.00	2.00	1.00	3.00
Setiembre.....	34.00	17.00	51.00	44.67	223.33	268.00	1.00	50	1.50
Octubre.....	34.66	17.34	52.00	70.17	350.83	421.00	1.00	.....	1.00
Noviembre.....	34.66	17.34	52.00	48.17	240.83	289.00	10.00	2.50	12.50
Diciembre.....	38.67	19.33	58.00	46.83	234.17	281.00	14.00	4.50	18.50
Total.....	.....	.....	582.00	.....	.....	2,413.00	.....	.....	51.50

Antofagasta, diciembre 31 de 1880.

B. E. CABELLO.

NÚM. 2.—*Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la gobernacion marítima de Antofagasta*

Números	VARADEROS		CARPINTEROS DE RIBERA			RESIDENCIA
	Dueños	Faenas en que se ocupan	Constrs.	Oficiales	Calafates	
1	Ferrocarril....	Varar i componer lanchas i otras embarcaciones menores.	3	1	3	Antofagasta
2	C. ^a de salitres	Id.				
3	Barnett i C. ^a .	Id.				
4	J. B. Alarcon.	Id.				

Antofagasta, diciembre 31 de 1888.

B. E. CABELLO.

Subdelegacion maritima de Paposo

Paposo, 1.º de Febrero de 1889.

Acompaño a US. los siguientes cuadros que manifiestan el movimiento marítimo ha bido por este puerto durante el año de 1888.

Un cuadro de entradas de buques.
Un id. de salidas de id.
Un id. de embarcaciones menores.
Un id. de entrada por derecho de rol.
Un id. de varaderos.

Dios guarde a US.

G. NAVARRETE.

Al señor Director de la oficina de Faros i Capitanías de puerto.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido del puerto de Paposo el año 1888

ENTRADAS						
CLASES	CABOTAJE					
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL	
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes
A vapor.....	17	11197	15	18926	32	30123
A vela cargados.....	6	2326	1	303	7	2629
Totales.....	23	13523	16	19229	39	32752
SALIDAS						
A vapor.....	17	11197	15	18926	32	30123
A vela cargados.....	6	2326	1	303	7	2629
Totales.....	23	13523	16	19229	39	32752

Paposo, 1.º de enero de 1888.

G. NAVARRETE.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Paposo

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	4
Lancheros.....	6
Pescadores.....	4
Jornaleros.....	6
<hr/>	
Total de jente de mar.....	20

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros.....	4
Botes redondos para pasajeros.....	1
Botes i bongos para pesca.....	2
Cachuchos para servicio de lanchas.....	2
Lanchas para carga dentro del puerto.....	3
<hr/>	
Total de embarcaciones.....	12

Paposo, 1.º de enero de 1889.

G. NAVARRETE.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitanía de puerto de Paposo durante el año 1888

MESES	Parte del Gobernador Marítimo
Enero	\$ 4
Febrero	2
Marzo	5
Abril	3
Mayo	4
Junio	3
Julio	3
Agosto	3
Setiembre	4
Octubre	2
Noviembre	3
Diciembre	2
Total	38

Paposo, 31 de diciembre de 1888.

G. NAVARRETE.

Varaderos que existen dentro de los límites de la subdelegación marítima de Paposo

Varaderos.—Existe uno de Barazarte; se ocupa en composturas de lanchas.

Paposo, 1.º de enero de 1889.

G. NAVARRETE.

Subdelegacion marítima de Puerto Oliva

Puerto Oliva, enero 2 de 1889.

En cumplimiento de lo ordenado en su circular núm. 12, de fecha 7 de diciembre último, remito a US. los estados que se digna pedirme i me permito decir a US. que los cinco estados adjuntos comprenden el movimiento concerniente a esta Subdelegacion Marítima en todo el año próximo pasado.

Dios guarde a US.

FÉLIX A. VALLADARES.

Al señor Director de la oficina Central de Faros i Capitanías de Puerto.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Oliva el año 1888

ENTRADAS														
CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMEN	
	CHILENOS			ESTRANJEROS			CHILENOS			ESTRANJEROS			TOTAL	
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes
De guerra.....	16	9497	25	31797	41	41294	...	...	...	...	...	...	...	...
A vapor.....	1	450	7	5775	8	6225	...	...	...	...	...	...	...	...
A vela cargados.....	...	...	5	3309	5	3309	...	...	...	...	...	...	...	...
Id. en lastre.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Totales.....	...	...	...	...	54	50828	...	...	...	...	...	...	54	50,828
SALIDAS														
De guerra.....	16	9497	21	25439	37	35936	...	...	...	...	...	...	...	...
A vapor.....	1	450	1	1016	2	1466	...	...	...	...	...	...	...	...
A vela cargados.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Id. en lastre.....	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Totales.....	...	...	...	...	39	37402	...	...	...	...	...	...	18	17917 57 55,319

Puerto Oliva, 2 de enero de 1889.

FÉLIX A. VALLADARES.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la Subdelegacion marítima de Puerto Oliva

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros.....	9
Pescadores.....	1
	10
Total de jente de mar.....	10

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Botes para servicios particulares.....	1
Botes i bongos para pesca.....	1
Cachuchos para servicio de lanchas.....	2
Lanchas para carga dentro del puerto.....	8
	12
Total de embarcaciones.....	12

En este puerto no hai gremio de jornaleros, i se hacen los trabajos de las bodegas i el muelle con una cuadrilla de trabajadores que no están matriculados, i consta la cuadrilla de 18 a 20 hombres, segun las exigencias de los trabajos.

Puerto Oliva, 2 de enero de 1889.

FÉLIX A. VALLADARES.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitanía de puerto de Oliva durante el año 1888.

MESES	Parte del Gobernador Marítimo
Enero.....	\$ 7
Febrero.....	9
Marzo.....	4
Abril.....	3
Mayo.....	5
Junio.....	5
Julio.....	7
Agosto.....	8
Setiembre.....	4
Octubre.....	8
Noviembre.....	9
Diciembre.....	8
Total.....	\$ 77

Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la Subdelegacion marítima de puerto Oliva en diciembre de 1888.

Varaderos.—Hai uno, de B. i Q. Se ocupa en componer lanchas.

Carpinteros de ribera.—Hai un oficial i un calafate, con residencia en el puerto.

OBSERVACIONES.—El varadero se encuentra situado cerca del muelle de este puerto, i está dotado de buen botadero para varar las lanchas, de un cabrestante que tiene 170 brazas de buen cabo i dos motores de fierro de cuatro roldanas cada uno; tiene una regular carpintería para el uso consiguiente, i un pequeño depósito para la brea i el alquitran que se usa en el arreglo de las lanchas.

El muelle de este puerto es bastante bueno i está dotado de seis carritos de mano montados sobre rieles de fierro, i hacen el servicio en el embarque i desembarque. Tambien posee este muelle una buena sigüefía con sus respectivos aparejos capaz de levantar todo bulto pesado.

Puerto Oliva, 2 de enero de 1889.

FÉLIX A. VALLADARES.

Subdelegacion maritima de Taltal

Taltal, 5 de enero de 1889.

En cumplimiento a lo ordenado en su circular núm. 12, de fecha 7 de diciembre del año próximo pasado, remito a Ud. los cuadros que en ella me indica.

No le remito el estado de naufragios i accidentes de mar por no existir ninguno en este puerto.

Dios guarde a Ud.

G. THAYER.

Al señor Director de la Oficina Central de faros i Capitanías de Puerto.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Taltal el año 1888

ENTRADAS												
CLASES	DEL CABOTAJE				DEL ESTERIOR				RESÚMENES			
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
De guerra.....	1	1101	1	970	2	2071	.....	.....	.....	.....	2	2071
A vapor.....	87	98567	110	148397	197	246764	1	1096	1	1096	198	247860
A vela cargados.....	20	7888	25	16641	45	24529	3	3067	3	3067	48	27596
Id. id. en lastre.....	.....	.....	1	653	1	653	4	7834	4	7834	5	8487
Totales.....	.....	.....	.....	.....	245	274017	.....	.....	8	11997	253	286014
SALIDAS												
De guerra.....	1	1101	1	970	2	2071	.....	.....	.....	.....	2	2071
A vapor.....	87	98567	110	148397	197	246964	.....	.....	.....	.....	197	246964
A vela cargados.....	5	2324	15	8513	20	10833	8	7199	8	7199	28	18036
Id. id. en lastre.....	12	5286	10	9230	22	14516	.....	.....	.....	.....	22	14516
Totales.....	.....	.....	.....	.....	241	274388	.....	.....	8	7199	249	281587

Taltal, 4 de enero de 1889.

G. THAYER.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Taltal

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	44
Lancheros.....	18
Pescadores.....	12
	<hr/>
Total de jente de mar.....	74

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros.....	15
Botes redondos para pasajeros.....	8
Botes para servicios particulares incluidos los del resguardo...	7
Botes i bongos para pesca.....	6
Cachuchos para servicio de lanchas.....	8
Lanchas para carga dentro del puerto.....	27
Lanchones para id. id del id. incluidos los faluchos.....	5
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	76

Taltal, 4 de enero de 1889.

G. THAYER.

*Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i practica-
caje, percibidas por la capitania de puerto de Taltal durante
el año 1888*

MESES	DERECHOS DE ROL		POR PRACTICAJE			
	Parte del go-bernador ma-ritimo	Total	Depósito del 5 por ciento	Parte de los gobernadores	Parte de los prácticos	Total
Enero.....	36	36	\$ 1 71	\$ 6 83	\$ 32 46	\$ 41
Febrero.....	21	21	3 04	12 16	57 80	73
Marzo.....	28	28	1 08	4 33	20 59	26
Abril.....	33	33	75	3	14 25	18
Mayo.....	21	21				
Junio.....	25	25				
Julio.....	29	29	1 83	7 33	34 84	44
Agosto.....	31	31	3 83	15 33	72 84	92
Setiembre.....	13	13	3 08	12 33	58 59	74
Octubre.....	26	26	4 08	16 33	77 59	98
Noviembre.....	29	29	1 25	5	23 73	30
Diciembre.....	20	20				
Totales.....		312				\$ 496

*Varaderos que existen dentro de los límites de la subdele-
gacion marítima de Taltal durante el año 1888*

Varaderos.—Hai 1 de Schjolberg i C.^a que se ocupan en varar i limpiar lanchas.

Taltal, 4 de enero de 1889.

G. THAYER.

Subdelegacion maritima de Puerto Esmeralda

Esmeralda, 2 de enero de 1889.

Adjunto remito a Ud. los cuadros pertenecientes a la subdelegacion marítima de este puerto Esmeralda, correspondientes a todo el movimiento habido en el año próximo pasado.

De propiedad fiscal no hai en esta ni muelle, embarcacion, casa-habitacion, muebles ni útiles de ninguna especie. Solo existe en esta subdelegacion marítima para el uso de la oficina, doce libros en blanco e impresos, dos tomos 2.º i 3.º del *Manual del Marino*, diez cuadernos Reglamento de Policía Marítima i tres legajos de notas i circulares recibidos en los años 1886 a 1888.

Es cuanto puedo informar a Ud. en cumplimiento de lo ordenado en su circular número 12 de fecha 7 de diciembre próximo pasado.

Dios guarde a Ud.

EDUARDO AMENÁBAR.

Al señor Director de la oficina de Faros i Capitanías de Puerto.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el Puerto Esmeralda el año 1888

CLASES	ENTRADAS						RESÚMENES											
	CABOTAJE			ESTERIOR			CHILENOS			ESTRANJEROS			TOTAL					
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL	
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes
A vapor.....	5	3215	3	3222	8	6437												
Totales.....	5	3215	3	3222	8	6437												
SALIDAS																		
A vapor.....	5	3215	3	3222	8	6437												
Totales.....	5	3215	3	3222	8	6437												

EDUARDO AMENÁBAR.

Puerto Esmeralda, enero 2 de 1889.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima del Puerto Esmeralda

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros	4
Total de jente de mar.....	4

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupa para pasajeros.....	1
Cachucho para servicio de lanchas.....	1
Lanchas para carga dentro del puerto.....	4
Total de embarcaciones.....	6

Puerto Esmeralda, enero 2 de 1889.

EDUARDO AMENÁBAR.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitanía de Puerto Esmeralda durante el año 1888

MESES	Parte del gobernador marítimo
Enero.....	1
Febrero.....	1
Marzo.....	1
Abril.....	1
Mayo.....	1
Junio.....	1
Julio.....	1
Agosto.....	1
Total.....	8

Puerto Esmeralda, enero 2 de 1889.

EDUARDO AMENÁBAR.

Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Puerto Esmeralda

Varadero.—Existe uno de la Sociedad Minera Blanca Torre; se ocupa en limpiar i calafatear lanchas.

Caláfate.—Hai uno con residencia en Puerto Esmeralda.

OBSERVACIONES.—El calafate sirve de lanchero, carpintero i calafate.

Puerto Esmeralda, enero 2 de 1889.

EDUARDO AMENÁBAR.

Subdelegacion maritima de Pan de Azucar

Pan de Azúcar, 31 de diciembre de 1888.

Tengo el honor de devolver a Ud. los cuadros con los datos que Ud. se sirvió pedirme por su nota circular número 12, de fecha 7 del actual.

Como no existe oficina de enganche i práctico, a la vez de que no ha ocurrido naufragio alguno, es por esto que no incluyo a Ud. estos datos.

Dios guarde a Ud.

JOSÉ HILARIO 2.º UNTA.

Al señor Director de la Oficina de Faros i Capitanias de Puertos.--Valparaiso.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido del puerto de Pan de Azúcar el año 1888

ENTRADAS														
CLASE	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
A vapor.....	8	4342											8	4342
A vela cargads.	6	2681											6	2681
A id. en lastre.	1	631	1	571									2	1202
Totales.....	15	7654	1	571									16	8225
SALIDAS														
A vapor.....	8	4342											8	4342
A vela cargads.	4	2209							1	571			5	2780
A id. en lastre.	1	128											1	128
Totales.....	13	6679							1	571			14	7250

Pan de Azúcar, 31 de diciembre de 1888.

José HILARIO 2.º UNTA.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la Subdelegacion marítima de Pan de Azúcar.

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros.....	4
Pescadores.....	2
Jornaleros.....	10
	<hr/>
Total de jente de mar.....	16

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros de uso particular.....	1
Botes i bongos para pesca.....	2
Cachucho para servicio de lanchas.....	1
Lanchas para carga dentro del puerto.....	3
	<hr/>
Total de las embarcaciones.....	7

Pan de Azúcar, 31 de diciembre de 1888.

JOSÉ HILARIO 2.º UNTA.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la Capitanía de puerto de Pan de Azúcar durante el año 1888.

MESES	Parte del Gobernador Marítimo
Enero.....	4
Febrero.....	2
Marzo.....	2
Abril.....	2
Mayo.....	2
Junio.....	4
Julio.....	2
Agosto.....	2
Octubre.....	4
Noviembre.....	2
Diciembre.....	4
Total.....	30

Pan de Azúcar, 31 de diciembre de 1888

JOSÉ HILARIO 2.º UNTA.

Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la Subdelegación marítima de Pan de Azúcar.

Varaderos.—Existe uno de I. de Cousiño, que se ocupa en carenar lanchas.

Carpinteros de ribera.—Se ocupa un oficial i un aprendiz, con residencia en Pan de Azúcar.

Pan de Azúcar, 31 de diciembre de 1888.

JOSÉ HILARIO 2.º UNTA.

Subdelegacion maritima de Chañaral de las Animas

Chañaral, 31 de diciembre de 1888.

Cumpliendo con lo ordenado por Ud. en su circular núm. 12, de 7 del actual, tengo el honor de remitirle los cinco cuadros que le incluyo: el 1.º relaciona la entrada de buques; el 2.º la salida de id.; el 3.º los varaderos; carpinteros i calafates que hai en este puerto; el 4.º la jente de mar i embarcaciones menores que trafican en la bahía; i el 5.º los derechos percibidos por esta capitanía.

Dios guarde a Ud.

SANTIAGO CALDERON.

Señor Director de Faros, Valizas i Capitanías de Puertos.—Valparaiso.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido por el puerto de Chañaral el año 1888

CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESUMEN	
	CHILENOS			ESTRANJEROS			CHILENOS			ESTRANJEROS			TOTAL	
	Num.	Tons.	Núm.	Tons.	Núm.	Tons.	Num.	Tons.	Núm.	Tons.	Núm.	Tons.	Núms.	Tons.
	TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL	
De guerra	59	70222	1	970	1	970	16	21916	20	26167	36	48083	1	970
A vapor	17	6913	10	9832	27	16745	1	794	1	794	1	794	28	17539
A vela cargados	5	1892	.....	.....	5	1892	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	1892
Id. id. en lastre	1	243	1	1132	2	1375	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1375
De arribada forzosa .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totales	82	79270	74	93402	156	172672	16	21916	21	26961	37	48877	193	221549
SALIDAS														
De guerra	60	72663	1	970	1	970	15	19573	22	30020	37	49593	1	970
A vapor	20	8079	1	1328	21	9407	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	9407
A vela cargados	2	726	9	8306	11	9032	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	9032
Id. id. en lastre	1	243	1	1132	2	1375	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1375
De arribada forzosa .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totales	83	81613	72	89351	155	170964	15	19573	22	30020	37	49593	192	220557

SANTIAGO CALDERON.

Chañaral, 31 de diciembre de 1889.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la bahía marítima de Chañaral de las Animas.

JENTE DE MÉR

Ocupacion

Fleteros.....	13
Lancheros.....	12
Pescadores.....	2
Jornaleros.....	10
<hr/>	
Total de jente de mar.....	37

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros.....	1
Botes redondos para pasajeros.....	10
Id. para servicios particulares.....	3
Cachuchos para servicio de lanchas.....	1
Lanchas para carga dentro del puerto.....	10
<hr/>	
Total de embarcaciones.....	25

Chañaral, 31 de diciembre de 1888.

SANTIAGO CALDERÓN.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitanía de puerto de Chañaral de las Animas durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL		
	Parte del go-bernador ma-rítimo	Parte de los ayudantes	Total
Enero	14	7	21
Febrero	10	5	15
Marzo	15	8	23
Abril	12	6	18
Mayo	13	7	20
Junio	8	5	13
Julio	10	5	15
Agosto	11	6	17
Setiembre	10	5	15
Octubre	15	8	23
Noviembre	16	8	24
Diciembre	16	9	25
Suma	150	79	229

Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la bahía marítima de Chañaral de las Animas

Varaderos.—Existen 2 de S. G. Sheriff; se ocupan en carena de lanchas.

Carpinteros de ribera.—Hai 2 oficiales i 2 calafates con residencia en Chañaral.

Chañaral, 31 de diciembre de 1888.

SANTIAGO CALDERON.

Gobernacion maritima de Atacama

Caldera, 21 de enero de 1889.

Adjunto remito a US. los estados del movimiento marítimo de este puerto durante el año administrativo trascurrido desde el 1.º de enero al 31 de diciembre del año próximo pasado.

Dios guarde a US.

EMIGIO MARTINEZ.

Señor Director de la oficina central de Faros i Capitanías de Puertos.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido del puerto de Caldera el año 1888

CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR				RESÚMENES			
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
De guerra.....	1	1100	4	11280	5	12380	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	12380
A vapor.....	82	103431	91	118918	173	222349	27	36087	37	48206	64	84293	237	306642
A vela cargados.....	23	12005	5	2759	28	14764	1	293	13	16094	14	16387	42	31151
A id. en lastre.....	.....	.....	2	2234	2	2234	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	2234
De arribada forzosa.....	1	260	.....	.....	1	260	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	260
Total.....	107	116796	102	135181	209	249753	28	36380	50	64300	78	100680	287	352667
SALIDAS														
De guerra.....	1	1100	3	10150	4	11250	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1130
A vapor.....	83	105095	95	127927	178	233022	25	33079	33	42306	58	75385	236	308407
A vela cargados.....	4	947	1	915	5	1862	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	1862
A id. en lastre.....	21	11450	14	13041	35	24491	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	24491
Totales.....	109	118592	113	152033	222	270625	25	33079	34	43496	59	76515	281	347140

Caldera, diciembre 31 de 1888.

EMILIO MARTINEZ.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la Gobernacion marítima de Atacama.

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros	30
Lancheros.....	10
Pescadores.....	9
Jornaleros.....	15
	<hr/>
Total de jente de mar.....	64

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros.....	8
Botes redondos para pasajeros.....	15
Botes para servicios particulares.....	3
Botes i bongos para pesca.....	12
Cachuchos para servicio de lanchas.....	5
Lanchas para carga dentro del puerto.....	35
Lanchones id. id. id.....	5
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	1
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	84

Caldera, diciembre 31 de 1888.

EMILIO MARTINEZ.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i practicaje, percibidas por la capitanía de puerto de Caldera durante el año 1888.

MESES	DERECHOS DE ROL			POR PRACTICAJE			
	Parte del gobernador marítimo	Parte de los ayudantes	Total	Parte del gobernador marítimo	Parte de los ayudantes	Parte de los prácticos	Total
Enero.....	27.00	9.00	36.00	14.10	4.70	94.20	113.00
Febrero.....	15.75	5.25	21.00	2.10	0.70	14.20	17.00
Marzo.....	18.75	6.25	25.00	4.35	1.45	29.20	35.00
Abril.....	20.25	6.75	27.00	8.25	2.75	55.00	66.00
Mayo.....	15.00	5.00	20.00	1.88	0.62	12.50	15.00
Junio.....	22.50	7.50	30.00	7.00	2.33	46.67	56.00
Julio.....	28.50	9.50	38.00	23.13	7.70	154.17	185.00
Agosto.....	18.75	6.25	25.00	9.38	3.12	62.50	75.00
Setiembre.....	27.00	9.00	36.00	19.13	6.37	127.50	153.00
Octubre.....	26.25	8.75	35.00	15.38	5.12	102.50	123.00
Noviembre.....	22.00	11.00	33.00	8.89	4.44	66.67	80.00
Diciembre.....	20.67	10.33	31.00	12.06	6.05	90.89	109.00
Totales.....			357.00				1,037.00

Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la gobernacion marítima de Atacama

Varaderos.—Hai 4: 1 público que se ocupa en pintar i asear chalupas i botes; 1 id. en pintar i asear embarcaciones pescadoras; 1 de Adolfo Möller en pintar i asear embarcaciones menores, i otro de Stahmer i Compañía en pintar, asear i calafatear lanchas.

Astilleros.—Hai 1 de A. Möller que se ocupa en calafatear lanchas.

Carpinteros de ribera.—Hai 1 constructor i 1 oficial, con residencia en Caldera.

NOTA.—Durante el año administrativo, trascurrido desde el 1.º de enero al 31 de diciembre del año actual, no han ocurrido naufragios, accidentes ni colisiones de buques nacionales en el extranjero, ni de buques extranjeros i nacionales en las costas de la República correspondientes a la gobernacion de mi cargo.

Caldera, 31 de diciembre de 1888.

EMILIO MARTINEZ.

Subdelegacion maritima de Carrizal Bajo

Carrizal Bajo, 9 de enero de 1889.

En cumplimiento de lo ordenado por el señor director jeneral de Faros i Capitanías de Puerto, paso a hacer la relacion correspondiente al año 1888.

En mi memoria del año último hacia notar el aumento que se advertia en el movimiento marítimo comparando los años de 1886 i de 1887.

Según dicha comparacion si bien se veia disminucion en el número de naves que habían visitado a este puerto, era fácil persuadirse de que esa disminucion era mas aparente que real, desde que la importancia de las naves en 1887 superaba en cuanto a tonelaje a las de 1886.

Ese incremento ha seguido notándose en 1888 como lo demuestra el cuadro siguiente:

ENTRADAS

Año	Buques del cabotaje	Id. del extranjero	Totales
1886	23		23 10,543
1887	13	6	19 13,112
1888	13	10	23 15,403

SALIDAS

1886	22		22 10,847
1887	14		20 12,697
1888	19		23 15,226

Esto en cuanto al movimiento de buques de velas. Por lo que hace a los vapores, el siguiente cuadro demuestra tambien un progreso bastante perceptible:

ENTRADAS

Año	Vapores nacionales	Id. extranjeros	Totales
1886	81	67	148
1887	71	54	125
1888	80	57	137

SALIDAS

1886	81	67	148
1887	70	54	124
1888	81	57	138

En julio de 1886 las compañías Inglesa i Sud Americana suprimieron un vapor de los tres que semanalmente tocaban en este puerto. De manera que en ese año fueron 130 los vapores de carrera establecida que tocaron en este puerto, lo que da para los otros vapores de diferentes compañías una entrada de 18 vapores. En 1887 fueron solo 104 los vapores de carrera establecida, lo que acusa un aumento de 2 vapores en las pertenecientes a otras sociedades, i en 1888 este aumento ha alcanzado a 16 vapores.

Ése aumento en movimiento de vapores de otras compañías es verdaderamente significativo, pues dichos vapores al venir a este puerto, traen o vienen a recibir un cargamento completo; no como los de carrera establecida que están obligados a cumplir un itinerario aunque no tengan ni lleven nada.

El temporal del 13 de agosto del año último no ocasionó directamente a este puerto mas daño que la pérdida de una lancha perteneciente a Diaz i C.^a pero indirectamente le ocasionó otros males de bastante consideracion. La línea férrea fué interrumpida en sus dos principales ramales: el de Cerro Blanco i el de Jarilla, que para ser restablecido han impuesto un considerable gasto a la empresa de que dependen i una paralización en el acarreo de minerales. Con el mismo temporal algunas minas bastante productoras fueron completamente invadidas por el aluvion o por filtraciones posteriores.

Reparados ya los daños ocasionados por el temporal de agosto en la línea férrea i en las minas de cobre de mayor produccion, es de esperar que el año que principia determine una época de prosperidad para la estensa comarca minera a que sirve este puerto.

Otro ramal de ferrocarril que uniría la línea principal con el mineral de manganeso era el año anterior una expectativa halagadora para la empresa, por cuanto llevado el ferrocarril hasta la ciudad de Vallenar se habria impuesto como una especulacion hasta remuneradora a la empresa i como

una condicion de vitalidad i progreso a las poblaciones que iba a poner en contacto. Pero la continuacion de que hablo ha perdido ya su carácter de halagadora expectativa para la empresa del ferrocarril, desde que Vallenar va a verse unido por un camino de fierro al puerto de Huasco.

Dos ferrocarriles que unan a Vallenar con la costa son incompatibles, se escluyen entre sí, porque serian empresas que no dejarian probablemente un mediano interes.

El 4 de junio a la I P. M. se acercaba a este puerto la barca nacional *Hazel Holme* pilotada por el práctico don B. Leopoldo Schroder, que habia salido a recibirla. Venia con un cargamento de durmientes para la empresa del ferrocarril. Como a distancia de 100 brazas al NO. de la isla tocó en una roca que estaba como cinco metros de profundidad en ese momento, en que la baja mar habia alcanzado a su mayor grado. Con el choque i el haber pasado el buque en toda su estension sobre la roca, se rompió el timon, i el buque se corrió hácia la isla de la que estuvo a distancia de sesenta metros, mas o ménos. El buque fué declarado en inminente peligro de hundirse en breve tiempo, por lo que se acordó llevarlo a la orilla NO. del puerto, al lugar destinado al deslastre de buques.

La matrícula de embarcaciones menores arroja el siguiente resultado: 3 chalupas para pasajeros, 6 botes redondos para id., 2 botes de servicio particular, 2 cachuchos para el servicio de lanchas i 23 lanchas.

La jente matriculada no puede ocuparse constantemente en las tareas que respectivamente ha elegido como propias i tiene que alternarlas frecuentemente con otras, para asegurarse así un salario que no podria proporcionarles la contraccion esclusiva a una sola clase de trabajo.

La matrícula de la jente de mar da el resultado siguiente: 14 lancheros, 3 fleteros i 3 pescadores.

Las multas aplicadas por infracciones del reglamento de policia marítima han alcanzado a 70 pesos.

Dios guarde a US.

AMADOR A. VASQUEZ.

Al señor Director jeneral de Faros i Capitanías de Puertos.



Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Carrizal Bajo el año 1888

CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMEN		
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes	
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes			
De guerra.....			1	970	1	970							1	970	
A vapor.....	80	85334	57	73677	137	159011							137	159011	
A vela cargados.....	6	2187	7	4686	13	6873			10	8530	10	8530	23	15403	
Id. id. en lastre.....			2	1293	2	1293							2	1293	
De arribada forzosa.....	2	279			2	279							2	279	
Totales.....	88	87800	67	80626	155	168426			10	8530	10	8530	165	176956	
SALIDAS															
De guerra.....			1	970	1	970								1	970
A vapor.....	81	85987	55	70302	136	156289			2	3375	2	3375	138	159664	
A vela cargados.....	1	215	1	915	2	1130			4	2589	4	2589	6	3719	
Id. id. en lastre.....	5	1602	12	9905	17	11507							17	11507	
De arribada forzosa.....	2	279			2	279							2	279	
Totales.....		88083	69	82092	158	170175			6	5964	6	5964	164	176139	

AMADOR A. VASQUEZ.

Carrizal Bajo, 11 de enero de 1889.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculada en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Carrizal Bajo

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros	3
Lancheros	14
Pescadores	3
	<hr/>
Total de jente de mar.....	20

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros	3
Botes redondos para pasajeros.....	6
Botes para servicios particulares.....	2
Cachuchos para servicio de lanchas.....	2
Lanchas para carga dentro del puerto	23
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	36

Carrizal Bajo, 11 de enero de 1889.

AMADOR A. VASQUEZ.

*Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i practica-
je, percibidas por la capitanía de puerto de Carrizal Bajo
durante el año 1888*

MESES	DERECHOS DE ROL		POR PRACTICAJE		
	Parte del gobernador marítimo	Total	Parte del gobernador marítimo	Parte de los prácticos	Total
Enero.....	16	16	18 16	90 84	109
Febrero.....	12	12	5 00	25 00	30
Marzo.....	17	17	13 00	65 00	78
Abril.....	21	21	15 00	75 00	90
Mayo.....	13	13	2 17	10 83	13
Junio.....	18	18	12 16	60 84	73
Julio.....	14	14	13 66	68 34	82
Agosto.....	22	22	14 83	74 17	89
Setiembre.....	21	21	23 00	115 00	138
Octubre.....	12	12	2 83	14 17	17
Noviembre.....	24	24	41 83	209 17	251
Diciembre.....	22	22	16 83	84 17	101
Total.....		214	178 47	892 53	1071

Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Carrizal Bajo

Varaderos.—Hai 3, uno de la viuda de Brown que se ocupa en com-
postura de lanchas i 2 del ferrocarril en id. id.

Carpinteros de ribera.—Existe 1 oficial i 2 calafates, con residencia en
Carrizal Bajo.

Carrizal Bajo, 11 de enero de 1888.

AMADOR A. VASQUEZ.

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 expresion de la clase, cargamento i edad de cada buque, nombres del capitán i armador en todo caso, siempre que se conozcan, números de vidas perdidas, fecha i lugar del desastre, la fuerza i direccion del viento al tiempo del accidente, todo segun ha sido comunicado a la Comandancia Jeneral de Marina o autoridades maritimas durante el año de 1888

Fecha del accidente	Nombre i edad del buque	Puerto de matrícula	Clase de buque	Toneladas de registro	Tripulacion	Nombre del capitán	Nombre del armador	Puerto de salida	Puerto de destino	Cargamento i pasajeros	Direccion i fuerza del viento	Total o parcial	Núm. de vidas perdidas	Circunstancias i lugar del siniestro
Junio 4	Hazel Holme	Valp.	Barca	399	10	D. E. Marsh	H. Battle	Ancud	C. Bajo	Durmientes i pasajeros	SO.3	Total	Ninguna	Locó a un tiro como a 100 brazas de la boca con la cañonera en la boca a una profundidad.

RESUMEN							
Número de buques	Toneladas	Tripulacion	Número de pasajeros	Total de individuos a bordo	Cargamento	Pérdida total	Número de vidas perdidas
1	399	10	3	13	Durmientes	Total	Ninguna

Subdelegacion maritima de Huasco

Huasco, 6 de enero de 1889.

De conformidad con su nota circular número 12, de 7 de diciembre último, tengo el honor de pasar a Ud. la memoria anual de esta subdelegacion maritima, correspondiente al año próximo pasado.

Movimiento marítimo.—Durante el año 1888, han entrado i salido del puerto 208 naves, con 248,798 toneladas, 12,238 tripulantes i 2,687 pasajeros.

Embarcaciones menores.—Existen en la bahía ocho chalupas i botes redondos para pasajeros, tres botes para servicio de particulares, tres botes i dos balsas de cuero para la pesca, once lanchas para carga i descarga dentro del puerto i dos cachuchos para el servicio de las mismas. Todas estas embarcaciones están servidas por cuarenta i ocho individuos entre fleteros, lancheros, pescadores i jornaleros.

Muelles i embarcaderos.—Existe un muelle de propiedad fiscal, que mide 35 metros de largo por 8 metros de ancho, i otro de propiedad particular, perteneciente a los señores Craig e Hijos, que mide 45 metros de largo por 8 metros de ancho i que se encuentra actualmente, en regular estado de conservacion i servicio.

A causa de la gran braveza de mar que se experimenta en este puerto desde el 1.º del corriente hasta la fecha, las grandes olas han destruido parte del cimientto en que descansa el muelle fiscal, desclavando i llevándose algunos tablones del piso i levantando las vigas i soportes en esa parte del muelle. Oportunamente he dado cuenta de estos deterioros al señor Administrador de la aduana de Carrizal Bajo i al señor Gobernador de Freirina, encareciéndoles la urjencia de proceder a ejecutar, sin pérdida de tiempo, las reparaciones que sean necesarias.

Astilleros i varaderos.—Existen dos varaderos de propiedad particular, para carenar i reparar las embarcaciones menores.

Dotacion de empleados.—Esta subdelegacion marítima, a pesar de su importancia comercial i movimiento de naves, no tiene marineros ni nin-

gun otro empleado para atender i vijilar el servicio diario de la bahía, ni para conducir la correspondencia pública a bordo de los vapores de carrera establecida, cuyo servicio le está espresamente encomendado por la Ordenanza Jeneral de Correos.

Necesidades del puerto.—Como he dicho a Ud. en las memorias anteriores, es de urgente necesidad que se dote a esta oficina con dos marineros para poder desempeñar el servicio diario de la bahía, recibo i despacho de vapores, conduccion a bordo i vice-versa de las valijas de correspondencia i tantas otras atenciones que conciernen a esta subdelegacion.

Ruego a Ud., que ha tenido oportunidad de imponerse personalmente de las necesidades que dejo apuntadas, se sirva pedir a quien corresponda, que sean atendidas, en obsequio del buen servicio público.

Dios guarde a Ud.

JULIO FIGUEROA.

NOTA.—Adjuntos se servirá Ud. encontrar los estados a que se refiere la nota citada al principio.

Señor Jefe de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puertos.—Valparaiso



Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Huasco el año 1888

ENTRADAS														
CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMEN	
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
A vapor.....	102	120754	94	121979	196	242733							196	242733
A vela cargados.....	6	582	6	5483	12	6065							12	6065
Totales.....	108	121336	100	127462	208	248798							208	248798
SALIDAS														
A vapor.....	102	120754	94	121979	196	242733							196	242733
A vela cargados.....	5	518	5	4736	10	5254							10	5254
Id. en lastre.....	1	64	1	747	2	811							2	811
Totales.....	108	121336	100	127462	208	248798							208	248798

Huasco, enero 6 de 1889.

JULIO FIGUEROA.

Jente de mar i embarcaciones menores matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Huasco.

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	24
Lancheros	6
Pescadores	2
Jornaleros.....	16
	48
Total de jente de mar.....	48

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros.....	3
Botes redondos para pasajeros.....	5
Botes para servicios particulares.....	3
Botes i bongos para pesca.....	3
Cachuchos para servicio de lanchas.....	2
Lanchas para carga dentro del puerto.....	11
	27
Total de embarcaciones.....	27

Huasco, diciembre 31 de 1888.

JULIO FIGUEROA.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitana de puerto de Huasco durante el año 1888

MESES	Parte del Subdelegado marítimo
Enero.....	19
Febrero.....	18
Marzo.....	20
Abril.....	19
Mayo.....	12
Junio.....	13
Julio.....	19
Agosto.....	17
Setiembre.....	22
Octubre.....	19
Noviembre.....	25
Diciembre.....	17
Total.....	220

Huasco, enero 6 de 1889.

JULIO FIGUEROA.

Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Huasco

Varaderos.—Hai 1 de Craig e Hijos que se ocupa en carena de embarcaciones menores.

Carpinteros de ribera.—Hai 1 calafate con residencia en Huasco.

NOTA.—No ha habido naufragios, accidentes ni colisiones de naves dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Huasco durante el año 1888.

Huasco, 31 de diciembre de 1888.

JULIO FIGUEROA.

Subdelegacion maritima de Peña Blanca

Peña Blanca, 31 de febrero de 1889.

En cumplimiento a la circular de Ud., número 12, de fecha 7 del presente, tengo el honor de incluirle los cuadros referentes al movimiento marítimo de este puerto durante el presente año, el de embarcaciones matriculadas, jente de mar, etc.; el de astilleros, varaderos i accidentes de mar, derechos de rol percibidos, etc., etc., durant este año.

Dios guarde a Ud.

AG. MUNDAY.

Señor Jefe de la Oficina Central de Faros i Capitanias de Puertos.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Peña Blanca en el año 1888

CLASE	ENTRADAS						ESTERIOR						RESÚMENES		
	CABOTAJE			TOTAL			CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes	
	CHILENOS		ESTRANJEROS	ESTRANJEROS		TOTAL	Núm.		Tonelajes		Núms.				Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes
A vapor	21	12276	18	21456	39	33732	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39	33732
A vela cargados	12	1580	3	3653	15	5233	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	5233
A id. en lastre	10	680	.....	.....	10	680	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	680
Totales	43	14536	21	25109	64	39645	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64	39645
SALIDAS															
A vapor	21	12276	18	21456	39	33732	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39	33732
A vela cargados	12	1580	3	3653	15	5233	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	5233
A id. en lastre	10	680	.....	.....	10	680	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	680
Totales .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64	39645

Peña Blanca, 31 de diciembre de 1888.

Ag. MUNDAY.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la Subdelegacion marítima de Peña Blanca.

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	4
Jornaleros.....	14
	—
Total de jente de mar.....	18

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Botes redondos para pasajeros.....	1
Botes para servicios particulares.....	1
Cachuchos para servicio de lanchas.....	1
Lanchas para carga dentro del puerto.....	5
	—
Total de embarcaciones.....	8

Peña Blanca, 31 de diciembre de 1888.

AG. MUNDAY.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitanía de puerto de Peña Blanca durante el año 1888

MESES	Parte del Gobernador Marítimo
Enero	\$ 7
Febrero	7
Marzo.....	7
Abril	7
Mayo.....	7
Junio.....	9
Julio.....	7
Agosto.....	9
Setiembre.....	7
Octubre	7
Noviembre.....	12
Diciembre.....	7
Total.....	<hr/> 93

Peña Blanca, 31 de diciembre de 1888.

AG. MUNDAY.

Varaderos que existen dentro de los límites de la Subdelegación marítima de Peña Blanca

Solo existe uno de Dickson i C.^a que se ocupa en varar lanchas.

NOTA.—No hai caso alguno de naufragio a que referirse.

Peña Blanca, 31 de diciembre de 1888.

AG. MUNDAY.

Subdelegacion maritima de Totoralillo

Totoralillo, 12 de enero de 1889.

Adjunto a la presente se servirá Ud. encontrar los cuadros que se digno remitir para la formacion de la estadística marítima de esta oficina durante el año de 1888, la que no se ha podido mandar ántes esperando que el propietario asumiese su puesto, pero hasta la fecha no llega.

El que suscribe, solamente sirve esta oficina interinamente desde el 12 de diciembre del año que espiró; i a fin de que no sufra mayor retardo, he resuelto mandarla hoy.

Todos los cuadros están preparados con la mayor exactitud i con sus correspondientes anotaciones en lo que he trepidado, lo que Ud. podrá ver en esa.

Dios guarde a Ud.

F. OLIVARES PINTO.

Al señor Director de Faros i Capitanas de Puertos.—Valparaiso.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Totorahillo el año 1888

ENTRADAS																
CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMEN			
	CHILENOS			ESTRANJEROS			CHILENOS			ESTRANJEROS			TOTAL	Tonelajes		
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes				
	TOTAL			TOTAL			TOTAL			TOTAL			Núms.	Tonelajes		
A vapor.....	42	20252	23	27203	65	47455			20	34634	20	34634	20	34634	85	82089
A vela cargados.....	30	10038	1	596	31	10634			18	17846	18	17846	18	17846	49	28480
Id. en lastre.....	5	734			5	734									5	734
Totales.....	77	31024	24	27799	101	58823			38	52480	38	52480	38	52480	139	111303
SALIDAS																
A vapor.....	42	20252	23	27203	65	47455			20	34634	20	34634	20	34634	85	82089
A vela cargados.....	16	3479			16	3479									16	3479
Id. en lastre.....	16	5015	1	596	17	5611			15	15254	15	15254	15	15254	32	20865
Totales.....	74	28746	24	27799	98	56545			35	49888	35	49888	35	49888	133	106433

Totorahillo, 12 de enero de 1889.

F. OLIVARES PINTO.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Totoralillo

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	8
Lancheros.....	10
Pescadores.....	4
Jornaleros.....	48
	<hr/>
Total de jente de mar.....	70

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Botes para servicios particulares.....	1
Botes i bongos para pesca.....	3
Cachuchos para servicio de lanchas.....	3
Lanchas para carga dentro del puerto.....	12
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	19

NOTA.—En el libro de matrícula para la jente de mar no hai nadie matriculado.

Totoralillo, 12 de enero de 1889.

F. OLIVARES PINTO.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la Capitanía de puerto de Totoralillo durante el año 1888.

MESES	Parte del Gobernador Marítimo
Enero.....	12
Febrero.....	19
Marzo.....	17
Abril.....	21
Mayo.....	15
Junio.....	19
Julio.....	27
Agosto.....	20
Setiembre.....	16
Octubre.....	19
Noviembre.....	25
Diciembre.....	23
Total.....	\$ 233

Totalillo, 31 de diciembre de 1888.

F. OLIVARES PINTO.

Carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegación marítima de Totoralillo

Carpinteros de ribera.—Existen 1 constructor, 2 oficiales i 1 calafate con residencia en ésta.

OBSERVACIONES.—Las embarcaciones se varan para componerlas, en toda la estension de la parte arenosa. No hai varaderos ni astilleros arreglados para el objeto.

Totalillo, 12 de enero de 1889.

F. OLIVARES PINTO.

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 expresion 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 direccion del viento al tiempo del accidente, todo según ha sido comunicado a la Comandancia Jeneral de Marina o autoridades marítimas durante el año de 1888

Fecha del accidente	Nombre i edad del buque	Puerto de matrícula	Clase de buque	Toneladas de registro	Tripulacion	Nombre del capitán	Nombre del armador	Puerto de salida	Puerto de destino	Cargamento	Total o parcial	Circunstancias i lugar del siniestro
Setbre. 19	Kilkewan	Se ignora	Fragata	1198	24	A. Tengueson.	Se ignora	N. Castle.	Valpar.	Carbon.....	Total...	Incendio
RESÚMEN												
Número de buques		Toneladas		Tripulacion		Total de individuos a bordo		Cargamento		Pérdida		
1		1198		24		24		Carbon		Total		

Totalillo, 12 de enero de 1889.

F. OLIVARES PINTO.

Gobernacion maritima de Coquimbo

Coquimbo, enero 1.º de 1889.

Señor:

En cumplimiento de lo ordenado por US. por circular N.º 12, de fecha 7 de diciembre último, tengo el honor de acompañar a la presente memoria, bajo los números 1, 2, 3, 4, 5 i 6, los estados que manifiestan el movimiento marítimo jeneral del puerto, comprendido desde el 1.º de enero al 31 de diciembre del año último; el número de embarcaciones menores que hacen el tráfico dentro de los límites de la bahía; los astilleros, varaderos i carpinteros de ribera que existen en el puerto; los naufragios, accidentes i colisiones que han tenido lugar dentro de los límites de la jurisdiccion marítima, i, por último, el cuadro demostrativo de las entradas por derechos de rol, practicaje i enganche de marineros, percibidas por la capitanía de este puerto durante el mismo año último.

Muelles.—Existen dos muelles fiscales, uno nuevo i otro viejo. Este último se halla en malas condiciones por el tiempo que hace en que fué construido i los servicios prestados, pero a pesar de esto todavía se le utiliza en lijeros servicios.

Por el nuevo que mide 65 metros de largo por 10 de ancho, es por donde se embarcan i desembarcan los pasajeros i equipajes.

Faro.—El faro de este puerto está bien servido i únicamente se hace sentir la necesidad de cambiarlo de situacion a fin de ser visto desde mas al sur, pues actualmente los buques que vienen de dicha direccion lo ven solo cuando ya estan casi encima.

Vijía.—Es de indispensable necesidad el servicio de este empleado, tanto para anunciar la venida de las naves al puerto cuanto para dar aviso oportuno del peligro que estas suelen correr a la vista del puerto por efecto de las calmas.

Oficina i embarcaciones menores.—La primera se conserva en mui buen estado. La segunda necesita una lijera reparacion.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido por el puerto de Coquimbo el año 1888

CLASES	ENTRADAS						ESTERIOR						RESÚMENES		
	CABOTAJE			TOTAL			CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tons.	
	CHILENOS		ESTRANJEROS	TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL					
	Núm.	Tons.	Núm.	Tons.	Núms.	Tons.	Núm.	Tons.	Núm.	Tons.	Núms.	Tons.			
De guerra.....	2	1800	.....	.....	2	1800	.....	.....	15	31026	15	31026	17	32826
A vapor.....	177	159300	128	115200	305	274500	.....	.....	60	89500	60	89500	365	364000
A vela cargados.....	59	4800	2	450	61	5250	.....	.....	44	38196	44	38196	105	43446
Id. id. en lastre.....	2	160	1	750	3	910	.....	.....	2	1600	2	1600	5	2510
De arribada forzosa.....	2	360	.....	.....	2	360	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	360
Totales.....	442	166420	131	116400	373	282820	.....	.....	121	160322	121	160322	492	543142
SALIDAS															
De guerra.....	2	1800	.....	.....	2	1800	.....	.....	15	31026	15	31026	17	32826
A vapor.....	177	159300	128	115200	305	274500	.....	.....	60	89500	60	89500	365	364000
A vela cargados.....	58	4740	2	450	60	5190	.....	.....	40	34596	40	34596	100	39786
Id. id. en lastre.....	2	160	1	750	3	910	.....	.....	2	1600	2	1600	5	2510
De arribada forzosa.....	2	360	.....	.....	2	360	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	360
Totales.....	441	166360	131	116400	372	282760	.....	.....	117	156722	117	156722	487	539482

EMILIO VALVERDE.

Gobernacion marítima de Coquimbo, 31 de diciembre de 1889.

Existencia en la bahía el 31 de diciembre de 1888.

- 3 buques extranjeros con 3,600 toneladas.
 1 buque nacional con 60 toneladas.
 1 ponton de S. M. B. que contiene el almaceu naval de los buques de guerra ingleses.

EMILIO VALVERDE.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la gobernacion marítima de Coquimbo.

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	60
Lancheros.....	40
Pescadores.....	52
Jornaleros.....	40
Total de jente de mar.....	192

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros de uso particular.....	26
Botes redomilos para pasajeros... ..	28
Botes para servicios particulares.....	6
Canoas para pesca.....	16
Botes i bongos para pesca.....	10
Cachuchos para servicio de lanchas.....	3
Lanchas para carga dentro del puerto.....	39
Lanchones para id. id.....	6
Lanchas cisternas.....	2
Total de las embarcaciones.....	136

Gobernacion marítima de Coquimbo, 31 de diciembre de 1888.

EMILIO VALVERDE.

*Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i practica-
caje i enganche de marineros, percibidas por la capitania de
puerto de Coquimbo durante el año 1888*

MESES	DERECHOS DE ROL Parte del gobernador marítimo	POR PRACTICAJE				ENGANCHE DE MARINEROS Por embarque
		Depósito del 5 por ciento	Parte de los gobernadores marítimos.	Parte de los prácticos	Total	
Enero.....	\$ 40.00	\$ 13.50	\$ 42.75	\$ 213.75	\$ 270	\$ 1.00
Febrero.....	69.00	11.40	36.10	180.50	228	1.00
Marzo.....	46.00	10.05	33.32	166.63	210	2.00
Abril.....	40.00	16.00	50.66	253.34	320	4.00
Mayo.....	50.00	11.35	35.89	179.76	227	1.00
Junio.....	53.00	5.85	18.52	92.63	117	2.00
Julio.....	41.00	9.10	28.81	149.09	182	2.00
Agosto.....	47.00	7.55	23.90	119.55	151	2.00
Setiembre.....	44.00	18.55	58.74	293.71	371	5.00
Octubre.....	50.00	13.50	42.75	213.75	270	3.00
Noviembre.....	39.00	7.90	25.01	125.09	158	5.00
Diciembre.....	57.00	9.85	31.19	155.96	197	2.00
Totales.....	576.00				2,701	30.00

*Varaderos que existen dentro de los límites de la goberna-
cion marítima de Coquimbo durante el año 1888*

Varaderos.—Hai 10: 1 de Carmona i C.^a que se ocupa en la reco-
rrida de lanchas, 2 del ferrocarril en id., 3 de R. Parker en id., 4 de
C. Lamber.

Carpinteros de ribera.—Hai 1 constructor, 6 oficiales, 3 aprendices
i 4 calafates con residencia en Coquimbo.

Gobernacion marítima de Coquimbo, 31 de diciembre de 1888. .

EMILIO VALVERDE.

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 expresion 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 direccion del viento del accidente, todo segun ha sido comunicado a la Comandancia Jeneral de Marina o autoridades marítimas durante el año de 1888

Fecha del accidente	Nombre i edad del buque	Puerto de matrícula	Clase de buque	Toneladas de registro	Triplacion	Nombre del capitán	Nombre del armador	Puerto de salida	Puerto de destino	Cargamento	Direccion i fuerza del viento	Total o parcial	Circunstancias i lugar del siniestro
Agosto 29	Sores.....	Alemania	Barca...	1043	17	Kaphamel.....	Amsick...	Hamb.	Carrizal...	Carbon	Sur....	Total...	Pájs. niños...
Setbre. 19	Kilkewan	Id.	Fragat.	1199	23	Ferguson.....	B. Kence	N. S. W	Totoralill	Id...	Id...	Id...	Totoralillo...

RESÚMEN			
Número de buques	Toneladas	Total de individuos a bordo	Pérdida
2	2242	40	Carbon Total

NOTA.—La barca británica *Clyde Bank*, del porte de 1,317 toneladas de registro, con un cargamento de carbon, principió a incendiarse en este puerto el 3 de octubre del presente año.

Despues de quince dias i noches de continuo trabajo, se pudo descargar el carbon, i debido a esto se salvó el buque.

Gobernacion marítima de Coquimbo, diciembre 31 de 1888.

EMILIO VALVERDE

Subdelegacion maritima de Guayacan

Guayacan, 29 de enero de 1889.

Tengo el honor de remitir a Ud. los cuadros que manifestarán los datos que esa oficina me pide por circular número 12, de fecha 7 del próximo pasado diciembre, permitiéndome hacerle presente que por la urjencia con que han sido pedidos los datos correspondientes a la Administracion de Aduana, no he podido satisfacer a Ud. ántes.

Dios guarde a Ud.

JOSÉ ZELADA.

Al señor Director de la Oficina de Faros i Capitanías de Puertos. —Valparaiso.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Guayaquil en el año 1888

ENTRADAS																	
CLASE	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMENES				
	CHILENOS			ESTRANJEROS			TOTAL			CHILENOS			ESTRANJEROS			TOTAL	
	Num.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Num.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Num.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	
A vapor.....	35	19049	48	75649	83	94698											
A vela cargads.	62	8950	9	7983	74	17284											
A id. en lastre.	3	351															
Totales.....	100	28350	57	83632	157	111982											
SALIDAS																	
A vapor.....	35	19049	48	75649	83	94698											
A vela cargads.	33	5719	2	1433	35	6152											
A id. en lastre.	31	3514	7	6550	38	10064											
Totales.....	99	28282	57	83632	156	110914											

Guayaquil, 31 de diciembre de 1888.

José Zelada.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Guayacan

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros.....	10
Pescadores.....	13
Journaleros no matriculados.....	36
Total de jente de mar.....	59

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para remolque.....	1
Chalupas para pasajeros.....	3
Botes redondos para pasajeros.....	2
Botes para servicios particulares.....	5
Cachuelos para servicio de lanchas.....	1
Lanchas para carga dentro del puerto.....	10
Total de embarcaciones.....	22

Guayacan, 31 de diciembre de 1888.

JOSÉ ZELADA.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i enganche de marineros, percibidas por la Capitanía de puerto de Guayacan durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL		POR ENGANCHE DE MARINEROS		
	Parte del Gobernador marítimo	Total	Por embarque	Por libretas	Total
Enero.....	28				
Febrero.....	28		5		5
Marzo.....	26		3	1	4
Abril.....	28		1		1
Mayo.....	28		4	1	5
Junio.....	20		3		3
Julio.....	30		1		1
Agosto.....	28		3	2	5
Setiembre.....	26		4	1	5
Octubre.....	22				
Noviembre.....	14				
Diciembre.....	26		3	1	4
		304			33

Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Guayacan

Varaderos.—Hai 1, S. C. de J., para lanchas i botes.
Carpinteros de ribera.—Hai 2 oficiales i 2 calafates.

Guayacan, 31 de diciembre de 1888.

JOSÉ ZELADA.

Subdelegacion maritima de Tongoi

Tongoi, 5 de febrero de 1889.

En cumplimiento del decreto de esa Inspeccion, puesto al pió de mi nota núm. 2, del 21 de enero próximo pasado, remito a Ud. los datos estadísticos sobre jente de mar i embarcaciones menores, etc.

Dios guarde a Ud.

JOAQUIN OLIVARES G.

Señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías.—Valparaiso.



Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Tongoi, el año 1888

CLASES	ENTRADAS										RESÚMENES	
	CABOTAJE					ESTERIOR					Núms.	Tonelajes
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
De guerra.....	1	1200	.....	.....	1	1200	.....	.....	.....	.....	1	1200
A vapor.....	69	39061	46	72669	115	111730	.....	.....	.....	.....	115	111730
A vela cargados.....	31	4932	6	4943	37	9875	.....	.....	.....	.....	37	9875
Id. id. en lastre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totales.....	101	.....	52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	153	122805
SALIDAS												
De guerra.....	1	1200	.....	.....	1	1200	.....	.....	.....	.....	1	1200
A vapor.....	68	38418	46	72669	114	110087	.....	.....	.....	.....	114	110087
A vela cargados.....	27	4267	4	3401	31	7668	.....	.....	.....	.....	31	7668
Id. id. en lastre.....	4	665	1	1248	5	1913	.....	.....	.....	.....	5	1913
Totales.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	151	120868

Tongoi, 3 de enero de 1889.

JOAQUIN OLIVARES G.

*Embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31
de diciembre en la subdelegacion marítima de Tongoi*

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros.....	3
Botes redondos para pasajeros	4
Cachuchos para servicio de lanchas	3
Lanchas para carga dentro del puerto.....	2
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	12

Tongoi, 31 de diciembre de 1888.

JOAQUIN OLIVARES G.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitanía de puerto de Tongoi durante el año 1888

MESES	Parte del gobernador marítimo
Enero	26
Febrero	19
Marzo	21
Abril	20
Mayo	27
Junio	20
Julio	21
Agosto	22
Setiembre	22
Octubre	20
Noviembre	27
Diciembre	25
Total.....	270

Tongoi, 31 de diciembre de 1888.

JOAQUIN OLIVARES G.

Varaderos que existen dentro de los límites de la subdelegación marítima de Puerto Tongoi

Varaderos.—Hai 2 del Ferrocarril de Tongoi i Sociedad Chilena de Funciones.—Composturas de lanchas i botes.

Tongoi, 2 de enero de 1889.

JOAQUIN OLIVARES G.

Subdelegacion maritima de los Vilos

Los Vilos, enero de 1889.

Cumplo con la circular de Ud. núm. 12, fecha 7 del mes próximo pasado, en la que me dice que para formar la memoria anual de esta oficina necesitan datos acerca del movimiento marítimo:

Jente de mar i embarcaciones menores matriculadas, astilleros, varaderos, carpinteros de ribera, naufragios accidentales, colisiones, derechos de rol, practica i enganches i las memorias que terminan del correspondiente año el 31 de diciembre.

Le incluyo a Ud. los estados que manifiestan el movimiento marítimo núm. 1.

El estado núm. 2 demuestra la jente de mar i las embarcaciones menores, que ninguno de estos quieren ser matriculados porque el dueño de las lanchas es el señor José Manuel del Rio i es él el que gobierna todos los trabajadores.

El estado núm. 3 demuestra las entradas de roles.

El id. núm. 4 demuestra el único varadero que hai en este puerto i que pertenece al Fisco; los demas datos que pide Ud. van en blanco por no haberlos en este puerto.

Dios guarde a Ud.

MARTIN VICUÑA.

Al señor Jefe de las Oficinas de Faros i Capitanías de Puertos.

NUM. 1.—Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido del puerto de Los Vilos el año 1888

CLASES	ENTRADAS						ESTERIOR						RESÚMENES				
	CHILENOS			ESTRANJEROS			TOTAL			ESTRANJEROS			TOTAL			Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes			
															CABOTAJE			ESTRANJEROS			TOTAL			ESTRANJEROS			TOTAL
A vapor	107	30660	34	41702	141	72362									141	72362	
A vela cargados	1	450	1	939	2	1389									2	1389	
Id. id. en lastre			3	2441	3	2241									3	2241	
Totales					146	75992									146	75992	
SALIDAS																	
A vapor	107	30660	34	41702	141	72362									141	72362	
A vela cargado			3	2241	3	2241									3	2241	
Id. id. en lastre	1	450	1	939	2	1389									2	1389	
Totales					146	75992									146	75992	

Los Vilos, 31 de diciembre 1888.

MARTIN VICUÑA.

NUM. 2.—*Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de los Vilos*

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	8
Lancheros.....	10
Pescadores.....	6
Jornaleros	12
	36
Total de jente de mar.....	36

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Botes redondos para pasajeros.....	4
Botes para servicios particulares.....	1
Canoas para pesca.....	3
Cachuchos para servicio de lanchas.....	2
Lanchas para carga dentro del puerto.....	5
Lanchones id. id. id.....	1
	16
Total de embarcaciones.....	16

Los Vilos, 31 de diciembre de 1888.

MARTIN VICUÑA.

NÚM. 3.—*Quadro demostrativo de las entradas por derechos de rol, percibidas por la capitania de puerto de los Vilos durante el año 1888*

MESES	Parte del Gobernador marítimo	Total
Enero.....	4	\$ 18
Febrero.....	6	17
Marzo.....	7	22
Abril.....	5	17
Mayo.....	5	22
Junio.....	1	9
Julio.....	4	15
Agosto.....	5	16
Setiembre.....	5	15
Octubre.....	7	23
Noviembre.....	7	28
Diciembre.....	3	21
		\$ 223

Los Vilos, 31 de diciembre de 1888.

MARTIN VICUÑA.

NÚM. 4.—*Varaderos que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de los Vilos durante el año de 1888*

Varaderos.—Existe 1 del Fisco; se ocupa en varar lanchas para repararlas.

Los Vilos, 31 de diciembre de 1888.

MARTIN VICUÑA.

Subdelegacion maritima de Pichidangui

Pichidangui, 27 de enero de 1889.

Adjunto encontrará Ud. un estado de la entrada de buques a este puerto en el año próximo pasado.

Debo advertir a Ud. que desde el mes de mayo del próximo pasado año, que me recibí de esta oficina como teniente-administrador de Aduana, desempeño el cargo de Subdelegado marítimo o capitán de puerto sin haber sido nombrado hasta la fecha.

Lo que pongo en conocimiento de Ud. para los fines consiguientes.

Dios guarde a Ud.

G. D. FERREIRA.

Al señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puertos.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el Puerto Pichidangui el año 1888

CLASES	ENTRADAS						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CABOTAJE			ESTERIOR			CHILENOS		ESPAÑESES		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	CHILENOS	ESTRANJEROS	TOTAL	CHILENOS	ESPAÑESES	TOTAL	CHILENOS	ESPAÑESES	TOTAL	CHILENOS	ESPAÑESES			
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes		
A vapor.....	1	160	1	2000	2	2160	.....	.....	.....	.....	.....	2	2160
A vela en lastre	2	942	2	1171	4	2113	.....	.....	.....	.....	.....	4	2113
Totales.....	.....	.....	.....	.....	6	4273	.....	.....	.....	.....	.....	6	4273
SALIDAS														
A vapor.....	2	2160	.....	.....	2	2160	.....	.....	.....	.....	.....	2	2160
A vela en lastre	2	942	2	1191	4	2113	.....	.....	.....	.....	.....	4	2113
Totales.....	.....	.....	.....	.....	6	4273	.....	.....	.....	.....	.....	6	4273

Pichidangui, 27 de enero de 1889.

G. DE FERREIRA.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la Subdelegacion marítima de Pichidangui

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros.....	6
Pescadores.....	3
Jornaleros.....	25
	<hr/>
Total de jente de mar.....	34

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Botes para servicios particulares.....	1
Canoas para pesca.....	3
Lanchas para carga dentro del puerto.....	5
Cachuchos para servicio de lanchas.....	1
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	10

Pichidangui, 27 de enero de 1889.

G. D. FERREIRA.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitania de puerto de Pichidangui durante el año 1888

MESES	Parte del Gobernador Maritimo
Marzo.....	\$ 2
Julio	2
Setiembre.....	6
Noviembre.....	2
Total.....	\$ 12

OBSERVACIONES.—En este puerto no hai varaderos, astilleros ni carpinteros de ribera; las embarcaciones menores se varan en cualquiera parte de la playa.

NOTAS.—De la barca alemana *Elise Bothi*, que cargaba cebada en este puerto, perecieron ahogados dos marineros por haberse dado vuelta en la desembocadura del Rio Quilimari el bote que tripulaban; de este accidente dí cuenta a esa direccion el día 3 del corriente enero, día del suceso; el bote fué salvado con tres marineros mas.

Pichidangui, 27 de enero de 1889.

G. D. FERREIRA.

Gobernacion maritima de Aconcagua

Papudo, enero 5 de 1889.

En cumplimiento de lo ordenado por circular del 7 del pasado, incluyo a Ud. la memoria anual i estados del movimiento marítimo desde el 1.º de enero hasta el 31 de diciembre del año de 1888.

MOVIMIENTO MARÍTIMO

Por los estados números 1 i 2 se impondrá Ud. de la entrada i salida de buques en los puertos de Papudo i Zapallar; por el número 3 de las embarcaciones menores, i por el número 4 de los derechos de rol percibidos.

OFICINA

Esta funciona en una pieza del edificio fiscal, perteneciente a la Tenencia de Aduana, i carece en absoluto de muebles.

MUELLE

El muelle es de propiedad fiscal, fué construido el año 1865; al presente se encuentra en mal estado.

Esportacion que se hace por estos puertos:

Se embarca trigo, cebada, frejoles, maiz, papas, lana i vinos, barras i ejes de cobre, yeso, cal de concha, carbon de madera i leña.

Astilleros, varaderos, faros, valizas i maestranzas, no existen.

POLICÍA DE ESTOS PUERTOS

El Reglamento de policia marítima.

Dios guarde a Ud.

JOSÉ AMADOR RIVEROS.

Al señor Director de Faros i Capitanías de Puertos —Valparaiso.

NÚM. 1.—Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Papudo el año 1888

CLASES	ENTRADAS						ESTERIOR						RESUMENES	
	CABOTAJE			TOTAL			CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	CHILENOS	ESTRANJEROS	TOTAL	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes			
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
A vapor.....	8	4269	2	2310	10	6579	.....	.....	.....	.....	.....	10	6579	
A vela cargados.....	1	286	.....	.....	1	286	.....	.....	3	2480	3	2480	3	2480
Id. en lastre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	286	
Totales.....	9	4555	2	2310	11	6865	.....	.....	3	2480	3	2480	14	9345
SALIDAS														
A vapor.....	8	4269	2	2310	10	6579	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	6579
A vela cargados.....	1	286	.....	.....	1	286	.....	.....	1	590	1	590	2	876
Id. en lastre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	2956	3	2956	3	2956
Totales.....	9	4555	2	2310	11	6865	.....	.....	4	3546	4	3546	15	10411

NÚM. 2.—Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Zapallar en el año 1888

CLASE	ENTRADAS						RESÚMENES					
	CABOTAJE			ESTERIOR			Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes
	CHILENOS		TOTAL	ESTRANJEROS		TOTAL						
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes
A vapor.....	8	523	8	523	.....	.....	.....	.....	.....	8	523
A vela cargados.....	5	150	5	150	.....	.....	.....	.....	.....	5	150
A id. en lastre.....	2	60	2	60	.....	.....	.....	.....	.....	2	60
Totales.....	15	733	15	733	.....	.....	.....	.....	.....	15	733
SALIDAS												
A vapor.....	8	523	8	523	.....	.....	.....	.....	.....	8	523
A vela cargados.....	7	210	7	210	.....	.....	.....	.....	.....	7	210
A id. en lastre.....	1	17	1	17	.....	.....	.....	.....	.....	1	17
Totales.....	16	750	16	750	.....	.....	.....	.....	.....	16	750

Papudo, 5 de enero de 1888.

J. A. RIVEROS.

NÚM. 3.—*Jente de mar i embarcaciones menores matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Papudo i Zapallar*

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros	19
Pescadores	75
Jornaleros.....	37
	<hr/>
Total de jente de mar.....	131

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Botes para servicios particulares.....	1
Canoas para pesca.....	25
Botes i bongos para pesca.....	3
Cachuchos para servicio de lanchas.....	1
Lanchas para carga dentro del puerto.....	4
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	34

Papudo, 5 de enero de 1888.

J. A. RIVEROS.

NÚM. 4.—Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitanía de puerto de Papudo durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL		
	Parte del gobernador marbino	Parte de los ayudantes	Total
Enero	1	1	2
Febrero	1	1	2
Marzo	2	2	4
Abril	2	2	4
Mayo	1	1	2
Julio	1	1	2
Setiembre	1	1	2
Octubre	1	1	2
Noviembre	2	2	4
Diciembre	2	2	4
Suma			28

Papudo, 5 de enero de 1888.

J. A. RIVEROS.

Gobernacion maritima de Valparaiso

Valparaiso, abril 15 de 1889.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

En cumplimiento de la circular de US. fecha 12 de diciembre próximo pasado, tengo el honor de pasar a US., los datos que por ella se me piden referentes al movimiento marítimo habido en esta gobernacion durante el año 1888.

MOVIMIENTO MARÍTIMO

El estado marcado A informará a US. las entradas de buques durante el año i el B las salidas durante igual tiempo.

EMBARCACIONES MENORES

El estado C demostrará a US. la clase i cantidad de embarcaciones que existe en este puerto.

ASTILLEROS I VARADEROS

En el cuadro D he anotado todos los datos que se ha podido obtener sobre este particular.

NAUFRAJIOS I ACCIDENTES

El cuadro E contiene todos los accidentes i naufragios ocurridos en esta rada en 1888, con especificacion de las vidas perdidas i circunstancias del siniestro.

DERECHO DE ROL I PRACTICAJE

El cuadro F demostrará a US. los derechos de rol i practicaje percibidos en esta oficina.

A i B.—Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido al puerto de Valparaiso el año 1888

CLASES	ENTRADAS										RESÚMENES			
	CABOTAJE					ESTERIOR					Núms.	Tonelajes		
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL				
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
De guerra.....	16	.....	5	.....	21	.....	3	.....	2	.....	5	.....	26	.....
A vapor.....	341	191890	151	267866	492	459756	33	36249	183	268218	216	304467	708	764223
A vela cargados.....	125	55307	24	18093	149	73400	10	7493	319	73866	329	81359	478	154759
A id. en lastre.....	8	3203	5	2408	13	5611	.....	.....	31	27941	31	27941	44	33552
De arribada forzosa.....	1	806	7	6194	8	7000	.....	.....	5	3927	5	3927	13	10927
Total.....	491	251206	192	294561	683	545767	46	43742	540	373952	586	417694	1269	963461
SALIDAS														
De guerra.....	14	.....	4	.....	18	.....	1	.....	3	.....	4	.....	22	.....
A vapor.....	333	188764	160	203673	493	392437	28	36971	180	248636	208	285607	701	678044
A vela cargados.....	82	40981	240	202322	322	243302	9	6327	40	29321	49	35648	371	278950
A id. en lastre.....	46	21733	98	87217	144	108950	1	910	4	2860	5	3770	149	112720
Totales.....	475	251478	598	495212	954	744690	39	44208	227	280817	259	325025	1243	1069714

Valparaiso, 15 de abril de 1889.

R. CABIESES.

C.—*Embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la Gobernacion marítima de Valparaiso*

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para pasajeros.....	2
Id. para remolque.....	8
Chalupas para pasajeros.....	74
Botes redondos para pasajeros.....	95
Botes para servicios particulares.....	3
Canoas para pesca.....	12
Botes i bongos para pesca.....	65
Cachuchos para servicio de lanchas.....	9
Lanchas para carga dentro del puerto.....	165
Lanchones id. id id.....	18
Lanchas cisternas.....	1
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	3
Total de embarcaciones.....	455

Valparaiso, 15 de abril de 1889.

R. CABIESES.

D.—*Astilleros i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la gobernacion marítima de Valparaiso*

Astilleros.—Hai 21: 1 de C. Diques que se ocupa en compostura de buques, 2 de A. Court id. de buques i botes, 3 de Bill id. de buques, 4 de Smith id., 5 de A Suntherland id., 6 de C. H. Holm id.

Carpinteros de ribera.—Existen 80 oficiales, 20 aprendices i 60 calafates con residencia en Havás; 1 constructor, 8 oficiales, 2 aprendices i 6 calafates con residencia en Arsenal; 1 constructor, 15 oficiales, 5 aprendices i 20 calafates con residencia en Membrillo; 10 oficiales, 2 aprendices i 45 calafates con residencia en id.; 8 oficiales, 1 aprendiz i 12 calafates con residencia en Blanco; 12 oficiales, 4 aprendices i 8 calafates con residencia en id.

OBSERVACIONES.—El personal de carpinteros de ribera es variable segun el trabajo que haya se tomado un termino medio.

Valparaiso, 15 de abril de 1889.

R. CABIESES.

F.—Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i practicaje, percibidas por la capitania de puerto de Valparaiso durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL.			FOR PRACTICAJE				
	Parte del gober-	Parte de los	Total	Deposito del 5%	Parte de los	Parte de los	Parte de los	Total
	nador marítimo	ayudantes			gobernadores	ayudantes	practicos	
Enero.....	\$ 77.50	\$ 77.50	\$ 155.00	\$ 49.15	\$ 131.12	\$ 65.54	\$ 934.19	\$ 1,180.00
Febrero.....	71.00	71.00	142.00	38.00	101.20	50.60	721.20	911.00
Marzo.....	81.00	81.00	162.00	42.85	126.67	63.33	907.15	1,140.00
Abril.....	72.50	72.50	145.00	40.00	122.50	61.30	874.20	1,098.00
Mayo.....	66.50	66.50	133.00	50.00	122.38	61.20	867.42	1,101.00
Junio.....	66.50	66.50	133.00	.....	100.00	50.00	748.00	898.00
Julio.....	71.50	71.50	143.00	36.30	150.66	75.27	1,092.77	1,355.00
Agosto.....	69.50	69.50	139.00	63.00	169.64	84.70	1,208.65	1,526.00
Setiembre.....	84.50	84.50	169.00	59.00	159.78	79.80	1,139.42	1,438.00
Octubre.....	113.50	113.50	227.00	72.00	193.89	96.93	1,382.18	1,745.00
Noviembre.....	111.50	111.50	223.00	81.57	217.00	108.50	1,546.13	1,953.00
Diciembre.....	84.50	84.50	169.00	47.85	127.55	63.78	906.82	1,146.00
Total.....	.....	.....	1,940.00	.....	.....	.....	.....	15,491.00

Valparaiso, 15 de abril de 1889.

R. CABRERES.

Subdelegacion maritima de San Antonio

San Antonio, 13 de febrero de 1889.

Remito a Ud. llenos los estados remitidos por esa Direccion, a excepcion del estado de artilleros i carpinteros de ribera, por no haber en esta subdelegacion; pues por un olvido se quedó el estado de matrícula de jente de mar i embarcaciones menores, la otra vez que remití los estados.

Dios guarde a Ud.

OLEGARIO OLMEDO R.

Señor Director de Faros i Capitanias de Puertos

Número i tonelaje de las naves que han entrado al puerto de San Antonio el año 1888

CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
A vapor.....	8	2,544	2	4,357	10	6,901	.....	.....	2	4,357	.....	.....	10	6,901
A vela cargados.	5	1,459	3	2,285	8	3,744	.....	.....	5	3,701	.....	.....	14	7,227
Id id. en lastre.	4	2,117	2	1,416	6	3,533	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totales.....	17	6,120	7	8,058	24	14,178	.....	.....	7	8,058	.....	.....	24	14,178

San Antonio, 31 de diciembre de 1888.

OLEGARIO OLMEDO R.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la Subdelegacion marítima de San Antonio

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros.....	30
Pescadores.....	36
	66
Total de jente de mar.....	66

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Botes para servicios particulares.....	3
Botes i bongos para pesca.....	5
Lanchas para carga dentro del puerto.....	5
Lanchones id. id. id.	2
	15
Total de embarcaciones.....	15

San Antonio, 31 de diciembre de 1888.

OLEGARIO OLMEDO R.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitanía de puerto de San Antonio durante el año 1888

MESES	Parte del Gobernador marítimo*
Enero	2
Febrero	4
Marzo.....	2
Abril	4
Mayo	2
Julio.....	8
Agosto	2
Setiembre.....	2
Octubre	14
Noviembre.....	4
Diciembre	4
Total.....	48

San Antonio, 31 de diciembre de 1888.

OLEGARIO OLMEDO R.

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 expresion de la clase, cargamento i edad de cada buque, nombres del capitán i armador en todo caso, siempre que se conozcan, números de viduas perdidas, fecha i lugar del desastre, la fuerza i direccion del viento al tiempo del accidente, todo según ha sido comunicado a la Comandancia General de Marina o autoridades marítimas durante el año de 1888

Fecha del accidente	Nombre i edad del buque	Puerto de matrícula	Clase de buque	Toneladas de registro	Tripulacion	Nombre del capitán	Nombre del armador	Puerto de salida	Puerto de destino	Cargamento i pasajeros	Direccion i fuerza del viento	Total o parcial	Circunstancias i lugar del siniestro
Nov. 19	L. Cousiño (6 años)	Valp.	Vapor	419	H. Korpper	C. de Lota	Valp.	Lota	5 pasaj.	5 Madera	S. fuerte	Total	Los bajos de Rapel
Dbre. 11	Ausonia	Valp.	Barca	615	N. M. Kenil	A. Shutterland	Melincó	S. Anfo			N. W.	Total	S. Anto.

RESUMEN			
Número de buques	Toneladas	Tripulacion	Número de pasajeros
2	1,034	36	5
		Total de individuos a bordo	Pérdida total
		41	Total

NOTA.—Segun declaracion del capitán del vapor *Luis Cousiño*, dice haber chocado con una roca desconocida situada a dosi media milla de los bajos de Rapel.—San Antonio, 31 de diciembre de 1888.—OLEGARIO OLMEDO R.

Subdelegacion maritima de Matanzas

Matanzas, 2 de enero de 1889.

El movimiento habido en esta Subdelegacion Marítima el año último de 1888, es el siguiente:

JENTE DE MAR I EMBARCACIONES MENORES

Jente de mar existen treinta lancheros, veinte jornaleros i catorce pescadores, estos últimos hacen sus trabajos en el rio Rapel, dentro de los límites de esta Subdelegacion Marítima, advirtiendole que la mayor parte de esta jente no está matriculada. Lanchas hai seis, que se ocupan en cargar i descargar las naves. Botes para servicios particulares hai tres, i siete botes pertenecientes a los pescadores que están en el rio Rapel.

VARADEROS

En esta bahía los varaderos son la playa i cada dueño de bodega vara sus embarcaciones frente a sus propiedades. Astilleros no existen. Calafates i carpinteros son cuatro los que existen en este puerto, que se ocupan en composturas de lanchas, etc. etc.

DERECHOS DE ROL, ETC.

Derechos de rol solo se han cobrado dos pesos. De practica, enganches de marineros i depósitos del cinco por ciento i otras, etc., no se ha cobrado nada.

NAUFRAJIOS

Naufrajos, accidentes i colisiones, etc., no ha habido dentro de esta Subdelegacion Marítima durante el presente año.

ENTRADA I SALIDA BUQUES

Han entrado dieziseis buques, de estos quince vapores i uno de vela, siendo nacionales de dos mil novecientos treinta i nueve toneladas i los extranjeros tres mil seiscientos treinta i nueve toneladas, que hace un total las diez i seis naves de seis mil quinientos setenta i ocho toneladas, los mismos que han salido en el presente año.

EMBARQUES

Se han embarcado por este puerto un millon setecientos cincuenta i ocho mil trescientos veintiun kilogramos de trigo, todo para el cabotaje, i cebada, quinientos sesenta i cuatro mil quinientos cincuenta i ocho kilogramos de estos, doscientos cincuenta i ocho mil cuatrocientos kilogramos para Liverpool, i el resto, trescientos seis mil ciento cincuenta i ocho, para el cabotaje. Cincuenta i seis bultos lana, con doce mil ciento doce kilogramos, tambien para el cabotaje, o sea Valparaíso.

DESEMBARQUES

Se ha desembarcado por esta Aduana, todo precedente de Valparaíso, dos mil setecientos veinte bultos mercaderías surtidas, i dos mil seiscientos doce piezas madera, varias clases, tambien de Valparaíso.

Lo digo a Ud para su conocimiento i demas fines.

Dios guarde a Ud.

RICARDO I. DONOSO.

Al señor Jefe de Faros i Capitanías de Puertos de Valparaíso.



Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido por el puerto de Matanzas el año 1888

CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CHILENOS		ESURANJEROS		TOTAL.		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL.		Núms.	Tons.
	Núm.	Tons.	Núm.	Tons.	Núms.	Tons.	Núm.	Tons.	Núm.	Tons.	Núms.	Tons.	Núms.	Tons.
A vapor	8	2346	6	1848	14	4194			1	1791	1	1791	15	5985
Id. id. en lastre	1	593			1								1	593
Totales	9	2939	6	1848	15	4787							16	6578
SALIDAS														
A vapor	8	2346	6	1848	15	4194			1	1791	1	1791	15	5985
A vela cargados	1	593											1	593
Totales	9	2939	6	1848	15	4787							16	6578

Matanzas, 31 de diciembre de 1888.

RICARDO I. DONOSO.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Matanzas

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros	30
Pescadores.....	14
Jornaleros.....	20
	64
Total de jente de mar.....	64

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Botes para servicios particulares.....	3
Botes i bongos para pesca.....	7
Lanchas para carga dentro del puerto	6
	16
Total de embarcaciones.....	16

Matanzas, 31 de diciembre de 1888.

RICARDO I. DONOSO.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitania de puerto de Matanzas durante el año 1888

MESES	Parte del Gobernador Marítimo
Octubre	2
	2
Total.....	2

Matanzas, 31 de diciembre de 1888.

RICARDO I. DONOSO.

Subdelegacion maritima de Pichilemu

Pichilemu, 1.º de enero de 1889.

Adjunto remito a Ud. los cuadros que se sirvió enviarme con el objeto de saber el movimiento habido en el puerto de mi cargo en el año de 1888.

Uno de esos cuadros va en blanco por no haber existido durante el curso del año nada de lo que en él se indica.

Dios guarde a Ud.

DEMÓCRITO PARGA.

Señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puertos.



Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Pichilemu el año 1888

CLASES	ENTRADAS										RESÚMENES	
	CABOTAJE					ESTERIOR					Núms.	Tonelajes
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes
A vapor.....	2	1063									2	1063
A vela en lastre.....	1	10									1	10
De arribada forzosa.....	1	80									1	80
Totales.....											4	1153
SALIDAS												
A vapor.....	2	1063									2	1063
A vela en lastre.....	1	10									1	10
De arribada forzosa.....	1	80									1	80
Totales.....											4	1153

Pichilemu, 1.º de enero de 1889.

Demócrato PARGA.

Jente de mar i embarcaciones menores, máatriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Pichilemu

JENTE DE MÉR

Ocupacion

Lancheros.....	2
Pescadores.....	4
	<hr/>
Total de jente de mar.....	6

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros.....	1
Cachuchos para servicio de lanchas.....	1
Lanchas para carga dentro del puerto.....	3
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	5

Pichilemu, 1.º de enero de 1889.

DEMÓCRITO PARGA.

Cuadro demostrativo de las entradas por derechos de rol, percibidas por la Capitanía de puerto de Pichilemu durante el año de 1888

MESES	DERECHOS DE ROL		
	Parte del gobernador marítimo	Parte de los prácticos	Total
Marzo.....	\$ 1	\$ 1	\$ 2
Noviembre.....	2	2	4
Total.....			\$ 6

Pichilemu, 1.º de enero de 1889.

DEMÓCRITO PARGA.

Carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegación marítima de Pichilemu

Carpintero de ribera.—Juan Flores, con residencia en Pichilemu.

Pichilemu, 1.º de enero de 1889.

DEMÓCRITO PARGA.

Gobernacion maritima de Llico

Llico, 1.º de enero de 1889.

Adjunto encontrará Ud. los cuadros que acreditan el movimiento marítimo habido por este puerto, durante el año administrativo, desde el 1.º de enero de 1888 hasta el 31 de diciembre del mismo año.

EMBARCACIONES MENORES

Hai en el puerto las que demuestra el cuadro que acompaño.

NECESIDADES DEL PUERTO

Carece de todos los artículos clasificados de cuarta clase, que corresponden a este puerto, segun disposicion suprema de noviembre de 1886, por no habersele dado ninguno de ellos.

OFICINA

No hai casa para ésta; i, en cuanto a libros de consulta, solo posee el 2.º tomo del *Manual del Marino*.

Es cuanto creo oportuno decir a Ud.

Dios guarde a Ud.

ALVARO RODRÍGUEZ.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Llico el año 1888

CLASES	ENTRADAS						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CABOTAJE			TOTAL			CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	CHILENOS	ESTRANJEROS		Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes			
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
De guerra.....	3				3							3		
A vapor.....	3	800			3	800						3	800	
A vela en lastre.....	2	570			2	570						2	570	
Totales.....	8	1370			8	1370						8	1370	
SALIDAS														
De guerra.....	3				3							3		
A vapor.....	3	800			3	800						3	800	
A vela en lastre.....	2	570			2	570						2	570	
Totales.....	8	1370			8	1370						8	1370	

Llico, 1.º de enero de 1889.

A. Ronafguez.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la gobernacion marítima de Llico

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros	50
Pescadores.....	80

Total de jente de mar.....	130

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Botes para servicios particulares.....	4
Canoas para pesca.....	50
Lanchas para carga dentro del puerto.....	8

Total de embarcaciones.....	62

Llico, 1.º de enero de 1889.

A. RODRÍGUEZ.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitania de puerto de Llico durante el año 1888

MESES	Parte del Gobernador marítimo
Abril... ..	\$ 2
Mayo.....	2
Noviembre	4
Diciembre	2

Total.....	\$ 10

Llico, 1.º de enero de 1889.

A. RODRÍGUEZ.

Gobernacion maritima de Constitucion

Constitucion, 5 de enero de 1889.

En conformidad con la nota circular núm. 12 de esa Direccion, remito a Ud. lo siguiente:

Bajo los núms. 1 i 2, dos estados que manifiestan el movimiento marítimo habido en este puerto durante el año próximo pasado.

Bajo el núm. 3 un estado que espresa la jente de mar i embarcaciones menores matriculadas en esta Gobernacion.

Signado con el núm. 4, otro estado demostrativo de las entradas por derecho de rol, practicaje i enganche de marineros, percibidas por esta Capitanía de puerto, durante el citado año; i

Signado con el núm. 5, otro estado que manifiesta el número de astilleros, carpinteros de ribera, etc., que existen en dicho puerto.

El telégrafo marítimo i reglamento de policia de este puerto, satisfacen su objeto.

VALIZAS

No hai i se suplen con pequeñas boyas, segun lo requiere la variacion del canal, en la barra.

Para el servicio de la barra existe un bote salva-vidas que llena su objeto.

La chalupa destinada al servicio de la Capitanía, se encuentra podrida, i, por consiguiente, completamente inútil.

En análogo estado de inutilidad se encuentra el muelle fiscal que existia para el uso de pasajeros.

En el año de que doi cuenta se han construido i zarpado a puertos nacionales, para ser vendidas 113 embarcaciones menores.

Dentro de los límites de esta Gobernacion no ha ocurrido ningun siniestro marítimo durante el año de 1888.

Por separado, remito a Ud. los datos correlativos que me ha pasado el subdelegado marítimo de Curanipe. Los correspondientes a Buchupureo los enviaré a Ud. tan pronto como los reciba.

Dios guarde a Ud.

ALBERTO PATIÑO.

Señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puertos.



NÚMS. 1 i 2.—Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Constitucion el año 1888

ENTRADAS						
CLASES	CABOTAJE					
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL	
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes
A vapor.....	60	17697	11	3394	71	21091
A vela en lastre.....	12	1392	11	1613	22	3005
Totales.....	72	19089	22	5007	94	24096
SALIDAS						
A vapor.....	62	18366	10	3084	72	21450
A vela cargados.....	11	1100	12	1844	23	2944
Lanchas.....	113	2071				
Totales.....	186	21537	22	4928	95	24394

Constitucion, 5 de enero de 1889.

ALBERTO PATIÑO.

Subdelegacion maritima de Curanipe

Curanipe, 31 de diciembre de 1888.

Remito a Ud. adjuntos, cuatro cuadros, en los que se manifiestan el movimiento marítimo habido por este puerto, desde el día 1.º del mes de enero hasta el día del mes i año que hoi termina.

Para la Memoria de Marina, digo a Ud. lo que sigue: en todo el año han entrado a este puerto, del cabotaje, nueve buques de vela, siete nacionales i dos extranjeros, i dos vapores, segun lo demuestra uno de los cuadros que acompaño; pero todos han zarpado cargados de este puerto sin novedad, con frutos i maderas del pais. De los vapores, uno de ellos nacional i el otro británico, el primero se despachó al cabotaje i el último al exterior.

Todas estas naves miden lo siguiente: las de velas 2,208 toneladas, tripuladas con 93 hombres de mar i dos pasajeros; los vapores miden 1,329 toneladas, 86 tripulantes i dos pasajeros.

Lanchas recién construidas, despachadas i cargadas con maderas, al cabotaje, siete con 136 toneladas, tripuladas con 21 hombres.

SINIESTROS

No ha habido ninguno. En los últimos días del año que hoi termina ha aparecido al sur de esta rada una goletita volcada, sin saber de donde procede, de lo que he dado cuenta por telegrama a la Comandancia Jeneral de Marina; solo se ha notado en este puerto, en todo el año, algunas bravezas estraordinarias del mar, sobre todo, en los meses de mayo, junio, julio i agosto. El cambio de estaciones se ha hecho mas notable; la caleta para las embarcaciones menores, mejor que otros años. En este último mes ha permanecido mui baja la barra, formándose un banco enorme, a consecuencia de los fuertes vientos del sur que han habido.

EMBARCACIONES MENORES

Hai seis lanchas útiles para el servicio, de once toneladas cada una, mas dos de veinte toneladas en construccion; i dos botes en el servicio de

las dos casas comerciales en negocios de mar, de dos toneladas cada uno. Las embarcaciones menores del servicio, se ocupan en el embarque i desembarque de las naves que vienen a este puerto a cargar frutos i maderas; las que se tripulan con un patron i ocho vogadores, marinos en éste; en todos 54 hombres.

La oficina de esta subdelegacion marítima tiene muchas faltas notables, que las he hecho presente muchas veces.

TELÉGRAFO DE SEÑALES

Se encuentra poco ménos que inútil; el mastelero i la verga destruidos, el juego de banderas en estado regular.

VALIZAS

No las hai, i convendria las hubiera.

OFINA DE ENGANCHE DE MARINEROS

No hai.

ASTILLEROS I VARADEROS

Hai dos; poco hacen falta las lanchas en construccion. Los empleados de ribera son los siguientes: dieziseis jornaleros, dos constructores, diez oficiales, tres aprendices i ocho calafates.

La jente de mar es toda la que se menciona en los cuadros adjuntos. No habiendo embarque u otras ocupaciones análogas, se ocupa la mayor parte de ella en la agricultura i labranza de las maderas que abundan en las montañas cercanas a este puerto.

PESCA

Son mui pocos los que se aficionan a este trabajo, por carecer de los útiles necesarios.

Por lo que respecta a la importancia de este puerto, Ud. tiene datos suficientes para poder calificarlo; tiene buen fondeadero para toda clase de naves; la rada es un poco desabrigada para los vientos sur i norte, pero trabajándose un muelle que se internase algunos cuarenta o cincuenta metros al oeste de la barra seria un magnífico puerto. En la actualidad hai dos casas de comercio, que hacen la esportacion de frutos i maderas.

Llamo tambien la atencion de Ud. a la imperiosa necesidad de un bote salva-vidas, a propósito para este puerto con su respectiva dotacion de marineros, pues el que hai, está enteramente inutilizado, a mas de esto, unas seis salva-vidas son sumamente necesarias, como asimismo una barra de

fierro, para los castigos correccionales para la jente de mar, pues aquí no hai ni lugar de detencion en esta localidad.

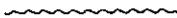
Si hubiese tenido bote esta capitania, se habria reconocido a su debido tiempo la embarcacion volcada que ha aparecido en éste, de que he dado cuenta anteriormente por mi último telegrama ántes de destruirse completamente; pues en las casas que tienen botes, muchas veces sus embarcaciones no se encuentran listas para prestar auxilio cuando es necesario o cuando la capitania los necesita.

Es cuanto puedo decir a Ud. en cumplimiento de mi deber i atendiendo a las necesidades mas apremiantes de este puerto.

Dios guarde a Ud.

MELCHIOR FLEIT.

Señor Jefe de la Oficina Central de Faros i Capitanias de Puertos.



Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Curanipe el año 1888

CLASE	ENTRADAS										RESÚMENES			
	CABOTAJE					ESTERIOR					TOTAL		Núms.	Tonelajes
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		Núms.	Tonelajes		
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes				
A vapor.....	1	355	1	1074	2	1329	.....	.....	1	1074	.....	.....	.....	.....
A vela cargads.	7	1341	.....	.....	7	1341	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
A id. en lastre.	.....	.....	2	710	2	710	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totales.....	8	1696	3	1784	11	3380	.....	.....	1	1074	.....	.....	.....	.....
SALIDAS														
A vapor.....	1	355	1	1074	2	1329	.....	.....	1	1074	.....	.....	.....	.....
A vela cargads.	7	1341	.....	.....	7	1341	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
A id. en lastre.	.....	.....	2	710	2	710	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totales.....	8	1696	3	1784	11	3380	.....	.....	1	1074	.....	.....	.....	.....

Curanipe, 31 de diciembre de 1888.

MELCHOR FLETT.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Curanipe

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros	54
Jornaleros.....	16
	<hr/>
Total de jente de mar.....	70

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Botes para servicios particulares.....	2
Lanchas para carga dentro del puerto.....	6
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	8

Curanipe, 31 de diciembre de 1888.

MELCHOR FLETT.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitania de puerto de Curanipe durante el año 1888

MESES	Parte del gobernador marítimo
Enero	4
Febrero	2
Marzo.....	2
Abril.....	4
Mayo.....	2
Junio.....	2
Octubre.....	2
Noviembre	2
Diciembre.	2
Total.....	22

Curanipe, 31 de diciembre de 1888.

MELCHOR FLRITT.

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

Varaderos.—Existen 2 de distintos dueños se ocupan en el comercio.

Astilleros.—Tambien existen 2 de distintos dueños; se ocupan en construir embarcaciones.

Carpinteros de ribera.—Constructores 2, oficiales 10, aprendices 3 i calafates 8.

Curanipe, 31 de diciembre de 1888.

MELCEOR FLEITT

Subdelegacion maritima de Buchupureo

Buchupureo, 6 de enero de 1889.

Cumpliendo con el cometido de su circular número 12 de diciembre pasado, tengo el honor de manifestarle en seguida la memoria que en ella me pide, incluyendo los cuadros que me remite, llenando solamente los que contienen existencias en este puerto.

MOVIMIENTO MARÍTIMO

El estado adjunto.

EMBARCACIONES MENORES

Hai ocho lanchas que se ocupan en el carguío de los buques.

SINIESTROS MARÍTIMOS

No han ocurrido.

TELÉGRAFO MARÍTIMO

No hai, lo que considero indispensable para comunicarse con los buques, que a causa de las frecuentes bravezas pasan meses sin poder comunicar con tierra.

LOCAL PARA OFICINA

No hai, lo que parecerá mui extraño por cierto.

ÚTILES DE OFICINA

Solo existe un barómetro antiguo, un antejo inútil, un reloj descom-
puesto, que baldria su compostura mas que él mismo.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Buchupureo el año 1888

ENTRADAS														
CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		N.ºms.	Tonelajes
	Num.	Tonelajes	Num.	Tonelajes	N.ºms.	Tonelajes	Num.	Tonelajes	Num.	Tonelajes	N.ºms.	Tonelajes		
A vela en lastre			4	3076	4	3076							4	3076
Totales.....			4	3076	4	3076							4	3076
SALIDAS														
A vela cargados.....			4	3076	4	3076							4	3076
Totales.....			4	3076	4	3076							4	3076

ARTURO VARAS.

Buchupureo, 25 de enero de 1889.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Buchupureo

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros.....	54
Total de jente de mar.....	54

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Lanchas para carga dentro del puerto.....	8
Total de las embarcaciones.....	8

Buchupureo, 6 de enero de 1889.

ARTURO VARAS.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas en la capitania de puerto de Buchupureo durante el año 1888

MESES	Parte del gobernador marítimo
Setiembre.....	\$ 2
Octubre.....	2
Total.....	\$ 4

Buchupureo, 6 de enero de 1889

ARTURO VARAS.

Subdelegacion maritima de Tome

Tomé, 8 de enero de 1889.

MOVIMIENTO MARÍTIMO

Conforme se demuestra en el estado núm. 1 que acompaño, han entrado del cabotaje 266 embarcaciones mayores con un tonelaje de 187,525; i del exterior han entrado dos embarcaciones con 1,125 toneladas, lo que da un total de 268 embarcaciones, de las cuales 18 han sido en lastre i el resto cargadas.

El estado núm. 2 detalla cómo en el citado año, han salido 268 embarcaciones mayores, siendo 264 para el cabotaje i el resto para el exterior.

En el estado núm. 3 se espresa el número de jente de mar matriculada en esta oficina i el número i clase de embarcaciones menores matriculadas.

En el estado núm. 4 se espresa las entradas por derecho de rol.

No tenemos práctico i sería conveniente que lo hubiera.

POLICÍA DE LA BAHÍA

Este servicio se hace escrupulosamente con los marineros i bote de la Aduana porque no los tiene la capitania.

MAESTRANZAS

No hai maestranzas, i las refacciones se hacen en el lugar o como a cada uno le conviene.

MUELLE FISCAL

Existe un muelle que mide 5 metros de largo i 8 de ancho con postes de rieles con superestructura de madera; no puede prestar todos los servicios necesarios por la poca agua que tiene en su carrera. Seria de importante conveniencia prolongarlo cien metros mas.

FAROL DEL MUELLE

El farol que está colocado en el cabezo del muelle da una débil luz roja que se estiende a corta distancia. Es mui necesario el reemplazo de éste por otro mui superior.

NECESIDADES

Por nota de 6 de marzo de 1888, comuniqué a esa oficina la necesidad de colocar una boya que señale el lugar en que existe un buque que el 6 de abril de 1886 se fué a pique en el lugar en que fondeaban los vapores. Nuevamente me permito llamar la atencion de Ud. a esta necesidad.

Seria conveniente dar a esta oficina, a lo ménos, un marinero para ausiliar a los de la aduana en la policia de la bahía i recepcion de vapores.

No tiene esta capitanía ninguna asignacion para gastos de escritorio i creo de justicia se le dé, a lo ménos, dos pesos mensuales.

R. ROA.

Señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puertos.



NÚM. 1 i 2.—Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto del Tomé en el año 1888

ENTRADAS														
CLASE	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMENS	
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		N.ºms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	N.ºms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	N.ºms.	Tonelajes		
A vapor	118	85485	79	94710	197	180185							197	180185
A vela cargados	50	3449	3	2032	53	5481							53	5481
A id. en lastre	14	981			14	981			2	1125			16	2106
De arribada forzosa	2	840			2	840							2	840
Totales	184	90755	82	96742	266	187527			2	1125			268	188612
SALIDAS														
A vapor	118	85485	76	90811	194	176296							197	180395
A vela cargados	57	3542	2	2203	59	5745			1	512			60	6257
A id. en lastre	9	1888	2	642	11	1030							11	10530
Totales	184	90815	87	93656	264	192561			4	4611			268	197182

Tomé, 8 de enero de 1889.

R. Roa.

NÚM. 3.—*Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Tomé*

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros	29
Lancheros	14
Pescadores	41
	84
Total de jente de mar.....	84

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para pasajeros.....	2
Id para remolque.....	- 1
Chalupas para pasajeros.....	1
Botes redondos para pasajeros	17
Botes para servicios particulares.....	6
Canoas para pesca.....	50
Cachuchos para servicio de lanchas	22
Lanchas para carga dentro del puerto.....	19
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	19
	137
Total de embarcaciones.....	137

Tomé, 31 de diciembre de 1888.

R. ROA.

NÚM. 4.—*Cuadro demostrativo de las entradas por derechos de rol, percibidas por la capitanía de puerto del Tomé durante el año 1888*

MESES	Parte del Gobernador marítimo
Enero.....	\$ 40
Febrero.....	28
Marzo.....	31
Abril.....	32
Mayo.....	37
Junio.....	25
Julio.....	33
Agosto.....	30
Setiembre.....	29
Octubre.....	24
Noviembre.....	28
Diciembre.....	24
Total.....	\$ 361

Tomé, 31 de diciembre de 1888.

R. ROA.

Gobernacion maritima de Talcahuano

Talcahuano, 9 de enero de 1889

Adjuntos remito a US. los estados del movimiento marítimo habido en este puerto durante el año administrativo trascurrido desde el 1.º de enero hasta el 31 de diciembre del año que acaba de espirar.

Dios guarde a US.

E. LYNCH.

Señor Director de Faros i Capitanías.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Talcahuano el año 1888

CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMENES			
	CHILENOS			ESTRANJEROS			CHILENOS			ESTRANJEROS			TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes				
	TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.		TOTAL.			
De guerra.....	9	7591	2	1930	11	9521	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	9521
A vapor.....	193	120705	105	169381	298	290086	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	399	461919
A vela cargados.....	101	15022	30	19303	131	34325	1	353	28	18605	29	18958	.....	160	53283
Id. id. en lastre.....	4	1579	28	22289	32	23868	1	676	37	25531	38	26207	.....	70	50075
Totales.....	307	144897	165	212903	472	357800	2	1029	166	215969	168	216998	.....	640	574798
SALIDAS																
De guerra.....	6	2861	1	1130	7	3991	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	3991
A vapor.....	193	120705	105	169381	298	290086	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	399	461919
A vela cargados.....	90	12005	24	15656	114	27661	3	1171	75	50500	78	51671	.....	192	79332
Id. id. en lastre.....	7	3367	21	17853	28	21220	.....	.....	1	703	1	703	.....	29	21923
Totales.....	296	138938	151	204020	447	342958	3	1171	177	223036	180	224207	.....	627	567165

Talcahuano, 31 de diciembre de 1888.

E. LYNCH.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la Gobernacion marítima de Concepcion

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	52
Lancheros.....	165
Pescadores.....	117
Jornaleros.....	150
<hr/>	
Total de jente de mar.....	484

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para remolques.....	2
Chalupas para pasajeros.....	30
Botes redondos para id.....	17
Botes para servicios particulares.....	6
Botes i bongos para pesca.....	130
Cachuchos para servicio de lanchas.....	10
Lanchas para carga dentro del puerto.....	56
Lanchas cisternas.....	2
<hr/>	
Total de embarcaciones.....	253

Talcahuano, 31 de diciembre de 1888.

E. LYNCH.

Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la Gobernacion marítima de Concepcion

Varaderos.—Hai 1, público, se ocupa en componer lanchas.

Carpinteros de ribera.—Hai 6 oficiales, 13 aprendices i 9 calafates, con residencia en Talcahuano.

Talcahuano, 31 de diciembre de 1888.

E. LYNCH.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, practicaje i enganche de marineros, percibidas por la capitánía de puerto de Tulahuano durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL		FOR PRACTICAJE				FOR ENGANCHE DE MARINEROS		
	Parte del gobierno	Depósito del 5%	Parte de los gobernadores marítimos	Parte de los prácticos	Total	Por embarque	Por libretas	Total	
Enero.....	\$ 89	\$ 16 33	\$ 65 33	\$ 310 34	\$ 392	\$ 36	\$ 20	\$ 56	
Febrero.....	72	10 95	43 83	208 22	263	27	8 50	35 50	
Marzo.....	112	20 29	81 20	385 51	487	73	6 50	79 50	
Abril.....	75	15 16	60 70	288 14	364	42	15	57	
Mayo.....	88	20 54	82 20	390 26	493	57	13 50	70 50	
Junio.....	97	17 70	70 80	336 50	425	41	5	46	
Julio.....	84	19 12	76 50	365 38	461	38	10 50	48 50	
Agosto.....	77	5 62	22 50	106 88	135	52	5	57	
Setiembre.....	70	6 79	27 16	129 05	163	22	5 50	27 50	
Octubre.....	101	17 79	71 16	338 05	427	26	6 50	32 50	
Noviembre.....	97	20 04	80 16	380 80	481	23	5 50	28 50	
Diciembre.....	78	11 75	47	222 25	282	17	6 50	23 50	
Total.....	1,040	182 08	728 54	3,462 38	4,373	454	108	562	

Tulahuano, 31 de diciembre de 1888.

E. LYNCH.

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 expresion 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 direccion del viento al tiempo del accidente, todo segun ha sido comunicado a la Comandancia Jeneral de Marina o autoridades marítimas durante el año de 1888

Fecha del accidente	Nombre i edad del buque	Clase de buque	Toneladas de registro	Tripulacion	Nombre del capitán	Puerto de salida	Puerto de destino	Cargamento	Total o parcial	Número de vidas perdidas	Circunstancias i lugar del siniestro
Agosto 29...	Dragon 1865	Barca...	696	15	John Roberts.	Rangoon.	Valparaiso...	Arroz...	Total...	No hubo.	Alta mar en longitud 85° O i 38 lat. S.

RESÚMEN .			
Número de buques	Toneladas	Tripulacion	Total de individuos a bordo
1	696	15	15

Pérdida de vidas	
Cargamento	N.º de vidas perdidas
Arroz	Total
15	No hubo

Nota.—La barca inglesa *Westward Ho*, que fondó en la Quirquina el 14 de setiembre del presente año, ha traído a este puerto al capitán John Roberts i 14 tripulantes de la barca inglesa *Dragon*, abandonada en alta mar el 29 de agosto del presente año. Los datos que se relacionan los ha dado el capitán expresado al Gobernador marítimo de este puerto; no habiendo obtenido mas detalles, porque el mismo día fueron remitidos los naufragos a Valparaiso.

Gobernacion marítima de Talcahuano, 31 de diciembre de 1888.

E. LYNCH.

Subdelegacion marítima de Penco i Lirquen

Penco i Lirquen, 3 de enero de 1889.

Respetuosamente adjunto a Ud. seis estados diferentes, de todo el movimiento habido perteneciente al ramo por este puerto en todo el año próximo pasado.

Lo que tengo el honor de decir a Ud. en cumplimiento al contenido de su circular núm. 12 de fecha 7 de diciembre último.

Dios guarde a Ud.

O. CASANUEVA.

Al señor Jefe de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puertos.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido del puerto de Penco el año 1888

ENTRADAS												
CLASES	CABOTAJE				ESTERIOR				RESÚMENES			
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
A vapor.....			1	1139					4	2771		
A vela cargado.....	6	487						4	1953			
Id. id. en lastre.....	15	5870										
Totales.....	21	6357	1	1139	22	7496		8	4724			3012220
SALIDAS												
A vapor.....			1	1139								
A vela cargado.....	16	5443						5	2042			
Id. id. en lastre.....	5	914						3	2682			
Totales.....	21	6357	1	1139	22	7496		8	4724			3012220

Subdelegacion marítima de Penco i Lirquen, 31 de diciembre de 1888.

O. CASANUEVA.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Penco i Lirquen

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	8
Lancheros.....	9
Pescadores.....	20
Jornaleros	40
<hr/>	
Total de jente de mar.....	77

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para remolque.....	1
Chalupas para pasajeros.....	1
Botes redondos para pasajeros.....	5
Canoas para pesca.....	26
Cachucho para servicio de lanchas.....	3
Lanchas para carga dentro del puerto.....	7
Lanchones id. id. id.....	8
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	7
<hr/>	
Total de embarcaciones.....	58

Subdelegacion marítima de Penco i Lirquen, 31 de diciembre de 1888.

O. CASANUEVA

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitanía de puerto de Penco i Lirquen durante el año 1888

MESES	Parte del Gobernador Marítimo
Enero.....	6
Febrero.....	4
Marzo.....	8
Abril.....	4
Mayo.....	8
Junio.....	2
Julio.....	6
Agosto.....	4
Setiembre.....	4
Octubre.....	2
Noviembre.....	8
Diciembre.....	3
Total.....	§ 59

Subdelegacion marítima de Penco i Lirquen, 31 de diciembre de 1888.

O. CASANUEVA.

Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Penco i Lirquen

Varaderos.—En cualquier parte de la playa.

Carpinteros de ribera.—Hai 2 aprendices, 3 calafates, con residencia en Penco.

Subdelegacion marítima de Penco i Lirquen, 31 de diciembre de 1888.

O. CASANUEVA.

NOTAS.—Absolutamente nada ha ocurrido en todo el año que termina respecto a las exigencias del presente estado.

Subdelegacion marítima de Penco i Lirquen, 31 de diciembre de 1888.

O. CASANUEVA.

Subdelegacion maritima de Coronel

Coronel, 7 de enero de 1889.

En cumplimiento de la circular de US. núm. 12, de 7 de diciembre próximo pasado, remito a US. 5 estados, bajo los números 1, 2, 3, 4 i 5, por los cuales verá US. que ha habido un movimiento marítimo en este puerto durante el año que acaba de terminar, de cerca de 500 naves, lo que acusa la importancia que próximamente ha de aumentar cuando se terminen las vías férreas que actualmente se construyen.

Tambien verá US. que hai ocupadas en el tráfico de la bahía mas de 100 embarcaciones menores, siendo notable la escasez de jente de mar, pues no alcanza a 200 hombres a pesar de que abunda el trabajo i es mui bien remunerado.

Existen dos varaderos en la playa de este puerto en los cuales suele construirse embarcaciones menores, pero sí en ellos se carenan i limpian las lanchas que hacen el tráfico interior de este puerto.

En los límites de esta subdelegacion marítima no ha habido durante el año que termina ningun siniestro marítimo que lamentar ni ha arribado tampoco a este puerto ninguna tripulacion de nave náufraga.

Creo oportuno poner en conocimiento de US. que uno de los botes con que cuenta esta capitanía de puerto tiene quince o dieziocho años de servicio i actualmente necesita una reparacion, pero dado el estado en que se encuentra creo seria preferible reemplazarla por otra en mejor estado. La otra chalupa con que cuenta esta capitanía, aunque tiene mui poco servicio, es inadecuada para este puerto por su pequeñez i poca manga, razon por la cual es de mui poca estabilidad, i como este puerto es abierto al sur se levanta bastante mar, requiriéndose para el servicio una buena chalupa. No obstante, este bote es de utilidad para relevar cuando se pinta o efectua compostura a uno de ellos, lo que sucede indudablemente con alguna frecuencia; sin embargo, US. con mejor acuerdo, tendrá a bien indicarme lo que estime por conveniente.

Dios guarde a US.

D. EUSQUIZA

Al señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puerto.

M. DE M.

33

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido del puerto de Coronel el año 1888

CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
De guerra.....	1	700	.....	.....	1	700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	700
A vapor.....	135	74785	137	200664	272	275449	.....	.....	89	152045	89	152045	361	427494
A vela cargados.....	65	19235	6	4455	71	23690	1	995	1	834	2	1829	73	25519
A id. en lastre.....	49	19793	3	1791	52	21584	.....	.....	2	710	2	710	54	22204
Total.....	250	114513	146	206910	396	321423	1	995	92	153589	93	154584	489	476007
SALIDAS														
A vapor.....	135	74785	162	246918	297	321703	.....	.....	64	105791	64	105791	361	427494
A vela cargados.....	88	31773	5	3299	93	35072	1	1263	.....	.....	1	1263	95	36335
A id. en lastre.....	32	12221	4	2529	36	14750	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	14750
Totales.....	255	118779	171	252746	426	371525	1	1263	64	105791	65	107054	492	478579

D. Eusquiza.

Coronel, 4 de enero de 1889.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la Subdelegacion marítima de Coronel

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	20
Lancheros.....	113
Pescadores.....	40
Jornaleros.....	12
<hr/>	
Total de jente de mar.....	185

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para pasajeros.....	1
Id. para remolque.....	2
Chalupas para pasajeros.....	8
Botes para servicios particulares.....	8
Botes i bongos para pesca.....	12
Cachuchos para servicio de lanchas.....	16
Lanchas para carga dentro del puerto.....	51
Lanchones id. id. id.	6
<hr/>	
Total de embarcaciones.....	104

Coronel, 4 de enero de 1889.

D. EUSQUISA.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i enganche de marineros, percibidas por la Capitanía de puerto de Coronel durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL		POR ENGANCHE DE MARINEROS	
	Parte del Gobeerna dor marítimo	Total	Por embarque	Por libretas
Enero.....	\$ 58	\$ 58	\$ 46	\$ 9 50
Febrero.....	53	53	76	12 50
Marzo.....	53	53	34	3 50
Abril.....	54	54	58	14
Mayo.....	46	46	42	7 50
Junio.....	53	53	55	7
Julio.....	51	51	57	9
Agosto.....	48	48	64	6
Setiembre.....	47	47	47	3
Octubre.....	48	48	17	3
Noviembre.....	50	50	30	4 50
Diciembre.....	55	55	20	1
		616	546	

NOTA.—El 5 por ciento de la Oficina de Enganches se gasta en útiles de escritorio.

Coronel, 4 de enero de 1888.

D. EUSQUISA.

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

Varaderos.—Existen 2; uno de F. Shwager i otro de Rojas, ámbos se ocupan en varar i carenar embarcaciones menores.

Astilleros.—Hai 1 de F. Shwager, ocupado en construir i carenar embarcaciones menores.

Carpinteros de ribera.—Oficiales 5, aprendices 2 i calafates 4, con residencia en Coronel.

OBSERVACIONES.—Los carpinteros de ribera que existen en este puerto, aunque se ocupan en construir algunas veces embarcaciones menores, no puede dárseles la denominacion de constructores, son meramente aficionados.—Coronel, 4 de enero de 1889.—D. EUSQUISA.

Subdelegacion maritima de Lota

Lota, 1.º de enero de 1889.

Señor Director de Faros i Capitanías de Puertos:

En cumplimiento de la circular de Ud., número 12, de fecha 7 del mes próximo pasado, remito adjuntos los estados del año 1888.

Núm. 1.—Movimiento marítimo.

" 2.—Jente de mar i embarcaciones menores matriculadas.

" 3.—Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera.

" 4.—Naufragios, accidentes i colisiones.

" 5.—Derecho de rol, practicafe, enganche, etc., etc.

Deseo que Ud. los encuentre conformes.

Dios guarde a Ud.

N. MOLLER.

Al señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puertos.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Lota el año 1888

CLASES	ENTRADAS										RESÚMENES			
	CABOTAJE					ESTERIOR					ESTRANJEROS		TOTAL	
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes
De guerra.....	8	6060	1	1130	9	7190	2	1615	3	1990	5	3605	14	10795
A vapor.....	248	128047	142	228300	390	356347			11	18439	11	18439	401	374786
A vela cargados.....	93	17333	1	851	94	18184			2	1307	2	1307	96	19491
A vela en lastre.....	27	9066	1	296	28	9362	1	1479	4	2328	5	3807	33	13169
De arribada forzosa.....	1	89			1	89							1	89
Totales.....	377	160595	145	230577	522	391172	3	3094	20	24064	23	27158	545	418330
SALIDAS														
De guerra.....	10	7675	2	1630	12	9305			2	1490	2	1490	14	10795
A vapor.....	246	127345	68	97967	314	225312			71	128122	71	128122	385	353434
A vela cargados.....	71	18198	5	2636	76	20834			1	851	1	851	77	21685
A vela en lastre.....	54	7722	3	1487	57	9209							57	9209
Totales.....	381	160940	78	103720	459	264660			74	130463	74	130463	533	395123

Lota, 31 de diciembre

N. MOLLER.

Jente de mar i embarcaciones menores matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Lota

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros	63
Pescadores	6
Jernaleros.....	62
Total de jente de mar.....	152

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para remolque.....	3
Chalupas para pasajeros.....	12
Botes para servicios particulares.....	12
Cachuchos para servicio de lanchas.....	4
Lanchas para carga dentro del puerto.....	35
Lanchones para id. dentro del id.	1
Lanchas cisternas.....	2
Total de embarcaciones.....	69

Lota, 31 de diciembre de 1889.

N. MOLLER.

Varaderos, astilleros i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Lota.

Varaderos.—Hai 3, de C. E. de Lota i Coronel, i se ocupan en composuras de lanchas i botes.

Astilleros.—Hai 1 de la C. E. de Lota i Coronel, i se ocupa en construir lanchas.

Carpinteros de ribera.—Existen 1 constructor, 6 oficiales i 2 aprendices; los mismos carpinteros sirven de calafates, con residencia en Lota.

OBSERVACIONES.—Durante este año se han construido dos lanchas para el carguío de carbon.

Lota, 31 de diciembre de 1889.

N. MOLLER.

*Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i practi-
caje, percibidas por la capitania de puerto de Lota durante el
año de 1888*

MESES	DERECHOS DE ROL		POR ENGANCHE DE MARINEROS	
	Parte del gobernador marítimo	Total	Por embarques	Por libretas
Enero.....	\$ 57	\$ 57	\$ 56	\$ 9
Febrero.....	60	60	78	11
Marzo.....	47	47	30	5 50
Abril.....	64	64	64	10 50
Mayo.....	65	65	60	9 50
Junio.....	63	63	54	5
Julio.....	62	62	96	9 50
Agosto.....	69	69	67	10
Setiembre.....	69	69	81	8 50
Octubre.....	76	76	55	6 50
Noviembre.....	58	58	36	8 50
Diciembre.....	78	78	70	12 50
Total.....	\$ 768	\$ 768	\$ 747	\$ 106

La suma de treinta i siete pesos treinta i cinco centavos, o sea el cinco por ciento de las entradas de la Oficina de Enganche de Marineros durante el año, ha sido depositada en la tesorería fiscal de Coronel.

Lota, 31 de diciembre de 1888.

N. MOLLER.

Estado que demuestra los naufragios, accidentes i colisiones de buques nacionales en el extranjero i de buques extranjeros i naufragos en las costas de la República, con expresion de la clase, armamento 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 1888.

N. DE N.

Fecha del accidente	Nombre i edad del buque	Puerto de matrícula	Clase de buque	Toneladas de registro	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
Julio 7...	Otto, 25 años...	Valparaíso	Barca...	500	Carlos Funke	P. Luml	Coronel	Valparaíso	Carb. 17 pb. Lastr. 14 pb.	Temp. N. I. S. ...	Total		El buque hacía muchanga i se varó desde su fondeadero en Coronel en la frente de la costa de Lollia, donde se fue a picar el buque, i el capitán se salvó en tierra el buque abaut por trip.
Junio 2...	Cármén R., 7 id.	Id.	Pallebot.	89	E. Stockfith	Mebert	Valpar.	Chiloé		I. S. ...	parcial	1	

RESÚMEN								
Número de buques	Toneladas	Tripulacion	Número de pasajeros	Total de individuos a bordo	Cargamento	Pérdida total	Avería	Número de vidas perdidas
Otto.....	500	10	4	14	Carbón.....	Total.....	.....	.....
Cármén Rosa.....	89	4	.....	4	Lastré.....	Parcial.....	1	1

NOTAS.— El buque *Otto* se fue a pique estando ya cargado con un cargamento de carbón i despachado por las autoridades de Coronel, siendo que el piloto *Otto Niemeier* abandonó el buque inmediatamente en lugar de atender a las bombas, teniendo, ademas de toda su tripulacion a bordo, cuatro pasajeros que eran marineros que trabajaban por sus pasajes.

El pallebot nacional *Cármén Rosa*, habiendo llegado en su viaje a la latitud 38° 41' S., sufrió la pérdida de sus dos palos i baupré por haberle faltado las jarcas en circunstancias que soplaban viento fuerte del sur. La caña de los palos mató al marinero *Andrus Mardones*. El buque llegó a la balla de Arauco, en donde fondeó, i fué remolcado a este puerto por un vapor remolcador.

Lota, 31 de diciembre de 1888.

N. MOLLER.

Subdelegacion maritima de Laraquete

Laraquete, 3 de enero de 1889.

En conformidad a la circular de esa oficina, núm. 12 del 7 de diciembre último, remito a Ud. estados del movimiento marítimo, jente de mar i embarcaciones menores matriculadas, astilleros, varaderos, carpinteros de ribera i derechos percibidos por esta oficina en el año próximo pasado.

Dios guarde a Ud.

M. HERRERA.

Señor Director de Faros i Capitanías de Puertos.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Laraquete el año 1888

CLASES	ENTRADAS						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CABOTAJE			TOTAL			CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes		
													ESTRANJEROS		TOTAL
De guerra.....	1	650	.....	.....	1	650	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	650
A vapor....	34	18337	13	21509	47	39846	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	39846
A vela cargados.....	6	4320	1	512	7	4832	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	4832
A vela en lastre.....	23	12683	.....	.....	23	12683	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	12683
Totales.....	64	35990	14	22021	78	58011	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78	58011
SALIDAS														
De guerra.....	1	650	.....	.....	1	650	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	650
A vapor.....	34	18337	13	21509	47	39846	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	39846
A vela cargados.....	27	15822	3	1870	30	17692	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	17692
A vela en lastre.....	1	604	.....	.....	1	604	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	604
Totales.....	63	35413	16	23379	79	58792	.....	.....	.....	.....	.....	.....	79	58792

Laraquete, 31 de diciembre de 1889.

M. HERRERA.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Laraquete

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	14
Lancheros.....	49
Pescadores.....	8
	<hr/>
Total de jente de mar.....	71

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros.....	4
Botes redondos para pasajeros.....	12
Botes para servicios particulares.....	4
Cachuchos para servicio de lanchas.....	2
Lanchas para carga dentro del puerto.....	7
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	4
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	33

Laraquete, 31 de diciembre de 1889.

M. HERRERA.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i enganche de marineros, percibidas por la capitania de puerto de Laraquete durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL		ENGANCHE DE MARINEROS		
	Parte del gobernador marítimo	Total	Por embarque	Por intervenir en los ajustes	Total
Enero.....	6	6	9	.....	9
Febrero.....	12	12	9	.....	9
Marzo.....	17	17	10	.....	10
Abril.....	10	10	11	.....	11
Mayo.....	17	17	12	.....	12
Junio.....	10	10	15	.....	15
Julio.....	10	10	2	.....	2
Agosto.....	17	17	6	.....	6
Setiembre.....	10	10	.....	.....	.....
Octubre.....	8	8	.....	.....	.....
Noviembre.....	12	12	.....	.....	.....
Diciembre.....	14	14	15	4	19
Totales.....	.....	143	.....	.....	93

Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Laraquete durante el año 1888

Varaderos.—Hai 1 de las Minas de Carampangue que se ocupa en composturas de embarcaciones menores.

Astilleros.—Hai 1 de las Minas de Carampangue que se ocupa en construccion de embarcaciones menores.

Carpinteros de ribeta.—Hai 2 constructores, 6 oficiales, 4 aprendices i 4 calafates, con residencia en Laraquete.

Laraquete, 31 de diciembre de 1889.

M. HERREIRA.

Subdelegacion maritima de Carampangue

Arauco, 5 de enero de 1889.

Devuelvo a Ud. los datos que Ud. se sirve pedir a esta tenencia por su circular de fecha 7 de diciembre último, núm. 12. Los que van sin anotacion alguna, no tienen aplicacion en ésta subdelegacion marítima.

• Dios guarde a Ud.

JOSÉ EUSEBIO MIGUELES.

Señor Director Jeneral de Faros i Capitanías de Puertos

Subdelegación marítima de Lebu

Lebu, 5 de enero de 1889.

En conformidad con su circular núm. 12 del 7 de diciembre último, remito a Ud. todos los estados que en ella se sirve pedirme.

MOVIMIENTO MARÍTIMO

Como lo demuestran los estados núms. 1 i 2, han entrado al puerto 271 buques de varias nacionalidades con 153,359 toneladas de registro i han salido 263 con 152,479 toneladas.

Estos datos demuestran disminución sobre el año anterior, pues, aunque entró mayor número de vapores, hai una disminución en el tonelaje de 5,610; pero esta disminución disminuye en los buques de vela, a pesar de ser menor el número, en la suma de 3,292 toneladas, lo que dá el aumento total de 2,318 toneladas para el año anterior.

Bajo los núms. 3, 4, 5 i 6 adjunto a Ud. los demas estados que se ha dignado pedirme.

Dios guarde a Ud.

BENJAMIN FARIÑA ESPFJO.

Señor Director de Faros i Capitanías de Puertos.

NÚMS. 1 i 2.—Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido del puerto de Lebu el año 1888

CLASE	ENTRADAS										RESÚMENES	
	CABOTAJE					ESTERIOR					Núms.	Tonelajes
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes		Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes		Núms.	Tonelajes
De guerra.....	1	20	.....	.....	1	20	.....	.....	.....	.....	1	20
A vapor.....	152	86146	46	58208	.....	144354	.....	.....	.....	.....	198	144354
A vela cargados.....	55	4915	.....	.....	55	4915	.....	.....	.....	.....	55	4915
A id. en lastre.....	16	4017	.....	.....	16	4017	.....	.....	.....	.....	16	4017
De arribada forzada.....	1	53	.....	.....	1	53	.....	.....	.....	.....	1	53
Totales.....	225	95151	46	58208	271	153359	.....	.....	.....	.....	271	153359
SALIDAS												
De guerra.....	1	20	.....	.....	1	20	.....	.....	.....	.....	1	20
A vapor.....	152	86146	46	58208	.....	144354	.....	.....	.....	.....	198	144354
A vela cargados.....	60	4617	.....	.....	60	4617	.....	.....	.....	.....	60	4617
A id. en lastre.....	4	4788	.....	.....	4	4617	.....	.....	.....	.....	4	4617
Totales.....	217	94271	46	58208	263	152479	.....	.....	.....	.....	263	152479

Lebu, 31 de diciembre de 1888.

BENJAMIN FARIÑA ESPEJO.

NÚM. 3.—*Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Lebu*

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	20
Lancheros.....	60
Pescadores.....	12
Jornaleros.....	23
	115
Total de jente de mar.....	115

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para remolque.....	2
Chalupas para pasajeros.....	15
Botes redondos para pasajeros i pesca.....	32
Botes para servicios particulares.....	2
Botes i bongos para pesca.....	8
Cachuchos para servicio de lanchas.....	2
Lanchas para carga dentro del puerto.....	22
Lanchas cisternas.....	1
	84
Total de embarcaciones.....	84

Lebu, 31 de diciembre de 1888.

BENJAMIN FARIÑA ESPEJO.

NÚM. 4.—*Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Lebu*

Varaderos.—Existe 1 de Errázuriz que se ocupa en trabajos de lanchas.

Carpinteros de ribera.—Existen 5 constructores, 12 oficiales i 5 aprendices con residencia en Lebu.

Lebu, 31 de diciembre de 1888.

BENJAMIN FARIÑA ESPEJO.

NÚM. 5.—Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, practicaje i enganche de marineros, percibidas por la capitania de puerto de Lebu durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL.		POR PRACTICAJE				POR ENGANCHE DE MARINEROS		
	Parte del gobernador	Total	Deposito del 5%	Parte de los gobernadores marítimos	Parte de los prácticos	Total	Por embarque	Por libretas	Total
Enero.....	\$ 42	\$ 42	\$ 1.05	\$ 3.50	\$ 16.45	\$ 21	\$ 9	\$ 4	\$ 13
Febrero.....	32	32	1.05	3.50	16.45	21	5	2	7
Marzo.....	36	36	1.05	3.50	16.45	21	11	6	17
Abril.....	33	33					5	1	6
Mayo.....	31	31					16	5	21
Junio.....	35	35					8	2	10
Julio.....	27	27					3	1	4
Agosto.....	30	30					2	2	4
Setiembre.....	30	30					4	1	5
Octubre.....	34	34					5	1	6
Noviembre.....	32	32					5	1	6
Diciembre.....	29	29					5	1	6
Total.....	\$ 391	\$ 391				\$ 42			\$ 105

Lebu, 31 de diciembre de 1888.

BENJAMIN FARIÑA ESPEJO.

Subdelegacion maritima de Boca Rio Imperial

Baja Imperial, 24 de diciembre de 1888.

Con fecha de ayer he recibido la circular de Ud., núm. 12 del 7 del presente mes i en vista de la precision con que se necesitan los trabajos a que ella se refiere, me he apresurado en contestarla.

Remito los estados con las anotaciones respectivas.

Como verá Ud. en esta subdelegacion marítima no existen astilleros i varaderos por ser un puerto que hace menos de dos años a que ha tomado el nombre de tal, hallándose ántes de esta fecha completamente abandonado. Sin embargo de esto, progresa rápidamente en el comercio i agricultura dado a las entradas de vapores que con buen éxito hacen sus viajes hasta el puerto fluvial de Carahue.

Los vapores entrados i salidos a esta barra en el presente año han sido: *Rio Claro* de la Compañía Sud-Americana, once viajes; *Ester*, propiedad del señor José Bunster, dieziseis viajes; *Longavi*, Compañía Sud-Americana, un viaje; *Queulí*, propiedad del señor Antonio Leal, dos viajes; i *Chamíl* una entrada. Este vapor ha queclado en Nueva Imperial i hace carrera hasta Cholchol ocupándose en la conduccion de harinas i trigos entre uno i otro punto.

En la estacion del verano es cuando se hace mas peligrosa la entrada o salida de los vapores por razon que en este tiempo contiene mui poca agua la barra de este puerto, lo que no sucede en los meses de junio a diciembre inclusive que hacen la carrera los vapores sin temor alguno.

A este respecto debo indicar a Ud. que en el lugar de Rucadiuca, cerca del puerto de Carahue, hai una roca donde continuamente se varan los vapores, teniendo que permanecer estos en ese punto por algunos dias hasta que hai necesidad de descargarlos o esperar la mas alta marea. Mui conveniente será conseguir la destruccion de esas rocas en el punto citado. Aparte de esto no hai otro inconveniente en el rio Imperial para la fácil navegacion de los vapores.

Dios guarde a Ud.

JUAN FREDES.

Al señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puertos.—Valparaiso.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Imperial el año 1888

ENTRADAS														
CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes
A vapor.....	32	6237			32	6237							32	6237
Totales.....	32	6237			32	6237							32	6237
SALIDAS														
A vapor.....	31	6210			31	6210							31	6210
Totales.....	31	6210			31	6210							31	6210

JUAN FREDES.

Baja Imperial, 42 de diciembre de 1888.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Boca Río Imperial

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	10
Pescadores.....	15
Total de jente de mar.....	25

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros.....	1
Botes redondos para pasajeros.....	14
Id. para servicios particulares.....	6
Canoas para pesca.....	10
Botes i bongos para pesca.....	14
Lanchas para carga dentro del puerto.....	1
Lanchones para id. id.....	6
Lanchas que viajan dentro de los límites de la gober- nacion marítima.....	10
Total de embarcaciones.....	43

NOTA.—Los botes de servicio para pasajeros, son ocupados al mismo tiempo en la pesca.

Baja Imperial, 24 de diciembre de 1888.

JUAN FREDES.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i practicaje, percibidas por la Capitanía de puerto de Baja Imperial durante el año de 1888

MESES	DERECHOS DE ROL		POR PRACTICAJE	
	Parte del Gobierno Marítimo	Total	Parte de los prácticos	Total
Enero.....	\$ 4	\$ 4	\$ 25	\$ 25
Febrero.....	2	2	10	10
Marzo.....	4	4	15	15
Abril.....	6	6	35	35
Mayo.....	4	4	20	20
Junio.....	8	8	40	40
Julio.....	4	4	20	20
Agosto.....	6	6	30	30
Setiembre.....	6	6	30	30
Octubre.....	4	4	20	20
Noviembre.....	4	4	25	25
Diciembre.....	6	6	30	30
Totales.....	58	58	300	300

No existe ayudante ninguno en la oficina.

Baja Imperial, 24 de diciembre de 1888.

JUAN FREDES.

Carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegación marítima de Boca Rio Imperial

Carpinteros de ribera.—Constructores 5, aprendices 4 i calafates 5, con residencia en Baja Imperial.

OBSERVACIONES.—En esta subdelegación solo se construyen botes planos de no buena construcción; pues no existen carpinteros de ribera que ejerzan solo esa profesión.

Baja Imperial, 24 de diciembre de 1889.

JUAN FREDES.

Gobernacion maritima de Valdivia

Corral, 31 de diciembre de 1888.

Señor Comandante Jeneral de Marina:

En cumplimiento a lo ordenado por US. tengo el honor de remitir los datos de la Gobernacion de mi cargo, trascurrido desde el 1.º de enero del año próximo pasado hasta el fin de diciembre del mismo.

MOVIMIENTO MARÍTIMO

Segun los pliegos adjuntos signados con los números 1 al 6, US. podrá imponerse del movimiento habido en los puertos de Corral (Valdivia, Rio Bueno) i Queuli.

IMPORTANCIA DEL PUERTO DE CORRAL

La importancia de este puerto depende en su mayor parte del progreso de la provincia de Valdivia que de año en año toma un aumento considerable, tanto en importancia como en esportacion. I no dudo que esto irá en mayor escala cuando el ferrocarril a Osorno esté terminado en su ramal a Valdivia, tomando en consideracion lo espuesto, este puerto está llamado a ser de gran movimiento marítimo.

I siendo el que suscribe el único responsable de la limpieza i buen mantenimiento de la bahía i fondeadero, no puedo ménos de llamar la atencion de US. hacia la conveniencia que habria de emprender en este puerto una pequeña obra para evitar el embancamiento de la parte mas interesante de su fondeadero, seria construir, prévio estudio, un malecon a lo largo de la ribera, desde la punta del Laurel a Corral Bajo, i desde este lugar hácia la puntilla que queda al SO. del muelle de pasajeros, i un encajonamiento al estero de la misma poblacion, que en la estacion lluviosa del año, con

motivo de recibir de tres o cuatro quebradas, trae un acarreo de material mui regular que de año en año viene aumentando el embancamiento de la bahía. Sin esto quedaría el fondeadero mucho mas estenso i abrigado i la mar que hoi se levanta con el viento del norte, único viento que molesta en este abrigado lugar, no se haria sentir aun en los mas grandes temporales del invierno. I ofreceria, sin duda alguna, mejor abrigo a las naves de comercio i aun a las de guerra i mui especialmente a las nacionales en caso de una guerra con una potencia marítima, sobre todo siendo esta bahía tan fácil de fortificarse.

Seria una satisfaccion para el infrascrito si por el órgano de US. el Supremo Gobierno tomara en consideracion las necesidades que demanda con urjencia este puerto i que someramente me he permitido hacer.

SINIESTROS MARÍTIMOS

Durante el año que terminó ha habido las pérdidas de las barcas *Orixa* i *Tenglo* de que dí cuenta a US. oportunamente.

BUQUES A PIQUE EN LA BAHÍA

Hai uno que desde largo tiempo se encuentra a pique i que inutiliza dia por dia mas la bahía, seria de desear que US. recabara la autorizacion correspondiente a fin de hacer volar i rastrear sus restos.

MUERTOS

En la bahía hai uno con buena boya, a donde se acoderan los vapores de la C. S. A. i los de la P. S. N. C.

Este muerto se encuentra tendido desde la punta este del fuerte de la Concepcion o Corral hácia la punta Laurel con el chicote firme en una horadadura que hai en una piedra i dos anclas: una hácia la ensenada de San Juan i la otra hácia el oeste.

MUELLES

Hai dos: uno fiscal i otro particular de propiedad de los señores Prochelle i C.^a que sirve para hacer la carga i descarga a la bodega que tienen al pié del mismo muelle. El otro de pasajeros de propiedad fiscal que fué terminado en mayo del año 1887, presta mui buenos servicios, tanto por su buena construccion como por ser un poco mas largo que el anterior.

VARADEROS

En el desplazo que forma la ensenada del Corral Bajo por ser mui tendida i abrigada es el lugar donde se construyen algunas embarcaciones

para el tráfico interior del puerto. En el año próximo pasado se construyeron dos lanchas de regular tamaño, con cubierta, pero de forma completamente planas i se han lanzado dos: una con gaviote i cigüeña para levantar amarras i la otra que se lanzó en diciembre último será destinada a la pesca.

FAROS I SEMÁFOROS

Los faros que corren a cargo de esta Gobernacion son los de Galera i Niebla i ambos prestan mui buenos servicios a la navegacion. No así el farol rojo que sirve de direccion para tomar el fondeadero, que por ser su luz de mui poco alcance no sirve cuando es mas necesario. A este respecto me he permitido llamar la atencion de US. i la del señor Comandante Jeneral de Marina en otras comunicaciones. I hoi nuevamente me permito rogar que por el conducto de US. se sirva recabar la autorizacion suprema a fin de instalar uno de buen alcance de luz en el cabezo del muelle de pasajeros, que prestaria doble servicio i reemplazaria con ventaja al que actualmente se enciende i que adolece de los defectos ya dichos.

Tambien se enciende un farol de luz blanca en este muelle para la direccion de las embarcaciones menores i como es farol de alumbrado comun tampoco presta el servicio que se propuso al colocarlo en ese lugar.

Seria de desear que en vista de lo espuesto se accediera a la colocacion de un buen farol de luz roja que tuviera el alcance necesario i colocarlo en el cabezo del muelle.

El semáforo que sirve al vijía para hacer las señales a este puerto, se encuentra en buen estado de conservacion, habiéndosele cambiado a principios del año próximo pasado los acoyadores de los obenques, drizas de banderas, verga i su correspondiente vestidura.

PRÁCTICO

El que sirve este puesto llena las necesidades actuales del servicio.

VALIZAS

Todas las que actualmente hai colocadas se encuentran en buen estado de conservacion i son atendidas a medida que las necesidades lo exigen.

Cuatro valizas fijas de rieles clavados con canastillo en la parte superior del riel, soportado por un mastelerillo de fierro, que sirve para indicar la parte somera del banco Tres Hermanas, desde el NO. hasta el ESE. por el lado del puerto. El único defecto que tienen estas valizas es que los canastillos son mui poco visibles i que con urgencia demanda la colocacion de una buena boyá cilíndrica con fondo cóncavo i el arganeo en el vértice del cono a fin de que permanezca siempre derecha con las constantes corrientes que reinan en el paraje a donde debe colocarse con canastillo i

campana para marcar el cabezo del mismo banco que hace un poco difícil i peligrosa la entrada a los buques extranjeros que frecuentan este puerto.

A principios del 87 se colocó una valiza en la piedra que queda como a sesenta metros del muelle i que solo tiene quince centímetros de agua en las mareas de zizijia. Esta fué colocada por el personal de la draga, i es un riel clavado en la piedra con un tarro pintado de blanco i presta mui señalados servicios a los vaporcitos que trafican entre Corral i Valdivia.

La roca Atreal se encuentra tambien avalizada con un riel clavado en la misma piedra i sobre el trazo de riel un mastelerillo de fierro con un tarro pintado de blanco i fajás negras horizontales.

Las demas valizas que sirven para la navegacion fluvial del rio Torna o Galeones i Valdivia habria que pintarlas i renovar algunas i poner nuevamente otras que se han perdido.

En los últimos dias de enero del 88 se pintó un gran parche blanco en el morro Gonzalo que tiene un campo mui visible desde el mar, a fin de que en los tiempos cerrados de invierno los vapores no puedan confundir este con el de Bonifacio. La cara que da al OSO. es toda blanca i tiene la letra G. Esto tambien ha sido hecho por el personal de la Draga a solicitud de varios capitanes i proporcionando la pintura la Compañía Sud-Americana de Vapores.

EMBARCACIONES

Esta Gobernacion cuenta con dos chalupas en perfecto estado de servicio i con sus útiles mas indispensables.

MENAJE DE LA OFICINA

Este fué adquirido segun autorizacion suprema.

JENTE DE MAR

A ciento veinte asciende el número de todos, que se descompone en esta forma: dieziocho carpinteros de ribera, ocho aprendices, diez calafates, quince fleteros, veinticinco lancheros i jornaleros i cuarenta i cuatro pescadores.

EMBARCACIONES MENORES

- 1 Lancha cisterna con capacidad de catorce mil litros en el aljibe.
- 11 Id. para carga que pertenecen a la matrícula de este puerto.
- 8 Botes de quilla.
- 90 Id. planos o cachuchas.
- 4 Canoas.

Dios guarde a US.

NICÓMEDES GACITUA.

Número i tonelaje de las naos que han entrado i salido en el puerto de Corral el año 1888

CLASES	ENTRADAS						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CABOTAJE			TOTAL			CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	CHILENOS		ESTRANJEROS	TOTAL		Tonelajes		Tonelajes		Tonelajes				
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
A vapor.....	195	66848	74	90847	269	156695	.....	.....	30	42183	30	42183	299	198878
A vela cargados.....	21	2521	.....	.....	21	2521	.....	.....	1	312	1	312	22	2833
Id. id. en lastre.....	14	2050	1	491	15	2541	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	2541
De arribada forzosa.....	9	1885	.....	.....	9	1885	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	1885
Totales.....	239	73304	75	91388	314	163642	.....	.....	31	42495	31	42495	345	206137
SALIDAS														
A vapor.....	201	67738	78	96673	279	164411	.....	.....	26	36357	26	36357	305	197768
A vela cargados.....	24	5297	2	803	26	6100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	6100
Id. id. en lastre.....	14	542	.....	.....	14	542	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	542
Totales.....	239	73577	80	97476	319	171053	.....	.....	26	36357	26	36357	345	204410

Corral, 31 de diciembre de 1888.

NICOMEDES GACITUA.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la Gobernacion marítima de Corral

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	15
Lancheros.....	15
Pescadores.....	44
Jornaleros.....	10
	<hr/>
Total de jente de mar.....	84

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para remolque.....	1
Botes redondos para pasajeros.....	8
Botes para servicios particulares.....	4
Canoas para pesca.....	4
Botes i bongos para pesca.....	90
Cachuchos para el servicio de lanchas.....	6
Lanchas para carga dentro del puerto.....	9
Lanchones para id. dentro del id.....	1
Lanchas cisternas.....	1
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	1
Vapores menores de 25 toneladas que viajan dentro de los id. de la id. id.....	2
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	127

Corral, 31 de diciembre de 1888.

NICÓMEDES GACITUA.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, practica i enganche de marineros, percibidas por la capitania de puerto de Corral durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL		POR PRACTICAJE		FOR ENGANCHE DE MARINEROS		
	Total		Total		Por embarque	Por intervenir en ajustes	Total
	Parte del gobernador marítimo	Total	Parte de los prácticos	Total			
Enero.....	\$ 47	\$ 47	\$ 13	\$ 13	.....	.....	.....
Febrero.....	48	48	49	49	.....	.....	.....
Marzo.....	49	49	13	13	\$ 4	\$ 1	\$ 5
Abril.....	51	51	.....	.....	4	50	4 50
Mayo.....	52	52	.....	.....	1	.....	1
Junio.....	53	53	.....	.....	.....	.....	.....
Julio.....	51	51	.....	.....	.....	.....	.....
Agosto.....	54	54	21	21	.....	.....	.....
Setiembre.....	52	52	13	13	.....	.....	.....
Octubre.....	58	58	11	11	7	2	9
Noviembre.....	54	54	.....	.....	1	.....	1
Diciembre.....	55	55	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	.....	\$ 624	.....	\$ 120	.....	.....	\$ 20 50

Nota.—Siendo las entradas por practica tan pequeñas, desde tiempo atrás no se ha hecho el depósito que dispone el decreto supremo del Reglamento Jeneral de Prácticos.—Corral, 31 de diciembre de 1888.—Nicolás GARCÍA.

Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la Gobernacion marítima de Valdivia

VARADEROS			CARPINTEROS DE RIBERA				RESIDENCIA
Números	Dueños	Faenas en que se ocupan	Constrs.	Oficiales	Aprendz.	Calafates	
1	1	Constructor de lanchas i botes.....	1	18	8	10	Corral
2	1	Id. de id. id.....	1	4	2	2	Id.
3	15	Fleteros.....					Id.
4	25	Lancheros i jornaleros.....					Id.
5	44	Pescadores.....					Id.

OBSERVACIONES.—Existe en el lugar de Corral Viejo un desplazo que se utiliza para la construccion i reparaciones de lanchas i botes, no existiendo en este puerto astillero alguno, propiamente dicho.

Corral, 31 de diciembre de 1888.

NICÓMEDES GACITUA.

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 expresion de la clase, cargamento i edad de cada buque, nombres del capitán i armador en todo caso, siempre que se conozcan, números de vidas perdidas, fecha i lugar del desastre, la fuerza i direccion del viento al tiempo del accidente, todo segun ha sido comunicado a la Comandancia Jeneral de Marina o autoridades maritimas durante el año de 1888

Fecha del accidente	Nombre i edad del buque	Puerto de matrícula	Clase de buque	Toneladas de registro	Tripulacion	Nombre del capitán	Nombre del armador	Puerto de salida	Puerto de destino	Cargamento i pasajeros	Direccion i fuerza del viento	Total o parcial
Mayo 1.º	Otxa, 53 años.	Liverpool ...	Barca	491.83	10	J. S. Wesley	Brownel Ives.	Corral.	Caltera.	Madera..	NNO.	4
Julio 2.º	Tenglo, 35 id...	Valparaiso...	Id....	494.88	11	A. Echeverría	Fedco. Ostick.	Anend.	Iquique ¹	Id....	S. 5	Id.

RESUMEN			
Número de buques	Toneladas	Tripulacion	Total de individuos a bordo
2	986.71	21	21
			Cargamento
			Madera
			Pérdida total
			2

¹ Se cortaron remolques i se fué sobre el banco Tres Hermanas.

² 38º 16' S. 76º 30' Greenwich, causado por vías de agua i contrastes. Corral, 31 de diciembre de 1888.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido por el puerto de Valdivia el año 1888

CLASES	ENTRADAS						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CHILENOS			ESTRANJEROS			CHILENOS			ESTRANJEROS			TOTAL	
	Num.	Tons.	Num.	Tons.	Num.	Tons.	Num.	Tons.	Num.	Tons.	Num.	Tons.	Nums.	Tons.
	TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL	
A vapor	128	20328											128	20328
A vela cargados.....	8	328											8	328
Totales	136	20656											136	20656
SALIDAS														
A vapor	128	20328											128	20328
A vela cargados	8	328											8	328
Totales.....	136	20656											136	20656

S. ZEGERS R.

Valdivia, 31 de diciembre de 1888.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Valdivia

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	10
Lancheros.....	25
Pescadores.....	4
Jornaleros.....	30
<hr/>	
Total de jente de mar.....	69

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para pasajeros.....	15
Id. para remolque.....	3
Chalupas para pasajeros.....	2
Botes redondos para pasajeros.....	230
Botes para servicios particulares.....	15
Canoas para pesca.....	4
Botes i bongos para pesca.....	4
Cachuchos para servicio de lanchas.....	15
Lanchas para carga dentro del puerto.....	16
Lanchones para id. id. del id.....	2
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	1
<hr/>	
Total de embarcaciones.....	307

Valdivia, 31 de diciembre de 1888.

S. ZEGERS R.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i enganche de marineros, percibidas por la capitania de puerto de Valdivia durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL		POR ENGANCHE DE MARINEROS		
	Parte del gobernador marítimo	Total	Por embarque	Por libretas	Total
Enero.....	\$ 20	\$ 20	\$ 3	\$ 2	\$ 25
Febrero.....	24	24	4	2	30
Marzo.....	22	22	1	1	24
Abril.....	18	18	1	1	20
Mayo.....	20	20	3	2	25
Junio.....	22	22	5	3	28
Julio.....	10	10	1	1	12
Agosto.....	24	24	3	3	30
Setiembre.....	18	18	2	1	21
Octubre.....	16	16	3	2	21
Noviembre.....	18	18	3	1	22
Diciembre.....	28	28	2	.....	30
Totales.....	240	240	31	19	\$ 288

Valdivia, 31 de diciembre de 1888.

S. ZEGERS R.

Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegación marítima de Valdivia

Varaderos.—Hai 4: uno de Prochelle i C.^a i otro de F. Haverbeck que se ocupan en construccion i refaccion de lanchas; uno de Oettinjer i C.^a que se ocupa en construccion i refaccion de lanchas i vapores, i otro de C. Schaling que se ocupa en construccion de botes i lanchas.

Astilleros.—Hai 3: uno de Oettinjer i C.^a, se ocupa en construccion de vapores i lanchas; uno de G. Schating i otro de G. Williams, se ocupan en construccion de vaporcitos.

Carpinteros de ribera.—Hai 42: 4 constructores, 24 oficiales, 8 aprendices i 6 calafates, con residencia en Valdivia.

Valdivia, 31 de diciembre de 1888.

S. ZEGERS R

Subdelegacion maritima de Rio Bueno

Boca de Rio Bueno, 2 de enero de 1889.

Señor Director:

En cumplimiento de lo ordenado por US. en nota circular de fecha 7 de diciembre, la que recibí hoy, tengo el honor de elevar a manos de US. los datos correspondientes.

Dios guarde a Ud.

ENRIQUE STENGER.

Señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puertos.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Rio Bueno el año 1888

ENTRADAS														
CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
A vapor.....	79	8191	.....	.....	79	8191	.....	.....	.....	.....	.....	79	8191
Totales.....	79	8191	.....	.....	79	8191	.....	.....	.....	.....	.....	79	8191
SALIDAS														
A vapor.....	78	8102	.....	.....	78	8102	.....	.....	.....	.....	.....	78	8102
Totales.....	78	8102	.....	.....	78	8102	.....	.....	.....	.....	.....	78	8102

Boca de Rio Bueno, 2 de enero de 1889.

ENRIQUE STENCER.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Rio Bueno

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	14
Lancheros	38
Pescadores.....	16
Jornaleros.....	48
	<hr/>
Total de jente de mar.....	116

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para pasajeros.....	1
Botes para servicios particulares.....	5
Canoas para pesca i tráfico.....	134
Botes i bongos para pesca i tráfico.....	28
Cachuchos para servicio de lanchas.....	2
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	14
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	184

Boca de Rio Bueno, 2 de enero de 1889.

ENRIQUE STENGER.

*Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i practica-
caje, percibidas por la capitanía de puerto de Rio Bueno du-
rante el año 1888*

MESES	DERECHOS DE ROL		POR PRACTICAJE		
	Parte del subdelegado marítimo	Total	Parte de los ayudantes	Parte de los prácticos	Total
Enero	12.00	12.00	4.00	28.00	32.00
Febrero	12.00	12.00	4.00	34.00	38.00
Marzo	14.00	14.00	4.00	33.00	37.00
Abril	10.00	10.00	4.00	25.00	29.00
Mayo	12.00	12.00	4.00	30.00	34.00
Junio	16.00	16.00	4.00	42.00	46.00
Julio	10.00	10.00	4.00	25.00	29.00
Agosto.....	16.00	16.00	4.00	32.00	36.00
Setiembre.....	12.00	12.00	4.00	42.00	46.00
Octubre.....	10.00	10.00	4.00	23.00	27.00
Noviembre.....	14.00	14.00	4.00	33.00	37.00
Diciembre	18.00	18.00	4.00	49.00	53.00
Suma.....		156.00			444.00

Varaderos que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Rio Bueno

Varaderos.—Hai 1 de P. Sommer, que se ocupa para el vaporeito *Bahue*.

Boca de Rio Bueno, 2 de enero de 1889.

ENRIQUE STENGER.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Queule el año 1888

CLASES	ENTRADAS						RESÚMENES									
	CABOTAJE			ESTERIOR			CHILENOS			ESTRANJEROS			TOTAL			
	Núm.	Tonelajes		Núm.	Tonelajes		Núm.	Tonelajes		Núm.	Tonelajes		Núm.	Tonelajes		
A vapor.....	10	240½											10	240½		
Totales.....	10	240½											10	240½		
SALIDAS																
A vapor.....	10	240½														
Totales.....	10	240½											10	240½		

NOTA.—Los vapores que han hecho el tráfico por estos puertos en el presente año han sido todos de menor tonelaje.—Queule, 31 de diciembre de 1888.—JUAN DE LA GUARDA.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Queule

JENTE DE MÁR

Ocupacion

Pescadores.....	2
Jornaleros.....	4
	6
Total de jente de mar.....	6

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Botes i bongos para pesca.....	2
Lanchas para carga dentro del puerto.....	2
	4
Total de embarcaciones.....	4

Queule, 1.º de enero de 1889.

JUAN DE LA GUARDA.

Subdelegacion maritima de Maullin

Maullin, 29 de diciembre de 1888.

En cumplimiento de la nota de esa direccion, fecha 7 del corriente, adjunto remito a Ud. los estados que manifiestan el movimiento marítimo habido en este puerto durante el año que termina, a saber:

Números 1 i 2.—Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido del puerto.

Número 3.—Jente de mar i embarcaciones menores.

Número 4.—Cuadro de entradas por derechos de la subdelegacion marítima.

Número 5.—Astilleros i varaderos.

Número 6.—Estado que demuestra los naufragios.

ÚTILES

Creo de mi deber hacer presente aquí, que, para el buen servicio de esta subdelegacion marítima, se necesita lo siguiente: Un bote aperado i un par pescantes para el mismo, un barómetro, un sello oficial i un antejo.

MATRÍCULA DE JENTE DE MAR I EMBARCACIONES MENORES

No se ha podido llevar en sus anotaciones debidamente por haberse recibido los libros despues de la fecha fijada por reglamento, pero se hará para el año entrante.

BOYA

Roca Maullin fué recorrida últimamente, achicada i pintada en setiembre por el vapor nacional *Puleto*, a satisfaccion de esta subdelegacion; pero soi de parecer que necesita una reparacion completa por tener sus remaches ya mui oxidados i cadenas gastadas, o cambiarla por otra nueva dejando

esa para marcar chapos *Dos Amigos*, en cuyo punto no hai tanta corriente ni ola. Son de necesidad, ademas, para el seguro tráfico i entrada a este puerto, tres boyas mas, chicas, con anclas de 5 a 7 quintales de peso, para marcados puntos del bajo pangal i el chapo ya mencionado de *Dos Amigos*.

PRÁCTICO

Cada dia será mas indispensable la creacion de una plaza de práctico para Maullin, con nombramiento oficial, a fin de garantizar las empresas comerciales que no se aventuran a entrar sus buques por falta de un piloto competente.

RIO MAULLIN

Este rio puede decirse que no tiene barra a su entrada, i sí solo bajos, que una vez bien marcados no ofrecerán peligro alguno. Tiene cuatro brazos navegables por embarcaciones de poco calado, como lanchas i goletas, que son: *Guenuil*, *Cariquilda*, *Peñol* i *Cebadal* i uno, Maullin; navegable veinte millas arriba por naves hasta de 200 toneladas. Las condiciones del terreno que riega el Maullin son tan favorables para la agricultura, crianza de ganadería e industrias que es de esperar que este puerto será con el elemento de trabajo i colonizacion uno de los mas florcientes del sur.

Es cuanto puedo informar a Ud. en cumplimiento de mi deber.

Dios guarde a Ud.

E. S. CASTRO A.

Al señor Jefe de la Oficina Central de Faros i Capitanas de Puertos.



NÚMS. 1 i 2.—Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido del puerto de Maullín el año 1888

CLASES	ENTRADAS						RESÚMENES					
	CABOTAJE			ESTERIOR			ESTERIOR			TOTAL		
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		ESTRANJEROS		TOTAL		TOTAL	
	Num.	Tonelajes	Num.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Num.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes
De guerra.....	1	20			1	20			1	20	1	20
A vapor.....	12	2205			12	2205			12	2205	12	2205
A vela cargados.....	2	512			2	512			2	512	2	512
Totales.....	15	2737			15	2737			15	2737	15	2737
SALIDAS												
De guerra.....	1	20			1	20			1	20	1	20
A vapor.....	12	2205			12	2205			12	2205	12	2205
A vela cargados.....	2	512			2	512			2	512	2	512
Totales.....	15	2737			15	2737			15	2737	15	2737

E. S. CASTRO A.

Maullín, 31 de diciembre de 1888.

NÚM. 3.—*Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Maullin*

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	10
Pescadores.....	2
Jornaleros.....	3
	15
Total de jente de mar.....	15

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros.....	2
Botes redondos para pasajeros.....	8
Botes para servicios particulares de una pieza.....	18
Lanchas para carga dentro del puerto.....	1
Lanchones id. id. id.....	3
Lanchas que viajan dentro de los límites de la subdelegacion marítima.....	1
	33
Total de embarcaciones.....	33

Maullin, 31 de diciembre de 1888.

E. S. CASTRO A.

NÚM. 4.—*Quadro demostrativo de las entradas por derechos de rol i enganche de marineros, percibidas por la capitania de puerto de Maullin durante el año 1888*

MESES	DERECHOS DE ROL	POR ENGANCHE DE MARINEROS		
	Parte del gobernador marítimo	Por embarque	Por libretas	Total
Enero.....	\$ 3			
Febrero.....	1			
Marzo.....	1			
Abril.....	1			
Mayo.....	1			
Julio.....	2			
Setiembre.....	2			
Octubre.....	1			
Noviembre.....	3	\$ 6	\$ 1	\$ 7
Diciembre.....	1			
Total.....	\$ 16	\$ 6	\$ 1	\$ 7

Maullin, 31 de diciembre de 1888.

E. S. CASTRO A.

NÚM. 5.—*Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Maullin*

Varaderos.—Hai 2 del Fisco que se ocupan en limpia i compostura de lanchas.

Carpintero de ribera.—Hai 2 calafates con residencia en Maullin.

OBSERVACIONES.—Los varaderos arriba indicados están, uno en la playa de este puerto al lado este i el otro en la punta denominada *Lepigüe*.

Maullin, 29 de diciembre de 1888.

E. S. CASTRO A.

NÚM. 6.—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 expresion 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 direccion del viento al tiempo del accidente, todo segun ha sido comunicado a la Comandancia Jeneral de Marina o autoridades marítimas durante el año de 1888

Fecha del accidente	Nombre i edad del buque	Puerto de matrícula	Clase de buque	Toneladas de registro	Tripulacion	Nombre del capitán	Nombre del armador	Puerto de salida	Puerto de destino	Pasajeros	Direccion i fuerza del viento	Circunstancias i lugar del siniestro
Feb. 17. Dic. 19.	Mercedes Blanca, Tres montes.....	Valp.	Berg... Golota.....	269	6F. 7S.	Novalla. Alvarado.	E. Almeida, Juan Berr...	Aneud... Aneud...	Valp°..... Maullin...	1 17	Se ig... Oeste...	Pesada con buen tiempo, mar bobia entre caleta Lorea i Cuidad. Se fué a la playa en Marro Blanco por fuerza temporal i corriente

RESÚMEN

Número de buques	Toneladas	Tripulacion	N.º de pasajeros	Total de individuos a bordo	Cargamento
2	269	13	18	31	Madera.....

NOTA.—El bergantin nacional Mercedes Elena salió de este puerto haciendo agua, segun se manifiesta en el libro respectivo de esta subdelegacion marítima i parece fué abandonado por esa causa. Su capitán i marinera recalaron al puerto de Aneud, sin novedad, en bote.

Maullin, 31 de diciembre de 1888.

E. S. Castro A.

Subdelegacion maritima de Calbuco

Calbuco, 31 de diciembre de 1888.

Adjunto remito a Ud. los estados pertenecientes a esta subdelegacion marítima i que son los siguientes:

Uno que manifiesta el número de toneladas de las naves que han entrado i salido en este puerto.

Uno que se refiere a jente de mar i embarcaciones menores.

Uno que manifiesta cuadro demostrativo de derechos de rol i enganche de marineros.

Lo digo a Ud. para su conocimiento.

Dios guarde a Ud.

GREGORIO GONZALEZ.

Al señor Gobernador Marítimo de Puerto Montt.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Calbuco el año 1888

ENTRADAS													RESÚMENES		
CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						Núms.	Tonelajes	
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL				
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes			
A vapor.....	102	41943	50	64300	152	106223	.....	.....	.....	.....	.....	.....	152	106223
A vela en lastre.....	11	5202	.....	.....	11	5202	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	5202
De arribada forzosa.....	1	591	.....	.....	1	591	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	591
Totales.....	114	47736	50	64300	164	112016	.....	.....	.....	.....	.....	.....	164	112016
SALIDAS													RESÚMENES		
A vapor.....	102	41943	50	64300	152	106223	.....	.....	.....	.....	.....	.....	152	106223
A vela cargados.....	12	5792	.....	.....	12	5793	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	5793
Totales.....	114	47735	50	64300	164	112016	.....	.....	.....	.....	.....	.....	264	112016

Calbuco, 31 de diciembre de 1888.

GREGORIO GONZALEZ.

Embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 diciembre en la subdelegacion marítima de Calbuco

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros.....	7
Botes para servicios particulares.....	10
Lanchas para carga dentro del puerto.....	6
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	1
Total de embarcaciones.....	24

Calbuco, 31 de diciembre de 1888.

GREGORIO GONZALEZ.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i enganche de marineros, percibidas por la capitanía de puerto de Calbuco durante el año 1888

MESES	Parte del Gobernador marítimo	Por embarque
Enero	\$ 26	\$ 16
Febrero.....	20	
Marzo.....	28	
Abril.....	28	
Mayo.....	28	4
Junio.....	28	
Julio.....	28	9
Agosto	32	11
Setiembre.....	24	1
Octubre	30	2
Noviembre.....	32	3
Diciembre	32	2
Total.....	336	48

Calbuco, 31 de diciembre de 1888.

GREGORIO GONZALEZ.

Gobernacion maritima de Llanquihue

Puerto Montt, 29 de diciembre de 1888.

En cumplimiento a lo mandado en nota circular de Ud., núm. 12 de fecha 7 del corriente, tengo el honor de remitir los siguientes estados:

Uno que demuestra las entradas de buques.
Uno id. id. las salidas de id.
Uno id. id. la jente de mar i embarcaciones matriculadas.
Un id. id. de astilleros, varaderos, etc.
Un id. id. las entradas por rol, practicaje, etc.

PRÁCTICOS

No existe en este puerto ningun práctico i por consiguiente está vacante la plaza a que se refiere el decreto de 2 de julio de 1876.

Los buques que llegan a este puerto son jeneralmente piloteados por capitanes conocedores de los canales.

COMERCIO

Este es el puerto principal de la provincia i su comercio consiste en maderas, zuelas, miel, cera, papas, mantéquilla, cerveza i aguardiente de grano. El valor de su movimiento jeneral comercial, excede de un millon de pesos.

MUELLE

Existe uno de propiedad fiscal de 176 metros de largo por 8 de ancho, de fierro i en perfecto estado.

Hecho cargo de esta gobernacion hace solo cuatro dias, no me es posible remitir mayores datos acerca del servicio.

Las subdelegaciones marítimas de Calbuco i Maullin no han remitido los datos que oportunamente se les ha pedido. Tan pronto como los reciba los enviaré a Ud.

Dios guarde a Ud.

J. 2.º PACHECO.

Señor Director de Faros i Capitanías de Puertos.—Valparaíso.

~ ~ ~ ~ ~

Número i tonelaje de las nares que han entrado i salido del puerto de Puerto Montt el año 1888

CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes		
De guerra.....	2	100			2	100							2	100
A vapor.....	65	26056	24	31824	89	57880							89	57880
A vela cargados.....	2	1107			2	1107							2	1107
A id. en lastre.....	15	8390			15	8390							15	8390
Totales.....	84	35653	24	31824	108	67477							108	67477
SALIDAS														
De guerra.....	1	80			1	80							1	80
A vapor.....	59	30340	23	51582	82	81922							82	81922
A vela cargados.....	12	7686			12	7686							12	7686
Totales.....	72	38106	23	51582	95	89688							95	89688

Puerto Montt, 29 de diciembre de 1888. J. 2.º Pacheco.

Jente de mar i embarcaciones menores matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la gobernacion marítima de Llanquihue

JENTE DE MAR

No los hai matriculados, pues hacen indistintamente estos trabajos las jentes que se ocupan ya en el corte de maderas, en diversas faenas agrícolas o simplemente como peones.

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros.....	11
Botes redondos para pasajeros.....	64
Botes para servicios particulares.....	4
Lanchas para carga dentro del puerto.....	5
Lanchas que viajan dentro de los límites de la gobernacion marítima.....	3
Total de embarcaciones.....	87

Puerto Montt, 29 de diciembre de 1888.

J. 2.º PACHECO.

Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la gobernacion marítima de Llanquihue en 31 de diciembre de 1888

Varaderos.—Existe 1 de S. D. que se ocupa en limpiar fondos de buques.
Carpinteros de ribera.—Existen 2 constructores i 2 calafates con residencia en Anjelmó.

OBSERVACIONES.—El varadero es público.

Puerto Montt, 29 de diciembre de 1888.

J. 2.º PACHECO.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, practicante i enganche de marineros, percibidas por la capitania de puerto de Puerto Montt durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL		POR PRACTICAJE			POR ENGANCHE DE MARINEROS	
	Parte del gobernador	Total	Parte de los gobernadores marítimos	Parte de los prácticos	Total	Por embarque	Total
Enero.....	\$ 11.00	\$ 11.00				\$ 8.00	\$ 8.00
Febrero.....	9.00	9.00				17.00	17.00
Marzo.....	11.00	11.00				8.00	8.00
Abril.....	11.00	11.00				14.00	14.00
Mayo.....	10.00	10.00	\$ 8.33	\$ 49.98	\$ 58.31	10.00	10.00
Junio.....	7.00	7.00				1.00	1.00
Julio.....	9.00	9.00					
Agosto.....	5.00	5.00					
Setiembre.....	9.00	9.00				9.00	9.00
Octubre.....	8.00	8.00					
Noviembre.....	7.00	7.00					
Diciembre.....	9.00	9.00				2.00	2.00
Total.....		\$ 106.00					\$ 69.00

Puerto Montt, 29 de diciembre de 1888.

J. 2.º PACHECO.

Gobernacion maritima de Chiloe

Ancud, 4 de enero de 1889.

Tengo el honor de remitir a Ud. los datos acerca del movimiento marítimo, jente de mar i embarcaciones menores matriculadas, astilleros, carpinteros de ribera, derechos de rol, practicaje i enganche etc., que se sirye pedir por nota circular núm. 12 de 7 de diciembre del año último.

Dios guarde a Ud.

José S. CAVADA.

Señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanias de Puerto.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Ancud el año 1888

CLASES	ENTRADAS						ESTERIOR						RESÚMENES	
	CABOTAJE			TOTAL			CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL		Núms.	Tonelajes
	CHILENOS		Núm.	ESTRANJEROS		Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes		
	Tonelajes	Núm.		Tonelajes	Núm.								Tonelajes	Núm.
De guerra.....	2	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	120
A vapor.....	211	98496	48	63048	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	259	161544
A vela cargados.....	113	62124	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	118	66436
A vela en lastre.....	55	31313	5	5439	60	36752	.....	.....	.....	.....	.....	60	36752
De arribada forzosa.....	1	404	1	1068	2	1472	.....	.....	.....	.....	.....	2	1472
Totales.....	382	192457	54	69555	436	242012	.....	.....	.....	.....	.....	441	266324
SALIDAS														
De guerra.....	2	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	120
A vapor.....	211	98496	48	63048	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	259	161544
A vela cargados.....	113	62124	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	118	66436
A vela en lastre.....	55	31313	5	5439	60	36752	.....	.....	.....	.....	.....	60	36752
De arribada forzosa.....	1	404	1	1068	2	1472	.....	.....	.....	.....	.....	2	1472
Totales.....	382	192457	54	69555	436	242012	.....	.....	.....	.....	.....	441	266324

Ancud, 31 de diciembre de 1888.

José S. CAVADA.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la gobernacion marítima de Ancud

JENTE DE MAR

Ocupacion

Fleteros.....	36
Lancheros.....	65
Pescadores.....	33
Jornaleros	18
Total de jente de mar.....	152

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Botes redondos para pasajeros.....	13
Botes para el servicio de particulares.....	1061
Botes i borgos para pesca.....	18
Cachuchos para servicio de lanchas.....	30
Lanchas para carga dentro del puerto.....	30
Lanchones id. id. id.....	5
Lanchas cisternas.....	2
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	112
Tótal de embarcaciones.....	1271

Ancud, 15 de febrero de 1889.

José S. CAVADA.

Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la gobernacion marítima de Ancud

Varaderos.—Hai 2, uno de E. H. Langdon i otro de J. Montel; se ocupan en reparar buques.

Astilleros.—Hai 3, uno de Pinto Hnos., uno de E. H. Langdon i otro de J. Montel, que se ocupan en construccion.

Carpinteros de ribera.—Constructor Santos Rincon, oficial E. Maldonado, aprendis V. Vargas i 10 calafates, con residencia en Ancud.

Ancud, 31 de diciembre de 1888.

José S. CAVADA

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, practicaje i enganche de marineros, percibidas por la capitania de puerto de Ancud durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL		POR PRACTICAJE				POR ENGANCHE DE MARINEROS			
	Parte del gober- nador marítimo	Total	Deposito del 5%	Parte de los gobernadores marítimos	Parte de los prácticos	Total	Por embarque	Por libretas	Por interventa en	Los ajustes	Total
Enero.....	\$ 41	\$ 41	\$ 14.00	\$ 44.30	\$ 221.70	\$ 280	\$ 87	\$ 9.50	\$ 5.50	\$ 112.00
Febrero.....	21	21	.....	.....	.....	.....	11	.....	.....	11.00
Marzo.....	18	18	4.50	14.25	71.25	90	32	2.00	.....	34.00
Abril.....	26	26	2.25	7.12½	35.62½	45	42	4.50	.....	46.50
Mayo.....	25	25	8.75	27.70	138.55	175	64	7.00	1.00	72.00
Junio.....	23	23	2.25	7.12½	35.62½	45	44	3.50	.....	47.50
Julio.....	25	25	6.75	21.37½	106.87½	135	55	2.50	.....	57.50
Agosto.....	33	33	.....	.....	.....	.....	17	.....	.....	17.00
Setiembre.....	31	31	7.50	24.58	122.92	150	25	1.50	.....	26.50
Octubre.....	21	21	2.25	7.12½	35.62½	45	55	6.00	.....	61.00
Noviembre.....	29	29	4.50	14.25	71.25	90	27	1.50	.....	28.50
Diciembre.....	43	43	8.75	27.70	138.62½	175	50	0.50	0.50	51.00
Total.....	.....	336	.....	.....	.....	1230	.....	.....	.....	564.50

Ancud, 31 de diciembre de 1889.

JOSÉ S. CAVADA.

Subdelegacion maritima de Quenchi

Quenchi, 31 de diciembre de 1888.

En cumplimiento de la circular núm. 12, fecha 7 del corriente, remito los estados que demuestran el movimiento marítimo de este puerto, desde el 1.º de enero hasta el 31 de diciembre de 1888 que ha terminado.

Han entrado 70 vapores nacionales con 12,914 toneladas; buques de vela nacionales 1, con 491 toneladas, en lastre, 4 con 2,218 toneladas, extranjeros 7 con 2,240 toneladas; i han salido vapores 70 con 12,914 toneladas, buques de vela cargados 9 nacionales con 4,397 toneladas, extranjeros 7 con 2,240 toneladas.

Derechos de rol durante el año trascurrido 102 pesos, derechos de embarque 108 pesos i por libretas 6 pesos.

Embarcaciones menores que hacen el tráfico dentro de esta subdelegacion marítima, se encuentran matriculadas: 1 vaporcito, 17 botes, 4 bongos, 9 cachuchos, 2 lanchas, 1 id. cisterna i 8 lanchas que viajan dentro de la subdelegacion.

Jente de mar, 38 lancheros i 20 pescadores.

Varaderos, astilleros i carpinteros de ribera no hai, calafates hai uno. No ha habido durante el año trascurrido ningun accidente de naufragio ni pérdidas de vidas.

Ademas me permito poner en su conocimiento que en esta oficina no hai otro empleado que el teniente administrador de aduana i como tal desempeña el cargo de subdelegado marítimo sin otra gratificacion que los derechos de rol i embarque de marineros; pagando de mi cuenta oficina i gastos de escritorio.

No hai botes ni marineros para el servicio con que pueda cumplirse las obligaciones que impone el Reglamento de policia marítima.

, Dios guarde a Ud.

JUAN BAUTISTA SILVA.

A la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puertos.

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Quenebi el año 1888

CLASES	CABOTAJE						ESTERIOR.						RESÚMENES			
	CHILENOS			ESTRANJEROS			CHILENOS			ESTRANJEROS			TOTAL		Núms.	Tonelajes
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes		
A vapor.....	70	12914	.....	.....	.....	70	12914	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	12914
A vela cargados.....	1	496	.....	.....	.....	1	496	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	496
A vela en lastre.....	4	2218	7	2240	11	4458	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11	4458
Totales.....	75	15623	7	2240	82	17863	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	82	17863
SALIDAS																
A vapor.....	70	12914	.....	.....	.....	70	12914	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	12914
A vela cargados.....	9	4397	7	2240	16	6637	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	6637
Totales.....	79	17311	7	2240	86	19551	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	86	19551

Quenebi, 31 de diciembre de 1888.

JUAN B. SILVA.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculados en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Quenchi

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros.....	38
Pescadores.....	20
	<hr/>
Total de jente de mar.....	58

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Vapores para remolque.....	1
Botes para servicios particulares.....	17
Botes i bongos para pesca.....	4
Cachuchos para servicio de lanchas.....	9
Lanchas para carga dentro del puerto.....	2
Lanchas cisternas.....	1
Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima.....	8
	<hr/>
Total de embarcaciones.....	42

Quenchi, 31 de diciembre de 1888.

JUAN B. SILVA.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i enganche de marineros, percibidas por la capitania de puerto de Quenchi durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL		ENGANCHE DE MARINEROS		
	Parte del gobernador marítimo	Total	Por embarque	Por libretas	Total
Enero.....	10	10	10	.....	10
Febrero.....	6	6	10	.....	10
Marzo.....	8	8	4	.....	4
Abril.....	10	10	16	.....	16
Mayo.....	10	10	6	.....	6
Junio.....	6	6			
Julio.....	10	10	20	3	23
Agosto.....	12	12	18	2	20
Setiembre.....	6	6			
Octubre.....	8	8	10	.....	10
Noviembre.....	10	10	8	1	9
Diciembre.....	6	6			
Totales.....	.....	102	.....	.....	108

Quenchi, 31 de diciembre de 1888.

JUAN B. SILVA.

Carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la subdelegacion marítima de Quenchi

Carpinteros de ribera.—Hai un calafate con residencia en Quenchi.

Quenchi, 31 de diciembre de 1888.

JUAN B. SILVA.

Subdelegacion maritima de Quicavi

Quicavi, 31 de diciembre de 1888.

Remito a Ud. estados por duplicado del movimiento habido en esta subdelegacion marítima.

Dios guarde a Ud.

MANUEL A. VALENZUELA.

Al señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías.



*Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el
puerto de Quicaví el año 1888*

ENTRADAS						
CLASES	CABOTAJE					
	CHILENOS		ESTRANJEROS		TOTAL	
	Núm.	Tonelajes	Núm.	Tonelajes	Núms.	Tonelajes
A vapor.....	36	5832	.....	.....	36	5832
A vela cargados.....	1	420	.....	.....	1	420
A vela en lastre.....	6	3379	.....	.....	6	3379
Totales.....	43	9631	.....	.....	43	9631
SALIDAS						
A vapor.....	36	5832	.....	.....	36	5832
A vela cargados.....	1	420	.....	.....	2	420
A id. en lastre.....	6	3379	.....	.....	6	3379
Totales.....	43	9631	.....	.....	43	9631

Quicaví, 31 de dicimbre de 1889.

MANUEL A. VALENZUELA.

Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Quicaví

JENTE DE MAR

Ocupacion

Lancheros.....	60
Total de jente de mar.....	60

EMBARCACIONES MENORES

Clases

Chalupas para pasajeros	6
Botes para servicios particulares.....	4
Canoas para pesca.....	2
Botes i bongos para pesca.....	4
Lanchas que viajan dentro de los límites de la gobernacion marítima.....	6
Total de embarcaciones.....	22

Quicaví, 31 de diciembre de 1888.

M. A. VALENZUELA.

Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol i enganche de marineros, percibidas por la Capitanía de puerto de Quicaví durante el año 1888

MESES	DERECHOS DE ROL	POR ENGANCHE DE MARINEROS		
	Parte del Gobernador marítimo	Por embarque	Por libretas	Total
Enero.....	\$ 6			
Febrero.....	6			
Marzo.....	6	\$ 5	\$ 2.00	\$ 7.00
Abril.....	8			
Mayo.....	6	1	50	1.50
Junio.....	6	2	1.00	3.00
Julio.....	10	4	2.00	6.00
Agosto.....	6			
Setiembre.....	8	12	6.00	18.00
Octubre.....	8			
Noviembre.....	6			
Diciembre.....	8			
Totales.....	84			\$ 35.50

Quicaví, 31 de diciembre de 1888.

M. A. VALENZUELA.

Capitania marítima de Castro

Castro, 11 de febrero de 1889.

Habiéndome hecho cargo de la Tenencia de Aduana i Tesorería Fiscal de Castro a fines de noviembre del año próximo pasado, en circunstancias que se encontraba aquí el señor Inspector de Oficinas Fiscales don Gustavo Redon, pudimos penetrarnos de que en esta oficina no se habían llevado libros ni apunte alguno desde varios meses atrás.

El señor F. Gomez Soto, inspector de Aduanas, se encuentra hoy casualmente aquí visitando esta Tenencia de Aduana i ha tenido lugar de observar la misma falta de servicio.

Al querer yo imponerme del movimiento marítimo ocurrido en este puerto durante los meses trascurridos del año 1888, solo encontré que se habían llevado ciertos apuntes hasta el 20 de mayo sobre matrícula de embarcaciones, salidas i entradas a este puerto. Despues de la fecha de 20 de mayo no existe ningun antecedente que dé luz en la materia.

Los reducidos datos que le estampo en los estados que me permito devolverle, son los únicos que puedo suministrar en vista de los libros de la subdelegacion marítima.

En nota número 2, fecha 2 de enero último, me dirijí al señor capitán de puerto de Ancud haciéndole presente los inconvenientes que había notado al hacerme cargo de esta oficina; i despues de pedirle algunas instrucciones para arreglar mis procedimientos, le hacia presente la carencia de útiles en que esta subdelegacion marítima se halla para atender al servicio. No cuenta, pues, con ninguna clase de embarcacion, no tiene una sola bandera ni gallardete, ni ningun recurso de que disponer.

La Tenencia de Aduana tampoco cuenta con embarcaciones i solo tiene un marinero para su servicio. Sucede muchas veces que no hai como ir a recibir el vapor, porpue no se encuentra quien proporcione embarcacion o quien se preste gustoso a servir de bogador. En estos casos hai que esperar que el vapor se atraque al muelle lo que es verdaderamente perjudicial para los pasajeros.

La circular de Ud., de 7 de diciembre, número 12, llegó a mi poder a fines de dicho mes i esperaba recibir contestacion del señor capitan de puerto de Ancud para saber de qué manera debería suministrarle los datos pedidos por Ud.; pero en vista de su requerimiento por su oficio de 24 de enero, número 33, le remito los estados sin haber obtenido contestacion del mencionado señor capitan de puerto.

Dios guarde a Ud.

F. NIETO.

Al señor Jefe de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puertos.

~~~~~

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Castro el año 1888

| CLASES         | ENTRADAS |             |       |           |             |           |      |           |       |           | RESÚMENES |           |
|----------------|----------|-------------|-------|-----------|-------------|-----------|------|-----------|-------|-----------|-----------|-----------|
|                | CABOTAJE |             |       |           |             | ESTERIOR  |      |           |       |           | Núms.     | Tonelajes |
|                | CHILENOS | ESTRANJEROS | TOTAL | CHILENOS  | ESTRANJEROS | TOTAL     | Núm. | Tonelajes | Núms. | Tonelajes |           |           |
|                | Núm.     | Tonelajes   | Núm.  | Tonelajes | Núms.       | Tonelajes | Núm. | Tonelajes | Núms. | Tonelajes |           |           |
| A vapor.....   | 1        | 168         |       |           |             |           |      |           |       |           | 1         | 168       |
| Totales.....   | 1        | 168         |       |           |             |           |      |           |       |           | 1         | 168       |
| <b>SALIDAS</b> |          |             |       |           |             |           |      |           |       |           |           |           |
| A vapor.....   | 1        | 168         |       |           |             |           |      |           |       |           | 1         | 168       |
| Totales.....   | 1        | 168         |       |           |             |           |      |           |       |           | 1         | 168       |

F. NIETO.

Castro, 11 de febrero de 1889.

*Embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31  
de diciembre en la capitania marítima de Castro*

## EMBARCACIONES MENORES

*Clases*

|                                                                               |   |
|-------------------------------------------------------------------------------|---|
| Chalupas para pasajeros.....                                                  | 3 |
| Botes i bongos para pesca.....                                                | 1 |
| Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gober-<br>nacion marítima..... | 2 |
|                                                                               | — |
| Total de embarcaciones.....                                                   | 6 |

Castro, 11 de febrero de 1889.

F. NIETO.

## Subdelegacion maritima de Quellon

---

*Quellon, 10 de enero de 1889.*

Con fecha de hoy he recibido la circular núm. 12 de esa oficina, en que me pide los datos relativos al movimiento habido en esta subdelegacion marítima durante el año que acaba de espirar. La causa del atraso con que he recibido esa comunicacion proviene de que la última estafeta a que llega la correspondencia se encuentra a mucha distancia de este lugar; así es que hai que encomendar siempre a particulares la conduccion de la correspondencia que se recibe i la que se remite.

Remito con las anotaciones respectivas, los estados impresos que Ud. remitió a esta subdelegacion marítima.

Van en blanco los estados referentes a los varaderos, astilleros, carpinteros de ribera i naufragios, por no haber ocurrido ninguno de estos últimos ni encontrarse acá ninguno de los primeros.

Dios guarde a Ud.

JORJE VIVAR.

Al señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanias de Puertos.

---

*Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido del puerto de Quellon el año 1888*

| ENTRADAS             |          |           |             |           |       |           |          |           |             |           |       |           |           |           |
|----------------------|----------|-----------|-------------|-----------|-------|-----------|----------|-----------|-------------|-----------|-------|-----------|-----------|-----------|
| CLASE                | CABOTAJE |           |             |           |       |           | ESTERIOR |           |             |           |       |           | RESÚMENES |           |
|                      | CHILENOS |           | ESTRANJEROS |           | TOTAL |           | CHILENOS |           | ESTRANJEROS |           | TOTAL |           | Núms.     | Tonelajes |
|                      | Núm.     | Tonelajes | Núm.        | Tonelajes | Núms. | Tonelajes | Núm.     | Tonelajes | Núm.        | Tonelajes | Núms. | Tonelajes | Núms.     | Tonelajes |
| A vela cargados..... | 2        | 832       | .....       | .....     | 2     | 832       | .....    | .....     | .....       | .....     | ..... | .....     | 2         | 832       |
| A id. en lastre..... | 3        | 990       | .....       | .....     | 3     | 990       | .....    | .....     | .....       | .....     | ..... | .....     | 3         | 990       |
| Totales.....         | 5        | 1822      | .....       | .....     | 5     | 1822      | .....    | .....     | .....       | .....     | ..... | .....     | 5         | 1822      |
| SALIDAS              |          |           |             |           |       |           |          |           |             |           |       |           |           |           |
| A vela cargados..... | 5        | 1822      | .....       | .....     | 5     | 1822      | .....    | .....     | .....       | .....     | ..... | .....     | 5         | 1822      |
| Totales.....         | 5        | 1822      | .....       | .....     | 5     | 1822      | .....    | .....     | .....       | .....     | ..... | .....     | 5         | 1822      |

Quellon, 10 de-enero de 1889.

JORJE VIVAR.

*Jente de mar i embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la subdelegacion marítima de Quellon*

## JENTE DE MAR

*Ocupacion*

|                            |    |
|----------------------------|----|
| Lancheros.....             | 10 |
| Pescadores.....            | 20 |
| Jornaleros.....            | 25 |
|                            | 55 |
| Total de jente de mar..... | 55 |

## EMBARCACIONES MENORES

*Clases*

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| Botes para servicios particulares.....                                   | 4  |
| Botes i bongos para pesca.....                                           | 4  |
| Cachucho para servicio de lanchas.....                                   | 2  |
| Lanchas para carga dentro del puerto.....                                | 1  |
| Lanchones para id. dentro del id.....                                    | 2  |
| Lanchas que viajan dentro de los límites de la Gobernacion Marítima..... | 1  |
|                                                                          | 14 |
| Total de embarcaciones.....                                              | 14 |

Quellon, 10 de enero de 1889.

JORJE VIVAR.

*Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitanía de puerto de Quellon durante el año 1888*

| MESES          | Parte<br>del Gobernador<br>Marítimo |
|----------------|-------------------------------------|
| Febrero.....   | 2                                   |
| Abril.....     | 2                                   |
| Junio.....     | 2                                   |
| Octubre .....  | 2                                   |
| Noviembre..... | 2                                   |
|                | \$ 10                               |

Quellon, 10 de enero de 1889.

JORJE VIVAR.

## Subdelegacion maritima de Guaitecas

---

*Melinka, 27 de enero de 1889.*

Acuso recibo de su nota circular núm. 12, fecha 7 de diciembre del año pasado, i al mismo tiempo adjunto los cuadros que en dicha circular me indica.

Los cuadros del movimiento marítimo i demas pormenores fueron pasados al señor Gobernador Marítimo de Ancud, con fecha 31 de diciembre del año pasado.

Lo que comunico a Ud. para su conocimiento i de mas fines.

Dios guarde a Ud.

**BELISARIO BAHAMONDE ANDRADE.**

Al señor Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puertos.

---

Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido en el puerto de Melinka el año 1888

| CLASES         | ENTRADAS |             |       |           |           |           | ESTERIOR  |           |             |           |           |           | RESÚMENES |           |
|----------------|----------|-------------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                | CABOTAJE |             |       | TOTAL     |           |           | CHILENOS  |           | ESTRANJEROS |           | TOTAL     |           | Núms.     | Tonelajes |
|                | CHILENOS | ESTRANJEROS | TOTAL | Nums.     | Tonelajes | Nums.     | Tonelajes | Nums.     | Tonelajes   | Nums.     | Tonelajes |           |           |           |
|                | Num.     | Tonelajes   | Num.  | Tonelajes | Nums.     | Tonelajes | Num.      | Tonelajes | Nums.       | Tonelajes | Nums.     | Tonelajes |           |           |
| A vela.....    | 19       | 13427       | 1     | 568       | 20        | 13995     | .....     | .....     | .....       | .....     | .....     | 20        | 13995     |           |
| A vapor.....   | 1        | 168         | ..... | .....     | 1         | 168       | .....     | .....     | .....       | .....     | .....     | 1         | 168       |           |
| Totales.....   | 20       | 13595       | 1     | 568       | 21        | 14163     | .....     | .....     | .....       | .....     | .....     | 21        | 14163     |           |
| <b>SALIDAS</b> |          |             |       |           |           |           |           |           |             |           |           |           |           |           |
| A vela.....    | 16       | 11326       | 1     | 568       | 17        | 11494     | .....     | .....     | .....       | .....     | .....     | 17        | 11494     |           |
| A vapor.....   | 1        | 168         | ..... | .....     | 1         | 568       | .....     | .....     | .....       | .....     | .....     | 1         | 568       |           |
| Totales.....   | 17       | 11494       | 1     | 568       | 18        | 12062     | .....     | .....     | .....       | .....     | .....     | 18        | 12062     |           |

Tenencia de Aduana de Melinka, 31 de diciembre de 1888.

BELISARIO BAHAMONDE ANDRADE.

*Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitanía de puerto de Melinka durante el año 1888*

| MESES           | Parte del gobernador marítimo |
|-----------------|-------------------------------|
| Enero .....     | 4                             |
| Febrero .....   | 14                            |
| Marzo .....     | 4                             |
| Abril .....     | 2                             |
| Mayo .....      | 2                             |
| Setiembre ..... | 2                             |
| Octubre .....   | 2                             |
| Noviembre ..... | 2                             |
| Diciembre ..... | 4                             |
| Total.....      | 36                            |

Melinka, 27 de enero de 1889.

BELISARIO BAHAMONDE ANDRADE.

*Resumen del tráfico de embarcaciones menores del puerto menor de Melinka durante el año 1888*

|                 |     |
|-----------------|-----|
| Goletas .....   | 23  |
| Balandras ..... | 29  |
| Chalupas .....  | 127 |
| Botes .....     | 31  |
| Total.....      | 210 |

Melinka, 31 de diciembre de 1888.

BELISARIO BAHAMONDE ANDRADE.

*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 expresion de la clase, cargamento i edad de cada buque, nombres del capitán i armador en todo caso, siempre que se conozcan, números 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 1888*

| Fecha del accidente | Clase de buque | Toneladas de registro | Tripulacion | Nombre del capitán | Nombre del armador | Puerto de salida            | Puerto de destino | Cargamento | Total o parcial | Circunstancias i lugar del siniestro |
|---------------------|----------------|-----------------------|-------------|--------------------|--------------------|-----------------------------|-------------------|------------|-----------------|--------------------------------------|
| Julio 21            | Bergantini     | 625                   | 10          | H. W. Johns.       | Federico Peede     | Melinka.                    | Caleta Buena.     | Leña.      | Total...        | SE. de la Isla Clotilde.             |
| RESUMEN             |                |                       |             |                    |                    |                             |                   |            |                 |                                      |
|                     |                | Toneladas             |             | Tripulacion        |                    | Total de individuos a bordo |                   | Cargamento |                 | Pérdida total                        |
|                     |                | 625                   |             | 10                 |                    | 10                          |                   | Leña       |                 | Total                                |

Melinka, 27 de enero de 1889.

BELISARIO BAHAMONDE ANDRADE.

## Gobernacion maritima de Magallanes

*Punta Arenas, 2 de enero de 1889.*

Señor Comandante Jeneral de Marina:

Cumpliendo con lo ordenado por US. paso por la presente memoria a dar cuenta a US. del movimiento marítimo, necesidades del puerto, etc., de esta gobernacion marítima durante el año que acaba de espirar.

### MOVIMIENTO MARÍTIMO

Por el cuadro adjunto verá US. que el movimiento marítimo aumenta considerablemente dando con esto gran importancia al comercio de esta colonia que está llamada a ser un excelente puerto del Pacífico.

### MUELLE

El que existe actualmente es de propiedad fiscal, i por su mala construccion no tiene solidez ninguna siendo las vibraciones mui fuertes. Es construido con rieles simples sin diagonales, i para que pudiera quedar en buen estado i con firmeza habria que hacerle las siguientes reparaciones:

1.º Prolongarlo 15 metros mas o ménos evitando con esto que cuando hai mar del sur las olas rompan en el cabezo actual por cuyo motivo no puede atracar ninguna embarcacion.

2.º Hacer los pilones de riel doble con sus respectivas cabezales i trabados diagonalmente de dos en dos con sus machones de union.

A mi juicio, estas reparaciones demandarian un pequeño desembolso al Fisco, pues la mayor parte del trabajo se podria hacer en la maestranza que formaré próximamente para atender al servicio de las valizas.

## F A R O S

El que hoy existe en el cabezo del muelle es de sexto orden i está regularmente atendido. Este faro, a mi modo de ver, debería estar colocado en la cumbre del cerro que hai tras de la colonia, permitiendo con este cambio el que la luz pueda verse de mayor distancia i colocar en el muelle uno mas pequeño i de corredera como el que hai en la actualidad. No me estiendo mucho sobre el particular por creerlo materia de estudio que consulte la economía i el buen efecto.

## V A L I Z A S

Las boyas con que está avalizado el Estrecho, se encuentran por lo jeneral en mal estado, faltando, ademas, la del banco Orange i Narro. La del banco Triton está sin canastillo; pero la reemplazaré pronto por una que existe en la playa de la colonia, que está en buen estado i que es la que pertenecía al banco Narro.

Para poderles hacer a todos ellos una séria reparacion solo espero las anclas, cadenas, etc., que deben remitirse del departamento con este objeto.

## P I R Á M I D E S

Habiendo recibido últimamente los artículos que faltaban para llevar a cabo la comision de hacer recorrer, pintar i colocar peldaños a las pirámides, saldré a mediados del presente mes con este fin.

Como US. tiene conocimiento, la pirámide de Punta Arenas se encuentra en perfecto estado con las reparaciones que le hice en el mes de abril del año próximo pasado.

Al hablar de las pirámides, me ha sujerido la idea de que seria mui conveniente i de gran utilidad para facilitar la navegacion en el estrecho el colocar en cada una de ellas un farol de sexto orden con corredera para izarlo convenientemente i el que seria atendido por los mismos señores hacendados, en cuyo terreno están colocadas i se evitaria con esto el que muchas veces los vapores permanezcan afuera sin poder abordar el Estrecho por falta de direccion en las noches oscuras o borrascosas.

## AVALIZAMIENTO DEL PUERTO PORVENIR

Este puerto cuya ensenada no sirve sino para embarcaciones de mui poco calado, se encuentra cubierto de bajos que impiden su entrada; seria mui conveniente avalizarlo con cuatro boyas cilíndricas, pequeñas i para lo cual solo necesito autorizacion de US. i 36 brazas de cadena de media pulgada i 4 anclotes de 50 libras mas o ménos.

El puerto de mi referencia está tomando cada día mas incremento por el gran número de personas que esplotan los terrenos auríferos de aquellas rejiones, teniendo a veces que entrar a la bahía el vapor *Toro*, con grave peligro ya para prestar auxilio o bien para reprimir algun desórden que pudiese suscitarse.

#### PERSONAL DE LA CAPITANÍA

Por ahora solo cuenta con 4 hombres, número demasiado escaso.

El sueldo de que gozan es mui insignificante dado el trabajo que tienen, pues aquí se reciben los vapores a la hora que lleguen.

Cualquier marinero de embarcacion menor gana 35 pesos mensuales i la comida.

Creo, señor Comandante Jeneral, seria conveniente refundir en uno solo el personal de la Gobernacion Civil i Marítima, pues el primero, a mi juicio, no tiene objeto, dejando solo seis marineros con 35 pesos mensuales i un patron de bote con 45 pesos i de este modo se tendria buena jente i no mala como la que hai ahora que solo se puede tolerar por necesidad.

#### NECESIDADES DEL PUERTO

Es indispensable colocar una boya para designar el fondeadero de los vapores de la carrera. Existe una cilíndrica varada en la playa; pero no tiene anclas, ni cadena para colocarla.

Tambien es mui necesario dotar a esta capitanía de una lanchita a vapor de un andar de ocho millas, i con cubierta, pues entre otras cosas serviria para entrar al fondeadero a las embarcaciones, para prestar auxilio, etc., pues con los fuertes ventarrones que constantemente hai aquí se ven en peligro muchas embarcaciones i a veces me es imposible abordar a los vapores con la chalupa de la capitanía.

#### EDIFICIO DE LA GOBERNACION

En el que actualmente funciona es de propiedad particular i por ahora se encuentra bien instalada; pero seria una gran economía para el Erario si se comprara o hiciera edificar cerca del muelle un edificio adecuado i en el cual tambien pudieran hacer sus guardias los marineros que ahora la hacen en un cuarto que por el mal estado en que se encuentra es demasiado peligroso.

#### PESCA DE LOBOS

Esta se hace con mucha irregularidad i a veces hasta sin permiso i en cualquiera época; pero jeneralmente en la de la paricion. Ultimamente una goleta norte americana llamada *Sara Hound* enganchó jente en este



Número i tonelaje de las naves que han entrado i salido por el puerto de Magallanes el año 1888

| CLASES                   | CABOTAJE |       |      |             |      |       | ESTERIOR |       |      |             |      |       | RESÚMENES |       |       |       |  |
|--------------------------|----------|-------|------|-------------|------|-------|----------|-------|------|-------------|------|-------|-----------|-------|-------|-------|--|
|                          | CHILENOS |       |      | ESTRANJEROS |      |       | CHILENOS |       |      | ESTRANJEROS |      |       | TOTAL     |       | Núms. | Tons. |  |
|                          | Núm.     | Tons. | Núm. | Tons.       | Núm. | Tons. | Núm.     | Tons. | Núm. | Tons.       | Núm. | Tons. | Núms.     | Tons. |       |       |  |
| De guerra.....           |          |       |      |             |      |       |          |       |      |             |      |       |           |       |       |       |  |
| A vapor.....             |          |       |      |             |      |       |          |       |      |             |      |       |           |       |       |       |  |
| A vela cargados.....     | 2        | 380   |      |             | 2    | 380   |          |       |      |             |      |       |           |       |       |       |  |
| A vela en lastre.....    | 9        | 694   |      |             | 9    | 694   |          |       |      |             |      |       |           |       |       |       |  |
| De arribada forzosa..... |          |       |      |             |      |       |          |       |      |             |      |       |           |       |       |       |  |
| Totales.....             | 11       | 1074  |      |             | 11   | 1074  |          |       |      |             |      |       |           |       |       |       |  |
| <b>SALIDAS</b>           |          |       |      |             |      |       |          |       |      |             |      |       |           |       |       |       |  |
| A vela cargados.....     | 10       | 791   |      |             | 10   | 791   |          |       |      |             |      |       |           |       |       |       |  |
| A vapor.....             |          |       |      |             |      |       |          |       |      |             |      |       |           |       |       |       |  |
| De guerra.....           |          |       |      |             |      |       |          |       |      |             |      |       |           |       |       |       |  |
| Totales.....             | 10       | 791   |      |             | 10   | 791   |          |       |      |             |      |       |           |       |       |       |  |

P. García.

Punta Arenas, 31 de diciembre de 1888.

*Embarcaciones menores, matriculadas en 1888 i existentes el 31 de diciembre en la gobernacion marítima de Magallanes*

## EMBARCACIONES MENORES

*Clases*

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| Botes para servicios particulares.....                                   | 12 |
| Cachuchos para servicio de lanchas.....                                  | 2  |
| Lanchas para carga dentro del puerto. ....                               | 5  |
| Lanchones para id. id.....                                               | 2  |
| Lanchas que viajan dentro de los límites de la gobernacion marítima..... | 2  |
|                                                                          | 23 |
| Total de embarcaciones.....                                              | 23 |

NOTA.—Desde el 1.º del presente año se principiará la matrícula de los lancharos.

Punta Arenas, 1.º de enero de 1889.

P. GARCÍA.

*Cuadro demostrativo de las entradas por derecho de rol, percibidas por la capitania de puerto de Magallanes durante el año 1888*

| MESES          | Parte del Gobernador Marítimo |
|----------------|-------------------------------|
| Enero.....     | 18                            |
| Mayo.....      | 24                            |
| Junio.....     | 45                            |
| Julio.....     | 17                            |
| Agosto.....    | 43                            |
| Setiembre..... | 41                            |
| Octubre.....   | 17                            |
| Noviembre..... | 30                            |
| Diciembre..... | 6                             |
| Total.....     | 251                           |

Punta Arenas, 1.º de enero de 1889.

P. GARCÍA.

*Varaderos i carpinteros de ribera que existen dentro de los límites de la gobernacion marítima de Magallanes*

Varaderos.—Hai uno que se ocupa en componer lanchas.

Carpinteros de ribera.—Hai ocho: cinco oficiales i tres calafates con residencia en Punta Arenas.

Punta Arenas, 1.º de enero de 1889.

P. GARCÍA.

*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 expresion 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 direccion del viento al tiempo del accidente, todo según ha sido comunicado a la Comandancia Jeneral de Marina o autoridades marítimas durante el año de 1888*

| Fecha del accidente | Nombre i edad del buque | Puerto de matrícula      | Clase de buque | Toneladas de registro | Tripulacion | Nombre del capitán | Nombre del armador | Puerto de salida          | Puerto de destino         | Cargamento      | Direccion i fuerza del viento | Circunstancias i lugar del siniestro                                     |
|---------------------|-------------------------|--------------------------|----------------|-----------------------|-------------|--------------------|--------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Julio 1.º           | Somta. ... Nigolner.    | Liverpool... Montevideo. | Vapor. De vela | 4114 361              | 80          | Braun.. Nilsen.    | P. S. N. C.        | Vulparaiso... Montevideo. | Liverpool... Pta. Arenas. | Surtido Lastre. | N. ....                       | Se varó en Punta Santa María Buña, Santiago, perdida total de los patos. |

| RESÚMEN          |           |             |                             |
|------------------|-----------|-------------|-----------------------------|
| Número de buques | Toneladas | Tripulacion | Total de individuos a bordo |
| 2                | 4475      | 90          | 90                          |
|                  |           |             | Cargamento                  |
|                  |           |             | Surtido i lastre            |
|                  |           |             | Avería parcial              |
|                  |           |             | Sí                          |

Nota.—No existen mas datos sobre siniestros ocurridos durante el año 1888.

Punta Arenas, 1.º de enero de 1889.

P. GARCÍA.

LISTA OFICIAL  
DE LOS  
BUQUES DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

## Lista oficial de los buques de la

| SEÑAL DISTINTIVA | NOMBRES         | CLASE       | LUGAR<br>DE LA<br>CONSTRUCCION | Año<br>de la construccion | DIMENSIONES |       |        |
|------------------|-----------------|-------------|--------------------------------|---------------------------|-------------|-------|--------|
|                  |                 |             |                                |                           | Eslora      | Manga | Puntal |
| <b>A</b>         |                 |             |                                |                           |             |       |        |
| HBFM             | Amazonas.....   | Vapor.....  | (Clyde) Inglater               | 1874                      | 90.96       | 13.07 | 6.90   |
| HBPS             | Ardilla.....    | Id.....     | Preston.....                   | 1883                      | 24.90       | 4.43  | 2.50   |
| HBWG             | Arturo Prat...  | Id.....     | Se ignora.....                 | .....                     | 22.80       | 5.15  | 3.00   |
| HBCJ             | Activo.....     | Barca.....  | E. U. de N. A.                 | 1850                      | 53.50       | 8.87  | .....  |
| HBCK             | Amalia.....     | Id.....     | Bristol.....                   | 1857                      | 34.13       | 7.69  | .....  |
| HBTQ             | Adriana.....    | Id.....     | Sunderland.....                | 1874                      | 43.38       | 9.06  | 5.60   |
| HBCM             | Ancud.....      | Id.....     | Id.....                        | 1862                      | 45.20       | 8.08  | 7.04   |
| HBCN             | Aguila.....     | Id.....     | Apermade.....                  | 1865                      | 38.93       | 8.38  | .....  |
| HBQK             | Augusta.....    | Id.....     | Quebec.....                    | 1868                      | 49.15       | 10.00 | .....  |
| IIBRD            | Antonietta..... | Id.....     | Maitlaud.....                  | 1873                      | 55.00       | 10.50 | .....  |
| HBPR             | Arturo Prat...  | Id.....     | Baltimore.....                 | 1859                      | 33.00       | 7.60  | .....  |
| HBTN             | Ana Aurora...   | Id.....     | Bedford.....                   | 1863                      | 39.30       | 8.30  | 3.40   |
| HBFS             | Amelia.....     | Id.....     | Sestri Ponente..               | 1869                      | 49.04       | 9.66  | 6.26   |
| HBNC             | Anita.....      | Id.....     | Se ignora.....                 | 1888                      | 36.40       | 7.60  | 4.40   |
| HBTV             | Anita.....      | B. goleta.. | Id.....                        | .....                     | 25.20       | 6.60  | 2.90   |
| HBCV             | Aguila.....     | Pailebot..  | Constitucion.....              | 1868                      | 16.10       | 5.22  | 1.95   |
| HBCW             | Aldeceira.....  | Id.....     | Ancon.....                     | 1869                      | 15.83       | 4.40  | 1.83   |
| HBDI             | Albina.....     | Id.....     | Lebu.....                      | 1865                      | 17.86       | 5.80  | 2.02   |
| <b>B</b>         |                 |             |                                |                           |             |       |        |
| HBDF             | Bio-Bio.....    | Vapor.....  | Glasgow.....                   | 1888                      | 52.05       | 9.00  | 4.87   |
| HBDV             | Balbina C.....  | Barca.....  | Bravestad.....                 | 1867                      | 40.73       | 10.31 | .....  |
| HBVP             | Berwicksire...  | Id.....     | Sunderland.....                | 1870                      | 42.36       | 8.82  | 5.40   |
| HBCQ             | Bio-Bio.....    | Id.....     | New York.....                  | 1843                      | 47.00       | 10.40 | 5.80   |
| HBVK             | Bertie.....     | Barca.....  | Richmond.....                  | 1875                      | 43.37       | 8.55  | 6.00   |
| <b>C</b>         |                 |             |                                |                           |             |       |        |
| HBKP             | Copiapó.....    | Vapor.....  | Liverpool.....                 | 1839                      | 75.00       | 9.60  | 6.20   |
| HBDM             | Cárlas Roberto  | Id.....     | .....                          | 1839                      | 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   |
| HBDQ             | Courser.....    | Barca.....  | E. U. de N. A.                 | 1862                      | 42.31       | 8.35  | .....  |
| HBDR             | Canario.....    | Id.....     | Aberdeen.....                  | 1859                      | 40.85       | 7.45  | .....  |
| HBDT             | Clorinda.....   | Id.....     | Inglaterra.....                | 1851                      | 39.05       | 7.44  | 3.74   |
| HBWC             | C. L. Quellec.. | Id.....     | Burdeos.....                   | 1863                      | 41.36       | 9.08  | 5.85   |

## marina mercante nacional

| CALADO | Fuerza en caballos | Material de la construcción | Año de la matrícula | TONELAJE |             | Destino a que se dedica | NOMBRE I RESIDENCIA DE LOS DUEÑOS                   |
|--------|--------------------|-----------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|-----------------------------------------------------|
|        |                    |                             |                     | Grueso   | De Registro |                         |                                                     |
| 6.35   | 400                | F                           | 1888                | 2,009.43 | 1,145.38    | N. jeneral              | C.ª Sud-Am. de V.—Valp                              |
| 1.80   | 50                 | M                           | 1883                | 95.11    | 95.11       | Remolque                | Id. id. id. id.                                     |
| 2.70   | .....              | M                           | 1886                | 78.75    | 39.37       | Remolque i cabotaje.    | Cárols Marchese.—Id.                                |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 677.00   | 654.49      | Cabotaje.               | Pedro Nercherin.                                    |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 321.07   | 215.00      | Id.....                 | S. Ch. Fund.—Guayacan.                              |
| 5.80   | .....              | M                           | 1885                | 424.28   | 403.07      | N. jeneral              | Compañía Explotadora de Lota i Coronel.—Valparaiso. |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 676.06   | 676.06      | Cabotaje.               | J. Fructuoso S.—Id.                                 |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 420.14   | 402.14      | Id.....                 | Pedro E. Almeida.—Id.                               |
| 6.60   | .....              | M                           | 1883                | 873.43   | 844.92      | Id.....                 | Federico Peede.—Id.                                 |
| 6.60   | .....              | M                           | 1883                | 1,041.21 | 994.67      | N. jeneral              | Gervasoni Hnos.—Id.                                 |
| 12.00  | .....              | M                           | 1883                | 240.95   | 231.15      | Cabotaje.               | Cornou Hnos.—Id.                                    |
| .....  | .....              | M                           | 1885                | 358.85   | 354.43      | Id.....                 | D. F. i B. Squella.—Id.                             |
| 5.40   | .....              | M                           | 1887                | 731.05   | 694.50      | N. jeneral              | C.ª de M. i Buques.—Id.                             |
| 4.00   | .....              | M                           | 1888                | 353.21   | 342.24      | Id.....                 | Gustchow i Piza.—Id.                                |
| 2.50   | .....              | M                           | 1885                | 149.19   | 141.85      | Cabotaje.               | F. Court—Constitucion.                              |
| .....  | .....              | M                           | 1886                | .....    | 43.12       | Id.....                 | Pedro E. Almeida.—Valp.                             |
| .....  | .....              | M                           | 1874                | .....    | 33.54       | Id.....                 | F. Cepeda.—Coquimbo.                                |
| .....  | .....              | M                           | 1876                | .....    | 53.74       | Id.....                 | Gregorio Munita.—Lebu.                              |
| 2.25   | .....              | F                           | 1888                | 657.88   | 407.53      | N. jeneral              | C.ª Sud-Am. de V.—Valp                              |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 563.62   | 563.62      | Cabotaje.               | Antonio Bafico.—Id.                                 |
| 4.50   | .....              | M                           | 1885                | 402.46   | 486.82      | N. jeneral              | Federico Peede.—Id.                                 |
| 6.00   | .....              | M                           | 1885                | 798.17   | 749.87      | Cabotaje.               | Id. id.—Id.                                         |
| 5.70   | .....              | M                           | 1888                | 647.12   | 625.88      | Id.....                 | Edwin H. Laugdon.—Id.                               |
| .....  | 250                | F                           | 1872                | .....    | 603.05      | Id.....                 | C.ª Sud-Am. de V.—Valp                              |
| .....  | 80                 | F                           | 1879                | 643.47   | 463.78      | Id.....                 | Compañía Explotadora de Lota i Coronel.—Valparaiso. |
| .....  | 480                | F                           | 1882                | 2,308.85 | 1,485.84    | Id.....                 | C.ª Sud-Am. de V.—Id.                               |
| 3.00   | 450                | F                           | 1884                | 493.01   | 334.15      | Id.....                 | Soc. Armadores de Vald.                             |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 514.64   | 495.39      | Id.....                 | Sanchez i Cárdenas—Valp                             |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 438.48   | 416.56      | Id.....                 | Id. id.—Id.                                         |
| .....  | .....              | M                           | 1881                | 233.34   | 283.34      | Id.....                 | Id. id.—Id.                                         |
| .....  | .....              | M                           | 1886                | 553.47   | 525.80      | Id.....                 | Julio Moreno.—Id.                                   |

| SEÑAL DISTINTIVA | NOMBRES          | CLASE      | LUGAR<br>DE LA<br>CONSTRUCCION | Año<br>de la construcción | DIMENSIONES |       |        |
|------------------|------------------|------------|--------------------------------|---------------------------|-------------|-------|--------|
|                  |                  |            |                                |                           | Esloza      | Manga | Puntal |
| HBSJ             | Crispi.....      | Barca..... | Harttepool.....                | 1861                      | 41.30       | 8.10  | 5.10   |
| HBMQ             | Cármén Rosa      | Pailebot.. | Chiloé.....                    | 1887                      | 20.14       | 6.07  | 2.63   |
| <b>D</b>         |                  |            |                                |                           |             |       |        |
| HBSP             | D. Santa María   | Fragata... | New Castle.....                | 1855                      | 66.60       | 12.35 | 8.30   |
| HBTV             | Delia.....       | Cúter..... | Montevideo.....                | 1861                      | 16.31       | 5.55  | 2.00   |
| <b>E</b>         |                  |            |                                |                           |             |       |        |
| HBFP             | Estrel. de Valp. | Vapor..... | Constitucion.....              | 1872                      | 22.80       | 4.20  | 2.05   |
| HBMF             | Ester.....       | Id.....    | Sunderland.....                | 1886                      | 34.45       | 6.52  | 2.50   |
| HBTf             | Eutella.....     | Fragata... | Mongton.....                   | 1884                      | 56.10       | 10.40 | 7.35   |
| HBFR             | Emblein.....     | Barca..... | Canadá.....                    | 1862                      | 40.40       | 8.90  | .....  |
| HBST             | Esperanza.....   | Id.....    | Warren.....                    | 1848                      | 30.20       | 7.30  | 5.50   |
| HBFG             | Esther.....      | Id.....    | Savone.....                    | 1874                      | 51.92       | 10.27 | 7.50   |
| HBDS             | Eduvijos B....   | Id.....    | Sestri-Italia.....             | 1865                      | 35.93       | 11.75 | 6.66   |
| HBFG             | Estella.....     | Id.....    | Constitucion.....              | 1888                      | 40.52       | 8.76  | 3.65   |
| HBQP             | Elena.....       | Id.....    | Tynemain.....                  | 1871                      | 37.88       | 8.24  | 5.00   |
| HBFN             | Ema Rámila...    | Id.....    | Se ignora.....                 | 1879                      | 57.40       | 10.30 | 6.60   |
| HBQR             | Elcira.....      | B. goleta. | Polsgronnd.....                | 1876                      | 31.50       | 7.95  | 3.80   |
| HBRT             | Elisa.....       | Id.....    | Nueva Zelanda..                | 1864                      | 26.80       | 6.00  | 3.80   |
| HBFT             | Elena.....       | Pailebot.. | Chiloé.....                    | 1865                      | 19.00       | 4.98  | 1.38   |
| HBfV             | Estela.....      | Id.....    | Id.....                        | 1867                      | 18.55       | 5.95  | .....  |
| HBfW             | Elena.....       | Id.....    | Id.....                        | 1876                      | 16.62       | 5.29  | .....  |
| HBGc             | Emilia de Lebu   | Id.....    | Puerto Montt. ...              | 1881                      | 22.30       | 6.66  | .....  |
| HBPM             | Eusmenia.....    | Id.....    | Constitucion.....              | 1883                      | 21.10       | 5.00  | 1.95   |
| HBVJ             | Esp. de Lebu..   | Goleta...  | Lebu.....                      | 1885                      | 23.07       | 5.60  | 1.70   |
| HBPF             | Expres.....      | Id.....    | Stomington.....                | 1879                      | 21.94       | 6.10  | 2.29   |
| <b>F</b>         |                  |            |                                |                           |             |       |        |
| HBPV             | Federica.....    | Barca..... | Quebec.....                    | 1865                      | 39.00       | 9.72  | .....  |
| HBPW             | Finzel.....      | Id.....    | Liverpool.....                 | 1861                      | 44.00       | 8.15  | .....  |
| HBSM             | Fortuna.....     | Id.....    | Bedford.....                   | 1850                      | 35.59       | 7.00  | 5.20   |
| <b>G</b>         |                  |            |                                |                           |             |       |        |
| HBTC             | Guayacan.....    | Vapor..... | Hocton.....                    | 1872                      | 71.00       | 9.57  | 5.62   |

| CALADO | Fuera en caballos | Material de la construc. | Año de la matrícula | TONELAJE |             | Destino a que se dedica | NOMBRE I RESIDENCIA DE LOS DUEÑOS  |
|--------|-------------------|--------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|------------------------------------|
|        |                   |                          |                     | Grueso   | De registro |                         |                                    |
| 5.10   | .....             | M                        | 1888                | 487.76   | 480.60      | N. jeneral              | Zanelli Hnos.—Valp.                |
| 2.12   | .....             | M                        | 1888                | 93.71    | 89.12       | Cabotaje..              | Miller Hnos.—Coronel.              |
| 6.00   | .....             | M                        | 1884                | 1,813.27 | 1,813.27    | N. jeneral              | Fco. Capurro.—Valp.                |
| 1.90   | .....             | M                        | 1885                | 56.29    | 43.81       | Cabotaje..              | R. Stubeurauch.—P. Aren.           |
| .....  | 15                | M                        | 1872                | .....    | 31.28       | Remolque                | Fernando Conet.—Valp.              |
| 2.10   | 40                | F                        | 1887                | 195.86   | 119.43      | Cabotaje..              | José Bunster.—Angol.               |
| 6.30   | .....             | M                        | 1884                | 1,107.80 | 1,069.25    | N. jeneral              | S. i Brignardello.—Valp.           |
| .....  | .....             | M                        | 1872                | 539.12   | 518.93      | Cabotaje..              | F. de Copiapó.—Copiapó.            |
| 4.50   | .....             | M                        | 1884                | 248.72   | 237.52      | Id.....                 | Fuenzalida Artchinson.—Valparaiso. |
| 6.50   | .....             | M                        | 1887                | 877.45   | 833.58      | Id.....                 | Félix Vicuña.—Id.                  |
| 5.45   | .....             | M                        | 1888                | 514.84   | 489.10      | Id.....                 | Antonio Bañico.—Id.                |
| 4.57   | .....             | M                        | 1888                | 491.84   | 467.25      | Id.....                 | Juan B. Saiz.—Id.                  |
| 4.60   | .....             | M                        | 1888                | 420.68   | 395.85      | N. jeneral              | Gutshoro i Piza.—Id.               |
| .....  | .....             | M                        | 1888                | 1,021.45 | 975.49      | Id.....                 | José G. Rámila.—Id.                |
| 3.75   | .....             | M                        | 1883                | 272.56   | 259.54      | Id.....                 | Cárlos J. Holm.—Id.                |
| 2.50   | .....             | M                        | 1884                | 132.73   | 127.85      | Cabotaje..              | Doll i C.ª—Id.                     |
| .....  | .....             | M                        | 1875                | 46.82    | 46.81       | Id.....                 | M. O. i D. A.—Talcah.              |
| .....  | .....             | M                        | 1878                | 40.38    | 40.38       | Id.....                 | J. Jenkins i J. Doll.—C.           |
| .....  | .....             | M                        | 1881                | 50.17    | 50.17       | Id.....                 | A. D. Jermans.—C.                  |
| .....  | .....             | M                        | 1881                | 93.88    | 93.88       | Id.....                 | C. Cabrera.—Lebu.                  |
| .....  | .....             | M                        | 1883                | 58.00    | 58.00       | Id.....                 | Francisco Pino.                    |
| .....  | .....             | M                        | 1885                | 71.19    | 68.79       | Id.....                 | J G H P—D L i V M.—L.              |
| 3.20   | .....             | M                        | 1888                | 69.99    | 46.99       | N. jeneral              | J. Nogueira.—P. Arenas.            |
| 5.40   | .....             | M                        | 1884                | 746.17   | 746.17      | N. jeneral              | E. H. Langdon.—Valp.               |
| 5.10   | .....             | M                        | 1883                | 502.79   | 502.70      | Id.....                 | Cárlos J. Holm.—Id.                |
| 4.50   | .....             | M                        | 1884                | 314.35   | 374.35      | Id.....                 | Pedro E. Almeida.—Id.              |
| 5.30   | 150               | M                        | 1884                | 1,185.83 | 1,185.83    | Cabotaje..              | S. Ch. de F.—Guayacan.             |

| SEÑAL DISTINTIVA | NOMBRES               | CLASE       | LUGAR<br>DE LA<br>CONSTRUCCION | Año<br>de la construccion | DIMENSIONES |       |        |
|------------------|-----------------------|-------------|--------------------------------|---------------------------|-------------|-------|--------|
|                  |                       |             |                                |                           | Eslora      | Manga | Puntal |
| HBCL             | Georgina.....         | Fragata...  | .....                          | .....                     | 55.34       | 11.10 | 6.66   |
| HB CJ            | Grace Marks...        | Barca.....  | Se ignora.....                 | .....                     | 32.40       | 7.50  | .....  |
| HBVD             | Guinivere.....        | Id.....     | Digby.....                     | 1870                      | 52.10       | 10.40 | 6.75   |
| HBQL             | Gladovia.....         | Id.....     | Albocate Harby.                | 1877                      | 42.00       | 10.20 | 6.00   |
| HBGK             | Guillermo.....        | Pailebot..  | Se ignora.....                 | .....                     | 16.60       | 5.10  | 2.20   |
| HBFP             | Gaviota Zapallar..... | Balandra.   | Constitucion.....              | 1887                      | 17.48       | 4.01  | 1.95   |
| <b>H</b>         |                       |             |                                |                           |             |       |        |
| HBGL             | Huanay.....           | Vapor.....  | Inlaterra.....                 | 1864                      | 49.41       | 8.75  | 6.30   |
| HBTL             | Hindostan.....        | Fragata...  | St. Jones.....                 | 1874                      | 64.65       | 11.42 | 7.00   |
| HBRQ             | Huasco.....           | Barca.....  | Inlaterra.....                 | 1860                      | 38.70       | 7.52  | 2.20   |
| HBSN             | Herminia.....         | Id.....     | .....                          | .....                     | 38.37       | 8.27  | 5.44   |
| HBSK             | Huar.....             | Id.....     | La Roque.....                  | 1872                      | 47.90       | 8.50  | 5.35   |
| HBQC             | Havre.....            | Id.....     | Francia.....                   | 1875                      | 49.30       | 9.05  | 5.48   |
| <b>I</b>         |                       |             |                                |                           |             |       |        |
| HBCQ             | I. de Cousiño..       | Vapor.....  | .....                          | .....                     | 58.37       | 8.10  | 4.20   |
| HBWC             | Itata.....            | Id.....     | Liverpool.....                 | 1873                      | 86.90       | 11.86 | 5.80   |
| HBCS             | India.....            | Barca.....  | Bergen.....                    | 1874                      | 59.42       | 11.27 | 8.12   |
| HBTG             | Isabel.....           | Goleta..... | Chiloé.....                    | 1868                      | 18.80       | 6.40  | .....  |
| <b>J</b>         |                       |             |                                |                           |             |       |        |
| HBGV             | Julia.....            | Fragata...  | Boston.....                    | 1859                      | 54.75       | 11.19 | .....  |
| HBJC             | Jane Martin...        | Barca.....  | .....                          | 1861                      | .....       | ..... | .....  |
| HBJD             | Jral. Baqued...       | Id.....     | Reighembach.....               | 1861                      | 51.68       | 10.70 | .....  |
| HBJK             | J. J. Latorre...      | Id.....     | Sunderland.....                | 1881                      | 36.00       | 8.30  | .....  |
| HBLW             | Julia.....            | Id.....     | Hampder.....                   | 1854                      | 41.72       | 9.06  | 5.83   |
| HBJM             | Julia Rosalía...      | Pailebot..  | Lebu.....                      | 1882                      | 21.70       | 6.23  | 1.67   |
| HBRK             | José María.....       | G. Goleta.  | Curanipe.....                  | 1887                      | 28.10       | 6.60  | 2.74   |
| <b>K</b>         |                       |             |                                |                           |             |       |        |
| HBJP             | Kent.....             | Barca.....  | Sunderland.....                | 1862                      | 40.00       | 7.16  | 5.18   |
| HBPC             | Knight Temple.....    | Id.....     | Liverpool.....                 | 1861                      | 40.50       | 8.10  | 5.20   |

| CALADO | Fuerza en caballos | Material de la construc. | Año de la Matrícula | TONELAJE |             | Destino a que se dedica | NOMBRE I RESIDENCIA DE LOS DUEÑOS                  |
|--------|--------------------|--------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|----------------------------------------------------|
|        |                    |                          |                     | Grueso   | De rejistro |                         |                                                    |
| 6.16   | .....              | M                        | 1888                | 1,151.54 | 1,093.97    | N. jeneral              | W. S. Stanley.—Valp.                               |
| .....  | .....              | M                        | 1880                | 256.39   | 256.39      | Pesca.....              | C. <sup>a</sup> Ch. Balleneros.—Id.                |
| 6.00   | .....              | M                        | 1885                | 1,015.25 | 959.67      | N. jeneral              | A. Sutherland.—Id.                                 |
| 5.70   | .....              | M                        | 1886                | 604.32   | 631.15      | Cabotaje..              | C. J. H. i J. J. F.—Id.                            |
| .....  | .....              | M                        | 1872                | 49.00    | 49.00       | Id.....                 | Miguel Ascencio.—Callao                            |
| 1.70   | .....              | M                        | 1887                | 34.83    | 33.09       | Id.....                 | Cerveró i C. <sup>a</sup> —Valparaiso.             |
| .....  | 100                | F                        | 1869                | .....    | 272.42      | Cabotaje..              | C. <sup>a</sup> Sud-Am. de V.—Valp.                |
| 6.50   | .....              | M                        | 1887                | 1,628.51 | 1,542.34    | N. jeneral              | C. <sup>a</sup> de M. i Buques.—Id.                |
| 4.80   | .....              | M                        | 1884                | 410.55   | 370.55      | Cabotaje..              | S. Cond i Perry.—Coronel                           |
| 5.00   | .....              | M                        | 1886                | 448.52   | 426.09      | N. jeneral              | J. A. 2. <sup>o</sup> Verdugo.—Valp.               |
| 5.00   | .....              | M                        | 1888                | 605.20   | 581.14      | Id.....                 | Fed. Oelkers.—P. Montt.                            |
| 4.00   | .....              | M                        | 1888                | 661.87   | 628.49      | Id.....                 | H. B. i J. Lafrentz—Valp.                          |
| .....  | 90                 | F                        | 1876                | 634.83   | 444.86      | Cabotaje..              | Compañía Esplotadora de Lota i Coronel, Valpurnio. |
| 7.80   | 320                | F                        | 1886                | 1,971.11 | 1,201.41    | N. jeneral              | C. <sup>a</sup> Sud-Am. de V.—Id.                  |
| 6.46   | .....              | M                        | 1888                | 1,002.93 | 952.83      | Id.....                 | C. <sup>a</sup> de M. i Buques.—Id.                |
| .....  | .....              | M                        | 1881                | 77.69    | 77.69       | Cabotaje..              | G. Staplefield.—Coronel.                           |
| .....  | .....              | M                        | 1881                | 1,207.42 | 1,159.43    | Cabotaje..              | Federico Peede.—Valp.                              |
| .....  | .....              | M                        | 1880                | 369.09   | 349.36      | Pesca.....              | C. <sup>a</sup> Ch. de Ball.—Id.                   |
| .....  | .....              | M                        | 1881                | 989.88   | 949.17      | Cabotaje..              | Antonio Bañico.—Id.                                |
| .....  | .....              | M                        | 1883                | 404.32   | 404.32      | Id.....                 | Rafael Barazarte.—Id.                              |
| 4.42   | .....              | .....                    | .....               | 622.35   | 591.24      | Id.....                 | Julio Achardi.—Id.                                 |
| .....  | .....              | M                        | 1881                | .....    | 42.54       | Id.....                 | Burgons Hnos.—Lebu.                                |
| 2.74   | .....              | M                        | 1887                | 154.82   | 147.07      | N. jeneral              | J. Diaz i otros.—Curanipe                          |
| .....  | .....              | M                        | 1881                | 390.00   | 381.00      | Cabotaje..              | Juan Jones.—Lota.                                  |
| .....  | .....              | M                        | 1885                | 315.03   | 449.98      | Id.....                 | J. Heinsolholm.—Valp.                              |

| SEÑAL DISTINTIVA | NOMBRES         | CLASE      | LUGAR<br>DE LA<br>CONSTRUCCION | Año<br>de la construcción | DIMENSIONES |       |        |
|------------------|-----------------|------------|--------------------------------|---------------------------|-------------|-------|--------|
|                  |                 |            |                                |                           | Eslora      | Manga | Puntal |
| <b>L</b>         |                 |            |                                |                           |             |       |        |
| HBKN             | Limarí.....     | Vapor..... | Liverpool.....                 | 1869                      | 64.74       | 8.60  | 4.30   |
| HBjq             | Lautaro.....    | Id.....    | Id.....                        | 1872                      | 85.55       | 12.60 | 6.00   |
| HBJS             | Laja.....       | Id.....    | Glasgow.....                   | 1881                      | 98.16       | 12.20 | 5.70   |
| HBtG             | Longaví.....    | Id.....    | Id.....                        | 1884                      | 43.00       | 9.00  | 3.85   |
| HBjT             | Lota.....       | Fragata... | Brunswick.....                 | 1866                      | 57.00       | 9.06  | 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  | .....  |
| HBKj             | Laura Rosa...   | Id.....    | Massachussets...               | 1852                      | 32.50       | 7.40  | .....  |
| HBSQ             | Los Carreras... | Id.....    | Boston.....                    | 1847                      | 38.48       | 7.76  | 5.00   |
| HBjF             | Lake Lemán...   | Id.....    | Benfrew.....                   | 1867                      | 63.21       | 10.29 | 7.21   |
| HBTR             | Laura Rosalía.  | Id.....    | Bath.....                      | 1864                      | 57.35       | 9.80  | 6.97   |
| HBVR             | Light of the A. | Id.....    | Sunderland.....                | 1863                      | 40.00       | 8.60  | 5.40   |
| HBVW             | La Perla.....   | Id.....    | .....                          | .....                     | 29.47       | 9.02  | 3.65   |
| HBLR             | Luz.....        | Id.....    | Sunderland.....                | 1875                      | 43.58       | 8.68  | 5.00   |
| HBLs             | Leonor.....     | Id.....    | Canadá.....                    | 1873                      | 47.38       | 9.67  | 6.05   |
| HBGD             | Limarí.....     | Id.....    | Glasgow.....                   | 1867                      | 52.13       | 8.35  | 5.00   |
| HBnL             | Luisa Marta...  | Id.....    | Sestri.....                    | 1874                      | 51.43       | 9.68  | 6.83   |
| HBQc             | Luisito.....    | Bergantin  | .....                          | .....                     | 31.30       | 7.30  | 4.25   |
| <b>M</b>         |                 |            |                                |                           |             |       |        |
| HBKQ             | Maipo.....      | Vapor..... | Inglaterra.....                | 1882                      | 98.13       | 12.58 | 6.80   |
| HBQR             | M. Cousiño....  | Id.....    | Id.....                        | 1859                      | 64.12       | 9.35  | 5.77   |
| HBKS             | María Luisa...  | Id.....    | Id.....                        | 1873                      | 50.05       | 6.88  | .....  |
| HBKt             | Miraflores..... | Id.....    | Id.....                        | 1872                      | 30.47       | 6.70  | 3.35   |
| HBPj             | Mapocho.....    | Id.....    | Bahenbead.....                 | 1882                      | 96.90       | 12.40 | 6.30   |
| HBWd             | Maule.....      | Id.....    | Glasgow.....                   | 1885                      | 27.20       | 7.10  | 2.75   |
| HBKv             | M. Velasquez..  | Fragata... | Sunderland.....                | 1871                      | 49.53       | 9.34  | .....  |
| HBKw             | María.....      | Barca..... | Philadelphia.....              | .....                     | 24.61       | 5.48  | 3.90   |
| HBLc             | Mercedes.....   | Id.....    | .....                          | .....                     | 32.60       | 7.00  | .....  |
| HBLD             | Mathiew i B...  | Id.....    | Massachussets...               | 1856                      | 33.23       | 8.23  | 4.80   |
| HBSc             | Máxima.....     | Id.....    | Maitland.....                  | 1872                      | 49.30       | 10.20 | 6.60   |
| HBTK             | Margarita.....  | Id.....    | Sunderland.....                | 1863                      | 50.00       | 10.00 | 9.00   |
| HBVf             | Mary.....       | Id.....    | Quebec.....                    | 1862                      | 35.70       | 8.00  | 3.60   |
| HBVM             | Martino.....    | Id.....    | Sestri.....                    | 1873                      | 49.30       | 9.40  | 6.60   |
| HBWv             | María.....      | Id.....    | .....                          | .....                     | 36.46       | 7.64  | 4.98   |

| CALADO | Fuerza en caballos | Material de la construc. | Año de la matrícula | TONELAJE |             | Destino a que se dedica | NOMBRE I RESIDENCIA DE LOS DUEÑOS           |
|--------|--------------------|--------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|---------------------------------------------|
|        |                    |                          |                     | Grueso   | De registro |                         |                                             |
| .....  | 150                | F                        | 1870                | .....    | 404.55      | Cabotaje..              | C. <sup>a</sup> Sud-Am. de V.—Valp.         |
| .....  | 320                | F                        | 1882                | 2,084.15 | 1,318.15    | Id.....                 | Id. id. id.—Id.                             |
| .....  | 430                | F                        | 1881                | 2,243.62 | 1,455.03    | Id.....                 | Id. id. id.—Id.                             |
| 2.30   | 300                | F                        | 1884                | 442.07   | 254.68      | Id.....                 | Id. id. id.—Id.                             |
| .....  | .....              | M                        | 1881                | 1,067.00 | 1,047.00    | Id.....                 | Federico Peede.—Id.                         |
| .....  | .....              | M                        | 1879                | 572.00   | 572.00      | Id.....                 | Compañía Explotadora de Lota i Coronel.—Id. |
| .....  | .....              | M                        | 1879                | 615.35   | 603.75      | Id.....                 | Id. id. id.—Id.                             |
| .....  | .....              | M                        | 1881                | 328.55   | 314.11      | Id.....                 | G. Jenkins.—Coquimbo.                       |
| .....  | .....              | M                        | 1883                | 223.52   | 223.52      | Id.....                 | D. F. i B. S.—Talcahuano                    |
| 4.20   | .....              | M                        | 1884                | 402.15   | 382.05      | Id.....                 | C. <sup>a</sup> de M. i Buqs.—Valp.         |
| 6.06   | .....              | F i M                    | 1888                | 1,089.41 | 1,034.94    | N. jeneral              | Francisco Capurro.—Id.                      |
| 6.00   | .....              | M                        | 1885                | 1,149.32 | 1,120.99    | Id.....                 | Lyon Hnos.—Id.                              |
| 4.80   | .....              | M                        | 1885                | 529.40   | 491.04      | Cabotaje..              | E. H. Langdon.—Ancud.                       |
| 3.00   | .....              | M                        | 1886                | 178.48   | 167.20      | Id.....                 | C. <sup>a</sup> Ch. Balleneros.—Valp.       |
| 4.20   | .....              | M                        | 1887                | 533.63   | 506.95      | Id.....                 | Compañía Explotadora de Lota i Coronel.—Id. |
| 5.50   | .....              | M                        | 1887                | 842.61   | 800.48      | N. jeneral              | Doll i C. <sup>a</sup> —Id.                 |
| 4.50   | .....              | M                        | 1887                | 616.75   | 586.94      | Id.....                 | L. Murphy i C. <sup>a</sup> —Id.            |
| 5.90   | .....              | M                        | .....               | 902.00   | 856.90      | Id.....                 | C. Fonk i Walck.—Id.                        |
| 3.60   | .....              | M                        | 1883                | 254.54   | 243.35      | Cabotaje..              | Edwin H. Langdon.                           |
| .....  | 450                | F i M                    | 1882                | 2,620.75 | 1,500.75    | Cabotaje..              | C. <sup>a</sup> Sud-Am. de V.—Valp.         |
| .....  | 100                | F                        | 1879                | 877.25   | 642.83      | Id.....                 | Id. Esp. de L. i C.—Id.                     |
| .....  | .....              | F                        | 1881                | 320.85   | 270.69      | Id.....                 | J. T. North.—Iquique.                       |
| .....  | 40                 | F                        | 1882                | 153.24   | 61.67       | Remolque                | C. <sup>a</sup> Chil. Remolc.—Valp.         |
| 4.50   | .....              | F                        | 1883                | 2,053.23 | 1,552.02    | Cabotaje..              | C. <sup>a</sup> Sud-Am. de V.—Id.           |
| 2.40   | 42                 | F                        | 1886                | 204.41   | 88.96       | Id.....                 | Id. id. id.—Id.                             |
| .....  | .....              | M                        | 1882                | 779.81   | 771.70      | Id.....                 | Manuel Guzman V.—Id.                        |
| .....  | .....              | M                        | 1868                | 144.03   | 144.03      | S. de chat.             | G. Délano.—Concepcion.                      |
| .....  | .....              | M                        | 1881                | 226.37   | 215.52      | Cabotaje..              | Juan Illich—Constitucion                    |
| .....  | .....              | M                        | 1882                | 231.59   | 21.359      | Pesca.....              | M. Brañas.—Talcahuano.                      |
| 6.00   | .....              | M                        | 1884                | 936.40   | 886.92      | N. jeneral              | Luis Solezzi.                               |
| 6.00   | .....              | M                        | 1885                | 808.58   | 790.72      | Id.....                 | Guillermo Ruthe.                            |
| 3.30   | .....              | M                        | 1885                | 376.17   | 352.79      | Cabotaje..              | Jorje R. Gepp.—Valp.                        |
| 5.85   | .....              | M                        | 1885                | 781.33   | 750.01      | N. jeneral              | Antonio Bafico.—Id.                         |
| 4.40   | .....              | M                        | 1887                | 363.84   | 365.49      | Id.....                 | Guillermo Ruthe.—Id.                        |

| SEÑAL DESTINTIVA | NOMBRES                | CLASE      | LUGAR<br>DE LA<br>CONSTRUCCION | Año<br>de la construccion | DIMENSIONES |       |        |
|------------------|------------------------|------------|--------------------------------|---------------------------|-------------|-------|--------|
|                  |                        |            |                                |                           | Eslora      | Manga | Puntal |
| HBWP             | Maillen .....          | Barca..... | Budeos.....                    | 1863                      | 41.36       | 9.08  | 5.85   |
| HBJL             | Margarita.....         | Id.....    | Maitland .....                 | 1882                      | 44.33       | 8.23  | 5.83   |
| HBQT             | Mariana.....           | Id.....    | La Roque.....                  | 1874                      | 50.91       | 9.08  | 6.50   |
| HBLT             | Miraflores.....        | Bergantin  | Sestri Italia.....             | 1867                      | 44.20       | 10.02 | .....  |
| HBRB             | Marta.....             | B. goleta. | Canadá.....                    | 1871                      | 35.11       | 7.87  | 5.30   |
| HBPT             | Marta Gales...         | Goleta...  | Machias.....                   | 1872                      | 36.00       | 7.90  | 4.06   |
| HBWJ             | Mercedes L....         | Id.....    | Se ignora .....                | .....                     | 28.85       | 6.94  | .....  |
| HBLF             | Miraflores.....        | Bergantin  | Italia Sestri.....             | 1867                      | 44.70       | 10.07 | 6.48   |
| HBRJ             | María Carmela          | Pailebot.. | I. J. Fernandez..              | 1873                      | 23.00       | 5.92  | 2.65   |
| <b>N</b>         |                        |            |                                |                           |             |       |        |
| HBLG             | Nautilus.....          | Barca..... | New Bedford.....               | 1851                      | 33.80       | 8.40  | .....  |
| HBLJ             | Navarro i Burr         | Id.....    | Inglaterra.....                | 1862                      | 42.62       | 8.60  | .....  |
| HBQN             | Natalio.....           | Id.....    | Proon (Escocia)..              | 1862                      | 41.00       | 8.30  | 5.20   |
| HBGR             | Navegante.....         | Id.....    | Manilla.....                   | 1863                      | 42.76       | 9.60  | 5.13   |
| HBLK             | Nautilus.....          | B. goleta. | .....                          | .....                     | 32.00       | 7.20  | 2.70   |
| <b>O</b>         |                        |            |                                |                           |             |       |        |
| HBVG             | Olive Mount...         | Barca..... | Quebec.....                    | 1863                      | 47.00       | 8.90  | 5.70   |
| HBDL             | Olza.....              | Id.....    | Italia.....                    | 1875                      | 45.14       | 9.30  | 5.75   |
| <b>P</b>         |                        |            |                                |                           |             |       |        |
| HBLN             | Paquete de Maule.....  | Vapor....  | Liverpool.....                 | 1866                      | 47.60       | 8.60  | 2.90   |
| HBPP             | Paquete de los Vilos.. | Id.....    | Clyde.....                     | 1865                      | 47.00       | 6.38  | 3.80   |
| HBLQ             | Pescador .....         | Id.....    | Constitucion.....              | 1862                      | 16.20       | 4.30  | 2.00   |
| HBST             | Pudeto.....            | Id.....    | Sunderland.....                | 1884                      | 37.60       | 6.34  | 3.00   |
| HBLV             | Pacífico.....          | Barca..... | Suecia.....                    | 1867                      | 47.40       | 9.85  | .....  |
| HBRB             | Prínc. Hasson.         | Id.....    | Inglaterra.....                | 1871                      | 40.40       | 8.70  | 5.00   |
| HCBD             | Pastoriza.....         | Id.....    | Francia.....                   | 1864                      | 58.20       | 10.80 | 7.55   |
| HBSG             | Polly.....             | Goleta...  | Constitucion.....              | 1888                      | 25.10       | 5.46  | 2.50   |
| HBMG             | Pescadora.....         | Id.....    | Lebu.....                      | 1874                      | 16.75       | 5.50  | 1.73   |
| <b>Q</b>         |                        |            |                                |                           |             |       |        |
| HBMG             | Quiriquina.....        | Barca..... | Burdeos.....                   | 1871                      | 36.40       | 7.60  | .....  |
| HBSV             | Quenchino.....         | Bergantin  | Sestri Italia.....             | 1864                      | 32.15       | 8.45  | 6.65   |

| CALADO | Fuerza en caballos | Material de la construc. | Año de la matrícula | TONELAJE |             | Destino a que se dedica | NOMBRE I RESIDENCIA DE LOS DUEÑOS |
|--------|--------------------|--------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|-----------------------------------|
|        |                    |                          |                     | Grueso   | De registro |                         |                                   |
| 3.90   | .....              | M                        | 1887                | 553.47   | 525.80      | Cabotaje..              | Francisco Oelkers.                |
| 4.16   | .....              | M                        | 1888                | 614.00   | 579.14      | Id.....                 | C. Wilson.—Iquique.               |
| 5.80   | .....              | M                        | 1888                | 723.39   | 705.20      | Id.....                 | Joaquin Real.—Valp.               |
| .....  | .....              | M                        | 1881                | 648.40   | 617.86      | Id.....                 | Federico Peede.—Id.               |
| 4.50   | .....              | M                        | 1883                | 444.46   | 406.46      | Id.....                 | G. M. i G. C. Rabe.—Lota          |
| 2.50   | .....              | M                        | 1883                | 399.14   | 359.86      | Id.....                 | José Nogueira.                    |
| 3.13   | .....              | M                        | 1886                | 170.32   | 155.12      | Id.....                 | J. de D. Penafiel.—Serena         |
| 6.06   | .....              | M                        | 1888                | 658.38   | 625.46      | N. jeneral              | Federico Peede.—Valp.             |
| 2.67   | .....              | M                        | 1888                | 103.72   | 100.09      | Cabotaje..              | D. Fuentes.—Talcahuano            |
| .....  | .....              | M                        | 1882                | 302.09   | 262.43      | Pesca. ....             | C.* Ch. Balleneros—Valp.          |
| .....  | .....              | M                        | 1862                | 498.38   | 485.11      | Cabotaje..              | J. de D. N. i N. G. V.—Id.        |
| 4.80   | .....              | M                        | 1883                | 474.77   | 463.00      | N. jeneral              | Juan Martinez.—Id.                |
| 4.74   | .....              | M                        | .....               | 622.12   | 595.00      | Id.....                 | Alf. Steel.—Coquimbo.             |
| .....  | .....              | M                        | 1873                | 474.77   | 463.00      | Id.....                 | G. A. Hürmann i Ca.—Valparaiso.   |
| 5.00   | .....              | M                        | 1885                | 623.12   | 604.39      | Cabotaje..              | Santiago Martin.                  |
| 5.00   | .....              | M                        | 1888                | 615.82   | 585.13      | N. jeneral              | Gutschow i Piza.—Valp.            |
| .....  | 120                | F                        | 1859                | .....    | 312.60      | Cabotaje..              | C.* Sud-Am. de V.—Valp            |
| .....  | 50                 | F                        | 1861                | 319.08   | 208.69      | Id.....                 | F. S. M. S. R. i F. P.—Id.        |
| .....  | .....              | M                        | 1869                | .....    | 22.00       | Remolque                | C.* Ch. Remolc.—Id.               |
| 2.40   | 40                 | F                        | 1884                | 274.47   | 167.71      | Cabotaje..              | C.* Sud-Am. de V.—Id.             |
| .....  | .....              | M                        | 1883                | 799.99   | 758.18      | Id.....                 | Federico Peede.—Id.               |
| 4.80   | .....              | M                        | 1884                | 428.64   | 386.68      | Id.....                 | J. J. i B. Grana.—C.              |
| 5.79   | .....              | M                        | 1888                | 1,148.63 | 1,120.19    | N. jeneral              | Joaquin Real.—Valp.               |
| 1.50   | .....              | M                        | 1888                | 83.95    | 83.95       | Cabotaje..              | Fernad. Court.—Consti.            |
| .....  | .....              | M                        | 1874                | .....    | 38.50       | Id.....                 | Rufino Murillo.—Lebu.             |
| .....  | .....              | M                        | 1880                | 360.65   | 353.29      | Cabotaje..              | Federico Peede.—Valp.             |
| 4.65   | .....              | M                        | 1885                | 343.30   | 322.77      | Id.....                 | H. Langdon.—Chiloé.               |

| SEÑAL DISTINTIVA | NOMBRES        | CLASE      | LUGAR<br>DE LA<br>CONSTRUCCION | Año<br>de la construccion | DIMENSIONES |       |        |
|------------------|----------------|------------|--------------------------------|---------------------------|-------------|-------|--------|
|                  |                |            |                                |                           | Eslora      | Manga | Puntal |
| <b>R</b>         |                |            |                                |                           |             |       |        |
| HBWK             | Rio Claro..... | Vapor..... | Glasgow.....                   | 1866                      | 47.02       | 7.50  | 2.83   |
| HBWF             | Rapel.....     | Id.....    | Blyth.....                     | 1888                      | 75.00       | 9.80  | 4.58   |
| HBMF             | Reina del Pac. | Barca..... | Whiteharen.....                | 1884                      | 39.97       | 8.88  | .....  |
| HBLP             | Rosita.....    | Id.....    | La Roque.....                  | 1874                      | 51.00       | 9.20  | 5.90   |
| HBMG             | Rosa Duhart... | Pailebot.. | Lebu.....                      | 1876                      | 20.50       | 5.50  | 1.85   |
| HBMJ             | Rosa Elena.... | Id.....    | Chiloó.....                    | 1873                      | 21.01       | 5.64  | .....  |
| HBVH             | Ripplin Wave.  | Id.....    | Nueva York.....                | 1868                      | 28.44       | 7.75  | 2.89   |
| <b>S</b>         |                |            |                                |                           |             |       |        |
| HBMK             | Sara.....      | Vapor..... | Inglaterra.....                | 1873                      | 69.58       | 8.95  | 4.40   |
| HBML             | Salvadora..... | Id.....    | Constitucion....               | 1870                      | 20.40       | 4.20  | 2.10   |
| HBMN             | Soffa.....     | Id.....    | Liverpool.....                 | 1866                      | 19.90       | 5.18  | 3.40   |
| HBPM             | Sofía Guzman.  | Barca..... | Canadá.....                    | 1874                      | 46.80       | 9.30  | .....  |
| HBQV             | Sing-Tay.....  | Id.....    | Yarmouth.....                  | 1872                      | 35.50       | 7.00  | 4.50   |
| HBPB             | Santiago.....  | Id.....    | S. J. N. Brusweh.              | .....                     | 55.00       | 10.85 | .....  |
| HBRN             | Sarita.....    | Id.....    | La Roque.....                  | 1867                      | 43.59       | 8.74  | 4.45   |
| HBWM             | Siro.....      | Id.....    | Carigliand.....                | 1873                      | 42.21       | 9.52  | 5.78   |
| HBPQ             | Savona.....    | Id.....    | Bergen.....                    | 1875                      | 53.52       | 10.96 | 6.40   |
| HBQD             | Silurian.....  | Id.....    | Inglaterra.....                | 1870                      | 45.63       | 7.92  | 5.00   |
| HBKF             | San Carlos.... | Goleta.... | Glasgow.....                   | 1860                      | 60.53       | 9.14  | 5.64   |
| HBMS             | San José.....  | Pailebot.. | .....                          | .....                     | 25.39       | 7.01  | 2.69   |
| HBVL             | Sarita Fuentes | Goleta.... | Dinamarca.....                 | 1874                      | 26.15       | 6.55  | 3.12   |
| HBRM             | Saturno.....   | Id.....    | Bergen (Noruega)               | 1877                      | 35.70       | 7.98  | 3.99   |
| <b>T</b>         |                |            |                                |                           |             |       |        |
| HBTO             | Thane.....     | Vapor..... | Dundee.....                    | 1871                      | 70.53       | 8.80  | 5.15   |
| HEMW             | Telegraphe.... | Barca..... | Burdeos.....                   | 1859                      | 40.47       | 8.84  | .....  |
| HBQJ             | Tinto.....     | Id.....    | Liverpool.....                 | 1852                      | 41.70       | 8.10  | 5.40   |
| HBTS             | Teresa B.....  | Id.....    | Sestri Italia.....             | 1873                      | 52.00       | 9.90  | 6.60   |
| HBPK             | Ter. Garnham.  | Id.....    | Glasgow.....                   | .....                     | 45.11       | 8.84  | 5.84   |
| HBKL             | The Swan.....  | B. goleta. | Woltmershausen.                | 1869                      | 31.60       | 6.26  | 4.20   |
| HBTM             | Teresa.....    | Goleta.... | Constitucion....               | .....                     | 18.92       | 5.48  | 1.60   |
| HBWL             | Tigre.....     | Balandra.  | Id.....                        | 1882                      | 16.00       | 4.50  | 1.00   |
| <b>U</b>         |                |            |                                |                           |             |       |        |
| HBRL             | Utrech.....    | Bergantin  | Bristol.....                   | 1884                      | 25.50       | ..... | 4.30   |

| CALADO | Fuerza en caballos | Material de la construc. | Año de la matrícula | TONELAJE |             | Destino a que se dedica | NOMBRE I RESIDENCIA DE LOS DUEÑOS     |
|--------|--------------------|--------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|---------------------------------------|
|        |                    |                          |                     | Grueso   | De registro |                         |                                       |
| 2.00   | .....              | F                        | 1886                | 353.00   | 272.54      | N. jeneral              | C. <sup>a</sup> Sud-Am. de V.—Valp.   |
| 4.87   | .....              | F                        | 1888                | 1,075.78 | 722.45      | Id.....                 | Id. id. id.—Id.                       |
| .....  | .....              | M                        | 1881                | 479.38   | 450.23      | Cabotaje..              | Juan Oyarzun.                         |
| 5.00   | .....              | M                        | 1888                | 740.01   | 703.01      | Id.....                 | Pedro Sanz i C. <sup>a</sup> —Id.     |
| .....  | .....              | M                        | 1876                | .....    | 53.12       | Id.....                 | Martin Duhart.                        |
| .....  | .....              | M                        | 1880                | 80.81    | 60.81       | Id.....                 | Jorje Walker.                         |
| 2.85   | .....              | M                        | 1885                | 164.75   | 123.25      | Id.....                 | J. Nogueira—Pta. Arenas               |
| .....  | 100                | F                        | 1882                | 986.27   | 687.47      | Cabotaje..              | Refi. de Az.—Viña del M.              |
| .....  | 18                 | .....                    | 1872                | .....    | 28.41       | Remolque                | C. <sup>a</sup> Ch. Remolc.—Valp.     |
| .....  | 55                 | M                        | 1869                | 90.80    | 54.80       | Id.....                 | Id. id. id.—Id.                       |
| .....  | .....              | M                        | 1880                | 627.58   | 596.39      | Cabotaje..              | Manuel Guzman V.—Id.                  |
| 4.20   | .....              | M                        | 1883                | 298.83   | 293.03      | N. jeneral              | Roberto Douglas.—Id.                  |
| .....  | .....              | M                        | 1883                | 1,246.98 | 1,246.98    | Cabotaje..              | C. <sup>a</sup> Ch. R. i Félix V.—Id. |
| 4.00   | .....              | M                        | 1887                | 534.60   | 507.87      | N. jeneral              | Edwin H. Langdon.—A.                  |
| 5.15   | .....              | M                        | 1888                | 524.79   | 498.55      | Id.....                 | Federico Peede.—Valp.                 |
| 5.80   | .....              | M                        | 1888                | 986.32   | 937.01      | Id.....                 | Ganelli Hnos.—Id.                     |
| 5.00   | .....              | M                        | 1888                | 481.33   | 459.01      | Id.....                 | Barra Fischer i C. <sup>a</sup> —Id.  |
| 5.75   | .....              | F                        | .....               | 681.93   | 653.55      | Cabotaje..              | Juan Tomas North.                     |
| .....  | .....              | M                        | 1881                | 99.00    | 99.06       | Id.....                 | J. Nogueira—Pta. Arenas               |
| 2.40   | .....              | M                        | 1885                | 124.41   | 124.41      | Id.....                 | D. Fuentes.—Talcahuano.               |
| 3.50   | .....              | M                        | .....               | 309.64   | 294.16      | N. jeneral              | Zanelli Hnos.—Valp.                   |
| 4.00   | 98                 | F                        | 1884                | 1,095.48 | 832.53      | Cabotaje..              | Soc. Ch. Fundid.—Valp.                |
| .....  | .....              | M                        | 1881                | 564.50   | 452.18      | Id.....                 | Duhart Hnos.—Coronel.                 |
| 5.10   | .....              | M                        | 1883                | 477.18   | 463.77      | N. jeneral              | Gutschow i Piza.—Valp.                |
| 6.00   | .....              | M                        | 1885                | 838.35   | 801.60      | Id.....                 | Antonio Bafico.—Id.                   |
| 5.76   | .....              | F                        | 1888                | 624.51   | 593.28      | Id.....                 | Verdugo i C. <sup>a</sup> —Id.        |
| 3.80   | .....              | M                        | 1887                | 325.10   | 223.35      | Id.....                 | Jorje R. Gepp.—Id.                    |
| 1.40   | .....              | M                        | 1887                | 67.37    | 64.50       | Id.....                 | Francisco Pino.—Id.                   |
| 1.50   | .....              | M                        | 1886                | 28.27    | 28.27       | Cabotaje..              | Juan Cafiero.—Iquique.                |
| 4.50   | .....              | M                        | 1884                | 181.54   | 169.11      | N. jeneral              | Antonio Sangrino.                     |

| SEÑAL DISTINTIVA | NOMBRES          | CLASE      | LUGAR<br>DE LA<br>CONSTRUCCION | Año<br>de lo construccion | DIMENSIONES |       |        |
|------------------|------------------|------------|--------------------------------|---------------------------|-------------|-------|--------|
|                  |                  |            |                                |                           | Eslora      | Manga | Puntal |
| <b>V</b>         |                  |            |                                |                           |             |       |        |
| HBNG             | Villarrica ..... | Vapor..... | Glasgow.....                   | 1878                      | 40.36       | 6.79  | .....  |
| HBNJ             | Victoria.....    | Id.....    | E. U. de N. A.....             | .....                     | 50.10       | 8.15  | .....  |
| HBNK             | Valparaiso.....  | Id.....    | .....                          | 1870                      | 17.00       | 3.30  | 1.58   |
| HBVQ             | Valdivia.....    | Id.....    | Glasgow.....                   | 1863                      | 31.59       | 11.00 | 6.96   |
| HBQW             | Viña del Mar..   | Id.....    | N. Castle on Tyne              | 1855                      | 53.50       | 7.80  | 4.75   |
| HBNM             | Victoria.....    | Barca..... | Francia.....                   | 1858                      | 36.27       | 8.21  | .....  |
| HBQS             | Valparaiso.....  | Id.....    | Whitehaven.....                | 1841                      | 30.60       | 7.40  | 5.25   |
| HBRG             | Vanora.....      | Id.....    | Sunderland.....                | 1873                      | 51.40       | 9.50  | 5.50   |
| EBNQ             | Voladora de T.   | Goleta.... | Talcahuano.....                | 1858                      | .....       | ..... | 1.78   |
| HBNR             | Veleidosa.....   | Id.....    | Inglaterra.....                | .....                     | 26.15       | 6.58  | .....  |
| HBNS             | Virginia.....    | Id.....    | Maule.....                     | 1859                      | 16.44       | 7.70  | .....  |
| HBRP             | Vivandiere.....  | Id.....    | Inglaterra.....                | 1866                      | 17.70       | 6.95  | 4.30   |
| <b>W</b>         |                  |            |                                |                           |             |       |        |
| HBNT             | Wilhelm.....     | Fragata... | Boston.....                    | 1851                      | 59.23       | 11.60 | .....  |
| HBSD             | Wilhelmine ...   | Barca..... | Hobart Tow.....                | 1848                      | 32.30       | 8.30  | 5.00   |
| <b>Z</b>         |                  |            |                                |                           |             |       |        |
| HBNW             | Zarapito.....    | U. Barca.  | Wesford.....                   | 1851                      | 37.98       | 8.92  | .....  |

| CALADO | Fuerza en caballos | Material de la construc. | Año de la matrícula | TONELAJE |             | Destino a que se dedica | NOMBRE I RESIDENCIA DE LOS DUEÑOS  |
|--------|--------------------|--------------------------|---------------------|----------|-------------|-------------------------|------------------------------------|
|        |                    |                          |                     | Creuso   | De registro |                         |                                    |
|        |                    | F                        | 1880                | 293.00   | 187.55      | Cabotaje..              | Soc. Armadores de Vald.            |
|        | 60                 | M                        | 1881                | 542.32   | 299.50      | Id.....                 | J. S. Saverney.—Valp.              |
|        |                    |                          | 1870                |          | 14.00       | Remolque                | C. <sup>a</sup> Ch. Remolc.—Id.    |
| 4.60   | 400                | F                        | 1885                | 1,671.78 | 1,171.42    | Cabotaje..              | C. <sup>a</sup> Sud-Ame. de V.—Id. |
| 4.50   | 80                 | F                        | 1883                | 561.63   | 437.19      | Id.....                 | F. i S. Vicuña.—Valp.              |
|        |                    | M                        | 1884                | 453.76   | 403.82      | Id.....                 | Lansen i C. <sup>a</sup> —Taltal.  |
| 4.60   |                    | M                        | 1883                | 298.21   | 288.92      | N. jeneral              | Dario Stuatino.—Valp.              |
| 5.40   |                    | M                        | 1883                | 754.69   | 729.72      | Id.....                 | (1). J. Holm.—Id.                  |
|        |                    | M                        | 1871                |          | 41.62       | Cabotaje..              | J. Alemparte.—Chillan.             |
|        |                    | M                        | 1879                | 127.63   | 137.73      | Id.....                 | J. Edwards.—Valparaiso.            |
|        |                    | M                        | 1882                | 70.43    | 64.68       | Id.....                 | A. Norella.—Coquimbo.              |
| 3.60   |                    | M                        | 1884                | 208.42   | 198.32      | Id.....                 | E. Eastman.—Id.                    |
|        |                    | M                        | 1881                | 1,521.54 | 1,479.41    | Cabotaje..              | Federico Peede.—Valp.              |
| 4.50   |                    | M                        | 1884                | 332.41   | 299.34      | N. jeneral              | Augusto Olson.—Id.                 |
|        |                    | M                        | 1881                | 465.34   | 465.34      | Cabotaje..              | Federico Peede.—Valp.              |

## RESÚMEN

|                                | Toneladas. |
|--------------------------------|------------|
| 39 vapores con.....            | 20,631.05  |
| 8 fragatas con.....            | 9,976.37   |
| 94 barcas con.....             | 48,405.71  |
| 5 bergantines con.....         | 1,978.55   |
| 8 bergantines goletas con..... | 1,769.12   |
| 15 goletas con.....            | 2,409.37   |
| 2 balandras con.....           | 61.36      |
| 17 pailebotes con.....         | 1,136.72   |
| 1 cúter con.....               | 43.81      |
| 189                            | 86,412.06  |

Comandancia Jeneral de Marina. —Valparaiso, 31 de diciembre de 1888.

V.º B.º

L. URIBE O.

*Santiago Vergara*, secretario.

MEMORIA  
DEL  
DIRECTOR DE LA ESCUELA NAVAL

---

---

Dirección de la Escuela Naval.

*Valparaíso, 9 de enero de 1889.*

Señor Comandante Jeneral:

En cumplimiento a la circular de US., fecha 4 de diciembre último, sección 1.ª, núm. 1,261, tengo el honor de pasar a esponer a US. el movimiento habido en el establecimiento de mi cargo durante el año escolar próximo pasado.

El citado año se inauguró el 1.º de marzo con setenta i un alumnos (71), distribuidos en la forma siguiente:

|                                      |            |
|--------------------------------------|------------|
| 1 <sup>er</sup> año de estudios..... | 7 alumnos  |
| 2.º " " " .....                      | 14 "       |
| 3 <sup>er</sup> " " " .....          | 21 "       |
| 4.º " " " .....                      | 18 "       |
| 5.º " " " .....                      | 8 "        |
| 6.º " " " .....                      | 3 "        |
| <hr/>                                |            |
| Total.....                           | 71 alumnos |

En los exámenes de admision de marzo fueron aprobados veintidos (22) candidatos de los cincuenta i siete (57) que se presentaron, habiendo sido nombrados los diezinueve (19) primeros que llenaron las nueve (9) vacantes existentes de la antigua dotacion i las nuevas diez (10) plazas con que se aumentó ésta por decreto supremo espedido con fecha 19 de marzo de 1888, núm. 289, sección 1.ª, habiéndose incorporado como sigue: 1 al tercer año de estudios, 2 al segundo año i 16 al primero.

Durante el curso del año han sido separados por diversas causas cuatro alumnos, habiendo sido nombrados para reemplazarlos los otros tres candidatos que resultaron aprobados en el concurso de admision de marzo i que no alcanzaron vacantes, i otro a quien se examinó en noviembre resultando aprobado.

A los exámenes de diciembre concurrieron los cadetes en el siguiente orden:

|                                      |             |
|--------------------------------------|-------------|
| 1 <sup>er</sup> año de estudios..... | 24 alumnos  |
| 2. <sup>o</sup> " " " .....          | 15 "        |
| 3 <sup>er</sup> " " " .....          | 24 "        |
| 4. <sup>o</sup> " " " .....          | 16 "        |
| 5. <sup>o</sup> " " " .....          | 8 "         |
| 6. <sup>o</sup> " " " .....          | 3 "         |
| —                                    |             |
| Total.....                           | 90 cadetes, |

dando el siguiente resultado: los tres alumnos del 6.<sup>o</sup> año terminaron satisfactoriamente sus exámenes i fueron destinados al servicio de la Armada. De los demas fueron aprobados en todos sus ramos treinta i cuatro (34) alumnos i quedan cincuenta (50) que deben repetir algunos de sus exámenes en la época fijada por el reglamento, lo que da un total de ochenta i cuatro cadetes; dos que no rindieron exámenes por encontrarse recién incorporados, uno que se encontraba enfermo en la capital i los tres salidos a la Armada suman las noventa plazas de la Escuela.

Han rendido exámen para quedar en aptitud de ser promovidos a tenientes segundos dieziseis (16) guardias-marinas de 1.<sup>a</sup> clase, resultando trece (13) aprobados i tres (3) reprobados.

Se han presentado asimismo a rendir sus pruebas para optar al grado inmediatamente superior dos guardias-marinas de 2.<sup>a</sup> clase, resultando uno aprobado i otro reprobado; en la época subsiguiente volvió a presentarse nuevamente a exámen este último, resultando aprobado.

Adjunto a US. un cuadro demostrativo del estado sanitario del establecimiento. Como US. verá por él, las condiciones hijiénicas no pueden ser mas satisfactorias, pues seiscientos treinta i seis (636) casos que figuran durante el año, la mayor parte de ellos son afecciones lijeras i otras debidas a accidentes en ejercicios u otros



## Memoria del Cirujano de la Escuela Naval

*Valparaiso, 6 de enero de 1888.*

Señor director:

El cuadro que acompaño a la presente memoria, manifestará a Ud. el estado sanitario de la Escuela durante el año escolar de 1888.

La atención que se ha prestado a los ejercicios gimnásticos ha dado por resultado un gran desarrollo físico en los cadetes, i un excelente estado sanitario, no obstante la mala constitucion médica reinante.

El número de enfermos asistidos ha ascendido a seiscientos treinta i seis (636), siendo en su mayoría casos leves. Por lo que toca a la naturaleza de la enfermedad i su número, lo demuestra el cuadro estadístico que sigue:

### CLÍNICA MÉDICA

|                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------|-----|
| Corizas .....                                                        | 117 |
| Catarros larínjeos.....                                              | 39  |
| Id. bronquiales.....                                                 | 3   |
| Estomatitis.....                                                     | 2   |
| Anjinas catarrales.....                                              | 33  |
| Embarazos gástricos.....                                             | 37  |
| Catarró gástrico.....                                                | 3   |
| Gastraljias.....                                                     | 3   |
| Indigestiones.....                                                   | 21  |
| Enteritis aguda.....                                                 | 64  |
| Id. crónica.....                                                     | 2   |
| Disenterias.....                                                     | 1   |
| Constipaciones.....                                                  | 6   |
| Incontinencias de orina.....                                         | 1   |
| Fiebre efimera.....                                                  | 186 |
| Id. sinocal.....                                                     | 4   |
| Reumatismos musculares.....                                          | 28  |
| Anemias.....                                                         | 2   |
| Neuraljias.....                                                      | 12  |
| Enfermedades de la piel (comprendiendo urticaria, acné i herpes..... | 6   |

## CLÍNICA QUIRÚRGICA

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| Conjuntivitis.....               | 5  |
| Otitis aguda.....                | 9  |
| Id. crónica.....                 | 2  |
| Aumento de secrecion.....        | 8  |
| Catarros de la trompa de Eq..... | 1  |
| Otaljia .....                    | 1  |
| Jinjivitis.....                  | 1  |
| Periostitis .....                | 6  |
| Hemorroides .....                | 1  |
| Manitis.....                     | 1  |
| Higroma.....                     | 1  |
| Luxaciones.....                  | 1  |
| Torceduras.....                  | 2  |
| Contusiones.....                 | 12 |
| Heridas .....                    | 3  |
| Forúnculos.....                  | 8  |
| Adenitis .....                   | 2  |
| Panadizos .....                  | 1  |
| Abcesos .....                    | 1  |

Es cuanto tengo que decir a Ud.

Dios guarde a Ud.

(Firmado)—Dr. O'RYAN.


MEMORIA

DEL

INTENDENTE JENERAL DEL EJÉRCITO I ARMADA

---

Intendencia Jeneral del Ejercito i Armada.

*Valparaiso, 12 de abril de 1889.*

SEÑOR MINISTRO:

Tengo el honor de dar conocimiento a US. del estado de los servicios administrativos de la Armada Nacional que se encuentran bajo la direccion de esta Intendencia Jeneral, oficina de la cual me hice cargo el 1.º de julio del año último, mediante el nombramiento para servirla con que el Supremo Gobierno tuvo a bien honrarme.

Los servicios de que doi cuenta atendidos por esta oficina, se refieren al tiempo comprendido entre el 11 de abril de 1888, fecha de la última memoria, i el 31 de diciembre del mismo, i puedo manifestar a US. que, como en el año anterior, ellos han continuado su curso regular i ordinario i sin que el réjimen económico establecido en los diversos ramos de la armada haya sufrido perturbacion alguna digna de mencionarse.

Las cantidades invertidas en los buques de la armada, oficinas i demas ramos dependientes del Departamento de Marina en el año 1888, las encontrará US. resumidas en el siguiente cuadro:

|                          |               |
|--------------------------|---------------|
| Fijos.....               | \$ 839,855 61 |
| Variables. Sueldos ..... | 11,323 16     |
| — Gratificaciones .....  | 157,079 16    |
| — Pensiones.....         | 4,236 89      |
| — Víveres .....          | 201,031 69    |
| — Artículos navales..... | 255,000 11    |
| — Reparaciones .....     | 152,841 29    |

---

*A la vuelta.....* \$ 1.621,367 91

|                                       |                 |
|---------------------------------------|-----------------|
| <i>De la vuelta</i> .....             | \$ 1,621,367 91 |
| Variables. Carbon.....                | 117,095 68      |
| — Pasajes.....                        | 17,698 78       |
| — Fletes.....                         | 2,086 05        |
| — Medicinas .....                     | 7,022 96        |
| — Hospitalidades .....                | 3,172 50        |
| — Aguada .....                        | 7,971 44        |
| — Diversos .....                      | 202,018 15      |
| Autorizados por leyes especiales..... | 137,736 07      |
| Total.....                            | \$ 2,116,169 54 |

Ya esta Intendencia ha tenido oportunidad en varias ocasiones de manifestar al Supremo Gobierno la conveniencia de reconcentrar en ella el registro de todos los gastos que se relacionan con los servicios de nuestra Armada i demas del ramo de marina.

Celebrando encontrarme en perfecto acuerdo con US., cuyos deseos a este respecto he podido conocer, manifestaba en mi nota núm. 16, de enero último, que la Intendencia se hacia un deber de procurar por su parte, en cuanto le fuera posible, que esa idea, de utilidad tan evidente, llegara a ser práctica, sintiendo solo espresar que dado lo reducido de su personal actual, insuficiente aun para llenar de una manera cumplida i eficaz sus actuales labores, esa medida estaria subordinada al aumento de los empleados necesarios para llevarla a efecto, a las órdenes que seria del caso impartir a las diversas oficinas pagadoras de la República i a las reglas que se les prescribirian con ese fin.

La planta de empleados de la Seccion de Marina de la Comisaría Jeneral, ha sido la siguiente:

Un jefe,  
 Un oficial primero,  
 Un oficial segundo, i  
 Dos oficiales terceros.

Con este escaso personal que será indispensable aumentar, como acabo de espresarlo, i se ha solicitado en memorias anteriores, la Seccion se ha espedido en sus funciones mediante al empeño i celo desplegados por él; pues aun cuando cuenta a veces con el concurso de los contadores de la Armada que prestan sus servi-

cios en la oficina, miéntas son colocados a bordo, su permanencia es por tiempo mui reducido porque son al mismo tiempo reclamados por la necesidad de mantener completas las dotaciones de los diversos buques.

La creacion de nuevas escuelas de marinería, organizacion del Departamento de Torpedos i aumento del material flotante harán sentir cada dia mas la necesidad de darle a la oficina los medios para atender debidamente a sus trabajos, pues resultará de lo contrario, lo que hoi sucede, dando lugar a que cuentas de mucha importancia como las de Víveres de los buques i la de Deudores de Marina, sufren atrasos perjudiciales por no ser posible llevarlas al dia.

Los trabajos ejecutados por la Seccion de Marina en el período de tiempo que comprende esta Memoria, han sido los siguientes:

Formacion, exámen i pago de 1,166 ajustes, de los buques, oficinas i otros departamentos del ramo de Marina;

Despacho de 751 pedimentos de los mismos;

Jiro de 1,166 órdenes al Guarda Almacenes de Marina;

Movimiento de la cuenta de Deudores con detalle de la particular de cada buque o departamento del ramo;

Revision de las cuentas de armamento, repuestos, consumos, escluidos i depósitos de los buques i Arsenal de Marina;

Movimiento de la cuenta jeneral de Víveres, de la de ropas, con o sin cargo, para la Armada, e igualmente de la de servicio de mesa para las cámaras de los buques.

Las notas e informes despachados i los decretos supremos, titulos i licencias de que se ha tomado razon, ascienden a 2,074 piezas.

#### ALMACENES DE MARINA

Las cuentas de estos almacenes, que cada dia toman mayor desarrollo, han sido llevadas con toda regularidad i exactitud en la forma que determinan los reglamentos, desempeñándose el nuevo Guarda Almacenes, que era Contador primero de la Armada, don Emilio Lorca, i que entró a servir este cargo por fallecimiento de don Manuel A. Guzman, sin tropiezos ni dificultades i a entera satisfaccion de esta Oficina.

La existencia en dichos almacenes de ropas i artículos de vestuario en jeneral, representaba el 31 de diciembre de 1888 un valor de setenta i dos mil doscientos setenta i nueve pesos, cuarenta

i siete centavos (\$ 72,279.47) i la importancia e incremento que progresivamente han ido adquiriendo, hizo necesario que se le asignara un Ayudante al guarda-almacenes, destinándose para este puesto a un Contador de la Armada por considerarse así mas conveniente, i fué nombrado el de 3.<sup>a</sup> clase, don Segundo Vidaurre.

En la actualidad una comision compuesta del 2.<sup>o</sup> Comandante de Arsenales, del mismo Guarda-Almacenes i del Inspector de Contabilidad, se ocupa en la formacion del inventario completo de todos los artículos que allí existen, i es probable que este trabajo, que es bastante largo, i tiene que ser minucioso, quede terminado a fines del presente año. Si no se ha procedido en él con la debida celeridad, no obstante su urgencia, es porque cada uno de los miembros de la Comision tienen que atender tambien a las funciones ordinarias de sus respectivos empleos.

La necesidad de este trabajo ha sido impuesta, no solo por la conveniencia de conocer con exactitud todas las existencias i de valorizarlas debidamente con el fin de darse cuenta de las cuantiosas sumas que ellas representan, sino por el fallecimiento, casi repentino, del Guarda-Almacenes Guzman, que impidió hacer la entrega en forma.

#### SECCION DE TORPEDOS

Desde su creacion ha permanecido este Departamento a cargo de un Jefe de la armada sin que tuviera intervencion en él, la comisaría Jeneral, i solo en el año actual se le ha asignado un Guarda-Almacenes destinándose para que sirva en ese carácter a un Contador de 2.<sup>a</sup> clase con que se aumentó en el Presupuesto el ítem respectivo; i este empleado asociado del Inspector de Contabilidad de la Armada trabajan en la confeccion de su inventario. Una vez terminado se abrirá la cuenta correspondiente con arreglo a las instrucciones impartidas por la Comisaría Jeneral i en la forma que determina el supremo decreto de 23 de febrero último.

#### CONTABILIDAD DE LOS BUQUES

Con particular esmero ha sido atendido este importante ramo, a fin de estirpar de raiz algunas prácticas viciosas que se habian introducido en el servicio durante la época de la pasada campaña. A este propósito se ha dispuesto que el Inspector de Contabilidad

practique con frecuencia visitas de inspeccion a bordo, dejando en ellas instrucciones i formularios para uniformar i ordenar la Contabilidad.

Las cuentas son rendidas oportunamente i se nota en el personal una reaccion favorable que manifiesta celo i contraccion por el servicio.

#### INSPECCION DE CONTABILIDAD

Este puesto que es desempeñado por uno de los mas antiguos i competentes contadores de la Armada, que lo era de 1.<sup>a</sup> clase, don Victor E. Yentzen, satisface por completo las miras i fines con que fué creado. Su vijilancia constante sobre la contabilidad de los buques i los procedimientos de los Contadores, asegura una administracion fiel i honrada de los intereses fiscales i contribuye a la moralidad i buena conducta del personal.

El Inspector desempeña, ademas, las diversas comisiones que le confia la comisaria jeneral i actualmente forma parte de las que ántes se ha espresado i de la que interviene en el reconocimiento de los víveres que suministra el proveedor de la Armada.

Tales son, señor Ministro, señaladas lijeramente i sin entrar en mayores detalles, los trabajos de que se ha ocupado la Intendencia Jeneral en su seccion de Marina, durante el tiempo de que doi cuenta, i puede US. estar cierto que el esfuerzo de que su reducido personal ha dado pruebas para llenar sus funciones es mui digno de que sea reconocido.

Dios guarde a US.

RICARDO VICUÑA.

Al señor Ministro de Marina.


MEMORIA

SOBRE

EL DIQUE DE TALCAHUANO

---

---

Dique de Talcahuano.

*Santiago, 15 de abril de 1889.*

SEÑOR MINISTRO:

Cumpliendo con el deseo que US. se sirvió manifestarme verbalmente, tengo el honor, como representante de la empresa constructora del dique seco de Talcahuano, de hacer a US. la siguiente reseña, que le pondrá al corriente de las diferentes fases por las cuales ha pasado la obra del dique seco, desde que se iniciaron los primeros trabajos, a mediados de octubre de 1888, hasta la fecha i del estado en que estos se encuentran actualmente.

---

Firmado, por el contratista señor Luis Dussaud, el contrato de construcción del dique seco con fecha abril 10 de 1888, como primera providencia se ordenó inmediatamente por telégrafo la contratación del ingeniero hidráulico que viniera a ponerse a la cabeza de los trabajos, de los contra-maestres i obreros especiales i la compra de los materiales mas indispensables para dar principio a la obra.

---

Después de consultado el Gobierno sobre la designación del ingeniero director de la obra, por parte de la empresa contratista i obtenida la aprobación del ingeniero hidráulico, señor Alfredo Lévêque, se mandó contratar inmediatamente a este distinguido ingeniero, que en ese momento se encontraba ocupado en concluir la obra del agua potable de la ciudad de Arjé, que, por las dificultades vencidas, han colocado a su autor i ejecutor entre los primeros ingenieros en este género de trabajos.

La cooperación del señor Lévêque en los trabajos de Talcahua-

no tendrá la doble ventaja: para el Gobierno, la de tener una obra irreprochable bajo todos aspectos i para la empresa constructora la de poder aprovechar de una larga esperiencia de cerca de 10 años de detenidos i concienzudos estudios, hechos por este ingeniero, en la bahia de Talcahuano, es decir desde 1876, en que se inició la primera idea de construir un dique seco.

Si, como todo lo hace presumir, se consiguiere las ventajas que dejo apuntadas, la empresa constructora considerará como bien empleados los grandes sacrificios pecuniarios que la venida a Chile del señor Lévêque le ha impuesto.

---

En cuanto a los contramaestres i obreros especiales la empresa constructora no ha tenido la menor dificultad para conseguirlos en número de mas o ménos 150, sacados de los trabajos de Jénova (Italia) i (Cette) (Francia), construcciones que corrian a cargo de la misma empresa i a los cuales, en este momento, se da los últimos remates.

---

Para la traida a Chile de los materiales contratados se ha tropizado con grandes dificultades por la falta de vapores disponibles, que quisieran encargarse de traerlos a Talcahuano. Esta escasez fué debida a la gran movilizacion de vapores i buques que hubo hace meses, para el transporte de trigos del Mar Negro i de la India, a fin de llenar el déficit que dejó la cosecha en casi toda Europa.

Esta circunstancia, que era imposible preveer, a mas de la pérdida de tiempo, trajo para la empresa una pérdida pecuniaria importante, por haber tenido que pagar fletes casi tres veces superiores a los que se obtenian anteriormente i sobre los cuales se habia contado.

Conseguido en estas circunstancias poco favorables el fletamento del vapor frances *Djolibah*, éste salió de Marsella con 2,000 toneladas de materiales el 28 de noviembre de 1888 i llegó a Talcahuano el 11 de enero de 1889.

El cargamento del *Djolibah* se componia de los materiales principales siguientes:

500 toneladas rieles de acero.

25 id. eclisas i clavos rieleros.

- 50 toneladas carbon de fragua.
- 50 id. cañería de fierro para agua.
- 2 locomotoras.
- 60 carros para piedra.
- 40 carros para bloques.
- 25 toneladas clavos i pernos.
- 1 locomóvil.
- 4 máquinas a vapor.
- 100 toneladas cal hidráulica del Teil.
- 100 id. cimient romano.
- 1 remolcador a vapor.
- 7 botes.
- 4 gruas a vapor.
- 2 gruas grandes.
- 22 gruas de mano.
- 10 anclas.
- 8 boyas.
- 1 prensa hidráulica.
- 1,250 metros Decauville.
- 40 carros Decauville, etc. etc. i herramientas i materiales navales de toda especie hasta completar 2,000 toneladas.

---

Llegado a Talcahuano el señor Lévêque, en 14 de octubre, el 15 principiaban los trabajos preliminares con seis obreros chilenos que se presentaron i seis contramaestres europeos.

---

Al mismo tiempo que se iniciaban estos trabajos preliminares, se procedia a la entrega a la empresa constructora por los ajentes del Gobierno de las maquinarias i materiales que segun el art. 18 del contrato de construccion pasaban a ser propiedad de aquella i que se iban recibiendo a medida que se iban necesitando, de tal manera que los últimos solo pudieran ser entregados a mediados de marzo.

Me es grato dejar aquí consignado, señor Ministro, que la maquinaria de toda especie que figuraba en los inventarios fué entregada en perfecto estado, lo que prueba el cuidado que tuvieron los encargados de su conservacion, lo mismo en los inventarios de

los materiales existentes solo se notaron pequeñas faltas de los que habian sido entregados, por orden del Gobierno, para ciertos trabajos públicos o municipales o a la direccion de los ferrocarriles del Estado i cuya liquidacion será fácil establecer.

Los trabajos preliminares a los cuales se ha contraido principalmente la empresa constructora hasta la fecha son los siguientes:

- 1.º Sondajes jeológicos, para fijar la ubicacion del dique;
- 2.º Construccion de un ferrocarril de vía de un metro de ancho para la explotacion de las canteras i conduccion de materiales;
- 3.º Habilitacion de canteras;
- 4.º Estanques i cañerías de agua;
- 5.º Muelles;
- 6.º Casas para obreros, i
- 7.º Rompe-olas.

#### 1.º SONDAJES JEOLÓGICOS

Los sondajes jeológicos solo pudieron iniciarse a principios de diciembre, cuando se obtuvo el despacho por la aduana de Talcahuano de la sonda de patente, venida de Paris, con el personal para manejarla, perdiéndose cerca de quince dias por las dificultades que puso la aduana para el despacho de este aparato que, segun contrato, como todos los materiales i maquinarias para el uso del dique, es libre de derechos de internacion.

Ya que incidentalmente hablo de la aduana de Talcahuano, séame permitido, señor Ministro, dejar consignado en este lugar que la empresa constructora del dique ha obtenido en jeneral toda clase de facilidades de las autoridades del pais, sin distincion de rangos, así como de los vecinos de la provincia de Concepcion i que el vice-administrador de aquella aduana no ha sido, en manera alguna, una escepcion a la regla jeneral; pero los trámites reglamentarios de la venta aduanera nos han causado sérios i aun podria decir, gravísimas perturbaciones en la marcha de los trabajos. Hemos tenido retardos, sumamente lamentables, que nos han traído embarazos i pérdidas efectivas de tiempo i de dinero. No ha sido uno de los menores tropiezos el proveniente de la fianza, que se ha pedido a la empresa para cada despacho, so color que el decreto de 28 de febrero de 1889, que se registra en el *Diario*

*Oficial* de este año núm. 494, alude al trámite prescrito para empresas particulares por el decreto de 28 de mayo de 1887, que existe en el diario núm. 2,966. Fácil es comprender que la situación de una empresa, que obra por cuenta del Estado, no es igual a la de una empresa particular, pues la del dique de Talcahuano obra por i para el Fisco i están vijiladas sus operaciones por un ingeniero inspector. A esto se agrega que la empresa tendrá que introducir al país mas de 1.000,0000 de pesos en materiales extranjeros i que para garantizar sus procedimientos ha aportado un depósito de 32,000 libras esterlinas, de las que tiene consignadas 20,000, debiendo retenersele 12,000 de los futuros pagos. Para extranjeros es sumamente gravosa la exijencia de semejante fianza especial; i la empresa espera confiadamente que se le exima de un gravámen que no tiene razon de ser.

La ejecucion de los sondajes hechos de 89, en diferentes partes de la bahia de Talcahuano, era no solamente un operacion sumamente importante a causa de las indicaciones que debia dar para la ubicacion definitiva del dique seco, sino tambien ha sido sumamente penosa i morosa por la necesidad de emprenderla amenudo a las altas horas de la noche para poder aprovechar los momentos de mayor calma del mar.

1.º *Manzano*.—Los primeros sondajes emprendidos fueron tres en el Manzano, punto escojido para la colocacion de su proyecto por el ingeniero señor Justo Dirks, en las dos únicas visitas de horas que hizo a Talcahuano.

Estos tres sondajes, que respectivamente alcanzaron a: 25 metros 14 centímetros, 25 metros 10 centímetros i 25 metros 10 centímetros dieron un terreno sin la menor consistencia que descansa a las profundidades indicadas en fango casi líquido.

Este resultado vino nuevamente a corroborar lo que se conocia ya, desde varios años atras, sobre la formacion del subsuelo de dicha quebrada i a probar una vez mas la imposibilidad de levantar ahí cualquier construccion por liviana que fuera. Reconocida la imposibilidad absoluta de colocar el dique en la quebrada del Manzano, se procedió a otros sondajes cuyos resultados se detallan mas abajo.

2.º *Villa-Rica*—En frente del caserío de Villa-Rica 3 como sigue: a 60 metros 140 i 220 metros de la orilla a la profundidad de 21 metro 50 centímetros fango, a 18 metros arcilla a 8 metros roca.

3.º *Piedra Pata*.—Las enfrente de Piedra Pata fueron 4 como sigue: a 40 metros de la orilla i profundidad de un metro roca, a 100 metros i 7 metros roca; 120 metros i 3 metros rocas i a 150 metros 16 metros arena con conchas.

4.º *Boca Chica*.—A 400 metros al norte de la quebrada del Manzano, hácia la Boca Chica de la Quiriquina se hicieron 32 sondajes desde 8 hasta 250 metros de la orilla del mar i desde 2 metros 50 centímetros hasta 14 metros de profundidad, dieron casi todos por resultado roca esquistosa de formacion análoga a los de las otras rocas de las cercanías de Talcahuano.

5.º *Banco Marinao*.—En el Banco Marinao i sus alrededores se emprendieron el mayor número de sondajes, cuarenta i siete, por ser, sin disputa alguna, por las razones que serán espuestas por nota separada, el punto en que mas convendría, a todos los puntos de vista para colocar el dique seco.

Estos cuarenta i siete sondajes se descomponen en seis en arena, siete en roca mas o ménos blanda i los restantes en una roca formada de conglomerado mui duro con conchas petrificadas, análoga a la muestra que tuve el honor de remitir a US.

---

Al mismo tiempo que se efectuaban sondajes, en la misma roca Marinao, situada como a 600 metros de la orilla i mas o ménos a 2,600 metros de la ciudad de Talcahuano i que descubre a marea baja, se perforaba un pozo de reconocimiento para reconocer la naturaleza del terreno de esta parte de la bahía de Talcahuano i que en este lugar forma una verdadera meseta submarina i reconocer así el grado de permeabilidad que podia tener a las filtraciones.

Este pozo, que demoró bastante tiempo a causa de la dureza del terreno, alcanzó hasta la profundidad de 16 metros desde la baja marea; su resultado no pudo ser mas halagador, pues como US. podrá verificarlo, examinando la muestra que tiene encima de su mesa, puso de manifiesto la formacion de un terreno excesivamente consistente, como que es formado de conglomerado cuarzoso con conchas petrificadas i casi completamente impermeable a las filtraciones.

Los resultados obtenidos en el pozo de reconocimiento han sido comprobados despues, efectuando, con la draga, esploraciones en diferentes partes de la misma meseta de Marinao.

## 2.º FERROCARRIL

El ferrocarril para la explotación de canteras i trasportes de materiales, puede, en este momento, considerarse como concluido, i si las máquinas no lo recorren en toda su estension se debe a la interrupcion que causa una bodega de trigo, que fué construida, hace mas o ménos un año, en terrenos pertenecientes en su mayor parte al Fisco.

Este ferrocarril, que arranca a 650 metros al sur de la Punta Larga cerca de la Boca Chica de la Quiriquina, recorre la ribera este de la Península de Tumbes, pasa por el corte (ensanchado) de Talcahuano del ferrocarril del Estado i orillando las faldas del sur de la Península de Tumbes, llega a la pequeña bahia de pescadores de San Vicente, con un desarrollo total de cerca de ocho kilómetros. Su construccion ha demandado bastante trabajo, pues a mas del ensanche del corte de Talcahuano ha necesitado numerosos puentes de mampostería que se han hecho todos definitivos i ha sido preciso proteger, con murallas de piedra sin mezcla, contra el embate de las olas, la mayor parte de los terrapienes a orillas del mar en Talcahuano.

## 3.º CANTERAS

A lo largo del ferrocarril recién construido, hasta la fecha se tienen habilitadas varias canteras: dos grandes a cada una de las estremidades de la línea férrea, una en San Vicente, otra cerca de la Punta Larga i varias otras pequeñas cerca del villorrio de Villa-Rica.

Las canteras de San Vicente i Punta Larga que se han principiado a explotar con galerías para 700 i 800 kilogramos de pólvora i cuya piedra es la mejor que se encuentra en los alrededores de Talcahuano, servirán para suministrar la piedra destinada a formar el núcleo del rompe-olas de Marinao, de que hablaré mas abajo.

Las otras pequeñas canteras explotadas hasta aquí, han suministrado la piedra para las construcciones de las casas de obreros i de los muros de contencion destinados a proteger los terrapienes del ferrocarril, a orillas del mar, contra el embate de las olas.

Como será necesario buscar las piedras de cantería en otros puntos, mui pronto principiará la explotación de materiales, ya sea

en la cantera de Gomero u otras localidades que den materiales adecuados para el objeto.

#### 4.º ESTANQUE I CAÑERIA

En la quebrada del Horno de Cal detras de las faenas actuales del dique i a 23 metros 50 centímetros encima del nivel del mar se ha establecido un estanque para surtir de agua a toda la faena, la que se distribuye en sus diferentes partes (casas, molinos de morteros, máquinas a vapor, etc.), por medio de una cañería de 2,000 metros de largo i 120 i 60 milímetros de diámetro.

#### 5.º MUELLES

Hasta la fecha, se ha construido uno pequeño que se prolongará mas tarde cuando los otros trabajos lo permitan, para la descarga de materiales i que descansa sobre pilotes de madera forrados con zinc.

Próximamente se dará principio a una especie de muelle mui resistente (apontement) destinado al embarque de los grandes bloques artificiales, que deben formar el recinto de proteccion, que encerrará miéntras dura la construccion el lugar que debe ocupar el dique.

#### 6.º CASAS PARA OBREROS

Debiendo facilitar la empresa alojamiento a todos sus obreros, se han construido, hasta la fecha, casas de piedra o ladrillo para cien operarios i se siguen construyendo otras, hasta poder alojar un minimum de 200 operarios.

En la construccion de dichas habitaciones se ha consultado las reglas de la higiene, asegurándoles no solo perfecta ventilacion, sino tambien para evitar las humedades i los frios poniéndoles pisos i cielos entablados. Tambien para mejor comodidad de sus operarios la empresa asegura a cada hombre un catre de fierro, con su respectiva pallasa i frazada de lana.

Igualmente se ha establecido un sistema de policia de limpieza diaria de las habitaciones, que funciona con toda regularidad i que hasta la fecha há dado excelentes resultados.

La empresa tambien se ha preocupado del servicio sanitario del personal trabajador, encomendándolo a un médico pagado por ella i cuya obligacion es pasar visitas médicas diarias, a la hora

del primer descanso, a todos aquellos de sus trabajadores que reclamen sus servicios profesionales, i suministrarles los medicamentos que necesite su estado.

Los heridos por accidentes en los trabajos son igualmente atendidos a la mayor brevedad, por el mismo médico, cuya obligacion es acudir al primer llamado que se haga. Hasta la fecha, gracias al cuidado tomado en las diferentes faenas, por los que la dirijen, los accidentes han sido poco numerosos i de consecuencias lijeras.

Gracias a las precauciones hijiénicas tomadas, se puede decir que entre los trabajadores del dique, en el tiempo que va corrido, no ha habido enfermedades, salvo, sin embargo, aquellas que han dado tan triste reputacion a la mayor parte de las grandes ciudades i sobre todo puertos de Chile.

Como con el desarrollo de los trabajos los casos de accidentes tienen que ser no solo mas frecuentes sino mas graves, se piensa perfeccionar el sistema de atencion a los heridos, estableciéndose una ambulancia permanente, cuya cuidadora atenderá al mismo tiempo a una clase para los hijos del personal de la empresa.

Tambien se estudia el modo de establecer un sistema de socorros para atender las familias de los que se inutilicen o mueran de resultas de accidentes ocurridos en los mismos trabajos.

Iniciado, señor Ministro, como ya he tenido el honor de manifestarlo a US. mas arriba, el trabajo el 15 de octubre de 1888 con doce operarios, este ha ido desarrollándose paulatinamente hasta alcanzar a la fecha al número de 550 trabajadores, de los cuales 170 mas o ménos son traídos del extranjero i el resto son chilenos.

#### 7.º ROMPE-OLAS

A principio de abril, tan luego como la construccion del ferrocarril i la estraccion de piedra lo permitieron, se principi6 el rompe-olas de Marinao que arranca de la Punta Amarilla al norte de la aldea de Villa-Rica, para ir a concluir en la roca o cerca de la roca de Marinao.

El rompe-olas de Marinao, una vez concluido, tendrá un desarrollo lineal de cerca de 600 metros i será, sin duda alguna, una de las obras marítimas mas útiles de todas aquellas que se han emprendido o emprenderán a lo largo de la costa de Chile, pues no solo servirá como en el presente caso, a unir el dique seco con la ribera, sino que tambien servirá de proteccion contra los temporales de norte al actual fondeadero de los buques.

De otro lado, si mas tarde se quieren emprender en Talcahuano obras hidráulicas, como ser malecones sólidos con aguas profundas delante de la ciudad de Talcahuano i a lo largo de la estacion actual del ferrocarril del Estado que, lo transforman en uno de los primeros puertos del Pacífico, el trabajo será, gracias a esta obra, fácil i relativamente poco costoso.

La superficie marítima que protege contra los vientos peligrosos el rompe-olas de Marinao, actualmente en construccion, alcanza mas o ménos a 145 hectáreas, área mas que suficiente para resguardar un movimiento marítimo igual o superior al de los grandes puertos comerciales del mundo.

Este rompe-olas, hará que se pueda emprender desde luego el ensanche de la poblacion actual de Talcahuano ya insuficiente para las necesidades de sus pobladores i que cubrirá con usura el costo de las obras, que se hagan para llegar a este resultado.

---

Tal es, señor Ministro, despues de seis meses que se iniciaron los primeros trabajos preliminares i con un costo aproximado de 250,000 pesos entre materiales i trabajos hechos, el estado de la obra del dique seco de Talcahuano. Se puede decir que los trabajos accesorios ya están concluidos i que ahora van a emprenderse los trabajos verdaderamente marítimos.

Durante el año venidero el programa de trabajos por llenar será el siguiente: adelantar cuanto se pueda la construccion del rompe-olas de Marinao; dragado i desrocamiento del recinto del dique i del canal de acceso; armadura i colocacion de los cajones de fierro para el trabajo con el aire comprimido, i tan luego como estas últimas operaciones i la preparacion del recinto del dique lo permitan, principiar la obra del dique propiamente dicho.

Dios guarde a US.

EUQ. DE LA MOTTE DU PORTAIL.

---

---

---

# INDICE

---

## EXPOSICION DEL MINISTRO DE MARINA

|                                                | Páginas |
|------------------------------------------------|---------|
| Personal.....                                  | V       |
| Material de la Armada.....                     | XXV     |
| Faros i valizas.....                           | XLIII   |
| Escuela Naval.....                             | XLIX    |
| Dique seco.....                                | LIII    |
| Trabajos en la laguna de Vichuquen.....        | LX      |
| Código de Marina.....                          | LXI     |
| Hidrografía.....                               | LXIII   |
| Marina mercante.....                           | LXV     |
| Presas marítimas.....                          | LXVIII  |
| Publicaciones sobre marina.....                | LXX     |
| Intendencia Jeneral del Ejército i Armada..... | LXXI    |

## DOCUMENTOS

|                                                                              |     |
|------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Memoria del Comandante Jeneral de Marina.....                                | 3   |
| Escalafon de marina.....                                                     | 9   |
| Id. alfabético.....                                                          | 37  |
| Memoria del Mayor Jeneral del Departamento.....                              | 51  |
| Id. del Comandante de Arsenales.....                                         | 67  |
| Id. del Inspector Jeneral de Máquinas.....                                   | 77  |
| Id. del Jefe de la Seccion de Torpedos.....                                  | 95  |
| Id. del Cirujano Mayor del Departamento.....                                 | 103 |
| Id. del Bibliotecario de Marina.....                                         | 111 |
| Id. del Director de la Oficina Central de Faros i Capitanías de Puertos..... | 117 |
| Lista oficial de los buques de la Marina Mercante Nacional.....              | 385 |
| Memoria del Director de la Escuela Naval.....                                | 401 |
| Id. del Intendente Jeneral del Ejército i Armada.....                        | 409 |
| Id. sobre el dique de Talcahuano.....                                        | 417 |

---

---

---

## FÉ DE ERRATAS

---

| <u>Páginas</u> | <u>DICE</u>              | <u>DEBE DECIR</u>      |
|----------------|--------------------------|------------------------|
| XI             | ocho por ciento,         | 18.75 por ciento       |
| XXV            | Rucamilla                | Rucumilla              |
| XXVII          | repartidos               | repartidas.            |
| XXXIV          | dotado                   | dotados                |
| XLVII          | se invierte              | se invierten           |
| 14             | 65.—7 de setbre. de 1886 | 65.—21 de mayo de 1884 |

---