SE RUEGA DEVOLVER AL
TERMINO DE SU CONSULTA

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

DERROTERO

DE LA

COSTA DEL PERU

POR

AURELIO GARCIA Y GARCIA

Capitan de Navío de la Armada Nacional y Com... luz en e...
"Independencia" ...erú, acomp... ...gata blindada
...ervicios que
...osta; perc
...

SEGUNDA EDICION.

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif. 623.8929085/626
Nro. Inv.: 2252
Fecha: 06 g 15 9

LIMA
IMPRENTA DEL ESTADO
CALLE DE LA RIFA NUMERO 58
1870.

SE RUEGA DEVOLVER AL
TERMINO DE SU CONSULTA



INTRODUCCION.

Cuando por primera vez dí á luz en el año de 1863 el Derrotero de la costa del Perú, acompañábanme grandes dudas acerca de los servicios que él pudiera ofrecer á la navegacion de nuestra costa; pero alentado hoy por la buena acojida que los hombres idóneos le han dispensado, así en el Perú como en el extranjero, me es grato llenar el compromiso que entonces contraje de dar á la obra toda la extension, claridad y exactitud indispensables en este género de trabajos. Hacíase mas necesario el cumplimiento de aquella oferta, por haberse agotado la primera edicion española, que mereció el honor de ser traducida al inglés, por uno de los mas acreditados editores de publicaciones navales, y estarse practicando en la actualidad su version al francés, segun el tenor de una invitacion que me fué dirigida, pidiéndome el permiso respectivo; el mismo que me apresuré á conceder.

Es sabido, que el comercio exterior del Perú ha tomado gran incremento durante los últimos años, en armonía ó como consecuencia del desarrollo de la agricultura, de la ejecucion de grandes vias públicas

y otras obras de importancia. Ese comercio ha acrecentado el movimiento marítimo y dado existencia á diversos puertos recientemente abiertos al tráfico, los que es urgente hacer conocer á los navegantes, consignando especiales noticias de ellos en la presente edicion. La oportunidad es propicia para rectificar los datos anteriores é introducir nuevos detalles, que suministren el conocimiento cabal de cada lugar.

Guiado por estas consideraciones, me permito ofrecer á los marinos esta segunda edicion del Derrotero de la Costa del Perú, que espero merecerá tan benévola aceptacion como la primera.

AURELIO GARCIA Y GARCIA.

A bordo de la Fragata "Independencia"
al ancla, Callao Noviembre de 1870.

MINISTERIO DE GUERRA DEL PERU
Biblioteca Central de la Escuela

DERROTERO

DE LA

COSTA DEL PERU.

Límites.—Toda la costa del Perú está bañada por el gran Océano Pacífico y se halla comprendida entre los paralelos de 3° 23′ 50″ y 21° 28′. Lat. Sur. Su estremidad occidental, que lo es tambien de toda la América Meridional, la forma la punta de Pariñas; y el punto mas oriental es la quebrada del Loa.

Vientos.—Son muy dignas de llamar la atencion del marino las especiales propiedades atmosféricas é hidrográficas de la costa del Perú. Es tal vez la única en el mundo, en que se desenvuelven esas propiedades de un modo tan benigno y uniforme. En ella son constantes, todo el año, los vientos del S. S. O. al E. S. E. en las diversas horas del dia á la noche. Distínguense con los nombres de *Terral*

y *Virazon*, segun soplan mas al Sur ó mas al Este. Se conoce por el primer nombre al viento que viene del S. E. al E. S. E. ó sea de tierra; y por el segundo al que juega entre el S. E. y el S. S. O. ó sea de afuera. La virazon se deja sentir desde las diez ú once del dia para adelante hasta la puesta del sol, á cuya hora principia á aflojar y vá gradualmente llamándose á tierra. Esta brisa, que regularmente es fria, húmeda y de ménos fuerza que la virazon, se sostiene hasta la mañana y se llama *Terral*.

La mayor fuerza y constancia de los vientos es entre el S. E. y el S. S. E., sin pasar nunca los límites del que se nomina viento frescachon.

La costa del Perú no es visitada por temporales de ninguna clase. En toda ella el ascenso ó descenso del barómetro, es de poca consideracion. Jamás truena ni relampaguea. Las lluvias que se experimentan en los meses de Junio á Agosto son tan insignificantes, que no merecen mas nombre que el de débiles garuas. Cuando se navega un poco retirado de la costa, suelen presentarse el cielo y el horizonte con cariz aturbonado, capaz de alarmar á quien no esté acostumbrado á observar que en estos parajes no es indicio sospechoso. Lo mas que se siente en tales casos son chubascos, que pueden soportarse con las gavias y mayores. Es rara la ocasion en que sea menester tomar mas de un rizo á las gavias, y esto solo sucede cuando se está al S. del paralelo de 16°, á mas de cien millas de la costa, ó en las proximidades del Cabo Blanco, ó de la punta de Nazca.

En los meses de Abril á Agosto y á las inmediaciones de tierra hasta tres ó cuatro millas se dejan sentir en la mañana vertolinas, del N. al O., pero,

rara vez duran un dia, siendo lo mas comun que no pasen de cinco ó seis horas.

Calmas.—Las calmas son frecuentes en la costa del Perú, particularmente en los meses de Noviembre á Marzo; en la mañana se experimentan casi siempre en los puertos y cerca de tierra, hasta las diez ú once del dia en que como hemos dicho en otra parte, principia la virazon. Sucede sin embargo que en estos meses, suelen prolongarse las calmas por dos ó tres dias consecutivos. La parte comprendida entre el morro de Chala y el puerto de Iquique, es la mas expuesta á ellas, y es tambien adonde son de mas duracion.

Neblinas.—Durante los meses de Diciembre á principios de Mayo, se experimentan muy repetidas neblinas en toda la extension de costa que media entre el morro de Chala y la punta de Aguja; llegan á ser de tal densidad que en muchos casos no se vé nada, á un cumplido del buque. Deben, pues, en estas ocasiones, cuando se navega cerca de tierra, ó se va en demanda de algun fondeadero, guardarse todas las precauciones que la prudencia y la práctica marinera aconsejan. Tener la sonda á la mano y estar atento al sonido de la reventazon en la playa, son precauciones de alta importancia, porque muy particularmente en la parte de costa que media entre Guañape y Lambayeque hay poco fondo, la orilla es peligrosa y el ruido se percibe á seis ú ocho millas de distancia. Suele acontecer que estas neblinas duran veinte y cuatro y hasta treinta y seis horas seguidas sin ver nada, por muy cerca que se esté de tierra; y entonces, como se aumentan los peligros, es indispensable el asíduo empleo de las precauciones marineras.

Relente.—Es notable la humedad atmosférica

que, conocida con el nombre de relente se sufre en la noche en todos los puertos é inmediaciones á tierra de la costa del Perú; pero, si se atiende á que en esas horas soplan las brisas de tierra y á que éstas vienen de recorrer los Andes, cubiertos de nieve perpétua, se encontrará la causa de este fenómeno. Los costados, cubierta y todo lo que un buque presenta expuesto al aire libre, se moja en muchas ocasiones como despues de un baldeo.

Mareas.—La accion de las mareas en toda la extension de la costa es pequeña. En ningun punto de ella pasa de siete piés la diferencia entre la pleamar y la baja mar.

Corrientes.—La corriente es constante y muy perceptible en cualquier punto de la costa del Perú: su direccion permanente es hácia el N. O., con pequeñas variaciones mas al N. ó mas al O.

Con buenas observaciones, se encuentran muchas veces diferencias de diez ó mas millas en una singladura, entre las observaciones, y la estima llevada con proligidad. Estas diferencias son siempre al N. y al O.

Cuando se navega solo con la estima, acostumbran los costaneros agregar todos los dias cinco millas al O. para obtener una longitud mas aproximada.

En ciertas épocas, se deja sentir una débil corriente hácia el S., pero cuando se observa es muy irregular, de corta duracion y muy cerca de la costa. No puede fijarse la estacion en que tal hecho sucede, porque no aparece con regularidad.

La fuerza de la corriente es por lo ménos de un tercio de milla por hora en la direccion indicada al N. O. Este es un hecho que puede establecerse como guia seguro para los cálculos.

Temperatura.—Las cuatro estaciones se suceden

en esta parte del globo, sin que se operen cambios notables en la temperatura. El *Invierno* es de poca consideracion; no puede decirse que se experimenta jamás un verdadero frio. El *Verano* se hace sentir mas, porque se experimenta algun calor desde la mañana hasta dos ó tres horas pasado el medio dia. La escala en el termómetro de Farenheit varía á bordo á la sombra, entre los 70° á 82°. Las noches son templadas y agradables. La *Primavera* y el *Otoño*, casi puede decirse que pasan desapercibidas. En general, se goza de una temperatura média durante todo el curso del año.

Variacion.—La variacion del compás es siempre N. E. Principia por 9° 15′ en el paralelo de 4° S; aumenta hácia el S. y es de 10° 20′ en el paralelo de 7°. Sigue en esta proporcion, es de 11° en el paralelo de 12° y de 11° 30′ en el paralelo de 16°, siendo por fin de 12° 10′ en el paralelo de 21°.

Temblores.—En toda la costa del Perú se experimentan frecuentes temblores y aunque de un carácter en general ligero y poco temibles, hasta el punto de no sentirse á bordo, han solido ser sin embargo de las mas horribles y desoladoras consecuencias para los buques, en dos épocas muy notables: el 28 de Octubre de 1746 y el último el 13 de Agosto de 1868 que hemos presenciado. En la primera de estas fechas á las 10 h. 30 m. (p. m.) se derribaron multitud de casas, edificios públicos y templos de la Capital; ocurriendo media hora despues que la mar se retiró de su lecho ordinario en la tranquila bahia del Callao é hinchando luego con extraordinaria rapidez viniendo del N. O., se desbordó sobre la poblacion situada entonces mas hácia la punta, sepultándola por completo y arrebatando en su destructora invasion las vidas de sus

moradores y las fábricas de todo género hasta una distancia de media milla al interior.

Los cuatro buques mayores surtos en la bahia, perdiendo presa sus anclas fueron arrojados por encima del presidio á varar á mas de un tiro de cañon de distancia, á la parte del S. E. dos de ellos; otro quedó dentro de la plaza y el cuarto á un lado cargado de trigo que sirvió muy eficazmente. Uno de los primeros fué la fragata de guerra española "San Fermin" del porte de 30 cañones. Este furioso golpe de mar acabó de arrancar y barrió hasta los cimientos las murallas, casas y templos, donde apénas quedaron algunas señas de los pavimentos de ladrillo. Suspendió fuera de la muralla la artilleria de á veinte y cuatro que estaba en bateria y arrojó dentro alguna parte, esparciendo toda la demas de varios calibres á mucha distancia de aquel plano. Los sobrevivientes solo llegaron á treinta, pereciendo segun los cálculos prudenciales hasta cinco mil.

El terremoto de 13 de Agosto de que se ha hecho mencion y cuyo recuerdo está aun fresco en la memoria, abrazó con mas ó ménos fuerza en el Perú, la zona de costa comprendida entre Iquique y Pacasmayo, sintiéndose tambien aunque muy ligeramente en algunos puertos de Chile y por el N. hasta California; notándose en general una perturbacion de las corrientes, así como en el crecimiento y descenso de la mar.

Arica, fué el centro ó foco de este raro fenómeno, allí sus efectos destructores fueron formidables y completos. En pocas horas esta industriosa y floreciente ciudad desapareció del todo; á las 5 horas (p. m.) se vieron derribados sus edificios por la fuerza del sacudimiento, y á las 7 horas (p. m.) las



ruinas inundadas por el mar se mezclaron, haciéndose hasta el punto de perderse las trazas de su antigua planta, haciendo las aguas varias irrupciones en pocos minutos con singular fuerza, semejante en un todo á lo ocurrido en el Callao á mediados del último siglo.

Los buques fondeados en la bahia de Arica se sintieron arrojados sobre la playa despues de arrastrar sus anclas ó romper las amarras, siendo juguete de las corrientes y revezas que bajo el mas apacible aspecto consumaban estos fenómenos, notándose solo por momentos en la superficie del mar una agitacion semejante á la que produce el agua en ebullicion. Algunos buques penetraron hasta quinientas yardas al interior, perdiéndose todos por completo. Se encuentran en este número la corbeta de guerra nacional "América," el vapor de guerra de los Estados Unidos de América "Wateree," el trasporte de la misma Nacion "Fredonia;" el bergantin francés "Donrregalon," la barca británica "Chañaral;" la centro-americana "Rosa Rivera" y todas las embarcaciones menores del tráfico en el puerto.

En Iquique la mar invadió la parte mas valiosa de la poblacion, destruyendo por completo la primera calle de edificios sobre la rivera, inclusa la Aduana con todas las mercaderias que encerraba, así como las fábricas de destilacion de agua dulce de que se abastecen los habitantes. Los buques se aguantaron bien sobre sus amarras, aunque algunos garrearon á gran distancia y todos dieron continuas borneadas.

Una barca inglesa fondeada en la caleta de Junin embarcando salitre, fué arrojada sobre la playa perdiéndose totalmente.

Las poblaciones de Pisagua y Mejillones fueron destruidas.

En Ilo la mar penetró media milla por la quebrada, arrasando con todos los olivos, sembrados y casas del pueblo situado en la orilla, reduciendo tambien á fragmentos una goleta fondeada en Pacocha, á donde la mar llegó á mas de cuatrocientas yardas de la oriña. Inundaciones semejantes se experimentaron en Tambo, Mollendo, Quilca, Camaná, Ocoña y todos los valles de esta localidad próximos al mar.

Las ciudades interiores de Arequipa y Moquegua y los pueblos próximos fueron casi en su totalidad derribados por el terremoto.

El vapor británico "Santiago" que á la sazon se hallaba fondeado en el puerto de Chala, debió su salvamento á estar bajo vapor, lo que le permitió hacerse inmediatamente á la mar. La primera calle de casas de este puerto fué destruida por la inundacion de las aguas.

En el Callao el temblor fué perceptible á la misma hora, siendo su intensidad mucho menor que en el Sur. La duracion la hacen llegar algunos á cuatro minutos y el modo como se dejó sentir fué por un movimiento ondulatorio y prolongado del terreno, parecido al lijero oleaje del mar y con muy poco ruido. Muchas personas aseguran haber padecido mareos.

En la bahia del Callao se principiaron á experimentar desde las ocho de la noche, corrientes muy desiguales, casi jiratorias y que hacian bornear á los buques sobre sus anclas. La mar crecia con gran rapidez siete ú ocho piés y en algunos lugares diez ó doce sobre su nivel ordinario y descendia en la misma ó mayor proporcion; todo en el trascurso

de muy pocos minutos volviendo despues de las 13 h. (p. m.) á su estado habitual. Afortunadamente no ocurrió ningun siniestro, pero sí lijeras averias en algunos buques que al bornear chocaron por su proximidad. En los puertos y caletas del Norte hasta Pacasmayo se experimentó igual fenómeno.

Durante este funesto dia, habia reinado en casi toda la costa, con pequeñas variaciones el viento ordinario flojo del S. S. E. al S. E., la mar llana, el tiempo despejado y sereno. El barómetro no sufrió variacion notable así como el termómetro que marcaba la temperatura comun de la estacion. Ningun indicio ni signo á nuestro alcance pudo hacer presumir el raro cataclismo que iba á tener lugar y que habria arrebatado por sus estragos mayor número de víctimas, á ocurrir en hora menos favorable para ponerse en salvo prontamente. Se calcula sin embargo, que el número de víctimas en todo el Perú no baja de cuatro mil personas y la destruccion de propiedades y valores tanto del Estado como de particulares, de setenta millones de pesos.

Viajes.— Los viajes que se hacen á lo largo de la costa del Perú, se distinguen con los nombres de bajada y subida. Llámanse viajes de bajada á los que se emprenden de los puertos del Sur hácia los del Norte. Se les dá este nombre, porque siendo los vientos reinantes del segundo cuadrante, y corriendo la costa casi de S. á N. y de S. E. á N. O., al recorrerla hácia el N., se recibe el viento en popa ó á un largo. Los hechos consiguientes al practicar estos viajes son: 1º que debe navegarse siempre que se pueda en rumbo directo: 2º que se debe seguir la costa con proximidad á tierra, á una distancia que no baje de cuatro millas ni pase de quince: 3º que

siendo frecuentes los nublados es indispensable la precaucion anterior, tanto para librarse de siniestros como para tomar con facilidad los puertos del destino: 4º que en virtud de pasarse muchos dias sin que pueda hacerse ninguna observacion y atendiendo á que las corrientes desiguales hacen que se pierda la confianza en la estima, es necesario navegar de este modo, pues se tiene siempre á la vista puntos de la costa fáciles de reconocer y marcar, que como se verá en la descripcion de ella, hay muchos y de difícil equivocacion. Así se consigue con seguridad saber el verdadero punto de la nave.

Los viajes de los puertos del N. á los del S. se presentan de un modo enteramente distinto. Por efecto de la configuracion geográfica de la costa, al ir de un puerto del N. á otro del S. debe navegarse con rumbo del segundo cuadrante; mas como de este ó su proximidad son precisamente los vientos generales, se concluye, que no puede hacerse rumbo directo.

Al hablar de los vientos se ha dicho que del dia á la noche, juegan entre el S. S. O. y el E. S. E. Siguiendo, pues, estos cambios se verá que cada uno de ellos indica la amura en que debe navegarse. Así tendremos, que al principiar la virazon ó sea cuando el viento se llama del S. E. al S., debe tomarse la amura de estribor ó vuelta de tierra y continuar en ella hasta que lo permita la bordada; y si esta es larga, hasta que se llame el viento del S. E. para el E. que es el de tierra. Entónces virando de la otra vuelta se quedará con amura de babor, ó vuelta de afuera. En esta se continuará mientras no escasée la proa del S. O. ¼ S. por sotavento. Conviene sin embargo, virar antes, si se estuviese muy distante de tierra.

Los costaneros, que en general navegan en malos buques, hacen sus viajes mas cortos, cuando siguen su derrota dando las bordadas indicadas por el mismo viento, del modo que está explicado. Regularmente dan en cada singladura dos bordadas, una en vuelta de tierra, que principia antes del medio dia, y otra en vuelta de afuera en que se ponen á las ocho ó nueve de la noche.

Este es el método mas generalmente adoptado; pero compete á la inteligencia del que manda, seguir el bordo que mas aproveche, en vista de las alteraciones del viento.

Puede establecerse como regla precisa que es buena una singladura, cuando en ella se haga camino no solo al S., sino tambien al E., ó por lo menos sin aumentar nada al O. La singladura en que ganando S. no se hubiese disminuido ó conservado la longitud anterior, es mala. Esto se funda en que cuanto mayor es la distancia que separa á la nave de la costa, los vientos se llaman mas al E. hasta el punto, de llegar á no experimentarse la virazon; por consiguiente se hace mas difícil tomar la tierra con ventaja. Para salvar estos inconvenientes se debe, en todo caso, virar por algunas horas en vuelta de tierra, aunque no se consiga mas proa que E. $\frac{1}{4}$ N. E. ó E. N. E. El dejarse alucinar con una buena proa al S. y continuar con ella por toda una singladura, traerá el mal que se ha manifestado. Tal es el modo de navegar en la costa que la experiencia aconseja; y es el que se usa por los que durante muchos años hacen los viajes de cabotaje. Adviértese para mayor seguridad del buen éxito que en los viajes de subida, no conviene acercarse á tierra, á menos de cinco ó seis millas, porque siendo en sus inmediaciones mas fuerte la corriente, y las calmas mas duraderas, el

buque que se aproximase, perderia mucho de su barlovento. Tal verdad se ha comprobado algunas veces, aun caminando aparentemente una ó una y media millas por hora, con particularidad en las inmediaciones de Santa, Casma, Huarmey é Islay.

Se procede á la descripcion de dos viajes, uno de Paita al Callao, y otro del Callao á Arica, para que puedan servir de norma á los navegantes y de mejor inteligencia de todo lo expuesto.

La mejor hora para la salida de Paita, así como de los demas puertos, es en la noche; pero estando prohibido por los reglamentos de aduana, zarpar despues de ocultado el Sol, nos fijaremos en la tarde. Saliendo al terminar el dia se cuidará de ir barajando las puntas de barlovento á una distancia prudente. Conforme se va saliendo de la ensenada, la costa se llama al S. E. y como á esas horas el viento es del S. S. E. ó S., será preciso ceñir el aparejo en amura de babor. De este modo se está cerca de la costa al principiar la noche, y en tal posicion aprovecha el terral que se deja sentir despues de las ocho á las diez. Este terral es muy largo en las inmediaciones de Paita, y lo es en tales términos, que muchas veces llega á dar proa franca al S. ¼ al S. E y S. S. E. Cuando el viento principia á escasear, llamándose hácia el S. que será antes del medio dia, se virará para tierra. En este órden se continuará hasta montar la punta de Aguja, á bordadas cortas si fuere necesario por estar muy cerca de tierra. Luego que se llegue al paralelo de la isla alta de Lobos ó de Afuera, se pondrá el mayor empeño en ganar mas camino al E. que al S., hasta quedar dentro del meridiano de dicha isla.

El intermedio entre cabo Blanco y la isla de Lobos de Afuera, es la parte de costa á donde se expe-

rimentan las virazones mas largas y frescas: llega muchas veces á tenerse proa franca al E. S. E. y S. E. ¼ E.

Entre el meridiano de Lobos de Afuera y el de 80° de longitud se puede navegar uno y medio ó dos grados hácia el S.; y luego hacer toda diligencia para que, al llegar al paralelo de 11° de latitud, no se tengan mas que 79° de longitud. Entre este meridiano y el de 78° de longitud se continuará hasta el pararelo de 12° de latitud, cortado el cual, se estará á barlovento de las rocas Hormigas de Afuera. Con estas rocas debe observarse gran vigilancia, porque son bajas y estan esparcidas en un círculo de dos millas. Se les conoce oportunamente, por dirigirse con fuerza sobre ellas la marejada que allí revienta y por percibirse el sonido de la rompiente á gran distancia.

Lo mas prudente es pasar á barlovento de las Hormigas, mediando una distancia de tres á cinco millas: de este modo está seguro el navegante de que al pronunciarse la virazon, puede rendir el bordo sobre el cabezo de la isla de San Lorenzo. No debe tenerse cuidado de esta isla, aunque se recale de noche, pues la sombra de ella se distingue muy bien, hasta en noches oscuras; y ademas, si el tiempo no esta nublado, se verá tambien la luz de la farola colocada en el cabezo N. O.

En los viajes del Callao á los puertos de Iquique, Arica é Islay debe seguirse la proximidad de la costa hasta el morro de Chala; en este intermedio se tiene casi siempre viento fresco, particularmente en la cercania de San Gallan, los Infiernillos y la punta de Nazca; lugar este último el mas ventoso de la costa del Perú. Así pues, por estos parajes, las bordadas deben ser cortas y muy próximas á

tierra á fin de aprovechar la fresca virazon y quedar al anochecer cerca de la costa esperando el terral que pocas veces falta. Entre las islas de San Lorenzo y San Gallan debe cuidarse mucho de no ensenarse por Asia ó Cerro-azul, pues costaria gran trabajo salir de allí, á consecuencia de las calmas y revezas que forma la corriente. Lo mas acertado es no pasar nada para tierra, de la línea tirada de la isla de San Lorenzo sobre la isla N. de Chincha.

De morro de Chala para el S. se sigue la derrota conservando una distancia de la costa que no baje de treinta millas ni pase de ciento; pues fuera de ese meridiano, se podrian llamar los vientos al E. S. E. ó E. y en tal caso se tendria dificultad para tomar la tierra.

Cortando el paralelo del puerto de su destino, se hará toda diligencia para acercarse á la costa, pero sin perder nada de latitud, porque será difícil ganarla cerca de tierra. Recalando algunas millas á barlovento, se tiene la ventaja de tomar el puerto aun con tiempo calmoso, pues la corriente y cualquiera ventolina son suficientes para lograrlo.

Si el viaje fuese solo del Callao á las islas de Chincha ó Pisco, debe conservarse una distancia de la costa de veinte y cinco á cuarenta millas, hasta estar al S. O. de Cerro-azul. En esta situacion debe aproximarse á tierra, aunque sea hasta diez millas; pues de allí para Pisco casi siempre se encuentra en la mañana ventolina del N. que se ronda poco á poco al O. y S. y con la cual se avanza mucho. Sucede con frecuencia que habiendo amanecido frente á Cerro-azul en calma, se consigue fondear en Pisco en la tarde. En esta parte tira la corriente al O. N. O. con bastante fuerza.

Deben sobre todo, tenerse siempre á la vista las

prevenciones particulares que respecto á cada puerto se hacen en el curso de este derrotero.

En los viajes que se hagan para los puertos de Iquique, Arica ó Islay, de los puertos situados al N. del Callao desde Huacho, debe seguirse otra derrota; la de la vuelta de afuera, porque siendo mucha la extension de costa que hay que recorrer y poco lo que se gana en cada singladura, seria perjudicial el sistema que va explicado. Se ha observado, que apesar de la gran distancia que se navega, son mas cortos los viajes por afuera. El método, pues, que debe adoptarse es, que al salir de cualesquiera de los puertos del N. se ciña el aparejo en amura de babor que es la proa del tercer cuadrante y en el que se acerca mas al S. á medida que se contrae longitud al O. y se aumenta latitud, llegando hasta el S. ¼ al S. E. en el pararelo de 20.° Se continua de esta vuelta hasta tomar los vientos variables, que regularmente se encuentran al S. del Trópico, teniendo muchas veces que subir hasta los 28° ó 30.°

Con los vientos variables, se hace camino al E. hasta hallarse con el suficiente resguardo para hacer rumbo directo con los vientos del segundo cuadrante, que se encontraran mas al N.; entónces se gobierna en busca de la costa algunas millas á barlovento del puerto á donde se hace viaje y una vez reconocida, se vá en demanda del fondeadero.

La experiencia de muchos capitanes á quienes he consultado y la que tengo adquirida, me autorizan á decir, que el viaje de altura ó de vuelta de afuera es el mas apropiado para dirijirse de los puertos del N. del Callao á los del S. desde de Islay. Siguiendo estas instrucciones he rendido dos viajes de Lambayeque á Arica en veinte y siete dias uno y treinta

y un dias otro; y un tercero de Pacasmayo á Iquique en veinte y un dias, habiéndolos hecho en diversos meses del año y en buques de poco andar. En tanto que obtuve estos resultados, aconteció á dos buques salidos en la misma época de Lambayeque y siguieron su viaje por la costa, que el uno de ellos empleó cuarenta y ocho dias para llegar á Islay, y el otro sesenta dias á Arica.

Téngase presente que desde Arica á punta de Coles, la corriente abate á tierra; por consiguiente, que es peligroso acercarse mucho á la costa.

En esta derrota sucede que al cambiarse los vientos al S. del Trópico, suelen hacerlo rondándose del E. para el N. y luego al O., adonde, ó al S. O., quedan afirmados: en consecuencia se advierte esta circunstancia, para que se tomen las precauciones convenientes. Tambien sucede que navegando con ventolina del N. ó N. E. cambia violentamente al S. O. ó S. con chubascos fuertes que toman por avante.

Concluiremos la descripcion de viajes, estableciendo el mejor método para dirigirse de la costa del Perú á la de Chile. Parece á primera vista extraño á esta obra, que se titula *Derrotero de la costa del Perú*, el que nos ocupemos de la república vecina: pero si se atiende al gran comercio marítimo que existe entre Chile y el Perú y á la derrota que, para dirigirse á aquella costa, necesitan adoptar los buques desde la muy extensa peruana; se tendrá el convencimiento de que esta descripcion, á mas de ser una necesidad, se encuentra ligada de tal manera con los hechos debidos practicar en la costa del Perú, que podrian considerarse estos incompletos, si no se trata de los viajes á la costa de Chile. Tales razones, me conducen á describirlos.

Una vez franqueado el buque, despues de su salida de los puertos del Perú para los de Chile, tomará la vuelta del tercer cuadrante pegándose al viento en seis y media ó siete cuartas, procurando no ceñir mucho, á fin de hacer el mayor camino posible. Esto se apoya en que el viento alarga á medida que separándose de la costa se vá al S. Muchos acostumbran orientar el aparejo con una ala de velacho á barlovento y gobernar pegado á ella: tal medida no deja de ser aceptable. En el órden en que se ha esplicado se continuará hasta tomar los vientos variables, que regularmente se hallan al S. del trópico entre él y los paralelos de 28° ó 30°; estos vientos soplan siempre fuertes de S. O., S. ó N. O. acompañados de chubascos de agua. Con ellos se hará camino para el S. y el E. sin ver la tierra, hasta colocarse en el pararelo del puerto á donde se dirije la nave, ó un poco mas al S. si fuese en verano, esto es de Setiembre á Abril; y corriendo sobre él, se reconocerá la costa del S. Si se hiciese solo el viaje á Valparaiso, se gobernará, luego que se tomen los vientos variables, sobre la isla de Juan Fernandez y pasando á la vista de ella por el N. se continuará al E. hasta reconocer la punta Curaumilla, si fuese en verano; pero siendo en invierno ó de Mayo á Agosto, se gobernará sobre el mismo puerto, procurando no entrar en él cuando al recalar se tenga viento del N. y se observa que el barómetro desciende, porque en este caso es peligroso el fondeadero y preferible capear afuera, hasta que, rondándose al O. pueda entrarse sin riesgo.

Los meses de invierno en la costa de Chile son como queda dicho, de Mayo á Agosto, en cuya época prevalecen los Nortes. Se experimentan entónces fuertes temporales de este viento y del N. O. y cam-

bios violentos de este rumbo al S. O., con terribles chubascos de granizo, principalmente al S. del paralelo de 33.º Es este caso el mas peligroso, porque la marejada encontrada causa notables destrozos en la nave. En el resto del año reinan los vientos del S. E. al S. O. y suelen experimentarse muy fuertes del S. con tiempo despejado y sereno. Se sienten tambien temporales de estos rumbos particularmente en las inmediaciones de Chiloe. Las neblinas en esta parte de costa son casi constantes y las lluvias se prolongan nueve meses en el año.

ADVERTENCIAS.

1ª Los rumbos á que se hace referencia, son todos magnéticos, á no ser que se diga expresamente lo contrario.

2ª Las distancias estan expresadas en millas marítimas de 60 por grado de latitud.

3ª Las medidas inglesas son las que sirven de base á todos los cálculos; así el cable consta de 100 brazas de á 6 piés cada una.

4ª Las longitudes son todas arregladas al meridiano de Greenwich.



DESCRIPCION

DE LA COSTA.

Quebrada del Loa. — El límite S. de la costa del Perú con la de Bolivia es la quebrada del Loa: se halla situada á los 21° 28′ de latitud S., se forma por barrancos de cerros altos y áridos que cortan la costa, corren casi paralelamente al interior y se ven terminados á poca distancia por un cerro oscuro. Lijeras capas de huano existen en diversos puntos.

Rio Loa.— El riachuelo Loa es muy escaso de agua; corre por el fondo de la quebrada que se acaba de describir, y á consecuencia de bañar terrenos salitrosos, trae una agua amarga y dañosa á la salud.

Caleta del Loa.—Delante de la quebrada es la playa arenosa y baja, y forma una pequeña caleta que se denomina así. En esta puede fondearse, en diez á siete brazas á un tercio de milla de tierra. El desembarcadero mas seguro es por la parte del S. varando en la playa; á poca distancia se ven unos ranchos que habitan pescadores y una iglesia abandonada. Lugar falto de todo recurso.

Falsa punta de Chipana.—La costa sigue alta para el N., saliendo al O. y presenta á la distancia de cinco millas la falsa punta de Chipana. A sotavento de ella hay una regular caleta ó fondeadero de nueve á seis brazas muy cerca de tierra. No está habitada.

Punta de Chipana.—Al N. E. de la caleta referida se vé la verdadera punta de Chipana. De esta se desprenden varias rocas desparramadas, en las que siempre revienta la mar. Una de ellas se eleva mas que las otras y se separa cerca de media milla para el N. Debe pasarse á sotavento de todas para evitar peligros.

Bahia de Chipana.—Doblando la punta anterior para el E. se encuentra la bahia de este nombre, su playa es de arena y el fondo de once á nueve brazas á tres cables de tierra. Aquí se halla un regular depósito de huano. Lugar inhabitado y sin recursos.

Punta de Huanillo.—A las seis y media millas hácia el N. se poyecta la punta de este nombre, que es alta y poco saliente. En ella se encuentra un abundante depósito de huano. Ofrece este mucha dificultad para su extraccion á causa de la continua marejada que allí se experimenta: puede sin embargo verificarse la saca, fondeando muy cerca de tierra en trece á nueve brazas al frente de la misma punta en los dias en que no hay bravezas. Es indispensable fondear con muy buenas amarras, porque solo así estará un buque exento de peligros. En este lugar se embarcó un cargamento de huano á fines del año 1858; y para lograrlo se tomaron las precauciones indicadas. No hay allí habitantes permanentes.

Punta y bahía de Chomache.—Siguiendo el curso de la costa cinco millas hácia el N. está la punta de Chomache, terminada por varias rocas y farallones,

que salen al O. hasta mas de una milla. Son visibles á consecuencia de reventar siempre la mar sobre ellas. En la parte N. de esta punta forma la costa una regular bahía conocida por el mismo nombre. El fondeadero es de trece á nueve brazas muy cerca de tierra. Existen algunas manchas de huano y es lugar inhabitado.

Islotes de los Pájaros.—Las dos pequeñas islitas de los Pájaros, que distan cinco millas hácia el N., se separan un tercio de milla de la costa. Son limpias, de regular altura y de color blanco por la capa de huano de esa especie que las cubre. Son muy visitadas por los pájaros y lobos marinos.

Punta de Lobos ó Blanca.—Está á una y media milla hácia el N. de los islotes de los Pájaros. Es formada por varios cerros altos que desde el interior se dirijen á esta parte y se unen hasta descender al mar en inclinacion á él. Toda su superficie está cubierta de manchas blancas y de calor amarillento en algunos puntos, circunstancia que permite reconocerla con facilidad. Es ademas el límite S. de la gran ensenada á golfete que se abre al E. y N. En ella hay puntos muy notables y los describirémos á continuacion.

La punta de Lobos ó Blanca es importante por la gran cantidad de huano que contiene y porque su calidad difiere en muy poco del de Chincha. Todo el huano que se encuentra allí está cubierto de una capa gruesa de una sustancia que los naturales llaman *Caliche*, la que es preciso separar con pico y mazo hasta descubrirlo; pero una vez franqueado es muy fácil de moverse.

El fondeadero está al doblar la punta á sotavento de ella delante de unos ranchos ó casuchas que se ven en tierra. Se fondea en trece á nueve bra-

zas muy cerca de las piedras. Tambien hay buen fondeadero en la parte del E. de un islote que se encuentra en este sitio. Suelen experimentarse bravezas que impiden el desembarcar; pero son ménos fuertes que en otros puntos de la costa por la proteccion que ofrece la punta.

De este lugar suelen sacar huano algunos buques pequeños para la agricultura del pais. Es fácil el carguío cuando la mar está buena, pues las embarcaciones menores pueden atracar en algunos sitios á la misma roca. Se carece de todo recurso y solo es habitado por los pocos individuos que se ocupan en cargar los buquesitos que de vez en cuando concurren allí.

Quebrada de Pica.—Dos millas hácia el N. se abre esa quebrada formada por cerros muy elevados que corren para el interior sin separarse mucho, y ascienden desde el fondo de ella sin ofrecer valle ninguno. De la costa que está al N. de la quebrada se desprenden varios farallones, todos próximos. Tienen algunos de estos un color muy blanquecino, producido por la capa de huano que los cubre y que de distancia hace el efecto de botes á la vela.

Pabellon de Pica.—Este morro, punto el mas notable de toda la ensenada, se encuentra en el fondo de ella y casi al medio, á distancia de cinco millas de la quebrada. Es una especie de promontorio que avanza sobre el mar con una base casi semi-circular. Presenta la vista de un pabellon ó tienda de campaña armada, de adonde probablemente se deriva su nombre. La superficie está cubierta de manchas amarillas y blancas; se eleva á mil cuarenta piés sobre el nivel del mar, y queda muy inferior á los cerros de Carrasco situa-

dos al E., con cinco mil quinientos piés de altura.

El pabellon de Pica contiene gran cantidad de huano, sin embargo de haberse extraido mucho, desde tiempo inmemorial para la agricultura del pais.

El mejor fondeadero para cargar es enfrente del pabellon al O. Muy cerca de tierra, á cable y medio ó dos cables, hay de quince á trece brazas. El embarque es bastante fácil: puede hacerse por medio de andariveles que desciendan de la roca sobre el mar; al pié de ellos pueden las embarcaciones menores recibir los sacos.

Caleta de Pabellon.—En la parte N. del morro se halla esta pequeña caleta, en la que existen algunos ranchos. Por este lugar es el mejor desembarcadero, y pueden atracar los botes á las rocas. Los buques que no se dirijan á cargar huano deben fondear en la caleta en diez á nueve brazas de agua á dos cables de tierra. Este paraje es habitado por los pocos individuos que se ocupan de la carga de huano en los buquesitos nacionales que allí concurren y por algunos pescadores. Se carece de todo recurso.

Tanto de Pabellon de Pica como de la punta de Lobos, es prohibida la exportacion de huano al extranjero. El que se embarca para la agricultura del pais, debe ser en buques nacionales y con la licencia de una de las aduanas, de Iquique, Arica ó Islay.

A fines de 1858, se dirijieron algunos buques á cargar en estos puntos, pero fueron apresados y cayeron en comiso en el juicio que al efecto se siguió.

Punta de Patache.—Desde el Pabellon de Pica corre la costa unas pocas millas al N., luego al N. O. y mas adelante al O., terminando con la punta de Patache. La forman esta, mogotes bajos y sa

lientes y se halla limitada por dos farallones. Esta punta y la de Lobos que distan una de otra catorce y media millas, forman los estremos N. y S. de la ensenada que queda al E. y cuya descripcion se ha hecho.

En todo este intermedio de costa existen grandes manchas de huano en diversos puntos.

En la parte interior de las puntas ó seno, se encuentra fondo que no pasa de cincuenta brazas. Al N. ó sotavento de la punta de Patache, hay un buen fondeadero en diez á siete brazas muy cerca de tierra. Lugar inhabitado.

Islotes y caleta de Patillos.—Los islotes de Patillos que están cuatro y media millas hácia el N. son tres; pequeños y muy blancos por estar cubiertos de una ligera capa de huano. Se ven á gran distancia y solo se separan de tierra algunos cables. A sotavento de ellos está la caleta de su nombre con fondo de diez á siete brazas, á un tercio de milla de la costa. En la playa se ven unas grandes bodegas pintadas de blanco que sirvieron en otro tiempo para depósito del salitre que se embarcó por dicha caleta; hoy están abandonadas y no hay poblacion permanente.

Islotes y Caleta de Yapes.—Dos y media millas hácia el N. de los islotes Patillos, está la pequeña punta de Yapes. Es alta, poco saliente, y se desprenden de ella, á muy corta distancia, varios farallones que forman el grupo llamado islotes de Yapes. En su inmediacion al N. se encuentra la pequeña caleta del mismo nombre, con fondo de diez á siete brazas; dos cables á sotavento de los islotes. Debe pasarse muy cerca de estos para evitar varias piedras que se apartan á un tercio de milla al N. de la caleta. Por este lugar han solido hacerse algunos

embarques de salitre. Se carece de todo recurso.

Caleta de la Leña.—En este mismo recodo y en la parte N. de él, se encuentra la caleta de la Leña, con fondo de seis á cuatro y media brazas. Para entrar á ella deben tomarse las precauciones designadas respecto á Yapes. Atracadero difícil casi todo el año; por la frecuente reventazon en la playa.

Caleta de Caramucho.—La caleta de este nombre, se encuentra á una y tercia millas hácia el N. de Yapes. Es desabrigada y con mal fondeadero de diez á nueve brazas. Sepáranse de ella varias piedras desparramadas hasta media milla de tierra, y está expuesta á frecuente reventazon.

Caleta de Chucumata.—Once millas hácia el N. de Patillos, casi al O. S. O. del Monte Oyarvide, se encuentra la caleta mencionada. Está un poco abrigada al S. por una puntita que la defiende hácia esa parte; su fondo es de diez á siete brazas muy cerca de las piedras. Lugar inhabitado.

Caleta de Ligate.—Esta caleta se halla una milla al N. de la anterior. No ofrece abrigo ni comodidad de ninguna clase.

Altos y Monte Oyarvide.—Desde la punta de Patache corre la costa por veinte y ocho y media millas casi N. S. con pequeñas sinuosidades al O. Presenta una cortina de cerros muy elevados que se llaman los Altos de Oyarvide. El monte del mismo nombre, cuya altura es de cinco mil ochocientos piés, sobre el nivel del mar, está un poco retirado por la parte del N. E.

Cerro de Tarapacá.—Termina los Altos de Oyarvide por el N., se levanta muy próximo al mar y presenta en su cúspide, una superficie inclinada, cuya mayor altura queda al N.

Punta Grueso.—Esta se desprende del cerro de

Tarapacá. Es de rocas oscuras y altas que avanzan poco sobre el mar en forma convexa. Varias piedras se apartan de la punta y algunas se separan hasta poco mas de media milla. Todas son visibles.

Ensenada de Chiquinata.—Desde punta Grueso se corre primeramente al N. E. por cuatro y media millas con el mismo aspecto que en la costa del S; en seguida toma esta su curso al N. y forma la ensenada. En toda ella existen depósitos de huano cubiertos como los de punta de Lobos de una costra de caliche y arena.

Caleta de Molle.—La caleta de Molle que se encuentra en el seno que en esta parte forma la costa, es muy fácil de reconocer: hácia el fondo de ella y en los cerros que la circundan, se distingue á gran distancia con bastante claridad el camino que baja de los altos. El fondo es de nueve á cinco brazas muy cerca de tierra. Existe un muelle particular al que pueden atracar buques hasta de seiscientas toneladas y es uno de los lugares por donde se hacen fuertes embarques de salitre. Tanto esta caleta como las demas del S. carecen de agua potable, pero aqui la hay de condensadores y á precios moderados.

Costa de Iquique.—Sobre la falda del cerro que corre para el N. de la ensenada, anterior se descubre una gran mancha de arena clara, que se extiende por algunas millas. El excelente puerto de Iquique se encuentra á su pié.

Islita de Iquique.—Se separa muy poco de la costa; no deja paso sino para embarcaciones menores. Es baja casi toda su superficie, pero tiene un mogote que se eleva cincuenta piés. Varias piedras la rodean y deben cuidarse las que demoran al

O.; algunas de estas rocas no velan en la pleamar, y se extienden hasta dos cables de distancia, las que demoran al N. ó sotavento de la isla se alcanzan poco ménos de un cable. La Compañia Británica de vapores tiene establecida en esta isla una luz que solo se enciende las noches que por allí pasan los vapores de la carrera.

Puerto de Iquique.—Está al N. á sotavento de la islita mencionada, que lo defiende de la marejada del S. Es cómodo, seguro, espacioso y abraza una extension de tres millas. El fondo es de arena y piedras en diez á cinco brazas de agua. Hay bastante seguridad, con una ancla y dos grilletes de cadena. El desembarcadero principal ó de mercaderias, está delante del muro de la Aduana provisional, en una caletita que allí se encuentra.

Muchas piedras bajas se separan de la costa hácia el canal que media entre ella y la isla, las que suelen cubrirse en la pleamar, viéndose siempre gran cantidad de sargazo. El pasage para llegar á la escala de la Aduana que es por ahora el desembarcadero mas usado, está, despues de recorrido el canal, y enfilándose con la calle S. del costado de la Aduana, entre dos rocas que se conocen con los nombres de el *Toro* y la *Vaca*. Conviene evitarlas, adquiriendo conocimiento de su posicion porque de no hacerlo asi, pueden verse en peligro los botes, particularmente en las noches y en las bravezas de mar que se experimentan de Junio á Agosto. Se trata de construir un muelle extenso y permanente, que salvará todos esos riesgos.

Al S. de la isla no hay fondeadero seguro, tanto por las muchas piedras desparramadas en esa parte, como por el ningun abrigo.

Los buques que se dirijan á este puerto procurarán reconocer la costa por el S., no acercándose á

ella á ménos de cuatro millas, antes de descurbir el seno de Iquique. Hágase luego rumbo sobre la islita que se distingue á regular distancia, así como la torre de la iglesia y de este modo se llegará bien al puerto. Es muy comun quedar en completa calma cuando se está muy cerca de la isla; en tal caso, conviene echar los botes al agua y dar remolque con ellos, pues si no se hace así, se amanecerá á sotavento del puerto, por efecto de la fuerte corriente.

Iquique es el primer puerto mayor de la costa del Perú, entrando á ella por el S., y se distinguen, por este nombre á los puertos que tienen una Aduana principal y se hallan por consiguiente habilitados para recibir y despachar buques directamente del extranjero. No hay en Iquique, ni en sus inmediaciones, vejetacion de ninguna clase: tampoco existe agua potable producida naturalmente. Sin embargo, de estas desventajas físicas, se encuentra toda clase de provisiones en consecuencia de su progreso mercantil, aunque á precios subidos. El agua que allí se consume es tomada del mar y se destila por medio de máquinas de condensacion. Este procedimiento hace caro el artículo, pero no tanto que llegue á ser insoportable su costo. Los buques en caso de necesidad se surten de ella. Siempre existe en la plaza carbon en abundancia y los vapores pueden proveerse de combustible á precios razonables.

Iquique es el centro principal de depósito del nitrato de Soda ó Salitre. Este producto se extrae y elabora en diferentes puntos de la provincia de Tarapacá, á que pertenece el puerto, y se embarca en fuertes cantidades para el extranjero.

Hace pocos años que se ha descubierto en esta

provincia una sustancia conocida con el nombre de Borax: y de ella se principia ya á sacar grandes ventajas, asi como del Yodo extraido recientemente por un método nuevo, de lo que llaman las aguas madres del salitre.

Se construye en la actualidad y se halla muy avanzado, un ferro-carril á vapor del puerto á la Noria, asiento principal de las oficinas para elaborar salitre que están á sus inmediaciones. La línea férrea, parte y tiene la estacion principal, próxima á la orilla, al extremo N. del pueblo. Avanza para el N. subiendo los cerros y deteniéndose en un cambio angular, regresa para el S. siempre ascendiendo, hasta perderse en los altos de Molle por donde desaparece internándose. La vía se vé marcada con toda claridad en los cerros que rodean el puerto.

Los antiguos y célebres minerales de plata de Huantajalla se hallan hoy casi abandonadas, sin embargo de estar á corta distancia del puerto. El aumento de poblacion y de actividad mercantil, es indudable que hará revivir esta antigua é importante industria, que hoy no puede soportar lo elevado del jornal.

En el puerto de Iquique, asi como en casi todos los de esta costa, se usan unas *balsas* muy particulares que sirven tanto para el embarque de salitre á las lanchas, cuando estas no pueden varar, como para la pesca. Son formadas de dos partes separadas, cada una de las cuales, se compone de dos pellejos unidos de lobos marinos, los que están perfectamente cosidos, terminando en punta sus estremos. Estos se inyectan de aire por medio de una tripa, á la que está adherida una boquilla de hueso. Unense luego las dos secciones, una al la-

do de la otra, por medio de ligeras amarras del mismo cuero; colócanse sobre ellas alguna débiles tablas que hacen una pequeña plataforma y encima de esta va la carga y el hombre que dirije la balsa, el cual se pone de rodillas regularmente, para bogar y desempeña su labor con un doble canalete. En estas frágiles embarcaciones suelen hacer viajes sus patrones desde las caletas de mas al S. hasta los puertos de Arica é Islay: en cuyo caso usan un palo ligero y una pequeña vela de tocuyo.

Iquique está llamado á ser una gran plaza mercantil, tan pronto como se exploten en gran escala las inmensas riquezas del suelo Tarapaqueño.

Punta de Piedras.—El puerto de Iquique está limitado al N. por esta punta, que es alta, rocallosa y poco saliente. Llámase asi por desprenderse de ella varias piedras, todas muy inmediatas y visibles.

De punta de Piedras para el N. corre la costa casi N. S. con pequeña inclinacion al O. Toda ella es formada de cerros muy escarpados y altos, sin dejar playa en muchos puntos. Puede navegarse tan cerca como la prudencia aconseja, sin riesgo alguno, pues hay mucho fondo y la corriente tira para afuera aun estando en calma. Cuando de Iquique se dirije un buque á los puertos y caletas del N. de esta zona, debe hacer su viaje como acabamos de indicar, pues siendo raro el encontrar viento en esta parte, se navegará solo con la corriente ayudada de cualquier ventolina: entanto que separándose, el viaje será dificil, y moroso; por estas mismas circunstancias habria grandes dificultades en tomar el fondeadero hácia el cual se encamina. No es raro, como ya ha sucedido á algunos buques, emplear ocho ó diez dias de Iquique á Pisagua por no haber tomado estas precauciones.

Punta y caleta Colorada.—Once y media millas para el N. de la punta de Piedras, se halla esta pequeña punta, á sotavento de la cual se encuentra la caleta del mismo nombre. Es desabrigada, limpia y con fondo de trece á diez brazas muy cerca de tierra. En el cerro se vé marcado el camino que conduce á los altos. Suelen hacerse embarques de salitre. Lugar inhabitado y sin recursos.

Islotes Cololue.—Dos pequeños islotes llamados así, se apartan á pocos cables de la punta anterior; son blancos por la lijera capa de huano de ese color que los cubre.

Quebrada de la Aurora.—Cinco millas para el N. está la costa lijeramente cortada por esta pequeña quebrada. Penetra muy poco al interior y no ofrece nada notable. Es inaccesible y no hay poblacion.

Morrito y punta de Mejillones.—Milla y media á sotavento de dicha quebrada, avanzan el morrito y punta nombrados. El primero es un mogote aislado que se desprende de la costa al mar formando una penínzula de regular altura, pero inferior á la de la costa; siendo fácil de reconocerlo, tanto por esta circunstancia y su posicion, como por la quebrada que está á barlovento. Ademas, se vé al S. el camino que formando la cuesta, conduce á los altos. Varias rocas blancas y farallones se separan hasta á cuatro cables al S. O. de él. La punta N. del morro ó península, es negra, y debe gobernarse franco de ella cuidando dos rocas ocultas que se desprenden al N. y de las cuales la mas saliente se aparta cerca de un cable.

Caleta de Mejillones.—Doblando el morrito para el N., se encuentra esta caleta con fondo de once á siete brazas muy cerca de tierra. El mejor fondeadero está hácia el medio del puerto como á un cable

distante de tierra adonde se encuentran de once á diez brazas de agua. Es lugar estrecho y molesto; cuando se reunen mas de tres ó cuatro buques grandes, se hace indispensable acoderarse. Por esta caleta se ejecutan fuertes embarques de salitre, con cuyo motivo existen grandes bodegas ó depósitos de este artículo y siempre se hallan en ella buques cargando. Poblacion muy reducida y escasa de recursos.

Tanto en el morro como en los islotes se ven lijeras capas de huano.

Es prudente tener siempre una ancla lista al aproximarse, por las calmas y corrientes, que con frecuencia obligan á dar remolque con las embarcaciones menores, para fondear.

Caleta de Junin.—Nueve millas hácia el N. está la caleta nombrada que no ofrece abrigo en su fondeadero, encontrándose de diez y nueve á doce brazas de agua, muy cerca de tierra. Se halla expuesta á bravezas frecuentes.

Una pequeña puntita se separa por algunas brazas al S. de la caleta y dá lijera proteccion al desembarcadero, para el que hay un muelle cómodo. Los buques deben siempre acoderarse con el fin de soportar mejor la constante marejada boba del S. El camino que desciende de los cerros y que está claramente dibujado sobre ellos formando un ángulo agudo con el vértice hácia el N., ofrece una buena marcacion para conocer este parage; así como á la distancia lo es, una torre pintada de blanco que se halla en el perfil superior de los barrancos y encima del fondeadero.

Este es un establecimiento montado en grande escala y perfectamente organizado por una sociedad anónima. El salitre se baja en carros hasta las oficinas y depósitos que se hallan sobre la puntita del

puerto. No hay agua potable pero se provéen de ella por medio de condensadores.

Punta de Píchalo.—Esta punta es la mas notable de toda esta costa; dista quince millas hácia el N. de Mejillones; se prolonga por dos millas hácia fuera presentando varios mogotes, y desciende gradualmente hasta su extremo, formando casi ángulos rectos con la costa del N. y S.

Bahía de Guaina - Pisagua.—Doblando la punta anteriormente descrita para el N. se cuidará una piedra que sale á un cable. Despues de salvado este inconveniente, la punta es limpia y puede barajarse á muy corta distancia. Desde alli va abriéndose la espaciosa bahía de Guaina-Pisagua, que se encuentra circundada por cerros muy altos, que dejan muy poca ó ninguna playa. Por la parte del E. ó al centro de la ensenada está el fondeadero, con fondo de quince á nueve brazas muy cerca de tierra, delante de la poblacion del mismo nombre que se vé en la playa. Debe evitarse una piedra oculta en la que no siempre rompe la mar y que sale á un cable de la orilla por el medio del pueblo. Para obtener este resguardo se fondeará al extremo O. de las casas, hasta reconocer la piedra y enmendarse despues al lugar conveniente para cargar.

En esta bahía se experimentan con frecuencia muy fuertes ráfagas de viento que vienen de los cerros, desde las diez ú once del dia hasta las primeras horas de la noche; hacen aquellas garrear ó causan averias, hasta el punto de caer al momento en fondo de mucha agua y hallarse obligados los buques por esta causa á darse á la vela. Conviene pues, tender las mejores amarras para evitar tales molestias. Las fugadas varian á diferentes rumbos entre el segundo y tercer cuadrante, de un instante

á otro y siempre con fuerza; por este motivo es necesario que al doblar la punta se deje poca vela. Tal precaucion no debe omitirse, para evitar un desarbolo de masteleros, ni aun en el caso frecuente de tener calma afuera.

Este puerto está declarado mayor, tiene una pequeña poblacion y se encuentran provisiones de toda clase y agua, aunque caras, por ser todo traido de afuera. Despues de Iquique es el lugar por donde se hacen mas fuertes embarques de salitre y de continuo hay por lo ménos seis ú ocho buques grandes á la carga.

Casi siempre se puede obtener carbon en pequeñas cantidades, á precios moderados.

Se construye actualmente un ferro-carril á vapor hasta las oficinas llamadas de Sal de Obispo. La via se vé perfectamente marcada sobre los cerros que siguen para el N. á donde forma un ángulo agudo, para regresar al S. y tomar la parte alta de ellos.

Punta y quebrada de Pisagua.—La punta de este nombre, limita por el N. á la distancia de dos millas á la bahía de Guaina-Pisagua. La quebrada se abre inmediatamente á sotavento. Por el centro de ella corre durante el verano, un débil riachuelo de buena agua. La conduccion de este artículo á Guiana-Pisagua y la pesca, son el principal comercio de los pocos individuos que habitan los ranchos situados á la orilla. En el invierno llega á secarse completamente el agua corriente del riachuelo y entónces se hacen pozos de poca profundidad para extraerla.

Bahía de Pisagua.—Esta bahía se halla á sotavento de la punta y frente á la quebrada del mismo nombre. El fondo es de diez á seis brazas muy cerca de la punta. Lugar habitado solo por pescadores y falto de recursos. Huano mezclado con

arena se encuentra en varios puntos de los contornos.

Punta Gorda.—Dista diez y seis millas hácia el N. de la de Pisagua; no ofrece nada notable. Algunas rocas se separan de ella hasta cerca de una milla: todas visibles.

Quebrada de Camarones.—Se halla seis y media millas hácia el N. y divide en esta parte los altos barrancos que forman la costa. Tiene en su boca el ancho de casi una milla; y delante de ella hay una caleta con regular fondeadero de once á nueve brazas cerca de tierra; pero no posée atracadero seguro á causa de la fuerte marejada que alli azota. En los meses de verano suele descender una débil corriente de buena agua. Tanto la costa S. de la quebrada hasta punta Gorda, como la que sigue al N. hasta la quebrada de Vitor, no dejan playa ninguna porque el mar azota al pié de los cerros, á donde se encuentran en muchos puntos manchas de huano.

Punta de Madrid.—Doce y media millas hácia el N. de la quebrada antedicha, sale una lijera punta á la que se dá este nombre. Es limpia y no ofrece ninguna consideracion particular.

Cabo Lobos.—Dista veinte y siete millas hácia el N. de Camarones, es un punto muy notable. Avanza sobre el mar poca distancia en figura convexa y escalonada. Es limpio, de color oscuro en la base y cambia en manchas blancas muy claras en diferentes puntos que marchan á la cima. Estas son lijeras capas de huano.

Quebrada de Vitor.—Dos y media millas hácia el N. de cabo Lobos, se encuentra cortada la costa por esta profunda quebrada, muy semejante á la de Camarones y de casi tres cuartos de milla de ancho. Su valle contiene poca vejetacion y penetra por algunas millas al interior. En los meses de verano

suele descender hasta el mar una débil corriente de agua.

Delante de la quebrada es la playa baja y de arena, formando una regular caleta con fondo de diez á seis brazas cerca de tierra. No siempre puede vararse en la playa, por impedirlo la fuerte reventazon.

La Capilla.—La costa que sigue de esta quebrada al N., corre como la demas casi N. S. por once y media millas. La del S. está formada de cerros altos acantilados y presentando en su parte superior una meseta plana, cuya altura media es en todos ellos, de dos á cuatro mil pies. A la distancia indicada principia para el E. un corto seno llamado la Capilla y el cual se halla rodeado de cerros mas bajos é inclinados. Desde cabo Lobos para el N. se ven manchas y fajas blanquecinas: lo que manifiesta alli la existencia de huano.

La Licera.—Al N. de este seno hace la costa un lijero recodo llamado la Licera. Por este punto se han hecho desembarcos de fuerzas, pero siempre con peligro y aun pérdida de vidas, pues es raro el dia que no se experimenta fuerte reventazon. Es una buena playa de arena y se tienen de once á siete brazas á dos cables de tierra; pero se carece de abrigo en toda la ensenada.

Monte Gordo.—Queda al N. y próximo á esta playa; se eleva á ochocientos pies sobre el nivel del mar y avanza sobre él, hasta terminar en el morro que lo limita.

Morro de Arica.—Forma la extremidad S. del puerto de este nombre. Es una gran masa de roca que se eleva quinientos pies desde la playa, casi á pique, y termina en una meseta plana, próximamente horizontal y con una pequeña inclinacion para adentro. La parte de él que mira al mar, está

cubierta á manchas, de lijeras capas de huano blanco que producen á la distancia un reflejo plateado, el cual se distingue en tiempo claro á veinte ó veinticinco millas. Es difícil de equivocarlo con otro punto, en virtud de la forma particular que tiene y queda demarcada.

Isla del Alacran.—Esta pequeña isla se halla separada del morro por un canal muy angosto, no pudiendo pasar por él buques de ninguna clase. Es tambien peligroso, para el tránsito de embarcaciones menores, pues, ademas de estar sembrado de escollos, hay tal cantidad de sargazo que impide bogar libremente.

La isla es baja é inhabitada. Se dió principio en ella á la construccion de un fuerte, cuya obra apesar de hallarse bastante avanzada, ha sido suspendida despues del terremoto é inundacion de 13 de Agosto de 1868. Varias piedras la rodean, pero muy cerca; no salen las mas apartadas, que son las del O. y N. á medio cable de la islita. El punto mas cómodo para atracar es por el canal del morro; para ejecutarlo, se salvarán las piedras hasta descubrir una caletita que está casi á medio canal; en ella hay un pequeño muelle ó se puede varar con comodidad. Se encuentra en esta playa muy buena arena para cubiertas.

Puerto de Arica.—Se abre al N. de la isla del Alacran que lo defiende por esta parte y es formado por la costa que desprendiéndose del morro se encurva y corre hácia el N. O. Es cómodo y espacioso; con fondo de arena gruesa de diez á cinco brazas de agua muy cerca de tierra. Hay casi siempre seguridad con una ancla y cuarenta y cinco brazas de cadena. En la parte de sotavento existen algunos peñascos en el fondo, hay pues riesgo de perder las

anclas si se fondea por allí: en tal concepto, no conviene dejarse correr por ese lado. El mejor tenedero es al N. de la islita un poco hácia el lado del canal, á una distancia de dos y medio á tres cables; este es el parage en que un buque se halla lo mas resguardado posible de la mar boba que frecuentemente viene del S. O. Es conveniente tender rejera, con particularidad si se tiene ánimo de permanecer algunos dias; no haciéndolo así se recibe la mar de traves, lo que ocasiona balances desagradables. En los meses de Junio á Agosto suelen experimentarse bravezas de mar, que llegan hasta interrumpir el trabajo del puerto, pero amarrándose del modo indicado y con la proa á la mar, no existe peligro alguno ordinario.

Los buques que se dirijan á este puerto, deben procurar reconocer la costa de barlovento y aproximarse á ella desde la quebrada de Vitor. Como las calmas son frecuentes, ó solo se tienen ventolinas y las corrientes tiran con fuerza en este seno, se expondrá á no tomar el puerto, cualquier buque que hallándose afuera, hiciese rumbo sobre él, sin aproximarse antes á la costa del S.; en tanto que los situados hácia esta parte, les basta para conseguir su objeto, que se dejen llevar de la corriente ayudados de la mas lijera brisa. No hay motivo de temor por estar cerca de tierra y en calma, pues ademas de ser muy limpia la costa, la corriente aparta de ella. Si estando inmediato al puerto, viniese la noche y hubiese calma ó no se quisiese entrar, es preferible fondear siempre que se esté en parage sondable; bastando para ejecutar esto, un anclote entalingado á una espia; no procediendo así es seguro amanecer á sotavento del puerto y no poderlo tomar en el dia.

Arica es abundante de toda clase de provisiones;

la aguada puede hacerse facilmente por medio de barriles pequeños que se ruedan hasta los pozos que estan próximos.

Es el tercer puerto mayor viniendo del S. y por su movimiento comercial y rendimiento aduanero, el segundo de la República en categoria. Está unido con la ciudad de Tacna por un ferro-carril que tiene una extension de cuarenta y cinco millas; siendo dicha ciudad de Tacna la capital del departamento de Moquegua, al cual pertenece el puerto de Arica. Existe tambien comunicacion telegráfica.

Este puerto que era hasta hace poco de los mas florecientes de la costa, se halla hoy completamente arruinado por efecto del terremoto é inundacion de 13 de Agosto de 1868 que todo lo destruyeron. Es de esperarse, que se remediarán pronto tan extraordinarias desgracias y que no dilate la reconstruccion del muelle, aduana y demas obras fiscales, para las que se han levantado ya los planos y presupuestos del caso. Recibe el agua para su consumo del valle de Azapa, ó se extrae de pozos en la ciudad, que la dan excelente.

El principal comercio del puerto de Arica, consiste en la importacion para el consumo de su departamento y en tránsito para Bolivia, de mercaderias extranjeras; y en la exportacion de barrilla, estaño, lanas, cueros, algodon y metales preciosos, tanto del Perú como de Bolivia. El puerto es siempre frecuentado por buques destinados á estos objetos. Los vapores pueden conseguir de ordinario pequeñas cantidades de carbon para su combustible.

Valle de Azapa.—Se vé al fondo y término de la poblacion de Arica, elevándose al interior de un modo gradual y sensible. Es muy escaso de agua; pero sin embargo, el trabajo lo hace producir abun-

dantes y excelentes frutos; las aceitunas en particular son de gran nombradia. Se acaban de practicar estudios para aumentar las aguas de este valle y hasta ahora los informes parecen favorables á la empresa.

Valle de Chacayuta.—Limita con el de Azapa y se extiende al N. de Arica con un ascenso muy notable. Hácia el interior se presentan á la vista los elevados cerros de Tacora, cubiertos de nieve perpétua.

La costa hácia esta parte, es de arena y baja, revienta siempre la mar en ella, motivo por el cual no tiene atracadero seguro.

Altos de Juan Diaz.—Corre de este modo la costa, casi al O. N. O. 5° N., veinte y ocho millas hasta los cerros de este nombre inmediatos al mar y de poca elevacion.

Punta de Quiaca.—Cinco millas mas hácia el N., sale esta, formando una lengua de arena baja, la cual tiene en la parte que se une á la playa, barrancos que se dirijen para el N.

Morro de Sama.—Notable por su elevacion, dista cuarenta y dos y media millas hácia el N. O. de Arica, y se levanta tres mil ochocientos noventa piés sobre el nivel del mar; es de color azul oscuro visto de distancia. Tiene desde la cúspide un declive gradual hácia el mar en forma convexa. Se reconoce desde muy léjos sin equivocarlo, por ser la tierra mas alta que hay en esta parte, inmediata á la playa. Las rocas que se le desprenden están muy próximas y visibles.

Punta de Sama.—Está formada por la prolongacion de uno de los ramales del cerro que se separa del morro, descendiendo al mar.

Caleta de Sama.—Forma dicha punta por el N.

la caleta del mismo nombre. Es limpia y con fondo de trece á nueve brazas próximo á tierra. En los cerros que rodean la caleta, se vé el rastro del camino por donde bajan los arrieros que vienen á cargar huano. Los buques que introducen este abono para la agricultura de los valles inmediatos, son los únicos que la frecuentan. No existen en ella sino dos ó tres ranchos de paja en que viven los guardianes del abono importado ó algunos pescadores. Por este lugar, se han efectuado varios desembarcos militares. Se carece de todo recurso.

Rio de Locumba.—Desemboca cinco millas al N. O., despues de bañar el valle de su nombre. En los meses de Febrero á Junio es abundante de agua; llega casi á secarse en el resto del año.

Punta de Ticke.—Dista cuatro millas hácia el N. O. del rio, es pedregosa y con cerros muy cercanos al interior.

Punta de Picata.—Siguiendo el curso de la costa para el N., se halla esta, á tres y media millas de la anterior. Ambas son pequeñas y no presentan nada notable. Es limpia toda la costa inmediata á ellas.

Punta de Coles.—Se destaca á las treinta y dos y media millas hácia el O. N. O. del Morro de Sama, es muy saliente y baja en su extremidad occidental. Se eleva hácia el interior, hasta llegar á ser barrancoso el terreno; es muy fácil de reconocerla porque su término al O. está formado por varios islotes y farallones que se separan de ella, y se ven de bastante distancia.

Doblando la punta corre la costa casi al N. N. E. 5° N. hasta la quebrada de Ilo, formando varias caletas pequeñas, conocidas con los nombres, de: el *Inglés*, *Calienta Negro*, *Pacocha* y la *Picuda*. De-

be cuidarse mucho despues de montada la punta, el no acercarse á la tierra del S. á ménos de una milla, pues casi toda ella está sembrada de rocas, llamadas, la *Tortuga*, *Leones* y *Tres Hermanos* y otras que no velan y salen hasta media milla.

Caleta de Pacocha.—Corriendo por el N. la costa de la punta á la distancia dicha, se continuará hasta descubrir esta caleta, que es la mas importante de la ensenada de Ilo, y es el mejor tenedero, en catorce á doce brazas, fondo de piedra y muy cerca de la playa. Es fácil de conocer este punto por las nuevas casas y barracas que se levantan sobre la orilla. En este lugar acaba de construirse un regular muelle de madera y relleno de piedra, que ofrece toda comodidad para desembarcar. No hay agua potable y los moradores se proveen de ella en el próximo rio de Ilo.

Pacocha es el punto señalado para la partida del ferro-carril que debe unir la costa con el rico valle de Moquegua, y es indudable que reune grandes comodidades para un buen puerto. En el dia tiene solo un caserio y muy pocos habitantes. Lugar escaso de recursos, con excepcion de algunas pocas provisiones frescas. La exportacion actual es de vinos y aceite de olivo, que forman los principales productos de los valles inmediatos.

En el fondeadero se experimenta desde medio dia hasta entrada la noche, viento fresco, que suele acrecentar con fuertes rachas, pero sin levantar mucha mar por la tierra inmediata ó barlovento. En los meses de Junio á Setiembre no es raro tener fuertes bravezas de mar.

Puerto de Ilo.—Se halla al fondo de la ensenada frente á la quebrada de su nombre. El pueblo desapareció por completo en la inundacion que siguió

al terremoto de 13 de Agosto de 1868; actualmente se levantan sobre los altos unas pocas casas de madera. El fondeadero está acercándose más hácia la parte de S. pero nunca á ménos de dos cables de tierra en diez á ocho brazas de agua. Experiméntase marejada continua de través, razon por la que los buques que se dirijen á este puerto, deben siempre preferir la caleta de Pacocha. El camino por tierra es corto y no muy incómodo. En el fondeadero de Ilo se encuentran muchos peñascos, que lo hacen peligroso por la pérdida de anclas á que está expuesto un buque.

El principal comercio de Ilo es en aceite de olivo, por ser el cultivo á que mas se dedican los agricultores de toda la quebrada. Dista cincuenta y cuatro millas de la ciudad de Moquegua.

Quebrada de Ilo.—Formada por dos barrancos de cerros que tienen su asiento á S. y N., se halla cubierta de vejetacion, la cual se extiende hasta la orilla del mar, por ella corre un riachuelo que entra al Oceano y es abundante de agua en los meses de Febrero á Mayo. Frente á la quebrada y hasta una distancia de media milla para el O., hay varias rocas desparramadas de las que se debe tomar el correspondiente resguardo.

Punta de la Sopladera.—Se halla á las cinco millas hácia el N. O. ¼ N. de la quebrada de Ilo. Varias rocas próximas y visibles se le separan.

Caleta de Chuza.—Se encuentra á sotavento de la anterior punta, siendo fácil reconocerla por el olivar que baja hasta muy cerca del mar. Fondo de diez á nueve brazas á tres cables de tierra. Existe agua potable de vertientes naturales y se puede desembarcar generalmente, varando en la playa N. de la punta.

Punta de Yerba Buena.—La costa sigue un poco mas saliente al N. O. y á la distancia de tres y media millas de la anterior, forma esta punta que no ofrece nada notable.

Caleta y Quebrada de Yerba Buena.—Se halla inmediatamente al N. de la punta, y una milla mas á sotavento está la quebrada del mismo nombre. A dos cables de tierra á sotavento de la punta, hay regular fondeadero en diez á ocho brazas; suele encontrarse mucha rompiente que dificulta atracar, pero generalmente se puede hacer esta operacion varando en la playa de arena á sotavento de la punta á donde se encuentra agua potable. La caleta puede reconocerse sin dificultad por la quebrada y olivares que contiene; la primera es formada por dos barrancos paralelos, distinguiéndose la vejetacion en el fondo de ellos. Tanto la costa que queda al N. como al S. es formada de cerros áridos y elevados.

Punta de Pacay.—Está trece y media millas hácia el N. O. 5° O. de la anterior quebrada; es alta, rocallosa y presenta una especie de barranco en su extremidad O.

Caleta de Pacay.—Se halla al N. ó sotavento de la punta, con fondo de piedra en veinte á diez y ocho brazas á cuatro cables de distancia. En la playa suelen haber montones de *huano* que introducen para la agricultura del pais, los buques empleados en este tráfico. Solo hay unos ranchos ocupados por pescadores y por los guardianes de ese abono; lugar escaso de recursos y de dificil acceso en la mayor parte del año por la frecuente reventazon.

Islote de Jesus:—La costa continúa limpia para el N. Hay unos islotes muy inmediatos á ella en-

tre los que el mas notable es el de Jesus, que está á las tres y media millas, separándose media milla de tierra. Es alto, limpio y cubierto de una capa muy lijera de *huano blanco* que lo hace fácil de reconocer.

Caleta de Cocotea.—Situada al N. del islote antedicho; se interna en la costa, presentando cerros altos en sus extremidades y una quebrada en el fondo. El mejor tenedero está hácia adentro, entre el islote de Jesus y la costa del N., con fondo de trece á ocho brazas. Se experimentan continuas bravezas de mar. Los buques que van á permanecer algunos dias pueden enmendarse á la espía hasta cinco brazas, delante de los ranchos; pero se tendrá cuidado de acoderarse, pues, ademas de haber mucha marejada es angosta la caleta en esa parte. Lugar escaso de recursos. Regularmente solo es concurrida, por buques que internan *huano* para la agricultura del pais y por embarcaciones menores que se ocupan en el comercio de víveres del valle de Tambo

Cabo Peje-Perro.—Un pequeño promontorio que se desprende poco de la costa y que se halla á tres millas hácia el N. O. de Cocotea, es conocido por este nombre. No ofrece abrigo ni atracadero cómodo por la fuerte marejada y continua reventazon en la playa.

Valle de Tambo.—Continuando el curso de la costa, que es siempre con gran inclinacion al N. O., se descubre á las nueve millas, este fértil y espacioso valle, formado en la profunda quebrada de su nombre. Es el único lugar en toda esta parte de la costa á donde se ven sembrados de grande extension. La quebrada es muy abierta hácia el mar y se angosta á medida que corre para el interior del

pais. Los cerros ó barrancos que tiene á los costados son completamente áridos. Distínguese tan solo la hermosa vejetacion del plano, la cual se prolonga hasta muy cerca del mar y es bañada por un regular rio. Esta vejetacion continúa á poca distancia hácia el N. y S., delante de los barrancos en que termina la quebrada. El valle es abundante de recursos para la vida y sus producciones mas valiosas son el arroz y caña de azúcar.

Punta de Méjico.—La playa delante de la quebrada avanza para afuera formando esta punta de arena, que es baja, saliente y de difícil acceso por la continua reventazon.

No hay fondeadero seguro en esta parte, ni es prudente acercarse por la mar boba que frecuentemente se dirije á la playa, rompiendo desde muy afuera. Se encuentran de cinco á seis brazas hasta una milla de tierra.

Volcan Misti.—En tiempo claro, se distingue por la quebrada de Tambo, y á mucha distancia al interior, el Misti ó volcan de Arequipa. Este se presenta á la vista en figura cónica y cubierto de nieve perpétua.

Caleta de Mejia—Terminada la quebrada corre la costa hácia el O. N. O., con playa baja de arena y barrancos altos muy próximos, formando otra abra llamada la *Ensenada.* Continúa luego con ese aspecto por seis millas, á donde existe un lijero recodo que forma la caleta llamada de Mejia. El fondeadero es de diez á nueve brazas á cinco y medio ó seis cables de tierra; no presenta abrigo ninguno y de continuo es fuerte la reventazon en la playa.

De una pequeña quebradita llamada de *Chule,* que se abre en los cerros próximos, se extrae una corta cantidad de agua potable.

Se pretendió que este puerto fuese el punto de partida del ferro-carril de Arequipa y aun se quiso desembarcar por él todo el material; pero vistas las dificultades que presentaba se desistió de la idea y los ingenieros prefirieron verificarlo por Mollendo como lo han hecho.

Puerto de Mollendo.—Nueve millas hácia el N. O. de la caleta de Mejia, y cinco millas casi al O. de la punta de Islay, está el puerto nombrado. Hay algunas piedras desparramadas al N. y S.; pero todas velan, están muy próximas á tierra y en tal virtud pueden evitarse. El fondo es de arena gruesa, de doce brazas cerca de la costa, á veinte y dos brazas á tres cables de distancia. Este lugar ha sido el adoptado para el desembarco de todo el material del ferro-carril de Arequipa, que hoy se construye hasta la ciudad de Puno. La línea que parte del puerto está próxima á concluirse en su primera seccion hasta Arequipa.

Las oficinas de la empresa, habitaciones de los empleados y demas dependencias, se hallan edificadas sobre la planicie alta de los barrancos, son perfectamente visibles desde el mar y ofrecen la mejor marca para dirijirse al fondeadero. Este es limpio y sin abrigo ninguno para la marejada constante del S. O., por lo que, siempre deben acoderarse los buques que aquí concurran.

Un promontorio que está situado en la parte S. de los edificios altos ha sido unido con la costa y de esa union parten los terraplenes del ferro-carril. Esta península separa las dos caletas interiores; en la del N. existe un muelle provisional que está de la parte de adentro de la puntita y rocas, que por ese lado se desprenden de ella. El agua es extraida

por cañerias de una de las quebradas próximas y se usan ademas aparatos de condensacion.

En el puerto se experimenta una fuerte corriente que tira constantemente para afuera. Las bravezas de mar son frecuentes y aunque no ofrecen peligros ordinarios para los buques por ser bueno el tenedero, llegan sí en algunos casos á impedir la descarga por dos ó tres dias consecutivos, y aun la comunicacion con tierra particularmente en los meses de Junio á Setiembre. Aun no se ha resuelto definitivamente si este puerto, será el de partida, para los grandes ferro-carriles en construccion ó se prolongaárn estos hasta el inmediato puerto de Islay.

Quebrada de Guerrero.—Es la mas ancha que se abre en los cerros que están hácia adentro. Es muy marcado en la cuesta que corre por ella el camino de herradura que conduce á Arequipa.

Costa de Islay.—Desde Mollendo corre la costa casi E. O. por cinco millas. Toda la parte de costa comprendida entre la quebrada de Tambo para el N. hasta la punta de Cornejo, es muy fácil de reconocer; presenta accidentes muy notables y distintos. Cerros altos y áridos que descienden gradualmente hácia el mar, no dejando playa en muchos puntos á donde están cortados casi apique en poca elevacion. Todos ellos se hallan cubiertos de manchas blancas muy extensas, que son producidos por una especie de ceniza ó tierra blanquecina. Se crée que esto sea efecto de alguna erupcion volcánica que data de tiempos muy remotos.

Punta de Islay.—Bajo de los cerros blancos que corren para el O. desde Mollendo se descubre una faja oscura, elevada un poco sobre el mar y la que se denomina así. Es muy difícil equivocarla si se pone atencion á esta diferencia de color. Varios islo-

tes rocayosos están esparcidos al rededor de la punta, pero muy inmediatos y altos; media milla al S. hay una piedra á flor de agua, que debe cuidarse; la mar rompe ó bate siempre en ella, lo que facilita el verla sin dificultad.

Islotes de Alvizuri.—Los tres islotes antedichos, que se separan de la punta para el N., marcan la entrada del puerto de Islay. Son limpios, de regular altura, blancos y acantilados. Debe pasarse al N. de todos ellos y tan cerca como la prudencia lo permita, pues no hay ménos de veinte y tres brazas al pié de la roca. Entre estos islotes y las piedras y farallones que se separan de la punta, hay un canal limpio que se abre perfectamente viniendo del S., con fondo de diez y ocho á once brazas; por él se puede entrar y conseguir de este modo agarrar mejor fondeadero á barlovento; pero los buques que por primera vez visiten el puerto de Islay, es mejor que no lo hagan.

Puerto de Islay.—Se distingue de todos los demas del Perú por su configuracion especial. Esta la constituye una gran poza rodeada de barrancos oscuros, de piedras cortadas casi á pique. Son elevados y no dejan playa ninguna en casi todo el contorno.

El fondo es de piedra muy acantilado. A medio cable de tierra se encuentran de once á trece brazas de agua y vá en aumento hasta veinte y cinco y treinta á la mitad del puerto. Separándose tres cables de tierra no se encuentra fondo en ménos de treinta y cuarenta brazas de agua. Conviene en consecuencia, ir tan cerca de la costa del S. como se pueda, de ese modo se estará ademas próximo al muelle, situado hácia esa parte y se podrá acoderar el buque si se quiere sobre las mismas piedras.

El muelle es de hierro en esqueleto, con plataforma de madera y se halla construido sobre unos islotes y la orilla. Desde este punto comienza en plano inclinado una cuesta pendiente de cerca de trecientos pies de extension, por la que corre un ferro-carril con máquina fija de vapor, para el desembarco de mercaderias á la Aduana. En su término por la parte de tierra se vé este edificio; y allí principia la poblacion.

De la pequeña punta del baluarte que está al medio de la costa del S. se desprende una laja sobre la que bate el mar continuamente.

Islay es el cuarto puerto mayor del Perú, viniendo por S. y el principal del departamento de Arequipa. Por él se surten tambien en gran parte, los departamentos de Cuzco y Puno. Se hacen fuertes importaciones de mercaderias extranjeras y productos nacionales para el consumo de esos departamentos: y se exporta grandes cantidades de lana y otros productos del pais. La poblacion está abastecida de víveres, aunque los frescos no son en mucha abundancia ni muy variados. La aguada se hace en el mismo muelle por una cañeria de fierro que llega hasta él. Suelen experimentarse bravezasde mar que hacen molesto el desembarco.

La ciudad de Arequipa dista treinta leguas, con un camino, parte muy quebrado y molesto y parte plano. Existe comunicacion telegráfica entre ambos lugares.

Los buques que hagan viaje para Islay deben reconocer la quebrada de Tambo; es esta muy notable y atendidas las descripciones hechas no puede equivocarse con otra. Aproximándose á la costa desde esta parte y corriendo hácia el N., se verán los blanquisales de que vá hablado y muy luego se

distinguirá bajo de ellos, la faja negra que forma la punta de Islay, acercándose á esta; se avistará el arrecife que se le separa, y luego los islotes blancos de Alvizuri y entónces se gobernará sobre el que está mas al N. Despues de pasar muy cerca de este islote por sotavento, se ceñirá en demanda del fondeadero á donde se procurará largar el ancla lo mas inmediato posible de la costa S.; allí está la poblacion y en ese parage se consigue el mayor abrigo y seguridad posible en el puerto.

Esta parte de costa es muy propensa á calmas, razon por lo que conviene recalar del modo indicado, para evitar el caer á sotavento por ser muy fuerte la accion de la corriente. Si estando próximos á los islotes de la entrada calmase el viento, lo que suceda con frecuencia, deben echarse los botes al agua y entrar remolcado por ellos, pues si esto no se hace se amanecerá á sotavento del puerto y no será fácil tomarlo al dia siguiente.

Islote de La-Fuente.—En la parte N. E. del muelle y á pocas brazas de él, existe un islote elevado, llamado así y el cual separa el puerto de la caleta de Matarani.

Caleta de Matarani.—Se halla ésta al pié de una quebrada pequeña que se abre en el mismo seno hácia el N. del puerto y tiene igual nombre. Delante de ella hay una pequeña playa de arena. Esta caleta es el mejor tenedero de la ensenada, pero no es adecuada para los buques que necesitan descargar en el muelle; en virtud de la gran distancia que los separa. Su fondo es de quince á once brazas muy cerca de tierra. En esta caleta fondean los buques que introducen huano para la agricultura de Arequipa y sus valles. El desembarco lo verifican por una cuesta que se dirige á los altos. Al

medio de la caleta se vé un pequeño farallon limpio.

Monte de Islay.—Está hácia el interior y al N. E. del puerto, es el mas elevado en el cordon de cerros que se vé por esta parte, tiene tres mil trescientos cuarenta pies sobre el nivel del mar. Su cúspide es de color oscuro, de figura cónica no muy aguda y manchado de blanco en toda la falda.

Quebrada de Mollendito.—La costa continúa desde Matarani tres millas hácia el N., con barrancos de piedra cortados á pique como al S. Se interrumpen en esta quebradita, delante de la que hay una pequeña playa y fondeadero para embarcaciones menores. Temporalmente suelen residir allí algunos pescadores.

Caleta de Santa Ana.—Con el mismo semblante de costa descrito se encuentra á las nueve millas hácia el N. O. la pequeña caleta de este nombre: No ofrece abrigo ninguno.

Punta de Cornejo. — Por dos y media millas desde la caleta anterior sigue corriendo la costa casi E. O.; alta, rocallosa y cubierta de blanco, terminando á esta distancia en la punta antedicha. Su extremidad occidental la componen varios farallones de piedra bajos, en los que siempre hay reventazon. Algunos han solido equivocar esta punta con la de Islay, pero si se tienen presentes las observaciones que hicimos al hablar de aquella, no habrá riesgo de caer en tal error.

Quebrada de Nonato.—En la parte N. de la punta anterior, y á una milla de distancia, se vé la pequeña quebrada llamada así. Tiene delante una caleta reducida, sin fondeadero cómodo ni abrigo de ningun género.

Caleta de la Guata.—La costa sigue alta y pedregosa dos millas mas al N. En esta distancia se

halla ligeramente cortada y forma la caleta de la Guata, en la que careciéndose de todo abrigo, solo hay fondeadero para embarcaciones pequeñas.

Caleta de Aranta.—Está á las tres millas hácia el N. O. de la anterior, es la mas cómoda de las tres ultimamente descritas. Tiene un pequeño islote blanco al S., por el que puede con facilidad conocérsele. Algunos han pretendido cambiar á este lugar el puerto de Islay, pero no ofrece ventaja ninguna importante y se toca sí con sérios inconvenientes, cuales son: las bravezas muy sensibles, el ningun abrigo para los buques grandes y el violento ascenso que toman los cerros casi desde la orilla. El fondo es de piedra en veinte y una á diez y nueve brazas de agua á un cable ó cable y medio de distancia.

Quebrada y Valle de Quilca.—Del punto anterior corre la costa siete millas hácia el N. O. 5° N. Es rocallosa y acantilada, terminando los barrancos á esta distancia con el hermoso y fértil valle de este nombre, formado en el plano de la misma quebrada. Cerros de regular altura y cortados casi á pique, limitan la quebrada al N. y al S., corriendo desde la playa al interior. Los sembrados que están al centro del valle y que presentan desde el mar un hermoso golpe de vista, se dejan descubrir bien por la separacion de los cerros. Se halla este valle bañado por un rio que es abundante de agua.

En la parte S. se vé un islote acantilado y limpio.

Caleta de Quilca.—Estando al frente y cerca de la boca de la quebrada, se descubre al N. de ella, esta pequeña caleta de entrada angosta, cuyo lugar ofrece el mejor tenedero para buques menores y mas facilidades para desembarcar. Fondo de nueve á seis brazas.

Para los buques grandes el mejor parage es al S. de la caleta, entre esta y la boca de la quebrada, cuando se forma un ángulo recto proximamente con las visuales sobre la puerta de la Iglesia y el farallon del S. Los vapores de la compañia Británica, acostumbran tener fondeada una pequeña boya colorada para indicar la mejor posicion.

Este lugar sirvió de puerto principal á Arequipa durante la época del coloniage, pero fué abandonado por la mucha resaca que se experimenta algunas veces en la caleta, lo distante y poco abrigado del fondeadero y las mayores ventajas que ofrece Islay.

La poblacion es muy pequeña y falta de todo recurso, excepto unos pocos víveres frescos.

Delante del valle no hay desembarcadero seguro.

Quilca es concurrido principalmente por buques pequeños que hacen el comercio de aceite y víveres. El atracadero para botes está internándose en la caleta hasta varar en la playa de ella, y adonde no es raro encontrar fuerte rompiente que haga difícil ó peligrosa esta operacion.

Punta de Pano.—Nueve y media millas hácia el O. N. O. de la caleta, avanza esta equeña punta que no ofrece nada notable. Todo el intermedio es muy acantilado cerca de tierra. Se principia á encontrar fondo desde la parte N. de la punta para el valle de Camaná.

Cerro del Fuerte.—Siguiendo el curso O. N. O. de la costa á las seis millas de la punta de Pano, se levanta este cerro próximo al mar y presenta la figura de la cortina de una fortaleza vista por su parte exterior. Es un punto muy notable y fácil de distinguir estando al S. del valle.

Valle de Camaná.—Al O. y N. del fuerte se abre este dilatado y fértil valle, cuyo verdor y algu-

nos edificios blancos, se distinguen á gran distancia.

Hay fondo en todas las inmediaciones, pero adonde han solido fondear algunos buques cuando se trató de habilitar un puerto, ha sido en once á siete brazas, de una y media á una y tercia milla de tierra, en frente de la poblacion de la playa ó demorando el cerro del fuerte, proximamente al N. Como la mar revienta á gran distancia de la orilla, es preciso fondear del modo indicado. Las continuas bravezas, ningun abrigo y fuertes corrientes del S., causan molestias y riesgos continuos. En ningun caso es prudente desembarcar en los botes del buque.

Camaná cosecha abundante cantidad de aceitunas de las que hace gran comercio, como así mismo de aceite de olivo, tanto para los departamentos del interior, como para los puertos de la costa. Los demas productos del valle subvienen al sustento cómodo de sus moradores. El rio de Camaná se mantiene todo el año con buen caudal de agua.

Terminando el valle, continúa la costa siempre inclinándose al O. y N., árida, con playa de arena para el mar y cerros altos para adentro, por espacio de diez y siete millas. A esta distancia se interrumpe por barrancos á la orilla, cortados casi á pique y cubiertos de manchas blancas. Despréndense algunos islotes rocallosos, pero todos muy inmediatos á la costa.

Valle y Quebrada de Ocoña.—A dos millas del extremo N. O. de los barrancos anteriores se abren la profunda quebrada y valle nombrados, por los que corre un rio con agua permanente y buena. No hay fondeadero seguro ni atracadero cómodo. Cerros altos y áridos al N. y S., forman la quebrada. Su principal cultivo es el olivo y la viña, de que hacen algun comercio.

Punta de Pescadores.—Once millas hacia el O. N. O. de la quebrada anterior está la punta así llamada. Es formada por cerros altos y barrancos cortados á pique, de color oscuro, que van descendiendo gradualmente hasta el término de ella. Sobre su surperficie se encuentran algunas manchas de huano. Varias piedras la rodean muy cerca.

A milla y tercia al S. de la punta se aparta una roca ahogada, en la que, con calma y mar llana suele no haber reventazon. En la parte N. de la punta hay una ensenada muy abrigada, cómoda y limpia, pero no existiendo en las inmediaciones lugar alguno habitado, carece de uso. El fondo es de piedra con once á seis brazas cerca de tierra.

Quebrada y Valle de Atico.—La cadena de elevados y áridos cerros que siguen el curso de la costa, continúa sin interrupcion hacia el O. N. O., por veinte y una millas, hasta cortarse con la quebrada de este nombre. En ella hay un valle cubierto de sembrados con regular cantidad de agua y un pueblo en la boca cerca del mar. No existe fondeadero ni atracadero seguro, á consecuencia de la mar boba y fuerte reventazon que empieza distante de la playa.

Punta de Atico.—Desde la quebrada corre la costa casi E. O., cuatro millas y termina en la punta de Atico ó Blanca. Se ven en toda la extension de ella, mogotes y piedras puntiagudas, que á la distancia, parecen islas, pero forma una península, unida á la costa por un istmo bajo de arena. Sobre la superficie, se distinguen manchas de color ocre y blanco, producido por el *huano* que la cubre y de adonde suelen tomarlo algunas embarcaciones menores para la agricultura de los valles próximos.

Rada de Atico.—Esta excelente rada se halla en

la parte N. de la punta descrita. Lugar abrigado y limpio, con fondo de once á nueve brazas en el seno y muy cerca de tierra; á esta se puede atracar con comodidad varando en la playa. Solo hay unos ranchos y recien principia á hacerse algun tráfico. Durante la guerra de la Independencia sirvió de punto de embarque ó desembarque á diferentes divisiones, destinadas á las operaciones de las provincias del S., las que se proveyeron de recursos en el inmediato valle de su nombre. La poblacion de mas importancia en estas cercanias es la villa de Caravelí.

Al doblar la punta debe cuidarse de no ir cerca de la costa que se deja al S., pues se desprenden algunas piedras bajas, aunque todas visibles y cercanas.

Punta de Loboso.—Se encuentra á ocho millas siguiendo el curso N. O. de la costa desde la punta anterior. Es baja, pedregosa y poco saliente: rocas negras la terminan al O., viéndose lijeras manchas de *huano*.

Caleta de Saguas.—Avanzando al N. O. que es casi la direccion de la costa, á las veinte y una millas se encuentra la pequeña caleta de Saguas. Fondo de quince á ocho brazas á tres cables de tierra; carece de abrigo para la marejada boba del S. O., que azotando sobre la risqueria de la playa, la hace inabordable en muchas ocasiones. Una pequeña quebrada ó cauce de rio seco se vé en los barrancos que la circundan.

Puerto de Chala.—Desde el punto anterior la costa se inclina mas al O. y siguiendo su curso por doce y tres cuartos de milla, se encuentra el puerto de nueva creacion asi nombrado. Dista proximamente ocho millas al E. S. E. de la punta de Chala. Es

una pequeña caleta en la que se desprenden un poco varias rocas que quedan á barlovento. Experiméntase allí continua marejada y fuerte reventazon en la playa. En los meses de Octubre á Marzo hay mas repetidas y duraderas bonanzas. Fondo de piedra, de veinte á quince brazas á una y cuarta milla del desembarcadero. No hay abrigo ninguno para la marejada boba del S. O., que continuamente se siente, lo que ocasiona balances desagradables y hace poco seguro el tenedero. Es lugar escaso de recursos, pues hasta el agua está distante y es costosa en sí. El muelle que existía se ha destruido completamente y hasta ahora no se reconstruye.

Por este puerto se ha establecido el tráfico con algunas provincias de los departamentos de Ayacucho, Cuzco y Arequipa; generalmente hay fondeado un ponton que sirve de depósito á los pasajeros y carga en caso de incomunicacion por las bravezas. Es el puerto mas cercano á la ciudad del Cuzco.

En las inmediaciones existen muy buenas vetas de cobre y se han trabajado algunas minas de este metal, cuyos productos se embarcaban para el extranjero sin beneficiar. Segun informes de personas competentes que han visitado esos lugares, son muchas y muy ricas las vetas de dicho mineral; pero la falta de brazos y de capitales y la decadencia general que se nota en la industria minera del pais, hacen que estén casi abandonadas.

Punta de Chala.—A la distancia dicha, avanza esta punta que es alta y rocallosa, sale un poco al O. y es formada por uno de los cerros, que desprendiéndose del morro, se dirije al mar y termina en un mogote cónico.

Morro de Chala.—Notable por su altura de tres mil setecientos cuarenta piés sobre el nivel del mar,

está inmediato á la playa. Es de color claro y figura convexa. Visto por la parte del S., se presenta en forma de grandes escalones que avanzan al mar, conservando hasta este esa forma. Es visible á gran distancia. Sus faldas tienen mucha vejetacion en tiempo de lluvias y al pié de él hácia el S. se encuentra el valle del mismo nombre.

Caleta de Tanaca.—Desde la punta de Chala la costa sigue para el N. con ménos inclinacion al O. por siete millas, á cuya distancia se halla esta pequeña caleta, con fondo de ocho á siete brazas á cuatro ó tres y medio cables de tierra; se carece de todo abrigo y en la playa que está cubierta de rocas existe fuerte rompiente. Se experimentan fugadas de viento muy fuertes, que hacen inseguro el tenedero.

Quebrada de Atiquipa.—Tres y media millas hácia el O. N. O. de la anterior caleta, se abre esta quebrada, por la que corre el riachuelo de su nombre; descúbrense sembrados hasta muy cerca del mar. La playa que está delante, es baja y de arena; no ofrece fondeadero seguro ni varadero para los botes, en virtud de carecer de abrigo y estar azotada por fuerte reventazon: es por consiguiente de acceso difícil y peligroso. Los habitantes viven con comodidad, de sus propios productos y de la venta de lo que importan para el interior. El temperamento está reputado como muy sano y sus lomas ó pastos, que gozan de gran celebridad, abundan constantemente de ganado que se alimenta en ellas, favorecido tambien por las muchas vertientes de excelente agua.

Caleta de Ocopa.—Siguiendo por dos millas hácia el O. N. O., que es el curso de la costa proximamente, se halla la pequeña caleta conocida así.

Fondo de piedra de nueve á siete brazas á media milla de la playa adonde se ven sembrados. Se experimenta fuerte reventazon que hace difícil y peligroso el acercarse á tierra y se carece de abrigo para los buques; razones por las que este lugar es inadaptable para el tráfico.

Valle y Quebrada de Lomas ó Chaviña.—Esta quebrada que se abre seis millas hácia el O. N. O. de Atiquipa, es ancha, cubierta de vejetacion en el plano y encajonada al N. y al S. por elevados cerros. Corre por el valle el riachuelo que lo baña. No presenta fondeadero cómodo ni atracadero seguro. Los habitantes que son todos dedicados á la agricultura, viven tambien con los productos de sus cosechas y con el de algunas importaciones que hacen á las provincias limítrofes.

Punta de Paquija.—Situada dos millas hácia el O. N. O. de la quebrada antedicha, es alta y formada por rocas poco salientes. Desde su extremidad hasta dos tercios de milla al O., se prolonga un arrecife, sobre cuyas piedras revienta siempre la mar.

Punta de Lomas.—A las diez millas, siguiendo siempre el curso casi O. N. O.. de la costa en toda esta parte, se encuentra la Punta de Lomas, y en el intermedio se vé sobre la costa, una cadena de mogotes separados y de poca elevacion. La Punta de Lomas es baja en su union con la tierra, y alta y rocallosa hácia afuera: parece á la distancia una isla. Por su color mas oscuro que la costa, es fácil distinguirla. Varias piedras desprendidas la rodean, pero todas muy próximas y visibles.

Puerto de Lomas.—En la parte N. de la punta descrita, está el Puerto de Lomas, con fondeadero seguro cerca de tierra en el seno del E. á dos y medio ó

tres cables de distancia en once á siete brazas, fondo de arena. Se experimenta marejada boba del S. O., que ocasiona algunas veces fuertes balances. Soplan fugadas muy récias adentro de la ensenada; por lo que será siempre prudente entrar con sobres y juanetes aferrados y largar la mejor ancla con una buena carrera de cadena. Se ven en la playa algunos ranchos y bodegas que sirven para depositar los productos de las haciendas, que se valen de este puerto para sus exportaciones. Consisten estos productos: en algodon, azúcar, chancaca, ron y aguardiente. Es lugar de baño para las familias de Acarí que dista veinte y siete millas y bajan en el verano, conduciendo consigo los recursos necesarios para la vida, incluso el agua. La importante hacienda de Chocavento, es la que mayor tráfico sostiene por este puerto del que dista veinte y seis millas.

Los Andes se presentan á la vista en toda esta parte de un modo majestuoso, formando cadenas de cerros continuados, de tres á cinco mil piés de altura.

Punta de Lobos ó Sombrero.—La pequeña punta de este nombre, dista siete millas hácia el O. N. O. del puerto de Lomas. Se compone de cerros altos que avanzan al mar, desprendiéndosele varias piedras inmediatas y tambien en la parte que está mas al N.; en todas ellas hay siempre rompiente.

Cerro de la Direccion.—Corre paralelamente con la playa, muy próximo á ella á las ocho millas hácia el O. N. O. de la Punta Sombrero. Presenta toda su parte superior, cortada por un plano, con una pequeña prominencia al N. Desde el borde de esta superficie descienden para afuera, barrancos inclinados. Existen en la orilla varias piedras

y farallones de color muy oscuro que se van separando de la costa hasta la Punta de San Juan.

Punta de San Juan.—La punta asi nombrada, se halla siete millas hácia el O. N. O. de la anterior. Es muy saliente y sobre ella se ven dos mogotes de poca altura y mucha base, siendo mayor el que se encuentra mas afuera. Estos suelen parecer islas, cuando se está al N. ó S. de ellos, y muy cerca de tierra, por ser baja la parte que los une al continente. Toda la punta se halla rodeada de piedras, algunas están casi ahogadas y no revienta en ellas la mar; las mas separadas velan, demoran al O. S. O., y se prolongan hasta una milla afuera.

Puerto de San Juan.—La punta descrita abriga la parte S., del excelente y espacioso puerto de tal nombre. Tiene buen fondeadero, de catorce á ocho brazas cerca de tierra en la costa del S. E., á donde se puede atracar en botes con toda comodidad. Es lugar inhabitado y falto de recursos.

Cerro de Acarí.—Se levanta al N. 6° E. de la Punta de San Juan sobre la costa del medio de la ensenada; es muy notable y fácil de conocer. Hácia esta parte se ven varios cerros bajos, al N. de los cuales se eleva el dicho de Acarí, aisladamente; concluye en punta muy aguda, mide éste mil seiscientos cincuentas piés sobre el nivel del mar, y presenta la misma figura que la de una piedra de las usadas para filtrar agua, colocada boca abajo. Un pequeño pico ménos elevado se aparta de él por el N. Cerros muy altos, quedan tanto al N. como al interior. Es un magnífico punto de marcacion para asegurarse de la recalada; sobre el puerto de San Juan ó la bahía de San Nicolas de que hablarémos luego.

Punta de San Nícolás.—Separa por el N. al puer-

to de San Juan, de la bahía de San Nicolas. Demora al N. 41° O., de la Punta de San Juan, á distancia de ocho millas. En su extremidad occidental hay una pequeña isla que se separa á corta distancia. Descúbrense manchas blancas y ocres producidas por lijeras capas de huano en todas las rocas negras que forman la punta. Tanto esta como el islote, se encuentran rodeados de piedras bajas y peligrosas; la mas saliente de ellas se halla al N. y como á media milla de distancia. Debe, pues, al doblarse la indicada punta para entrar á la bahía de San Nicolas, tomarse todo el reguardo necesario.

Bahia de San Nicolás.—La punta que acabamos de describir, resguarda por el S. esta magnífica bahía situada al N. de ella. Contiene un abrigado y seguro fondeadero en las inmediaciones de la costa del S. de doce á siete brazas muy cerca de tierra, á donde se vara con comodidad. Una vez franqueado el islote que se desprende de la punta, se puede atracar mucho á la costa, pues para adentro es todo limpio. No existe poblacion alguna permanente y es solo concurrida por los buques que van á cargar algodon, cochinilla, y otros productos de las haciendas próximas. Se ven casi siempre en la playa, rumas de pacas de algodon, destinadas á la exportacion. No se encuentra agua, ni recurso de ninguna clase, tanto en el puerto, como en mucha distancia, en cualquiera direccion.

Punta de Beware.—La ensenada está limitada al N., por esta punta que demora de la de San Nicolas al N. 61° O. Es alta, de corte acantilado, color oscuro y se halla rodeada de piedras visibles.

Quebrada de Changuillo.—La pequeña quebrada asi llamada, está once millas hácia el O. N. O. de

la anterior punta. Hay en la quebrada algunos sembrados que se cultivan, mediante un riachuelo que corre por su centro. En su boca no hay fondeadero seguro, ni abrigo de ningun género, experimentándose, casi siempre fuerte marejada y reventazon en la playa. El bergantin "Hector" que equivocó este lugar con el puerto de Caballos adonde iba destinado, fondeó á dos anclas muy cerca de tierra, arriando ochenta brazas de cadena por cada una de ellas; pero la fuerza de la marejada era tal, que no pudiendo aguantarse embarrancó sobre la orilla y se perdió totalmente. La tripulacion se libró saltando sobre las mismas rocas en que chocó el buque.

Cabo Nazca.—Se levanta cuatro millas hácia el O. N. O. de la quebrada descrita, elevándose mil veinte piés sobre el nivel del mar. Al pié de él se encuentran dos mogotes de arena que terminan en punta: el uno mas elevado que el otro; además, la parte de tierra alta del promontorio, se halla cubierta de una mancha oscura que parece un casquete sobrepuesto. Aunque de la punta baja se desprenden algunas piedras, pueden barajarse á muy corta distancia, porque velan todas ellas.

Puerto Caballos ó Nazca.—Doblando para el N. del cabo Nazca, otras dos pequeñas puntitas, que se presentan despues y están adentro de la ensenada que se abre al E., se descubrirá el vijía situado sobre un mogote. Cuando se esté franco de la puntita de mas adentro y demore el asta del vijía al S. O. 5° O. á cable y medio de distancia, se puede largar el ancla en seis brazas, fondo de arena gruesa. En este paraje se está lo mas resguardado que es posible del viento y de la mar. Además es muy buena situacion para el embarque del algodon. El

mejor desembarcadero es por la playa inmediata á las piedras que están mas al E., en la costa de barlovento, porque allí pueden varar los botes con facilidad.

Debe procurarse siempre fondear en puerto Caballos antes de las diez del dia, por correr en la mañana ventolinas variables que favorecen la entrada, y porque despues de dicha hora, principia el fuerte viento del S. Si se recalare mas tarde de la hora indicada se entrará con muy poca vela y aun será prudente arrizar las gavias. Las fugadas que se experimentan adentro de la ensenada son tan terribles, que aun llevando este aparejo se navegará con cuidado. No debe confiarse en el buen tiempo que se encuentra al doblar la punta de Nazca, porque esto sucede siempre allí, miéntras que en el fondeadero es todo diverso. El viento que principia casi todos los dias, de diez á once de la mañana, continúa mas ó ménos fuerte hasta las ocho ó nueve de la noche; á esta hora principia á aflojar y llega á quedar en calma á la media noche. Estas son por consiguiente las mejores horas para el trabajo de carga y descarga, el cual continúa hasta que asoma el viento fuerte. Sucede muchas veces particularmente en la conjuncion y oposicion de la luna, que el viento se aguanta fresco toda la noche: en tales casos se dificulta ó hace peligrosa toda comunicacion con tierra. No debe tenerse gran confianza en el vijía, porque siendo éste un simple palo débilmente colocado, no será estraño que venga abajo con una fugada. El sitio que ocupa, si es una segura marcacion; está en el pequeño cerrito que se halla sobre la playa entre el término de piedra de ella y el principio de la de arena. Es preciso amarrarse á dos anclas, con sesenta brazas por lo ménos en una de ellas, pues el viento

suele entrar con rachas violentas, capaces de hacer garrear al buque de mejores amarras.

Es lugar inhabitado y sin recursos de ninguna clase. Un pequeño rancho de madera y las ruinas de una antigua bodega, son los únicos edificios que hay en la playa del S. Las pacas de algodon se depositan sobre la misma playa sin guardianes permanentes. Este puerto es solo concurrido por los buques fletados para embarcar algodon, cochinilla, mostos y otros productos de las haciendas inmediatas.

Rio de Ica. — Desemboca ocho millas hácia el N. O. de la punta de Nazca, forma en la costa una grieta ó quebrada, tortuosa y angosta que solo se distingue estando cerca de ella. Allí se ven algunas manchas verdes que llegan hasta la orilla. Es inaccesible.

Punta de Olleros.—Situada ocho millas de la desembocadura del rio de Ica, siguiendo el curso O. N. O. de la costa. Es baja y arenosa, despréndense de ella dos farallones al O. En su parte N. han fondeado algunos buques en nueve á siete brazas á tres cables de tierra. El objeto ha sido cargar productos de las haciendas del valle de Ica; pero el tenedero no ofrece ningun abrigo ni seguridad. La mucha marejada y reventazon en la playa han hecho que se abandone este lugar. Sitio inhabitado.

Mesa de Doña Maria. — El cerro así llamado, mide dos mil ciento sesenta piés sobre el nivel del mar. Es uno de los puntos mas notables de esta costa; sobre una cadena de cerros muy próximos al mar y que corren casi de N. O. á S. E., se eleva uno en forma cónica, cuya cúspide está cortada y presenta á la vista una pequeña meseta horizontal. De esta figura ha tomado el nombre de mesa.

Punta de Doña Maria.—Está casi E. O. con el

cerro de la mesa, y al N. 65 O. de la punta de Nazca, de la que dista veinte y ocho millas. Es alta, rocallosa, de color oscuro y con manchas blancas por abajo, producidas por lijeras capas de huano.

Toda la punta descrita está hácia el O. y S., rodeada de piedras puntiagudas y de color muy oscuro, algunas de las cuales como son las del O. salen una milla de tierra.

Los infiernillos. — Se dá este nombre á todo el conjunto de rocas que se desprenden de la punta anterior; entre estas se encuentra un farallon que es el mas apartado y se levanta cincuenta piés sobre el nivel del mar.

El vapor "Santiago" de la compañia Británica, tocó de proa en estas rocas y debió su salvamento á los mamparos de hierro verticales y de babor á estribor con que estaba construido, lo que le permitió aislar el agua en el compartimiento de proa que se inundó al instante y en tal estado arribó al Callao.

Punta de Azua.—La costa corre luego algunas millas casi N. S. é inclinándose despues al N. O. forma la punta de este nombre, que dista diez millas de la de Santa Maria. Un mogote cortado perpendicularmente está al pié de ella y ademas, la rodean varias piedras inmediatas. En el cordon de cerros altos que se encuentran al interior y vienen descendiendo al mar, se descubren manchas blancas probablemente de huano, en forma de fajas, desde Santa Maria hasta un poco mas al N. de Azua.

Morro Quemado.—Con una altura de dos mil setenta piés sobre el nivel del mar, es muy notable en su proximidad al agua. Despues de formar una pequeña punta con direccion al N., se levanta

presentando una superficie aparentemente plana, de color casi negro, é inclinada hácia adentro, termina luego en una cresta que es su mayor elevacion y de cuyo vértice desciende para el interior. La costa alta y de color claro que queda al S., se vé terminada por este morro al N.

Islas de Santa Rosa.—Se hallan al N. de morro Quemado, son dos, de color blanquecino, bajas y de figura aplanada. Tanto al rededor de dichas islas como de la costa firme, se ven varias rocas y farallones separados, pero inmediatos y visibles. Debe pasarse siempre mas pegado á la tierra del S. cuando se quiera penetrar entre esta isla y el continente.

Canal de Serrate. — Llámase así el que media entre las islas de Santa Rosa y el morro Quemado, con pasaje limpio y franco, en veinte á quince brazas de agua.

Isla de las Viejas.—Dos tercios de milla al N. O. de la extremidad N. de la isla de Santa Rosa, se encuentra la isla nombrada, que tiene tres y media millas de S. E. á N. O. Es elevada, siendo al S. un poco mas alta, de adonde desciende para el N. Entre ella y las islas de Santa Rosa existe un canal de dos tercios de milla de ancho; pero todo él se encuentra sembrado de arrecifes, que no dejan ningun paso franco. La isla es limpia por el N. y puede costearse á muy poca distancia. En la parte S. separado de la tierra, alta se vé un mogote aislado, de figura cónica muy pronunciada y notable por estas circunstancias.

Hay un excelente fondeadero en la costa del N. E., en una pequeña caleta que tiene una puntita al N. y fondo de siete á cinco brazas á tres cables de distancia.

Sobre el cerro de esta parte de la isla y adonde

hemos indicado que hay buen fondeadero, existe una gran cantidad de huano, aumentado por los pájaros y animales marinos que abandonaron las Islas de Chincha despues de haberse principiado á explotar por cuenta del Estado. Este lugar se halla inhabitado y falto de todo recurso.

Bahía de la Independencia.—Las islas anteriormente descritas, y los altos del morro Quemado, forman la parte S. S. O. y E. de esta espaciosa bahía. Tiene una extension de N. O. á S. E. de doce y media millas; y su ancho de N. E. á S. O., de dos y media á cuatro millas. El fondo de toda ella, es de piedra y arena gruesa al S., variando de veinte á ocho brazas. Los mejores tenedores, para librarse de los fuertes vientos que se experimentan allí, estan en el seno de la parte mas al S., ó en la costa N. E. de la isla de las Viejas, como queda dicho anteriormente.

Deben tomarse al entrar en esta bahía, las mismas precauciones que hemos indicado para el puerto de Caballos, pues, en ambos lugares se sienten terribles rachas de viento, sin embargo de que afuera se deja viento flojo. El mejor y mas ancho pasaje es costeando la isla de las Viejas por el N.

En la costa del E. de la bahía, suelen verse algunos ranchos de pescadores, que por temporadas la visitan con el objeto de su industria; á dicho lugar lo llaman Tungo.

Debe su nombre la bahía, al hecho de haber verificado su primera recalada por este lugar, los buques que trasportaban el ejército unido, que á las órdenes del General San Martin, proclamó la independencia del Perú.

Cerros de Carrasco.—Los elevados cerros de este nombre, se levantan hácia la parte E. de la bahía;

tienen una altura de tres mil piés sobre el nivel del mar.

Cerros de Carretas.—Se denominan así los que cierran la parte N. de la bahia de la Independencia; presentan á la vista un promontorio de piedra negra, que desciende para el S., escalonado y formando á su término una punta; de ésta se desprende muy cerca, un pequeño islote. Entre dicha punta y la isla de Viejas se abre la ancha entrada de la bahia de la Independencia, conocida esta boca, con el nombre de la *Trujillana*. Los cerros que en este mismo grupo miran al O., forman un morro de color oscuro, muy acantilado y que aumenta de altura desde la punta para el N. Visto por su mayor elevacion, figura un corte en ángulo recto. Se distinguen manchas claras de huano. Estos cerros unidos, componen una península que se liga por el N. al continente.

Monte Wilson.—Para el N. la costa sigue por seis millas, alta, muy acantilada y de rocas negras. El monte Wilson que se eleva mil cuatrocientos veinte piés sobre el nivel del mar está muy inmediato, á cuatro y media millas hácia el N. del morro de Carretas. Desde aquí principia la costa á descender, formando una espaciosa ensenada que termina diez millas mas al N. del monte Wilson.

Islote de Zárate.—Se halla al medio de esta costa y á una milla de la playa; de figura casi plana, en su parte superior. Está cortado visiblemente á pique en su contorno. Es de color amarillo muy oscuro y manchas negras. En algunos sitios de él se encuentran capas de huano.

Caleta de Salinillo.—En el paralelo del islote de Zárate, por la parte del E., hay una puntita en la costa, la cual forma por el N. la caleta de este nom-

bre. Carece de abrigo y el fondo es de arena gruesa y piedras, en once á siete brazas y á un tercio de milla de tierra. El mejor tenedero es al E. de los farallones, que se desprenden al N. del islote Zárate. Existe allí continua reventazon en la playa. Por esta causa no es siempre prudente servirse de las embarcaciones de abordo para ir á tierra. Es el punto de embarque de la sal, que se saca de las salinas llamadas de Pisco, que estan dos millas al interior. El embarque se verifica con las lanchas del empresario. Es lugar inhabitado y falto de toda clase de recursos. Los que se ocupan del embarque de sal, solo aparecen temporalmente cuando hay carga que entregar.

Punta de Huacas.—La costa sigue por cuatro millas al N., toma luego al O., y termina en la punta así llamada. Esta es de color casi negro, alta y acantilada, los perfiles superiores forman un ángulo obtuso, cuyo lado menor desciende formando el límite O. de toda la costa descrita: el lado mayor se prolonga descendiendo gradualmente al S. E.

Cerro de Lechuza.—Se vé sobre la costa muy poco al interior, levantándose mil trecientos piés sobre el nivel del mar. Su color es claro y presenta un mogote agudo en su mayor altura.

Punta de Paracas.—Desde la punta de Huacas hasta la de Parácas que es la inmediata á la vista, corre la costa para el N. entrando al E. Toda esta parte es alta y la forman cerros muy elevados y de color oscuro. Puede un buque acercarse á ellos tanto como se quiera prudentemente. De la punta de Paracas, que es el término de dicha costa para el N., se desprenden varias piedras, todas visibles é inmediatas. En la parte E. de la punta, hay una ensenada con regular fondeadero, de once á seis brazas.

Punta Ripio.—Desde la referida ensenada, sigue la costa siempre alta para el E., y termina en la punta nombrada. Aquí toma una nueva direccion corriendo tres y media millas para el S.

Las tres cruces.—Mirando al N., sobre el plano inclinado que forman los cerros comprendidos entre las dos últimas puntas descritas, se ven tendidas tres cruces muy grandes, formadas con mucha perfeccion. Desconócese el oríjen de su construccion y desde cuando data su existencia.

Península de Paracas.—El grupo de tierras altas y cerros que acabamos de describir, comprendido entre la ensenada del E. de punta de Huacas y el costado O. de la ensenada de Paracas, es lo que se llama así. Esta se une al continente por el S. E., con un plano de arena de cuatro millas de ancho.

Isla de San Gallan.—Dista de la península de Paracas, dos y media millas y se extiende de N. O. á S. E., dos y media millas. Es alta, árida y de color claro: forman sus perfiles superiores una curva cuyos extremos y medio, son mas prominentes y convexos. Esta parte suele hallarse cubierta de una faja de niebla horizontal, que se disipa luego que sopla el viento llamado *Paraca* y aun se considera como precursora de ella. Varios farallones la rodean, separados algunos de ellos por el N., pero inmediatos.

Existen manchas de huano en diversos puntos de la isla.

San Gallan es casi siempre el punto de recalada y rectificacion de los buques que se dirijen al Callao despues de doblar el Cabo de Hornos ó viniendo de Australia ó de la costa de Chile.

Roca de Piñeiro.—Esta laja se separa una milla al S. de la isla de San Gallan, generalmente hay rompiente ó marullo sobre ella, pero con bonanza

suele no verse en la pleamar; por lo que debe cuidarse con particularidad entrando al boqueron.

Canal ó boqueron de San Gallan.—Es la abra que media entre la península de Paracas y la isla de San Gallan. No se encuentran ménos de treinta á veinte brazas, en todo él, hasta cerca de tierra. Los buques que pasen por este boqueron viniendo del S., cuidarán de aproximarse á la punta de Huacas, continuando mas cerca de esta costa que la de San Gallan. Luego que se haya franqueado la roca de Piñeiro, se tomará la mediania del canal ó mas cerca de la isla, á fin de evitar los recalmones que producen las tierras altas que demoran al S.

Islotes Tres Marias.—Se distinguen por este nombre á los tres islotes limpios que se hallan á la parte N. del boqueron, dista el mas al S. como tres millas de la punta de Paracas, y enfilados entre sí casi N. S.

Isla é islote de Ballesta. — En la parte N. de las Marias y á una milla y tercio de distancia, se encuentra la isla mencionada; es de regular altura, está horadada en su extremo S. formando un puente natural. Un islote de la misma altura se halla pegado á ella. Su superficie está cubierta de una espesa capa de huano. Hay fondeadero regular al lado N. E., en veinte á diez y ocho brazas de agua á cable y medio. En las bravezas suele ser difícil el atracadero á tierra.

Roca Saludo.—Demora al S. E. ¼ S., del extremo S. E. de la isla Ballesta y á distancia de siete cables; está tres piés bajo del agua, en la baja mar. Rara vez rompe el mar en ella. Se dice que en años pasados se perdió un buque en este sitio.

Isla Blanca.—Hácia el E. y á cuatro y media millas distante de la Ballesta, está el islote nom-

brado, conocido tambien por el Novillo. Es de regular altura y color blanquecino, producido por la capa de huano que lo cubre. Pegado á él se halla un farallon de regular altura. Exceptuando los peligros que presenta la roca Saludo, son limpias tanto estas islas como los farallones de las *Marias*. El fondo no baja de trece brazas muy cerca de ellos, siendo de treinta á veinticinco á sotavento de la Ballesta y á cuatro cables.

Bahia de Paracas.—Doblando la punta Ripio para el E. y S., se abre la espaciosa y excelente bahia de este nombre. El seno es de cuatro millas al S. por dos y tercia de ancho. Este magnífico y seguro tenedero es de once á cinco brazas á la entrada, disminuyendo para el interior en fondo de fango. Puede considerarse como uno de los mas cómodos fondeaderos de esta parte. En la costa del E. se avistan unos ranchos, que son habitados por pescadores; delante de éstos y á dos tercios de milla de la playa, se halla el mejor anclaje, en cinco á cuatro y media brazas de agua. Es muy baja toda la zona de mar próxima á la orilla. A las inmediaciones existen unos pozos de agua dulce, la que puede tomarse con comodidad por medio de barriles rodados en tierra, ó por mangueras desde las embarcaciones menores que estén provistas de bombas, como sucede con las que llevan este artículo á las Islas de Chincha. Nótase en esta agua gusto un poco salobre. El lugar es falto de todo recurso y sus muy escasos pobladores se ocupan tan solo de la pesca y de la aguada.

Jamás se sienten bravezas de mar ni fuertes reventazones en esta bahia; pudiendo considerarse toda ella como una extensa laguna. La costa en esta parte es baja y arenosa, presentando algunas

manchas de vejetacion silvestre. Por este paraje efectuó su primer desembarco el Ejército Unido—Libertador á las órdenes del General San Martin.

San Andres.—La costa continúa con los mismos síntomas para el N., y á las cuatro y media millas de Paracas se encuentra otra ranchería ó pueblo de pescadores, llamado así. Este lugar es frecuentado en el verano por las familias del interior que bajan á los baños de mar; su ocupacion, la de pesca y bañadores.

Puerto de Pisco.—Todo el seno de mar abrazado por la Isla de San Gallan, la península de Paracas y la costa que partiendo de ésta vá al E. y N., es conocido por la bahia de Pisco; pero el puerto propiamente de este nombre, demora al N. 65° E. de la Isla Blanca, de la que dista cinco y tercio millas. No ofrece abrigo alguno contra la marejada boba del S. O., que continuamente se experimenta en él. La playa es corrida y baja, forma un surgidero con fondo de fango de siete á cuatro brazas. El mejor fondeadero y el lugar mas á propósito para recibir y entregar carga, es por la parte S. O. del muelle á dos cables de la punta, adonde se encuentran cuatro brazas de agua. Los buques de mas de diez y siete piés de calado, deben fondear un poco mas afuera, por las frecuentes bravezas de mar que traen gran oleaje.

Desde las once del dia hasta la puesta del sol, se experimentan regularmente fuertes vientos del S., que allí se llaman *Paracas*, por venir del lado conocido por ese nombre. Es preciso entonces suspender el trabajo, porque no pueden transitar las embarcaciones. En consideracion á estos motivos no debe fondearse con ménos de cuarenta y cinco brazas de cadena y una buena ancla.

Se llama la *tasca* en este puerto, como en otros del Perú, á la parte de mar comprendida entre el principio de la reventazon y la playa. Su distancia en las fuertes bravezas suele ser aquí de mil quinientos y mas piés.

Pisco posee un magnífico muelle de baos, columnas y ligazones de fierro en esqueleto, con plataforma de madera, que avanza al mar dos mil doscientos cinco piés. Es la mejor obra de su especie, que tengamos noticia existe hoy en Sud-América.

Mediante este muelle, puede desembarcarse en cualesquiera estado en que se halle la mar, pues en el término ó cabezo de él, hay una buena escala en la que jamás revientan las olas. Su construccion ha proporcionado además de estas ventajas, el ahorro de algunas vidas que se perdian todos los años en las bravezas. Las oficinas del resguardo y la capitania del puerto, están en los dos edificios que se vén en la playa y á los costados del muelle en su principio.

El embarque y desembarque de mercaderias y productos del pais, se hace generalmente por la playa, varando las lanchas delante de las bodegas del lado S. Allí se aguantan por medio de un andarivel que tiene un chicote fondeado y el otro firme en tierra.

La poblacion de Pisco está construida en mas elevacion al interior á dos tercios de milla del mar. La iglesia principal con dos torres blancas, que se distinguen perfectamente, es una magnífica marca para dirigirse al puerto. Se encuentran víveres, frutas y toda clase de provisiones frescas en abundancia.

La aguada puede hacerse en el mismo muelle por medio de la cañeria de hierro que corre por uno de sus costados. En la playa solo existen, las bodegas

de depósitos y algunos establecimientos pequeños de comestibles; pero es de creerse que este caserio aumente en importancia por ser el lugar fijado para la estacion del ferro-carril.

Es puerto mayor y el principal de la provincia litoral de Ica, cuya ciudad dista cuarenta y dos millas. Se construye en la actualidad entre estos dos puntos, un ferro-carril á vapor que atendido el estado de los trabajos, es de creerse se abra al tráfico antes de finalizar el presente año. Existe la comunicacion telegráfica que se prolonga hasta Lima y estaciones anexas.

Por este puerto se hacen fuertes exportaciones, siendo las principales: aguardiente de uva, en los envases de barro cocido llamados *botijas* y *piscos*; azúcar de diferentes clases, vinos, algodon, frejoles, dátiles y otros productos. De los departamentos de Ayacucho y parte del de Huancavelica, se extraen tambien por Pisco, lanas de carnero y de vicuña; metales preciosos y otros artículos de su industria.

Los vinos van adquiriendo gran reputacion tanto en Europa como en los Estados Unidos. En las espaciosas bodegas y oficinas destinadas á la elaboracion del vino, se emplean tanto en Pisco é Ica, como en las haciendas, los procedimientos mas modernos con el mejor éxito. Esta industria ha ido aumentando de año en año y no es de dudarse que llegará á ser la principal de la provincia de Ica. Los favorables resultados que han producido los trabajos en el beneficio del vino, han dado lugar á que muchos hacendados de viñas se ocupen de este negocio y se hallen hoy fabricando vino de diferentes especies, conocidos los mas notables: por los nombres de Falconí, Ledos, Latorre, Elias, etc.

La produccion de azúcar y el cultivo del algodon,

llevados á la alta escala de exportacion, se aumentan considerablemente cada año.

Este puerto sirve igualmente de tránsito para los departamentos de Ayacucho y Huancavelica. Se ejecutan cuantiosas importaciones de mercaderias extranjeras y nacionáles, para la provincia litoral de Ica y los departamentos mencionados.

Se trata de construir un ferro-carril, que enpalmando en Pisco, con el de Ica á este puerto parta de Lima, cruzando los ricos valles de Cañete y Chincha. El contrato está celebrado ya y se espera prontamente la inauguracion de los trabajos.

Rio de Pisco.—Dos y media millas hácia el N. de las bodegas del puerto, desemboca una corriente de agua ó brazo que toma el mismo nombre; trae gran cantidad de agua en el verano y suele secarse completamente en el invierno.

Altos de Caucato.—Al N. de la desembocadura del rio, se ven unos cerritos que parten de la playa para el interior y se llaman así. Son los únicos que hay en este sitio próximos al mar.

Puerto de Caucato.—Un pequeño recodo que forma la costa al N. de los altos, se distingue por tal nombre. Suelen embarcarse por este lugar los productos de la hacienda así llamada y desembarcarse máquinas, y tambien huano para abono. El fondeadero es desabrigado, se experimenta en él mucha marejada de costado: la fuerte reventazon que hay casi siempre en la playa, impide atracar de ordinario en botes, por lo que regularmente se llevan lanchas de Pisco para el servicio. Lugar inhabitado. Fondo de cinco á cuatro brazas á una milla de tierra.

Valles de Condor y Chincha.—Desde los altos anteriores principian estos hermosos valles. Distín-

guese desde el mar la espléndida y variada vejetacion de sus numerosas haciendas. Los principales cultivos en ellas, son: la caña azúcar, el algodon la viña, las menestras de todo género y las frutas.

Rio de Chincha.—De los altos de Caucato para el N., continúa la costa, baja y con playa de arena por nueve millas, hasta el rio que la corta. Este suele traer mucha agua en los meses de Enero á Mayo y casi se seca á su entrada al mar en el resto del año.

Pnerto de Tambo de Mora.—Inmediatamente despues de la desembocadura del rio al mar en su lado N., se halla este puerto de nueva creacion. Es lugar de embarque de los vinos, aguardiente, algodon, azúcar, menestras y demas productos del valle de Chincha.

La mejor marca que puede notarse para buscar el puerto, es observar el término del valle ó playa baja; una milla antes de llegar á los barrancos que estan al N. El fondo es de fango en cinco á tres y media brazas, á media milla de tierra; no tiene abrigo ninguno de la marejada del S. O. No es prudente valerse de las embarcaciones de abordo, sin conocer la tasca ni saber el estado de la mar en ella; deben en consecuencia esperarse las de tierra. Casi siempre se encuentran en el fondoadero buques pequeños que se ocupan en el comercio de víveres y frutas para el Callao. Están á la vista las casas de la poblacion, que se halla en la playa, la que consta de muy pocos habitantes. Existe en ella estacion telegráfica en comunicacion con la capital.

Como el valle de Chincha es tan abundante de toda clase de aves, frutas y provisiones frescas, pueden obtenerse á bajos precios; pero no así la aguada que es muy costosa y difícil hacerla. En este

puerto se han sufrido muchas desgracias, por imprudencia en el uso de los botes; téngase esto presente para tomar las precauciones debidas.

Islas de Chincha.—El grupo de islas, conocidas con este nombre, lo deben al valle en cuyo paralelo se hallan. Compónese de tres islas principales, que se distinguen con los nombres de Isla del Norte, del Medio, y del Sur; guardando conformidad con la posicion que entre sí ocupan.

Estas islas estuvieron inhabitadas y sin ninguna importancia, hasta que en el año de 1842 se apercibió el Gobierno Nacional, del gran valor del huano que contenían y tomó las medidas consiguientes para utilizar esta ventaja. Desde entónces han sido, como lo son hoy todas las huaneras del Perú, la fuente principal de la riqueza nacional, en virtud de haberse extraido de ellas por cuenta del Estado, enormes cantidades de huano para todos los paises del mundo, siendo muy apreciado por efecto de su mérito sobresaliente para el abono de las tierras de cultivo.

La relevante calidad del huano de las Islas de Chincha ha consistido en que no lloviendo jamás en ellas y siendo el amoniaco uno de sus principales componentes, se ha conservado en toda su pureza y fuerza.

Está casi agotado el huano de las islas del Norte y Medio, quedando unos pocos miles de toneladas en la del Sur adonde hoy se hacen los principales embarques.

El huano que se consume en la agricultura nacional, se conduce en buques peruanos. No tiene mas costo para los especuladores que el de los gastos de embarque.

Deben los buques sacar en Pisco la licencia respectiva y tomar á su bordo el guarda que acom-

paña el cargamento, hasta el punto de su destino.

Es prohibido aun á los buques que están fletados y en lastre, dirigirse del extranjero directamente á las islas. Antes deben llegar al Callao para sacar la licencia y órden de carga. Despues de cargados regresan al mismo puerto donde reciben el despacho para los puertos de su destino. En el embarque de huano en las islas, se sigue el método de antigüedad por el órden de llegada de los buques á ellas.

Las islas están mandadas por un Gobernador especial que depende directamente del Gobierno Supremo; existe un capitan de puerto y ademas algunos otros empleados subalternos.

Isla del Norte.—La isla del Norte se halla situada á los 76° 24′, 30″ Longitud O. y 13° 38′ Latitud S. Demora al N. 73° O. del puerto de Pisco, á la distancia de once millas. La isla es formada de rocas de regular altura, cuya superficie ha estado toda cubierta de huano, el que se elevaba en algunos puntos hasta cien piés. La gran cantidad de abono que se ha sacado de esta isla, hace que la existencia actual sea insignificante.

El principal fondeadero está por la parte del N., en veinte y cinco á doce brazas muy cerca de tierra; fondo de piedra. Es preciso aproximarse lo mas que sea posible para no caer en mucha agua. Los buques de guerra pueden tomar como mejor fondeadero el lado del E., porque así se libran de la gran polvareda de huano, que durante el trabajo se dirije á sotavento á las horas de la *paraca*. Este viento como se ha dicho ántes es muy fresco, se experimenta casi todos los dias desde las diez ú once de la mañana á la puesta del sol; y algunas veces, aunque pocas, se aguanta en la noche hasta las nueve ó diez.

De las dos puntitas que forman los extremos de la caleta principal del N., salen varias piedras que no son visibles y se prolongan hasta cable y medio para afuera. En las casas sobre esta isla residen las autoridades.

Muchas embarcaciones menores, así de Pisco como de Tambo de Mora, se ocupan en el comercio de víveres, frutas y toda clase de provisiones; las que se consiguen á precios moderados. El agua que se consume es costosa por no haberla en las islas, se trae desde Paracas, por las lanchas que se ocupan en este negocio.

Isla del Medio.—Está separada de la isla del Norte, por un canal de media milla de ancho por término medio. Hay buen fondeadero en todo él y es el mejor tenedero de las islas. El fondo es de piedra, de quince á nueve brazas cerca de tierra. Puede entrar ó salir un buque por cualesquiera de los lados del canal. Las rocas que se desprenden son visibles y cercanas á las orillas.

Isla del Sur.—Se halla separada de la del medio, por un canal de un cuarto de milla de ancho; tiene este mal fondeadero por haber varias rocas desparramadas. En el centro del canal hay muy poco fondo, motivo por el que no admite buques mayores. Deben cuidarse varias piedras que hasta á dos cables de distancia, se apartan de esta isla por el lado del E. ó de tierra, pues en ellas no siempre revienta la mar.

El mejor fondeadero es por la boca E. del canal. La boca del O. es angosta, por separarse de una y otra isla, con piedras hácia el medio. El sitio franco que queda adentro de esta parte admite pocos buques.

En esta isla se hace actualmente la mayor explotacion; el embarque se verifica en lanchas que reci-

ben el huano del muelle y de las mangueras, que hay en diversos puntos de la isla. Es ya muy poca la existencia de huano en las tres islas de Chincha.

Varios farallones pelados y altos están muy cerca hácia el O. La parte del S. O. está toda sembrada de piedras que no permiten atracar por ese lado.

Islote de la Goleta.—Pertenece á este grupo y dista de la isla Sur, media milla al S. O. Debe su nombre, á la circunstancia de ofrecer á distancia, la vista de una goleta á la vela. Un pequeño farallon se separa de él media milla al S., así como varias rocas diseminadas que lo rodean, y en las que siempre rompe la mar.

Valle de Cañete.—Concluido el valle de Chincha, corre la costa hácia el N., inclinándose al O., árida, con barrancos cerca del mar y cerros elevados al interior. A la distancia de veinte y cuatro millas, se abre el valle de Cañete, uno de los mejor cultivados de la costa del Perú. Los cerros altos se cortan en esta parte, dejando ver las dilatadas plantaciones que partiendo del mar, se internan hasta formar horizonte. En medio de los diferentes grados de verdura con que se vé matizado el valle, se distinguen los edificios blancos de los diversos fundos y el humo que arrojan sus máquinas á las horas del trabajo. El cultivo general del valle es la caña dulce, de la que elaboran y extraen la mejor azúcar del Perú, así como gran cantidad de chancaca y de ron. Se hacen valiosas exportaciones de estos artículos para Chile, California, Australia y otros puntos del globo. Tambien produce para el cómodo alimento de sus moradores, menestras, hortalizas y frutas. Hay abundancia de aves domésticas y en sus pastales y montes se cria mucho ganado.

Rio de Cañete.—Desemboca al mar en la parte

S. del valle, casi á su conclusion. Es abundante de agua en los meses de Enero á Mayo; pero en el resto del año disminuye completamente en su desembocadura, porque los regadios de las haciendas la absorven casi toda.

No hay atracadero en la playa delante del valle, á consecuencia de la fuerte reventazon que la hace inaccesible.

Punta Fraile.—A la conclusion del valle por el N. y muy cerca, se distingue un cerrito aislado de regular elevacion. Tiene éste un mogote alto para el interior; la parte que avanza al mar presenta un morrito de piedra cortado casi á pique y cubierto de una capa blanquecina, el cual internándose forma la punta Fraile á Cerro Azul. Es muy fácil de reconocerse por no haber con que equivocarlo, ademas del color azulado que ofrece el cerrito á la distancia.

Puerto de Cerro Azul.—En la parte N. de la punta anterior, la costa hace una caleta llamada así. El fondo es de piedra y se experimenta continua marejada del S. O. con fuerte reventazon en la playa; esto hace malo é inseguro el tenedero. Debe fondearse á un tercio de milla del morrito, luego que se esté E. O. con él y en tal paraje se tendrán de siete á cinco brazas de agua.

El desembarcadero es en la playa que está delante de las bodegas construidas al lado de sotavento de la punta. Se encuentra en esta parte un muelle de madera que ofrece algunas facilidades; pertenece al dueño de los fundos de la Quebrada y Casa Blanca para cuyo uso ha sido hecho, así tambien como el ferro-carril que partiendo de él, se dirije á las dichas haciendas y se ocupa en la exportacion de sus productos.

La poblacion es pequeña, se vé al fondo de la caleta

y pueden conseguirse en ella ó en el pueblo de Cañete, que dista cinco millas, variadas frutas y provisiones frescas. Su principal comercio consiste en la exportacion de azúcar, marquetas de chancaca, aguardiente, ron, alcohol, algodon y otros productos de menor importancia del valle. Existe comunicacion telegráfica con la capital.

Cañete.—La villa así llamada, está á cinco millas al interior, es la capital de la provincia de su nombre y la principal poblacion de ella; hace un gran comercio con algunas poblaciones de los contornos.

Punta Lobería.—Está á cinco y media millas hácia el N. de Cerro Azul. Es poco saliente y á sus inmediaciones se encuentran tres rocas visibles, que se desprenden de ella. Forman éstas al N., una pequeña caleta que no ofrece atracadero cómodo.

Punta Malpaso de Asia.—Se halla nueve millas hácia el N. de la anterior, es pequeña, barrancosa y se destaca de una playa baja de arena, no ofreciendo nada particular.

Isla de Asia.—Se separa una milla de la costa, poco mas hácia el N. O. Presenta á la vista la figura de una tienda de campaña armada, es de color blanco producido por las lijeras capas de huano que la cubren. Está rodeada por varios farallones que se prolongan por el N. hasta la costa.

Punta de Chocalla.—Se forma de rocas negras con manchas blancas de huano, es poco saliente y está á tres millas hácia el N. de la anterior. A sotavento se abre una ensenada que no ofrece atracadero cómodo, por la fuerte y contínua reventazon.

Alto de Salazar.—La ensenada referida anteriormente, se halla limitada al N. por un cerrito muy próximo al mar, llamado así.

Rio y Valle de Mala.—Milla y media hácia el N.

del alto de Salazar, desemboca el riachuelo de este nombre y que le corre por un valle pequeño que se abre en esta parte. No ofrece atracadero seguro por la fuerte rompiente.

Morro de Calavera.—Barrancos bajos con playa de arena, se prolongan por ocho millas hácia el N. O., hasta terminar en este morro, que se destaca aislado sobre el mar y es formado por rocas negras con manchas blancas. El corte que presenta al O. es casi acantilado y termina en una cresta aguda.

Punta de Chilca.—La costa sigue casi O. N. O. hasta una punta de piedras, que gradualmente vá descendiendo al mar y concluye en un pequeño mogote, nombrado de este modo.

Puerto de Chilca.—Desde la punta, corre la costa dos millas hácia el N. y á este término forma por el E. el puerto nombrado. Un islote que se desprende por el N. muy cerca, es limpio y no ofrece ningun peligro. El puerto es pequeño y su mejor tenedero se halla entre el islote y la playa del E. en fondo de once á cinco y media brazas de agua, de tres á dos y medio cables de la orilla. De la puntita del E. que está adentro del puerto á la boca, se separan algunas piedras hasta un cable, las cuales son visibles y revientan casi siempre la mar. Las inmediaciones de la playa son en general muy bajas, hasta la distancia média de sesenta á ochenta brazas.

A una milla está el pueblo del mismo nombre, que es pequeño y adonde se consiguen escasas provisiones. Los habitantes de Chilca se proveen de agua de pozos, conduciéndola de distancia, por no tenerla corriente. Su ocupacion, es la explotacion de sal de sus salinas, la que venden en los valles de Lima; tambien se ejercitan en los tejidos de paja, de

la que hacen excelentes cigarreras. En los meses de Enero á Junio, siembran en tierras de mas al interior, algunas chacras y recojen cosechas suficientes, para mantenerse todo el año.

Lurin.—El pueblo de este nombre se halla siguiendo la costa, doce millas hácia el N. y á un tercio de milla al interior. Ofrece fondeadero todo el seno que forma la costa, de diez á siete brazas á una milla de tierra. Delante del pueblo se puede fondear en cinco brazas á la misma distancia. No hay abrigo ninguno, y como se experimenta continua marejada de través, el tenedero es molesto y la playa peligrosa por la reventazon; por este motivo no puede siempre desembarcarse.

El pueblo de Lurin posée un rio que es abundante de Febrero á Mayo, pero en los demas meses vierte muy poca agua al mar: esto consiste en que se emplea la escasa que viene, en regadíos de las haciendas de su hermoso valle. Se cosechan en éste, muchas menestras, caña dulce y algodon; abundan la fruta, el ganado y las aves. El pueblo de Lurin, cuya temperatura es excelente y sana, sirve tambien de lugar de recreo y convalecencia para las familias de Lima, aunque no es muy concurrido.

Isla de Pachacamac.—Se separa de la playa una y dos tercios de milla y está al medio de la ensenada anterior que en esta parte forma la costa. Es de regular altura y de color blanquecino, por las lijeras capas de huano que la cubren; se prolonga de N. O. á S. E.

Islotes de San Francisco y Sauce.—Dos pequeños islotes llamados así, se desprenden al S. y muy inmediatos de la anterior isla; son inaccesibles por la fuerte rompiente.

Arrecife del Corcovado.—Se encuentra éste á la

distancia de una milla al S. de los islotes anteriores y se extiende por cerca de una milla; lo forman rocas desparramadas, en las que revienta la mar. Debe cuidarse de ellas al dirijirse á Lurin.

Rocas de la Viuda.—Media milla al N. de Pachacamác, se separan dos rocas conocidas por este nombre y en las que tambien rompe la mar. Todos estos islotes y piedras, están enfilados entre sí, N. O.; S. E. La parte comprendida entre ellos y la costa, es limpia y sin peligro alguno.

Playa de Conchan.—Desde el pueblo de Lurin continúa la costa hácia el N., con playa baja de arena y cerros altos al interior. Experiméntase en toda ella muy fuerte reventazon, la que imposibilita de atracar, por diez millas, y cuyo trayecto lleva el nombre indicado. Es lugar de pesca muy abundante y concurren á ella con tal fin, los chorrillanos que se valen de anzuelos arrojados desde la playa

Punta Solar.—La antedicha playa limita al N., con la punta de este nombre; es de piedras altas que descienden gradualmente al mar. Un islote se desprende á muy poca distancia y en sus inmediaciones hay varias rocas en las que bate siempre la mar; se halla cubierto de una ligera capa de huano.

Caleta y Morro Solar.—En la parte N. de la punta que vá descrita, se forma una pequeña caleta llamada así y limitada por el morro del mismo nombre. El morro es una masa de cerros de piedra azulados, vistos á la distancia y de los que se destaca uno sobre el mar, elevándose ochocientos sesenta piés sobre su nivel.

De la parte del morro para el N., limitando con la inmediata punta de Chorrillos, existe otro recodo ó pequeña caleta. En ambas hay fondeadero de nueve á cinco brazas á tres cables de tierra. Se

carece de abrigo y el atracadero no es siempre accesible en la playa por la rompiente de la mar.

Punta de Chorrillos.—Al N. de la última caleta, se halla la punta denominada así, la que se desprende del cerro próximo al morro por el N., conocido por el Salto del Fraile. Es poco saliente y con reventazon constante sobre las piedras próximas que se le separan.

Ensenada de Chorrillos.—Desde la punta anterior, forma la costa la espaciosa y prolongada ensenada, que se distingue por este nombre. Se encuentra circunvalada toda ella por barrancos altos, cortados casi á pique y muy próximos á la orilla. Partiendo de la punta forman los barrancos un pequeño recodo al E., corren luego hácia el N. inclinándose al O.; la parte superior ó perfil de ellos es casi horizontal y descienden muy lentamente á medida que avanza la costa al N.

El mejor fondeadero de Chorrillos, está á tres cables un poco á sotavento de la puntita, cuando se principia á estar enfilado con ella y la que desciende del morro; allí se encontraran de siete á seis brazas de agua, en cascajo y piedra. Si se tiene que permanecer algunos dias en este paraje, es muy conveniente acoderarse con la proa al S. S. O., á fin de defenderse de la marejada boba que viene de esa parte, pues como no hay ningun abrigo para ella, ocasiona balances muy desagradables, si toma al buque de traves.

Existe un muelle de madera en el recodo ó caleta de sotavento de la punta, por cuyo lugar es el desembarcadero y tambien el sitio preferido para los baños. Al nacimiento de este muelle se extiende un malecon, encima del que se hallan las casas de baños.

Una cuesta plana y de fácil acceso, mejorada con las obras en ella ejecutadas, conduce desde el malecon de los baños á la parte superior del barranco, dividiéndose como á la mitad de la subida, en dos ramales que se dirijen á dos puntos de la villa de Chorrillos, hallándose á su término un bonito paseo ó alto malecon, construido en la parte superior del barranco. Despues el terreno es plano y en él está fundada la villa de Chorrillos. Esta es concurrida por las familias de Lima, durante la estacion de baños que principia en Enero y concluye en Abril. Tambien lo es en los demas meses del año, aunque en menor escala. Posée cómodos y lujosos edificios y se proporcionan allí provisiones en abundancia.

Se halla en comunicacion telegráfica con la capital, y se une á ella por un ferro-carril que corre la distancia de nueve millas. Actualmente se construye el gasómetro destinado al alumbrado público, que es probable funcione ántes de terminar el presente año.

Hasta poco tiempo ha, se surtia de agua solamente de las filtraciones que existen en el barranco llamado de *la Agua Dulce* que está al pié del pueblo un poco al N. Hoy se han planteado cañerias que la conducen por todas partes.

El Barranco.—El caserío é iglesia que llevan este nombre, se encuentran situados sobre el borde de la planicie alta, milla y media hácia el N. de Chorrillos. Una pequeña quebrada divide la costa en este sitio. Lugar de convalecencia y baños con escasos recursos. La playa próxima no ofrece atracadero seguro por la continua reventazon y bajo de la mar.

Miraflores.—Este pueblo se halla dos millas mas hácia el N., en la misma ensenada y sobre el barranco. Sus edificios se distinguen perfectamente desde Chorrillos. Lugar de convalecencia y con-

currido tambien por familias de la capital, en la estacion de verano.

Se cultivan bonitos huertos en sus alrededores, y en los mismos edificios de la poblacion; razon por la que, en la parte de campo, le lleva ventaja á Chorrillos; pero es muy inferior en lo que respecta á baños de mar, tanto porque la bajada no ha recibido las mejoras necesarias, como porque la playa es mas brava y por consiguiente mas peligrosa. No ofrece atracadero cómodo, por la reventazon que siempre se experimenta. Se encuentra de cinco á cuatro y media brazas á media milla de tierra y se carece de abrigo.

Es uno de los puntos de estacion del ferro-carril de Chorrillos á Lima.

La Horadada.—El islote llamado así, debe su nombre á estar agujereado de un lado á otro. Se encuentra hácia el centro de la ensenada de Chorrillos, demorando al N. 72° O. del Morro Solar y al S. 76° O. de Miraflores. Es de regular altura, rodeado de piedras muy próximas en las que siempre hay marullo ó reventazon; á un tercio de milla no existe peligro alguno. Un pequeño farallon se encuentra á su lado.

Punta del Callao.— El barranco de tierra que circuye la ensenada de Chorrillos, continúa desde Miraflores bajo el mismo aspecto, casi en direccion O. N. O. 5° O., por siete millas, descendiendo lentamente hasta convertirse en una playa baja, de la que se desprende hácia el S. O., una lengua de arena y piedra menuda que avanza por una y media milla y forma la punta del Callao. En ella existen establecimientos cómodos de baños de mar, concurridos en la estacion de verano, y cuyo movimiento se facilita, por medio de un ferro-carril de sangre hasta el

Callao. Hay cómodos hoteles que permiten proporcionarse una residencia agradable.

La mar brava.— Llámase así, la parte de playa baja que media entre las inmediaciones N. de Miraflores y la punta del Callao Es inabordable en la mayor parte del año, por la continua reventazon que se experimenta en ella. Solo se encuentran de tres á dos y media brazas hasta á media milla de distancia.

Isla de San Lorenzo.— Se halla separada de la punta del Callao por un canal de dos millas y tercio de ancho por término medio. Está situada en direccion próximamente de N. O. á S. E. y se prolonga por cuatro y dos tercios de milla de largo, siendo en su mayor anchura de una milla y dos tercios. Es alta hasta mil setecientos ochenta y cuatro piés en su tercio N., montañosa, árida y termina al N. O., con un fronton de color negrusco, que se denomina el *Cabezo*. Sobre este se encuentra colocada la torre de madera que contiene una farola de luz fija, la cual puede verse en tiempo claro desde la distancia de diez millas. Sucede con frecuencia que esta parte se halla cubierta de niebla y entónces no se vé la luz de la farola, distinguiéndose con anticipacion la sombra oscura de la isla, aun en las noches muy cerradas. Si á esto se agrega la mala colocacion de la farola, que la dejan invisible á los buques que llegan del S., por efecto de los altos cerros interpuestos; concluiremos que tal como es y está colocada no sirve de gran cosa. Doblando el Cabezo para el E., es preciso desabracarse para evitar los recalmones. Deben tambien cuidarse las velas altas á causa de las repentinas y fuertes fugadas que se experimentan comprometiendo los masteleros de juanete. Una pequeña puntita y varias piedras visibles se apartan

del cabezo por el N. O. hasta un cable y medio de distancia.

Caleta del Dique.— A un tercio de la costa N., viniendo del cabezo de la isla, para el E., se encuentra la caleta llamada así, por haber estado situado en ella el dique flotante que suspendiendo la fragata de guerra "Apurimac," se fué á pique con esta. Es buen tenedero en ocho á cinco brazas, á cable y medio de la orilla. En tierra hay varias habitaciones de pescadores, una factoría destruida y un edificio de dos pisos que se construyó por los empresarios del Dique. Carece este lugar, lo mismo que toda la isla de agua potable, la que obtienen sus moradores llevándola del Callao. En la caleta que está inmediatamente al N. de ésta, existe un antiguo cementerio, en donde se sepultaban los cadáveres de los que no pertenecian al rito católico.

Hay buen fondeadero en las diferentes caletas que se encuentran en la parte de la isla que mira hácia la bahía del Callao. Por algunas de estas se hacen embarques de excelente piedra de granito, para lo que se han construido muelles provisionales. El trasporte para diferentes usos, se hacecn lanchas al Callao.

Isla del Fronton.— Del extremo S. E. de la isla de San Lorenzo, se desprenden varias rocas y farallones, que se extienden en el canal, que por cerca de media milla separa á esta isla de la que lleva el nombre del *Fronton*. La última se prolonga como continuacion de la otra, por espacio de mas de media milla, conservando el mismo aspecto. El pasaje que media entre ambas, solo es transitable por botes.

Islotes Palominos.—Los de mas afuera se separan una y dos tercios de milla, al O. S. O. del extremo S. de San Lorenzo; los de mas á tierra á menos de

media milla. Son de regular altura, visibles todas las piedras que los rodean por romper en ellas la mar, y de color blanco y ocre por el huano que contienen. Puede pasarse entre los islotes de tierra y los de afuera, por ser claro y limpio el canal de poco mas de una milla que los separa.

Bahía del Callao.—La isla de San Lorenzo, la punta del Callao y la costa que corre de ésta para el N., marcan los límites S. O., S. y S. E., de la magnífica y cómoda bahia del Callao. Es la primera de la costa occidental del Sur Pacífico, ya por su seguridad y espacio, ya por su grande importancia comercial y ya en fin, por ser el puerto mas inmediato á Lima, capital del Perú.

Se encuentra fondo en cualquier punto de la bahia con un excelente tenedero de fango, desde cuatro brazas muy cerca de tierra, hasta diez y ocho á cuatro millas, que es el centro de la bahia: el término medio de profundidad de dos á tres cables de la playa, es seis á siete brazas.

El mejor paraje, tanto para estar al abrigo de la mar del S., como para hallarse en la inmediacion del muelle principal, es á sotavento y cerca de la costa del S., cuya prolongacion es la punta.

El sitio en que debe fondear un buque, se arreglará al objeto que lo conduzca al puerto; pues estando igualmente seguro en cualquier punto, solo atenderá á la mayor facilidad de su comunicacion con tierra, consonante con los asuntos que la motivan.

Las naves de guerra y los vapores de la línea Británica del Pacífico, acostumbran fondear en la parte de sotavento de la costa que se halla de la punta para el E. situándose cerca de ella en cinco á seis brazas. Los segundos tienen establecidas boyas fijas para amarrarse al intento.

Los buques que se dirijen á tomar órdenes para el embarque ó despacho de huano de las islas, se fondean á sotavento de todos, para estar listos á zarpar tan luego como son reconocidos y obtienen la licencia respectiva. Y por último, los buques que verifican carga ó descarga, ya vengan del extranjero, ya sean costaneros, fondean en las inmediaciones del muelle de que se sirven. Estos tienen regularmente que enmendarse á la espia, á causa de los muchos buques que por allí se reunen; exijiéndose ademas el que se acoderen, tanto por conservar calle, como para evitar los choques en las calmas ó en los cambios de viento.

El Callao es concurrido por todos los buques que se fletan para cargar huano en los diferentes depósitos. Vienen á él, para ser reconocidos por los comisionados del Gobierno y recibir las órdenes de carga. Asímismo es frecuentado por todas las embarcaciones extranjeras y nacionales que trasportan mercaderias y frutos del pais. Esto hace que en el Callao haya de ordinario, por término medio, de ochenta á cien buques fondeados.

Existe un muelle del Estado para el embarque y desembarque de pasajeros y mercaderias. Hay en él un ferro-carril, por el que se trasporta á los depósitos de la aduana los efectos descargados. Linda con el término del ferro-carril que se dirije á Lima y por medio de una ramificacion toma éste de los depósitos del muelle todas las mercaderias que allí se despachan sin entrar en los almacenes de aduana. Al extremo del muelle ó chaza de afuera, hay cañerias con llave, destinadas á que se haga la aguada para los buques surtos en el puerto. Esta operacion se ejecuta comunmente en lanchas que se llenan por medio de mangueras, pero no se impide sin em-

bargo, hacerla con embarcaciones del buque que la necesite, apesar de ser mas cómodo y económico recibirla abordo, por las lanchas provistas de bombas, empleadas en este tráfico.

Se ha decretado y concedido á una compañia particular, la construccion de un muelle-dársena y malecon, tomando por base los trabajos hace tiempo principiados por el Gobierno. Atendidas las proporciones y trazo del plano que se ha aprobado, y la obra que con arreglo á él se está ejecutando, tendremos á la conclusion, satisfecha una de las mas urjentes necesidades del pronto y seguro tráfico comercial.

Otro muelle del Estado, llamado de Chucuito, está hácia el medio de la costa del S. y ha sido destinado exclusivamente para el desembarque de trigo y harinas. De él parte un ferro-carril, por el que se verifica el trasporte á los depósitos construidos en el inmediato pueblo de Bellavista.

Hay ademas sobre la misma costa los muelles de la compañia del Dique, de la antigua empresa de nieve y los de la compañia Británica de vapores, que sirven estos últimos tambien para la descarga. Tienen á sus inmediaciones los almacenes de depósito, casas habitaciones, factorías y otros establecimientos de las empresas respectivas.

Un nuevo muelle construido en el seno E. de la bahia, es el punto de partida del gran ferro-carril trasandino que en la actualidad se construye y cuyos trabajos marchan con gran rapidez, habiendo recorrido ya un convoy el 31 del último Julio, la extension de nueve millas sobre la rivera y lecho izquierdo del Rimac. El próximo y antiguo castillo del Sol es el punto señalado para la estacion principal. Obra tan importante, que por primera vez en la

América del S., vá á poner en inmediata y fácil comunicacion la Sierra con el mar; trae indudablemente nuevos y abundantes elementos de progreso á esta floreciente ciudad.

El lastre para los buques, es de piedra menuda que se encuentra en toda la playa y se consigue con prontitud. El precio de las lanchas empleadas en esto es moderado.

La ciudad del Callao está situada á la orilla del mar, sobre la hermosa planicie del valle de Lima. Es provincia litoral, comprendiendo bajo su gobierno el pueblo de Bellavista y las chacras que se encuentran dentro de una línea recta, tirada desde este pueblo á la mar brava por un lado y á la orilla del Rimac por el otro, paralela con la costa. En la ciudad se encuentran todos los auxilios y recursos que puede necesitar un buque. Las provisiones frescas y frutas son muy variadas y se obtienen á precios moderados. Existen ademas almacenes surtidos de artículos navales y provisiones de mar, así como carbon de la mejor calidad en abundancia y á precios módicos.

Un hospital bien servido se encuentra en la parte N. de la poblacion y en él se atiende á toda persona que por sus dolencias lo ocupa.

Existe en el puerto un Dique flotante de fierro, que presta utilísimos servicios para la carena, reconocimiento ó limpia de buques.

Desde el Callao se distinguen con bastante claridad los edificios de Lima, particularmente sus altas torres; notándose la gran elevacion sobre el nivel del mar, á que llega el valle en esta capital.

El año de 1848 contrató D. Pedro G. Candamo, con el Gobierno Supremo el ferro-carril que goza de privilegio por veinte y cinco años, entre el Callao

y Lima. Se procedió seguidamente á su construccion y en 1851 fué inaugurada la línea y abierta al tráfico público. Este ferro-carril ha sido el primero que se plantificó en Sur-América y aunque las condiciones de su servicio sean inferiores á otras líneas de su clase, no por esto ha dejado de prestar una gran ventaja á la sociedad en general y al comercio en particular. El establecimiento del ferro-carril ha operado una actividad grande entre ambos puntos y por consecuencia de ella puede decirse que estos se hallan simultaneamente unidos. Esta empresa pertenece hoy á una sociedad anónima.

Se construye, en la actualidad, un camino macadamizado sobre la antigua via entre el Callao y Lima; tal obra producirá inmensos beneficios al tráfico comercial y á la comodidad y ornato público.

En la plaza de la Independencia ó del Castillo, existe tambien el paradero del ferro-carril urbano, que conduce á los baños de mar de la punta, de que ya se ha hecho mencion.

El establecimiento del telégrafo eléctrico desde el año de 1856, ha venido á consolidar la unidad del Callao con Lima. Hoy funciona con regularidad y los alambres se extienden por el N. hasta Paita y lugares intermedios, y por el S. hasta Pisco é Ica. La Compañia Nacional, que tiene á su cargo los telégrafos de la República, trabaja con el mayor ahinco en llevarlos á las principales ciudades de nuestro territorio.

La aduana principal está situada dentro de la fortaleza de la Independencia en donde se hallan construidas oficinas de contabilidad y despacho y espaciosos almacenes de depósito. Una ramificacion del ferro-carril del Callao á Lima, entra en el Castillo de la Independencia y sirve para conducir las mer-

caderias despachadas que trasportan. El producto de esta aduana es en la actualidad, de tres y medio millones de soles anuales.

El resguardo de la aduana está situado á la inmediacion del muelle principal haciendo frente á la estacion del ferro-carril.

El Arsenal de la marina militar que actualmente posée el Callao, ha perdido la importancia y buena disposicion que tuvo en tiempos antiguos, porque habiéndose construido el paradero del ferro-carril delante de él, por el lado de la playa, le ha privado de la libre accion sobre la bahia. Este edificio contiene: un cuartel en que se alojan los batallones de marina: un departamento en que se hallan las oficinas y el alojamiento del Comandante General de Marina: almacenes para depósitos de artículos navales pertenecientes á la Escuadra: un patio interior con agua corriente y un departamento para el depósito de la Artilleria. A la entrada se encuentran las oficinas de la Capitania del puerto y la estacion telegráfica.

Este Arsenal cuya posicion ha desmerecido por las causas indicadas, no ha recibido mejoras en su fábrica. Se piensa sí, en construir otro en posicion conveniente y vender el terreno del actual á particulares.

En el puerto del Callao tuvo lugar el memorable combate de 2 de Mayo de 1866, entre la escuadra Española, compuesta de seis fragatas, de las que una era blindada de primera clase, tres cañoneras y varios trasportes; y las improvisadas baterias que en pocos dias se levantaron sobre la playa y que, manejadas con la mayor intrepidez ocasionaron la derrota de esa escuadra y el abandono consiguiente de las aguas del Pacífico. Las fortificaciones han sido

aumentadas despues, y mejorado su armamento, que se compone hoy de la mejor artillería hasta ahora en uso.

Los buques que se dirijen al Callao viniendo del S. pueden entrar al puerto de dos modos: ó bien se costea la isla de San Lorenzo por el N., que es el medio mas cómodo y seguro, ó bien se pasa por el canal, llamado *Boqueron*, que está entre dicha isla y la punta del Callao.

Despues de reconocer la isla que en tiempo claro se distingue de veinte á veinte y cinco millas, se procurará costearla sin aproximarse al cabezo á menos de media milla, para librarse de las calmas que causa la interposicion de la isla; ciñendo luego en demanda del fondeadero. Sucede casi siempre que el viento no dá para llegar á este de una vuelta, por lo que es preciso dar dos ó mas bordadas adentro de la bahia. En este caso si se halla el buque muy á barlovento, debe cuidarse de un pequeño banco de arena blanca llamado la *Ballena*, que se separa de la punta, como una milla hácia el medio del canal, internándose un poco en la bahia y en el que siempre revienta la mar ó hay marullo en la pleamar.

Si se entrase con tiempo nublado ó de noche y el viento estuviese largo, se hará rumbo despues de montado el cabezo, al E. 5º N., con el que se vá al fondeadero, libre de todo peligro.

Sin embargo de ser bastante ancho el boqueron, no todo él es navegable. Queda dicho que una milla fuera de la punta, hácia el medio del boqueron, é inclinándose algo al centro de la bahia, existe el pequeño bajo de la *Ballena*. La parte que media entre este y la punta es baja, extendiéndose para el S. y frente de la punta una milla. No llega en algunos sitios á una braza el fondo en la pleamar. En este

placer, que es conocido con el nombre de *Camotal* se han varado muchos buques. Desde el cantil de este bajo á la isla de San Lorenzo, media un canal limpio, cuya profundidad no baja de cinco á cuatro y media brazas, con poco mas de media milla de ancho y por el que se puede pasar observando las reglas siguientes. Se tomará la ensenada de Chorrillos pasando entre la Horadada y el Fronton; acercándose mas á este se continuará sobre tierra hasta enfilarse con la Horadada y la caleta de Solar, ó sea la mediania entre el morro de Solar y la punta del mismo nombre. Inmediatamente se dará andar y se gobernará conservando esa enfilacion que hace rumbo O. N. O. 5° N. y con el que se tomará la medianía del canal. Hasta cuatro cables de la punta S. E. de San Lorenzo, solo se encuentran de dos y media á tres brazas de agua. Salen unas piedras tambien á poca distancia habiendo poco fondo entre ellas; lleva el nombre de bajo del Inglés; montado este no hay peligro en la costa de la isla. Luego que se está frente á los edificios de la caleta del Dique, se gobernará sobre el fondeadero del Callao.

Tambien se obtiene pasaje franco, siguiendo la línea de rumbo que resulta de la enfilacion de la torre del faro y la chimenea de la antigua factoría del Dique; pero no siendo este un edificio permanente, no se dependerá de él.

El pasaje del boqueron, ofrece las ventajas siguientes; 1ª evitar las calmas del cabezo:—2ª acortar la distancia:—3ª entrar con viento largo, por el barlovento que se toma. Creemos sin embargo poco prudente pasar por allí con un buque de mucho calado, si por primera vez se visita el Callao, pues cualquier descuido ó cerrazon, puede ocasionar un contratiempo. En la actualidad se está abalizando

el canal por medio de boyas, con lo que desaparecerá todo peligro.

Lima.—Está situada Lima, capital de la República del Perú y residencia del Supremo Gobierno á los 12.° 3.′ 16″ Lat. S. y á los 77.° 6.′ 35″ Long. O. del meridiano de Greenwich.

Es Lima la mas antigua capital de Sur-América. Siempre ha disfrutado de especiales ventajas, tanto por poseer el puerto del Callao tan inmediato, como por otras causas de posicion y temperatura la que goza.

Grandes y magníficos son la mayor parte de sus edificios y establecimientos, ya de educacion, ya de beneficencia, ya municipales, ya penitenciarios, ya industriales y ya en fin de muchos particulares. Su poblacion actual es de ciento ochenta mil habitantes.

Rio Rimac.—Cerca de dos millas hácia al N. del Callao, desemboca el rio de este nombre que atraviesa la Capital. Es de poco caudal de agua en su confluencia con el oceano, á consecuencia de las muchas sangrias que recibe para regar los grandes valles de Lima.

Rio de Carabayllo.—Desemboca en la misma bahia cinco millas mas al N. del Rimac; trae mas agua que éste, sin embargo de que tambien recibe muchas sangrias para el riego de los valles. Toda la parte de mar inmediata á esta costa, es baja, y no es prudente acercarse á ella, á menos de una milla de la playa hasta nueve millas al N. del Callao, pues las avenidas de los dos rios han aglomerado arena y fango en sus inmediaciones, que dejan solo de braza y media á dos brazas á esa distancia.

Cerro de Monton de Trigo.—Sobre la playa baja que sigue para el N. del Callao, se vé á la distancia de nueve millas del puerto, un cerrito aisla-

do, llamado así. Está muy cerca del mar, es de regular altura, de figura aguda y notable por su posicion.

Punta Bernal. — La punta de este nombre se desprende al frente del Monton de Trigo; es una lengueta baja de arena, poco saliente y de ninguna consideracion.

Hormigas de Afuera.—Las rocas llamadas así, componen un arrecife que demora aproximadamente al O. del cabezo N. de San Lorenzo, á la distancia de treinta millas. Existen varias piedras bajas, algunas de las cuales no velan, varios farallones y un islote de veinte y cinco piés de altura que contiene una corta cantidad de huano. Este, que se halla mas al S., puede verse en tiempo claro á seis ú ocho millas. Se encuentran las rocas esparcidas en una circunferencia de dos millas.

Los buques que viniendo del N. recalen al Callao, deben tener gran cuidado con este arrecife durante la noche; pues siendo frecuentes las calmas y fuerte la accion de la marejada y corrientes que tiran sobre él, se evitará quedar á poca distancia y á barlovento. El ruido de la reventazon se percibe á dos ó tres millas. Varios buques han encallado sobre estas piedras, perdiéndose totalmente y pereciendo la mayor parte de los tripulantes.

En ningun punto de la costa, se hace mas necesario que en éste, el establecimiento de un faro. Podria situarse en la cúspide del islote descrito.

Punta de Pancha.—La punta de este nombre, distante cuatro y media millas hácia el N. O. del cerrito Monton de Trigo, es muy poco saliente: pero se le separan un islote blanco de regular altura, y varias rocas y fallarones que se prolongan por todas las inmediaciones de la costa para el N.; todos muy

próximos, visibles y cubiertos con lijeras capas de huano.

Punta Mulatas. — Tres millas hácia el N. de la anterior, avanza esta sobre el mar. Es alta, formada por varios cerros y mogotes de roca, siendo limpia en su contorno. El pasaje entre ella y el islote Solitario que es el mas próximo del grupo de Pescadores, es franco, profundo y libre de todo peligro.

Puerto de Ancon.—Doblando la punta anterior, é inmediatamente al N. de ella, se encuentra este excelente puerto. Es tenedero segurísimo cerca de tierra, de tres á dos y medio cables hácia el seno del S. E.; en siete á cuatro y media brazas de agua con fondo de arena.

Es uno de los puntos de estacion del ferro-carril de Lima á Chancay y Huacho; con tal motivo y atendidas las facilidades que como puerto ofrece, se ha verificado por él, todo el desembarco de materiales para la obra y para lo cual se ha construido un muelle de pilares de madera, que satisface las exigencias del momento. Parece indudable que Ancon será mas tarde, no solo un lugar de tráfico comercial para Lima, sino tambien uno de los puntos favoritos de paseo y convalecencia para los vecinos de la Capital, por la excelencia y comodidad de sus baños de mar.

La costa que circunda el puerto es de dos aspectos enteramente distintos; alta, rocallosa, muy acantilada y limpia, la del S. O. y S.; baja, con playa tendida de arena y poco fondo en su inmediacion, la del E. y S. E. En la primera, que es formada por la punta, se encuentra hácia el E. la pequeña caleta de Playa Hermosa, que presenta una playa de arena muy tranquila.

El ferro-carril hasta Lima se halla abierto al trá-

fico público y funciona con regularidad. En pocos meses mas lo estará hasta Chancay. Existe tambien la comunicacion telegráfica.

Principian á levantarse ya nuevos edificios, se encuentran provisiones frescas de todas clases y el agua se trae de fuera, por ser un poco salobre la que se extrae de los pozos de la orilla.

Por este puerto se han ejecutado varias operaciones militares, así durante la guerra de la Independencia, como posteriormente; la última fué el desembarque de la expedicion Peruano-Chilena que destruyó la Confederacion Perú-Boliviana, organizada por el General Santa Cruz.

Islotes de Pescadores.—Hácia el O. y S. O. de la punta Mulatas se separan diez islotes llamados de esta manera. El mas próximo que se aparta de la punta poco mas de media milla, se conoce con el nombre Solitario. Los otros se extienden hasta la distancia de cuatro millas; siendo mas altos y grandes los del O.; su color es blanco-cenizo y se distinguen desde el Callao en tiempo claro. Son limpios y se encuentra bastante fondo cerca de ellos. Puede pasarse, si se quiere, al O. y por sotavento del mas alto ó del N. Están cubiertos con lijeras capas de huano.

Hormigas de Tierra.— Una milla hácia el N. del islote O. de Pescadores, se encuentran dos farallones llamados así; son limpios y sin peligro alguno.

Punta de Toma-calla.—Desde el extremo N. de la bahia de Ancon, van acercándose á la playa cerros elevados que en algunos sitios vienen á morir á la misma orilla, no dejando pasaje; tienen una lijera inclinacion hácia el E. Por la medianía de ellos corre la línea del ferro-carril de Lima á Huacho. A la distancia de cinco millas avanza sobre el mar la punta nombrada. *Alta*, rocallosa, saliente un po-

co al O. y formada de capas de diferente color y muy perceptibles. Varias rocas se desprenden de ella, como hasta á dos cables adentro del seno que se forma al N., adonde tambien queda muy escasa playa; puede atracarse á esta, varando en botes cuando la mar no está muy picada.

Punta de Pasamayo.—Bajo el mismo aspecto sigue la costa por tres y media millas hácia el N., avanzando la punta de Pasamayo, que es poco saliente y con rompiente sobre las piedras próximas que la rodean. Al N. se forma una pequeña caleta inabordable por efecto de la fuerte reventazon.

Rio de Pasamayo.—Desde la punta de Pasamayo sigue la costa hácia el N., inclinándose al O.; y á la distancia de tres millas desemboca el rio así llamado, que trae bastante agua en el verano. Desde el mar se distingue la vejetacion del valle á gran distancia.

Punta de Chancay.—Dos millas mas hácia el N., termina la playa baja que sigue del rio anterior, con la punta de este nombre. Tiene tres mogotes á su extremo y presenta un morrito de regular altura y corte acantilado, separado de los cerros del interior.

Puerto de Chancay.—Doblando la punta descrita que es limpia, se encuentra inmediatamente á sotavento de ella, este puerto; con fondo de doce á seis brazas á tres cables de tierra. Fórmanse en él, dos caletas interiores sobre la misma costa de la punta; la del E. es la mas resguardada para desembarcar, por ella se hace todo el tráfico y sobre los altos se ven las bodegas de depósito. En la situada al lado de la punta existen unas barracas abandonadas. Las dos caletas están separadas entre sí por un morrito de rocas negras, del que se desprenden, pero muy inmediatas varias piedras visibles. Si se ha de perma-

necer algunos dias fondeado, conviene acoderarse con proa al S. O. para evitar los desagradables balances que produce la marejada boba de ese rumbo. Suelen experimentarse bravezas que traen reventazon en la playa, por la cual nosiempre se puede desembarcar; cuando la mar está buena, se vara en la playa de la caleta de E., para el desembarco.

La poblacion está á una milla y media de distancia, en la planicie que se halla sobre los barrancos del N. Es uno de los puntos de estacion del ferro-carril de Lima á Huacho, y se halla en comunicacion telegráfica con la capital. Este lugar está reputado como uno de los sitios mas benéficos de convalecencia y es indudable que su desarrollo será rápido por las facilidades que hoy le ofrece el ferro-carril á Lima.

Por este puerto se hacen importaciones de huano para la agricultura del valle y exportaciones para el Callao, de cerdos, maiz, algodon y otros productos de sus haciendas, así como azúcar en gran cantidad para el extranjero.

Playa Grande.—Desde Chancay corre la cost. formando seno por veinte y dos millas, casi al O. N O. Este paraje á que se da el nombre indicado, es árido é inabordable por la continua reventazon. Sobre esta playa varan casi siempre los botes, maderas y otros objetos flotantes que se desprenden al garete desde el Callao.

Punta de Salinas.—La punta así llama, es el extremo N. de la gran ensenada que desde la punta del Callao, forma la costa para el E., y luego al N. con inclinacion al O. Esta punta sale baja para el O., tiene á su nacimiento un cerrito de regular altura y se desprende de ella un islote muy próximo.

La Herradura de Salinas.—Se da este nombre al

pequeño seno que se halla al N. de la punta anterior. Se encuentra fondo en ocho á siete brazas, de tres á dos cables de tierra; pero casi siempre se experimenta fuerte marejada y reventazon en la playa.

Cerro de Salinas.—Desde la Herradura corre la costa casi N. S., con varios cerros de regular altura. El mas elevado de los inmediatos á la playa y notable por su posicion, es el que lleva este nombre. Se halla del lado N., un poco apartado, termina en forma aguda y mide novecientos treinta piés sobre el nivel del mar.

La Misteriosa—Los Capitanes de los vapores "Inca" y "Quito," de la Compañia Británica del Pacífico, aseguran haber visto romper la mar sobre una roca oculta que no está situada en las cartas y que dicen hallarse equidistante entre las puntas de Salinas y Bajas, como á tres cuartos de milla de la playa mas próxima y demorándole el cerro de Salinas, N. E. ¼ E.—punta de Salinas S. S. E. 2 ½. E. y punta Bajas, N. 5° E. Estando situada casi en la línea que se sigue navegando del Callao á Huacho, debe tomarse el resguardo necesario.

Punta Bajas.—El promontorio de costa que avanza al mar, y desde punta Salinas corre cinco millas casi N. S., formando lijeros senos, se encuentra limitado por esta punta, que trae su nombre de los islotes bajos y aplanados que se desprenden hasta media milla al N. O. Son visibles las piedras inmediatas, y sobre ellas rompe la mar.

Bahía de Salinas.—Doblando la punta anterior á sotavento, se abre al E. y N., la espaciosa bahia de este nombre que penetra por tres millas. Se encuentra fondo en cualquier punto.

Caleta de Playa Chica.—El mejor tenedero es el llamado así, en la bahia anterior; se halla situado

en el seno del E. de la costa del S. delante de los ranchos que allí se ven; su fondo es de ocho á cuatro brazas muy cerca de tierra. Por este lugar se hace el embarque de la célebre sal de Huacho, cuya operacion se ejecuta en embarcaciones menores que varan sin dificultad en la playa. Es pronto este embarque, siempre que el depósito de tierra esté surtido de sal.

Las salinas se encuentran á la distancia de cinco millas, de cuyo lugar se conduce la sal á la costa por medio de acémilas; se trata de construir un ferrocarril de sangre que dará facilidades y economía en el trasporte.

No hay agua y se carece de todo recurso. Tampoco existe poblacion permanente y solo aparecen trabajadores cuando se verifican embarques de sal.

Grupo Huara.—De punta Salinas al S. O., se prolonga por trece millas un cordon de islas que forman el grupo nombrado, el que enumeraremos segun sus respectivas distancias.

Islote el Tambillo.—Este es el islote mas próximo á la punta Salinas. Tiene poca altura, es limpio y se le desprende muy cerca una laja, en la que bate siempre la mar. El abra de dos millas que queda entre el islote y la punta, es limpia, con mucho fondo y puede pasarse sin peligro alguno.

Islotes Chiquitana.—Estos dos islotes están á una milla del Tambillo: son un poco mas grandes que este y tambien limpios; hay pasaje franco entre ellos y el Tambillo. Los cubre una lijera capa de huano.

Islotes Bravo y Quitacalzones.—Los islotes de estos nombres distan dos millas de Chiquitana, forman entre sí un grupo de tres islotes y varias piedras entre ellos: en estas rompe la mar. Existe pasaje

claro entre estos islotes y Chiquitana. Tambien los cubre una lijera capa de huano blanco.

Isla de Mazorca.—La isla así llamada, es la mas grande de todo el cordon ó grupo de Huaura; tiene tres cuartos de milla de longitud, dista una milla de Quita-Calzones: es limpia y mide doscientos piés de altura: hay atracadero por el N., su color es amarillo ocre, por el huano que contiene en regular cantidad.

Islote del Pelado.—El islote de este nombre, está á seis millas de la Mazorca: tiene ciento cincuenta piés de altura. Es limpio, de color blanquecino y se encuentra mucho fondo al pié de la roca, que es de corte acantilado. No deja playa ninguna y bate el agua sobre sus costados.

El espacio de mar que media entre el Pelado y la Mazorca es muy profundo: éste es regularmente el pasaje de los buques que saliendo del Callao, se dirijen á los puertos de la costa N.

Punta de Huacho.—Limita al N. la bahia de Salinas, dista seis millas de la punta de Bajas, es peñascosa, alta y de color oscuro. Muy cerca de la punta se encuentran varias piedras que se extienden un poco hácia el N. y las que deben evitarse; una laja se interna algo al puerto y en ella rompe siempre la mar: son todas visibles con bastante fondo en sus inmediaciones.

Puerto de Huacho.—Doblando la punta anterior y las piedras que avanzan un poco al N., se forma al S. E. el puerto que lleva este nombre. Hay en él regular fondeadero de siete á cuatro brazas, á tres ó dos y medio cables de la playa del S. E. En este paraje se ven unas pocas casas y por allí se hace el desembarque; distiguiéndose hácia el mismo lado algunos sembrados y la oficina del resguardo. El muelle de madera que se construyó hace pocos años, es-

tá casi destruido. No ofrece atracadero para lanchas, cuando la marea está baja, pues lo impiden la corta longitud que se le dió y la aglomeracion de arena en su cabezo.

La poblacion propiamente dicha, está sobre el barranco que corre para el N. como á una milla de distancia del desembarcadero. Distínguense perfectamente las casas é iglesias desde el fondeadero y aun ántes de entrar en él. De la orilla á la poblacion hay una cuesta bastante pendiente, haciéndose este camino en carruaje ó cabalgaduras. Suelen experimentarse bravezas que hacen molesto el desembarque algunas veces.

Huacho es puerto menor de alguna importancia. Es muy abundante de frutas, aves y provisiones frescas; pues es muy bien cultivada su campiña. Las muchas haciendas de caña, algodon, cria y seba de cerdos, que están á sus inmediaciones, son valiosas y dan abundantes productos á la exportacion. La aguada puede hacerse en las inmediaciones del desembarcadero, rodando barriles.

La poblacion posée regulares edificios y es un magnífico lugar de campo por su buen temperamento. Se halla en comunicacion telegráfica con Lima y muy pronto se prolongará hasta ella, el ferro-carril que llega ya á Chancay, partiendo de la capital.

La agricultura es la principal ocupacion de los vecinos de Huacho; su comercio va en creciente, tanto por la concurrencia de jente al pueblo, como por las importaciones de mercaderias que se hacen para el interior, y trasporte de sal para el mineral del Cerro de Pasco y otros lugares. Es tambien muy notable su movimiento de exportacion, en frutas, aves, chancaca, azúcar, algodon, cerdos, maiz y otros productos que allí se obtienen.

En las inmediaciones de este puerto y en un lugar llamado Sanú, se descubrió en años pasados un mineral de oro y aunque parece cierta su existencia, fué abandonado por los especuladores, en virtud de no costearles el trabajo.

Punta de Carquin.—Los barrancos sobre que está situada la villa de Huacho, corren hácia el N., descendiendo y formando á la distancia de dos millas, una punta de tierra baja con un lijero mogote llamado así. La mar rompe sobre las piedras visibles y muy inmediatas que se le desprenden.

Bahía de Carquin.—Se abre al N. de la punta anterior. No tiene uso ninguno, por ser de difícil acceso á consecuencia de la mucha reventazon en la playa.

En toda esta parte se vé la hermosa vejetacion de los valles de Huaura y Huacho, llegando en algunos puntos hasta la misma orilla.

Morrito de Carquin.—Al extremo N. de esta pequeña ensenada se halla este morrito aislado, de regular altura y muy próximo á la playa. Varias piedras se apartan hasta la distancia de dos tercios de milla; pero todas son visibles por reventar siempre en ellas la mar.

Islote de Carquin.—La playa que sigue para el N. del morro anterior es baja. Apártase de ella como media milla, y cuatro de la punta de Huacho, el islote nombrado. Este es de poca altura, peñascoso, con una ligera capa de huano de color muy blanco y cubierto casi siempre de muchos lobos marinos. Se encuentra bastante fondo inmediato á él, y puede pasarse por el O., tan cerca como prudentemente se quiera.

Isla de Don Martin.—Dista tres millas al N. del anterior islote y se separa de la costa como media

milla. Es de regular altura, color blanquecino y limpia, por ser visibles las piedras muy próximas que se le desprenden.

Punta de Begueta.—Se encuentra media milla hácia el N. de la isla de Don Martin; es rocallosa y rodeada de piedras que salen para el N. hasta cerca de media milla, con reventazon ó marullo continuo.

Puerto Begueta.—Doblando la punta antedicha por sotavento se halla éste. No ofrece seguridad, tanto por el poco abrigo, como por la marejada y continua reventazon que se experimenta en la playa. El fondo es de ocho á cinco brazas, á un tercio de milla de tierra.

Desde punta Begueta, la costa toma un color muy oscuro, distinguiéndose al interior cerros elevados, algunos de los cuales tienen hasta cuatro mil doscientos veinte piés de altura sobre el nivel del mar.

Punta Atahuanqui.—Se encuentra ocho millas, hácia el N. del anterior puerto, avanza muy poco al O: es limpia y compuesta de peñasqueria negra y acantilada, salpicada de manchas blancas. Montando esta punta se distingue la vejetacion del valle de Supe.

Punta Tomas ó Supe.—Por cuatro millas hácia el N., van descendiendo lentamente los altos que forman la costa. Salen luego al O. y aumentando de altura en figura ovalada, se presenta la punta de este nombre. Es muy parecida á la de Atahuanqui, pero sin las manchas blancas que esta tiene. Se halla libre de peligro, pues las pocas piedras que se apartan de ella, están muy inmediatas y velan.

Punta Ptaillo.—Doblando la anterior punta por sotavento, siguen por media milla hácia el N. E., los altos de rocas oscuras, apartándose luego esta peque-

ña puntita para el N. Varias piedras y un farallon se desprenden de ella hasta poco mas de medio cable pero todas son visibles ó revienta la mar.

Bahia de Supe.—Inmediatamente que se monta la anterior puntita, se descubre el recodo de tierras mas bajas, que forman la parte S. de la buena bahia de Supe. Es limpia y tiene buen fondeadero de seis y media á cuatro brazas, á dos y medio cables de la orilla y delante de las casas; estas son en su mayor parte muy pobres, ó ranchos de totora, pero la poblacion que está á cuatro millas de distancia, es abundante de toda clase de víveres frescos. En la playa del S. puede vararse en botes pequeños con comodidad, aunque suele agitarse la mar ocasionando algunas molestias. Sírvense allí para el trabajo del puerto de canoas, por la falta de un muelle, que puede hacerse con gran facilidad. La puntita que limita el puerto por el N., tiene varias piedras á su lado, por lo que no es prudente acercarse.

Morro de la Barranca.—El pequeño morro así llamado se encuentra á dos millas hácia el N. de Supe, avanza muy poco al O., es acantilado y limpio por ser visibles todas las piedras que se le desprenden. Un farallon se aparta muy cerca hácia el S. y otro islote tambien muy próximo queda al N.

Bahia de la Barranca.—Se abre á sotavento del Morro. La continua reventazon y peligro natural para acercarse á la orilla la hacen inservible. Sobre la playa se ven varios ranchos que se habitan en la temporada de baños. Dos tercios de milla hácia el N. del puerto se apartan hasta dos cables de la costa varias piedras, en las que rompe la mar.

Rio y Valle de Pativilca ó la Barranca.—Tres y media millas hácia el N. del morro descrito, desemboca este rio; trae gran cantidad de agua en los

meses de verano y riega el hermoso y fértil valle del mismo nombre, que se extiende á sus dos costados. Los sembrados llegan á las inmediaciones de la desembocadura del rio y hasta la misma playa, percibiéndose desde el mar con toda claridad. Se encuentra solo de cinco á seis brazas de agua hasta tres millas al O. del valle.

Cerros de la Horca y la Fortaleza.—El valle presenta en su extremo N., dos puntos muy notables, cerca del mar; la Fortaleza que se compone deun conjunto de paredones ó ruinas indígenas situadas en una altura, ofrece elaspecto del nombre que lleva; y el cerro de la Horca, que es un mogote muy próximo á la orilla, que avanza aislado de los demas y de un color oscuro.

La parte de costa que media entre el morro de la Barranca y el cerro de la Horca, que es de nueve millas, está azotada por contínua rompiente siendo baja la mar en su proximidad.

Punta Santander.—Se halla dos y media milla del cerro de la Horca, siguiendo el curso N. y O. de la costa. Penetra al mar, baja, con rocas oscuras y tiene á su extremo O. un islote muy inmediato. Es limpio y puede pasarse cerca de él.

Pico de Pativilca.—Hácia el interior y casi N. N. E. de la punta anterior, se levanta el elevado cerro llamado así. Es de figura cónica aguda, de color claro y con cinco mil ochocientos piés de altura sobre el nivel del mar.

Punta Callejones.—Es elevada y muy saliente al O., se halla nueve y tercio millas hácia el N. de la de Santander, siendo limpia en su contorno, por ser visibles todas las piedras muy inmediatas que se le desprenden.

Punta Jaguey.—Penetra al mar, baja, oscura y

con rocas inmediatas, en las que siempre hay rompiente. Dista seis millas hácia el N. de Callejones.

Bahia del Gramadal.—A sotavento de la punta anterior se abre la hermosa bahia llamada así. Tiene buen fondeadero y abrigado al S. en siete á cinco brazas de agua, muy cerca de tierra. Toda esta parte es limpia y sin peligro alguno. Toma su nombre de las manchas de grama silvestre que cubren muchos de los mogotes de la costa. Es lugar inhabitado y falto de todo recurso.

Roca de Hércules.—Se dice que á mediados del siglo pasado fué vista por el navío "Hércules," una roca á la que dió su nombre. Con este motivo los antiguos planos Españoles, la sitúan en Latitud 10° 23′ 30″ S. y Longitud 79° 15′ O., distando sesenta y cinco millas de la tierra mas cercana. Desde la época referida nadie á visto la tal roca, apesar del decidido empeño con que en diversas ocasiones se ha buscado.

Morro del Bufadero.—Está ocho millas hácia el N. de la punta de Jagüey siguiéndo el curso de la costa; presenta al mar un corte acantilado y es todo de piedra oscura con manchas blancas.

Cerro de las Tetas.—Se halla sobre el morro de Bufadero un poco al interior; elévase mil seiscientos veinte piés sobre el nivel del mar y presenta en su cúspide dos pesones que guardan semejanza con el nombre que lleva.

Cabeza de Lagarto.—La costa que sigue del Bufadero por dos y media millas hácia el N., es de barrancos de piedra oscura y acantilados; siendo muy notable esta circunstancia que forma contraste con el aspecto de la demas costa. Los barrancos se interrumpen y concluyen en un mogote llamado como queda dicho; este es de piedra oscura y saliente, de

corte perpendicular al lado del mar y de figura muy parecida al nombre que se le da; visto á la distancia por el S., es mas baja la tierra de adentro.

Bahia de Huarmey.—Doblando la punta que forma la Cabeza de Lagarto, siguen para el N. tierras altas por media milla, luego toman un curso mas al E. por poco mas de media milla, á cuya distancia se interrumpen con un recodo de tierra muy baja, formándose la buena bahia así nombrada. Deben cuidarse las piedras que aunque á muy corta distancia se apartan en algunos lugares hasta á un cable de la puntita de la costa S. Separándose de esta misma costa adentro del puerto y poco mas de cuatro cables hácia el N., se encuentra un islote de piedra de color blanco, de regular altura, y entre el cual y la costa por ambos lados, hay pasaje profundo y limpio. En la parte de adentro del islote y entre él y la playa baja del S. E., se halla el mejor fondeadero en siete á cuatro brazas, á tres ó dos y medio cables de tierra: á ménos de esta distancia es muy baja la bahia.

El puerto es seguro y tiene una playa de arena adonde varan los botes para desembarcar. Hay allí unos ranchitos que se ocupan temporalmente y no tienen recurso alguno. La poblacion está á dos millas, y en ella pueden conseguirse algunas provisiones frescas. El embarque de leña y carbon constituye el principal comercio de este puerto. Se encuentra agua dulce en la playa.

En el pueblo se elabora una célebre *chicha*, que goza de gran fama entre los aficionados á esta bebida.

Punta de Culebras.—Es esta la mas avanzada siguiendo el curso de la costa, nueve millas hácia el

N. de Huarmey. Es limpia y no ofrece peligro alguno.

Caleta y Valle de Culebras.—A sotavento de la punta anterior se encuentra la pequeña caleta de su nombre, con fondo de ocho á seis brazas, de tres á dos y medio cables de la costa del S., adonde existe una asta de bandera frente á las casas que allí se ven; una de ellas de buen aspecto y propiedad de los hacendados del valle que solos se sirven de este puerto. La playa es baja y se desembarca varando en el recodo del E., adonde suele haber rompiente que hace molesta esta operacion. Se practican algunas exportaciones de algodon y es lugar escaso de todo recurso.

El valle se abre inmediatamente al N., presentando á la vista algunos sembrados. Por él corre un riachuelo, que á excepcion de los meses de verano, no siempre trae agua en su desembocadura al mar.

Islotes Erizos y Conejos.—De la costa que sigue para el N., se apartan algunos farallones é islotes hasta la distancia de una milla de tierra. Son los principales los Erizos, que distan tres y media millas hácia el N. de la punta de Culebras, y los Conejos que distan cinco millas de la misma y son de color muy claro.

Punta de Mongoncillo.—De los islotes anteriores hácia el N., la costa forma una gran ensenada que es inabordable y se halla limitada á la distancia de seis y media millas por la punta nombrada; siendo fácil de reconocer dicha punta, por terminar en un mogote alto, muy cercano al mar y el que desciende de la cadena de cerros elevados que vienen del N. Se apartan varios farallones y piedras, pero estas últimas son visibles y revienta la mar sobre ellas.

Punta de Colina Redonda.—Nueve y media mi-

llas hácia el N. de la anterior punta se encuentra la llamada así. Sobre ella se levantan dos mogotes que vistos por el S. parecen una isla; es limpia en sus inmediaciones.

Caleta de Colina Redonda.—Se halla á sotavento de la punta del mismo nombre; tiene regular fondeadero, en ocho á siete brazas cerca de la costa del S. Es lugar inhabitado y falto de todo recurso. Deben cuidarse varias piedras que se apartan al extremo N. de la caleta y que son visibles.

Cerro de Mongon.—Próximamente en el paralelo de la caleta anterior é inmediato al mar, se levanta el cerro nombrado, el cual forma un punto muy notable en esta parte: se eleva tres mil novecientos piés sobre el nivel del mar. Se halla apartado de los otros cerros del interior, y termina en varios picos agudos. Su falda suele estar cubierta de una faja de niebla.

Morro del Calvario.—Los cerros inmediatos al descrito anteriormente, y que siguen sobre la costa hácia el N. por diez millas, son de ménos altura y van formando diferentes ondulaciones, hasta terminar á esta distancia en el morro llamado así, que avanza algo sobre el mar y es compuesto de rocas muy oscuras, siendo muy limpio y acantilado en sus inmediaciones.

Bahia de Casma.—Montando el morro anterior para el N., la costa entra hácia el N. E. por cerca de dos millas conservando el mismo aspecto; se descubre una abra de milla y dos tercios de ancho limitada al N. por otros cerros semejantes á los del S. y marcan entre ambos la boca de la bahia de Casma.

De la costa S. y á la entrada del puerto, se desprende una roca como á dos cables de distancia so-

bre la que hay solamente nueve piés de agua y de la que es preciso precaverse, tomando el resguardo conveniente.

Internándose para el E. se descubre la playa de arena baja y semicircular que circunda la bahia. El mejor fondeadero se halla hácia el E. y delante de la punta de piedras de mas adentro, muy cerca de ella en el recodo que ésta hace con la costa del S. y adonde se encontrarán de seis á cuatro brazas de agua á cable y medio ó un cable de distancia. Conviene esta proximidad á fin de abrigarse de las fuertes fugadas de viento que allí se experimentan. Todos los dias despues de las once hasta la puesta del sol, se tiene en el puerto viento fresco, acompañado de rachas muy fuertes; esta circunstancia enseña que debe entrarse á tales horas con pocas velas altas.

En la playa que se extiende despues de los cerros del S., hácia el E., se ven algunas casas y ranchos de totora: delante de ellas está el muelle cómodo, que se ha construido recientemente y ofrece toda facilidad para desembarcar.

No es prudente acercarse á la playa de arena del S. E. y S. á ménos de tres y medio cables por haber muy poco fondo hasta esa distancia.

Sobre la playa del E. y N. E. se ve un gran bosque seco. La leña y carbon que se extrae de dicho bosque y de los fundos inmediatos, son aquí los principales renglones de comercio. El maiz y el algodon pertenecen tambien á los productos que se exportan.

El pueblo de Casma dista seis millas del puerto; para ir á él se proporcionan sin dificultad en los ranchos las acémilas necesarias. En el puerto de Casma se consiguen algunos recursos y provisiones

frescas, pero el agua que se obtiene es muy costosa, por tenerla que conducir de distancia. Casma es puerto menor que sirve al Departamento de Ancachs y se halla en comunicacion telegráfica con la capital.

Los cerros rocallosos que limitan la boca del puerto por el N., son como hemos dicho, oscuros y del mismo aspecto que los del S. Las piedras que se desprenden hasta cerca de dos cables de distancia de ellos, son todas visibles y revienta la mar.

La Roca Negra.—Llámase así, á un farallon que se encuentra á una milla separado de la costa y demorando prxóimamente al O. ¼ S. O. de la punta N. que está en la boca de la bahia. Este farallon es de roca muy oscura; con pocos piés de elevacion y de corte acantilado; bate siempre la mar sobre sus costados y no se tienen menos de treinta brazas de fondo á su pié. La parte de mar que média entre el farallon y la costa es limpia y muy profunda.

La roca negra es tristemente célebre por un doloroso recuerdo que lleva consigo. En el año de 1854 salió de Casma en una noche oscura, la fragata trasporte "Mercedes," remolcada por el vapor "Rimac" conduciendo la primera como ochocientos individuos á su bordo. Hallándose á corta distancia á barlovento de la roca, con viento muy fresco y marejada gruesa, faltaron los remolques. Mientras se preparaban en el vapor para pasar otros calabrotes y el comandante del trasporte procuraba dar alguna vela para salvar el peligro, cuya operacion dificultaba el excesivo número de gente que invadia la cubierta, se fueron violentamente sobre la roca y chocó el costado del buque contra ella. Desde este momento principió á inundarse de agua su bodega;

trabajaron las bombas con actividad, pero fueron insuficientes estos afanes. La fragata "Mercedes" se fué á pique al segundo golpe; siendo víctimas de tan deplorable suceso mas de setecientas personas entre ellas el heróico Comandante del buque D. Juan Noel, quien se negó á embarcarse en los botes, contestando á los ruegos que se le hicieron, que su deber era salvar antes que su vida la del último de los individuos que se hallaban abordo. Los botes del vapor y los pocos útiles del trasporte, pudieron recojer á los que se salvaron.

Islotes de la Viuda y la Tortuga.—Despues de Casma, continua alta la costa cuatro millas hácia el N.: forma luego una ensenada que se extiende por cuatro millas mas; al frente de esta y sin apartarse de la línea de la costa, se encuentran los de islotes referidos: la Viuda al S. y la Tortuga al N., ambos de regular altura: el primero es limpio y el segundo con varias piedras próximas al S. E., en las que revienta la mar.

Islotes Los Chinos.—Terminada la ensenada referida anteriormente, la costa vuelve á tomar por tres millas hácia el N. el mismo aspecto con rocas acantiladas. A este límite se apartan cerca de dos cables los dos islotes nombrados, que son limpios y sin presentar accidente ninguno notable.

Punta de Samanco.—Inmediatamente hácia el N. de los islotes Chinos la costa forma por milla y media una lijera ensenada con playa baja de arena, en la que siempre hay rompiente, siendo por esta causa de difícil y peligroso acceso, excepto en el recodo del S., adonde algunas veces se pueden varar botes con facilidad. Del extremo N. de la ensenada, salen al O. los cerros altos y de rocas oscuras que forman la punta referida, todos los que vienen de la cadena

que está mas al interior. Un farallon muy próximo se separa al S. Tanto este como la punta son limpios y sin peligro alguno.

Morro de Samanco.—Este promontorio de rocas negras y altas es el límite N. de los cerros que forman la punta como á media milla de distancia de ella. Varias piedras en las que rompe la mar, se le apartan hasta cerca de un cable.

Campana de Samanco.—El cerro así llamado, se halla en el mismo grupo de la punta y el morro, como milla y media hácia el N. E. Es de regular altura, presenta una figura cónica de mucha base, siendo un poco ovalado en su superficie, lo que le da cierta semejanza á una campana. A su lado hay otro cerro pequeño.

Bahia de Samanco.—Inmediatamente al N. y E. de la punta y morro que llevan el mismo nombre, se abre esta segura y espaciosa bahia que tiene una extension de seis y media millas por tres y media de ancho próximamente. El abra ó boca de dos y tercio de milla de ancho, es profunda y limpia y está perfectamente marcada por los cerros altos de uno y otro lado. Se encuentra fondo en cualquier parte; desde veinte y una brazas á la entrada, disminuye gradualmente hácia sotavento ó al N., en cuyo extremo es muy baja y solo se encuentran tres brazas á dos tercios de milla de tierra. El fondeadero principal está siguiendo la costa S. E., é internándose hácia el E. se descubre una pequeña caleta llamada tambien *Guambacho* delante de la cual hay un magnífico tenedero en siete á cuatro brazas de tres á dos y medio cables de tierra, frente de las casas que se ven sobre la playa baja de arena. Suelen experimentarse rachas fuertes de viento desde las once del dia á la puesta del sol. Lugar de es-

casos recursos; el agua puede tomarse de una acéquia que por este sitio desemboca al mar. Aquí principia el valle de Nepeña, en el que se hallan el pueblo del mismo nombre y el de Guambacho: dista el primero quince millas y el segundo tres de Samanco.

Por este puerto se hacen embarques de arroz, maiz, carbon, leña y algodon de los valles próximos.

Adentro de la bahia y apartándose dos tercios de milla de la costa del N. E., hay un islote llamado de los *Pájaros*, de regular altura, de color blanquecino por las capas de huano que contiene y del que se desprenden varias piedras por dos cables hácia el O., reventando en ellas la mar.

Al N. O. de la ensenada se ve una lengüeta de arena muy baja, por lo que parecen una isla los cerros altos que avanzan al mar y corren para el S. cerrando la bahia por el N.

Isla Lobo.—El término S. de los cerros altos que marcan el límite N. E. en la boca del puerto, es la isla de este nombre que solo se aparta dos cables, alta con el mismo aspecto de la costa inmediata y compuesta toda de rocas oscuras y manchas blancas. Los farallones y piedras muy inmediatas que se le separan son todos visibles y en ellos revienta la mar.

Monte Division.—Los cerros que siguen hácia el N. de los que están á la entrada del puerto de Samanco son muy altos, particularmente el que lleva el nombre indicado, que se eleva á mil ochocientos ochenta piés sobre el nivel del mar y muy inmediato á él; todos ellos componen una península de cinco millas de largo, unida al Continente por la lengüeta de arena baja que limita por el N. O. la bahia de Samanco.

Islotes del Ferrol.—De los cerros que descienden del monte Division para el N., se apartan tres islotes casi enfilados entre sí; son de regular altura y limpios en sus inmediaciones, dejando pasaje franco entre los dos últimos.

Isla Blanca.—Milla y tercia hácia el N. N. E., del islote que está mas al N., de los tres referidos anteriormente, se encuentra la isla Blanca que tiene una extencion de casi una milla, de color muy claro por las lijeras capas de huano que contiene; se pega mucho á la costa del N.

Separado de esta isla como dos tercios de milla al O., existe un arrecife, del que suelen velar algunas rocas; observándose siempre marullo ó reventazon sobre él.

Bahia del Ferrol.—Las islas descritas anteriormente marcan el límite O. de la bahia nombrada, la que es de grande extension y seguridad. La mejor entrada es por el canal mas ancho ó sea entre la isla Blanca y el islote mas próximo del S. Al E. de los islotes se abre la excelente bahia indicada, de siete millas de largo por casi cinco de ancho.

Toda la playa que circunda la bahia es de arena y muy baja; á la del S. no es prudente acercarse á ménos de milla y media, en donde se tienen de siete á cuatro brazas en un magnífico tenedero de arena.

En la parte N. E. á la orilla del mar, se ve el pequeño pueblo de Chimbote; se puede fondear frente á él en cuatro brazas á tres cables de tierra.

La parte del S. es inhabitada y está separada de la bahia de Samanco por el istmo bajo de arena de que ántes se ha hablado.

El carbon y la leña constituyen todo el comercio

que de Chimbote se hace por este puerto. Paraje escaso de todo recurso, inclusa el agua.

Este lugar puede tomar dentro de poco tiempo, gran importancia comercial, si se llevan á cabo las dos grandes obras que se proyectan: éstas son, el ferro-carril á Huarás, para el que se han levantado los planos y hecho los estudios del caso; y la irrigacion de los terrenos de Chimbote y Palo-seco; la última acaba de concederse á una sociedad anónima formada al intento.

Cerros de Chimbote.—Los llamados así, limitan por el N. la bahia del Ferrol; son dos cerros de color oscuro y fácil de reconocer: se elevan á la orilla misma del mar, rematando en figura muy aguda; el de mas al N. es un poco mas bajo. En su parte inferior, que es de mucha base, se unen entre sí y se ven fajas ó vetas oscuras en toda su superficie, en sentido N. S.

Bahia de Coisca.—Por tres y media millas hácia el N. de la bahia del Ferrol, la costa que la compuesta de los cerros referidos anteriormente, es muy acantilada y limpia; luego sigue un recodo de playa baja que forma la bahia de Coisca con fondeadero en el seno del S. E. en seis á cinco brazas á dos cables de tierra, frente á la rancheria de pescadores que alli se vé. Lugar expuesto á fuertes rompientes que dificultan el atracar. Del lado N. de la bahia hay un islote limpio y de regular altura. Aquí principia el valle de Santa, cuyos sembrados se ven desde el mar.

Isla de Santa.—Se halla al frente de la bahia de Coisca, separándose de la tierra mas próxima, milla y dos tercios y se prolonga en sentido casi N. S. por una y media millas. Hay un pequeño islote al N. que parece unido con la isla, y dos farallones y

varias piedras que se apartan hasta dos tercios de milla al S. O. de la isla; ésta es de regular altura, de color cenizo y deja entre ella y la costa un canal profundo y limpio.

Morro de Santa.—La costa baja de arena que forma la bahia de Coisca, se ve limitada á las dos y media millas hácia el N. O. por un promontorio de piedras aislado que lleva el nombre referido y el que por la circunstancia indicada parece una isla, visto del S. De la puntita de piedra que de él avanza al N., se aparta cerca de un cable de distancia una piedra, en la que no siempre rompe la mar, por lo que al montarlo debe tomarse el resguardo conveniente.

Bahia de Santa.—A sotavento del morro descrito, é inmediatamente al E., se encuentra la bahia así llamada. Tiene buen fondeadero de cinco á cuatro y media brazas á cuatro cables de tierra hácia el lado de la punta, ó á media milla de distancia en cuatro brazas al N. de la rancheria que se ve sobre la playa.

Se está en el mejor paraje cuando la extremidad N. O. de la punta que se desprende del morro, demora al S. O; el desembarque se hace varando en la playa que está delante de los ranchos de la orilla.

El pueblo se halla á dos millas de distancia y es abundante en provisiones frescas, de las que hace hoy gran comercio con las islas de Guañape.

Por este puerto que está en comunicacion telegráfica con la capital se verifican considerables embarques de leña, carbon, arroz, algodon y otras producciones de menor importancia. Se puede conseguir agua, aunque es costoso el embarque.

Rio de Santa.—En la playa baja que corre por cuatro millas desde el puerto casi N. S., desemboca á la distancia de dos millas el rio de este nombre,

que es uno de los mas caudalosos de la costa del Perú, en la estacion de aguas. La fuerte rompiente hace casi siempre inabordable todaesta parte de la costa.

Islote del Corcobado.—Se aparta tres millas de la costa y demora al N. O. de la punta de Santa á tres y tercio millas de distancia, es de corte acantilado por el lado del O., descendiendo con un ligero declive al otro extremo. Por el N. N. O., como á media milla de distancia se aparta un pequeño arrecife sobre el que siempre rompe la mar.

Islote de la Viuda.—Dista tres millas hácia el N. N. O. del Corcobado; se aparta solo una milla de la costa, es mas pequeño que el anterior y de color oscuro.

Una piedra baja en la que rompe siempre la mar, dista tres y media millas hácia el N. O. ¼ O. de la Viuda, apartándose de la costa cerca de dos millas.

Valle de Santa.—Se extiende á las dos orillas del rio de su nombre, ocupa algunas leguas y sus sembrados se perciben con toda claridad desde el mar.

Morro de Chao.—La playa baja que se extiende hácia el N. del rio Santa por trece y media millas, es inabordable por la continua reventazon. Varios mogotes se levantan sobre ella hácia el N., pero el mas próximo y avanzado sobre el mar es el que lleva el nombre referido, que es limpio en sus inmediaciones.

Punta de Chao.—Milla y media mas hácia el N. del morro anterior, sale la pequeña puntita de este nombre, que es limpia y no presenta accidente ninguno notable.

Isla de Chao.—Separada de la costa que media entre el morro y punta del mismo nombre á una y

media milla de distancia hácia el O., se halla la isla llamada así.

Se eleva ciento veinte piés y es de color muy blanco por efecto de las débiles capas de huano que existen en su superficie. El pasaje que media entre la isla y la costa, es limpio y profundo.

Varios farallones muy inmediatos se apartan por el N. O. y hasta la distancia de dos millas se extiende por el mismo lado, un arrecife en el que siempre rompe la mar.

Caleta de Coscomba.—A sotavento de la punta de Chao, se forma un ligero recodo en la playa, que despues corre casi N. S. por cuatro millas: á este término se ve una punta alta, á cuyo lado N. está la caleta referida: tiene esta mal fondeadero de siete á cinco brazas, á media milla de tierra. Lugar inhabitado y sin recursos.

Fondeadero de Chao.—Se halla al pié del rio de su mismo nombre, dos y media millas hácia el N. de la caleta de Coscomba. El mejor fondeadero está á milla y media de tierra, frente á los ranchos de la orilla, en siete á seis y media brazas de agua; se experimenta continua marejada, que ocasiona balances desagradables y reventazon en la playa, lo cual la hace peligrosa para desembarcar en botes: debe en consecuencia esperarse las lanchas de tierra. Casi todos los dias sopla viento muy fresco de las doce para adelante, lo que dificulta el trabajo; siendo las mejores horas las de la mañana. A este lugar solo concurren los buques que van á cargar leña, carbon ú otros productos de las haciendas próximas. Las provisiones se traen del interior y hoy se hacen de ellas algun comercio con las islas de Guañape.

Rio y Valle de Chao.—El rio así llamado, desem-

boca por este mismo lugar, y á sus costados se extienden los sembrados del valle al que se da igual nombre.

Rio Vírú.—Desde el morro de Chao la costa toma casi un curso N. O. por quince millas, y á las once y media millas de distancia, desemboca el rio nombrado, con muy poco caudal de agua y sobre un playa inabordable.

Morro de Guañape.—La costa que desde el rio Chao, se ha dicho que por quince millas toma un curso casi N. O., se interrumpe á esta distancia por el morro indicado, que es un cerro de piedra que avanza al mar y se eleva setecientos piés sobre su nivel; es notable por ser muy acantilado y ademas por lo bajo relativamente de la playa que le queda tanto al S. como al N., lo que lo hace presentarse como una isla, visto á la distancia. Es limpio en sus inmediaciones.

Islas de Guañape.—El grupo de este nombre, está compuesto de dos islas grandes que se distinguen por isla del N. é isla del S., atendida su respectiva posicion; dos islotes en la mediania de estas y algunos farallones hácia el N. O. de la isla del N. Todas se hallan comprendidas en una circunferencia de tres millas de diámetro.

La isla mas próxima á tierra que es la del N. ó baja, dista cinco y media millas hácia el S. S. O. del morro del mismo nombre.

La isla alta ó del S. se eleva quinientos cuarenta piés sobre el nivel del mar y se aparta de la otra solo milla y media hácia el S. ¼ S. O. La parte de esta isla que mira al O. está cortada casi á pique y presenta una superficie de rocas oscuras que terminan en una cúspide aguda; por el lado opuesto, desciende en inclinacion lenta, toda cubierta de huano.

Los islotes del centro son altos y determinan próximamente la mediania entre las dos islas.

La isla del S. lo mismo que la del N., ofrecen fondeaderos tranquilos y seguros, en la primera por el N. E. y en la otra por el lado de la costa, á muy corta distancia de ellas en veinte á quince brazas.

Estas islas son la mejor marcacion para los buques que sin conocer la costa del N., se dirigen á los puertos de Salaverry ó Huanchaco.

A consecuencia de estarse concluyendo el huano de las islas de Chincha y ser por otra parte muchos los buques que se fletan para exportar este abono á los diferentes mercados del globo, se explotan en la actualidad ambas islas, en las que hay un depósito considerable de huano, el que, segun los últimos experimentos mandados hacer por el Supremo Gobierno, es de excelente calidad. Se han ejecutado en ellas trabajos especiales y costosos, á fin de poder embarcar todo el huano preciso á la demanda; empleándose con preferencia el sistema de mangueras, por las que se cargan las lanchas.

En los meses de Enero á Abril, son muy frecuentes las neblinas en toda esta parte de la costa, se dificulta entonces la navegacion y aun se hace molesto algunas veces comunicarse de una isla á otra.

Las brisas del segundo cuadrante son en general constantes en estas islas; á veces frescas; pero en los meses de Abril á Junio aumentan de violencia, crece la marejada, se hace difícil el carguío y aun la comunicacion entre las islas por medio de botes corrientes. La isla del S. por su posicion, es sensible á los movimientos de la mar, desde que teniendo ménos reguardo que la del N., la marejada ofrece mayores inconvenientes para comunicar con tierra.

En la isla del S. se ha construido una casa cómoda para el Gobernador, intervencion fiscal y resguardo. Hay nombrado tambien un Capitan de puerto con sus correspondientes auxiliares y una guarnicion de tropa para conservar el órden.

La poblacion aumenta dia á dia por la importancia que va tomando este lugar. Las provisiones frescas se consiguen fácilmente, lo mismo que el agua; las primeras á precios cómodos y la última algo cara, siendo ocho pesos por término medio el valor de la tonelada.

En los cortes del huano, se han encontrado á profundidades de ochenta á cien piés algunas piezas de metal de las usadas por los indios, lo que ofrece una señal inequívoca de que estas islas fueron habitadas en un tiempo muy remoto por los aborígenes del pais.

Caleta de Guañape.—Se halla por el lado del E., de la pequeña puntita que se desprende del morro del mismo nombre para el N. El mejor fondeadero es á media milla de tierra, frente á los ranchos que se ven sobre la playa baja del seno.

Se experimenta allí frecuente reventazon y no es prudente por esta causa desembarcar siempre en los botes de abordo, debiendo preferirse las lanchas de tierra cuando no se conoce este paraje. Por aquí se verifican grandes embarques de leña, algodon, y algunos otros productos de menor importancia de las haciendas inmediatas.

Se acaba de establecer por especulacion privada, una cañeria que avanza hasta el mar y en la que se proveen de agua las lanchas que conducen este artículo á las islas de Guañape. Tambien se hace de dicha caleta, un activo comercio de provisiones frescas con las mismas islas.

Morro de Carretas.—Desde el morro de Guañape para el N., sigue la costa baja por trece millas con cerros elevados al interior. A la distancia indicada se levanta el pequeño morro de que se ha hecho mencion. En todo este intermedio de costa se experimenta fuerte reventazon en la playa y se encuentra fondo de diez á ocho brazas, á dos millas de tierra.

Puerto Salaverry.—Se halla inmediatamente al N. del morro de Carretas. Fondo de arena en seis á cinco y media brazas de agua, á media milla de tierra, un poco hácia afuera y á sotavento de la pequeña puntita que se desprende del morro. Hay tasca y la mar revienta á alguna distancia de la playa, razon por la que no es prudente confiarse en los botes de abordo; se experimentan largos sagios, que con la gente del puerto y sus lanchas ofrecen desembarcadero mas cómodo que en Huanchaco.

Salaverry se halla habilitado ya como puerto mayor en sustitucion de Huanchaco y es indudable que construyendo, como se trata de hacer, un muelle que salve la rompiente, se podrá frecuentar con toda seguridad. Actualmente se levanta un nuevo edificio para la Aduana y casas particulares en la nueva poblacion que se está formando, á la que se acaba tambien de dar agua potable. Se ha celebrado contrata para establecer un ferro-carril hasta Trujillo, distante siete y media millas.

Riachuelo de Moche.—Siguiendo el curso casi al O. N. O. que en esta parte toma la costa, á las seis y media millas desemboca el riachuelo de ese nombre, que es de muy poco caudal de agua.

Trujillo.—La ciudad de este nombre se encuentra hácia el N. ¼ N. E. de la desembocadura del

rio de Moche y una y media milla al interior. Las torres de las iglesias y otros edificios de la ciudad se ven perfectamente desde el mar. Trujillo fué fundada por el conquistador Francisco Pizarro y le dió el nombre de su pais natal en España. Se halla establecidi n aéelvalle de Chimú, adonde los antiguos Incas tenian una de sus poblaciones mas importantes, cuyas ruinas se ven todavia en una grande extension. Se halla en comunicacion telegráfica con la capatl.

Caleta de Huaman.—Siguiendo el curso de la costa una milla hácia el N. O., de la desembocadura del rio Moche, y frente á la ciudad de Trujillo, se ven unos pocos ranchos cerca de la playa, á cuyo lugar se llama Huaman. A este sitio se pretendió en un tiempo trasladar el puerto de Trujillo, por creerse mas fácil y menos costosa la construccion de un muelle; pero de tal idea se ha desistido desde que su playa y fondeadero no ofrecen ventaja ninguna sobre Huanchaco y sí reunen todos los inconvenientes de aquel puerto. Es mal fondeadero en seis á cinco brazas á dos tercios de milla de tierra; no tiene abrigo ninguno por ser una costa corrida, en la que se experimenta constante reventazon. Se cree tambien que este lugar será mal sano, por estar rodeado de pantanos.

Puerto de Huanchaco.—Siguiendo desde el morro Carretas hácia el N. el curso de la costa, que en esta parte es casi N. O. ¼ O., se encuentra á las doce y media millas, el puerto nombrado, que ofrece puntos de vista muy notables y fáciles de reconocer, aun para los que lo visiten por primera vez. Se halla este puerto en el intermedio que se forma, entre la playa baja que viene del S., y los barrancos de tierra acantilados, de regular altura y próximos

al mar, que siguen para el N. Tiene mal fondeadero en siete á cinco brazas de agua á una milla de tierra: no disfruta de ningun abrigo para la marejada continua que se experimenta de traves; y en las bravezas revienta la mar desde muy afuera.

La poblacion está situada en un pequeño plano delante de los barrancos: sobre estos últimos se halla construida la iglesia, pintada de blanco con una torre. La posicion aislada de este edificio, y la altura en que está, permiten verlo á gran distancia, convirtiéndolo en el mejor punto de marcacion para dirigirse al puerto; pues la iglesia se distingue constantemente, aunque sucede con frecuencia que los cerros tambien notables, de que hablarémos, están nublados.

El mejor fondeadero se toma pasando á una milla de la puntita S. del puerto: se gobierna luego sobre una mancha ó boqueron de tierra colorada, que hay en los barrancos de sotavento: se sigue conservando esa distancia hasta descubrir la luz á traves de las claraboyas delantera y posterior de la torre; y cuando principian éstas á taparse; se da fondo, arriando por lo ménos sesenta brazas de cadena y una buena ancla. En este lugar llamado el *Pozo*, se halla el buque lo mas seguro que es posible en el puerto que se va describiendo, y tan cerca de tierra como es dado, sin exponerse á que rompa la mar. Lareventazon se extiende á mayor distancia al lado de barlovento, adonde ademas se encuentran piedras sueltas que hacen perder las anclas.

No es prudente, aun en los dias de bonanza, desembarcar en los botes de abordo; deben esperarse siempre las lanchas de tierra; éstas vienen generalmente despues de fondear un buque, tripuladas por nueve hombres prácticos en la tasca. Si se obser-

vase que no sale ninguna, apesar de ser la hora de visita; es señal del mal estado de la mar en la playa. No es raro por esta causa, verse incomunicado con la tierra uno ó dos dias, particularmente en los meses de Junio á Setiembre. Se usan tambien por los indígenas del puerto, unas balsillas muy angostas, formadas de totora y que rematan en un pico suspendido hácia adelante; las llaman *Caballitos* y se sirven de ellas para la pesca ó para ir á los buques, con correspondencia ú otras comisiones cuando la mar se halla muy agitada. El individuo que maneja el caballito; se coloca encima de él, sentado sobre los piés y le da movimiento con un doble canalete de caña. En las bravezas se les ve atravesar la tasca sin ningun temor; y aunque son muchas veces arrebatados por las olas, vuelven á tomar su caballito con admirable prontitud, porque son excelentes nadadores y prácticos en la tasca.

El desembarque se hace, varando las lanchas en la playa, cerca del edificio de la Aduana.

Por este puerto se han hecho hasta ahora importaciones directas de mercaderias extranjeras y fuertes exportaciones de arroz, algodon, cebada, chancaca, almidon y plata en barras; pero todo el movimiento de este lugar se traslada en la actualidad á Salaverry, que como se ha dicho ántes, ha sido habilitado de puerto mayor en sustitucion de él.

En el pueblo hay regulares casas que se ocupan en la estacion de baños por las familias de Trujillo. Esta ciudad dista solo seis millas, es la capital del Departamento de la Libertad y una de las mas antiguas poblaciones del Perú segun queda ya referido. En ella se obtiene toda clase de recursos, ménos artículos navales. El agua es muy escasa y costosa en Huanchaco, tanto porque no siempre corre

en el puerto, como por el fuerte gasto que origina su embarque. El lastre es igualmente muy costoso por esta última causa.

Pico de Huanchaco.—El llamado así es un cerro aislado, de figura cónica muy aguda, distante seis millas del puerto para el interior, casi al E. Se distingue á gran distancia y es muy fácil de reconocer por su posicion y forma.

Cerro de la Campana de Huanchaco.—Es el mas notable de toda esta costa y se halla situado seis millas hácia el N. de Huanchaco y cinco millas hácia el interior. Debe su nombre á la figura que presenta, que es igual á la de una antigua campana descansando en el suelo: termina en unas crestas que imitan la parte de las asas en que se cuelga la campana. Su elevacion es de tres mil cuatrocientos cincuenta piés sobre el nivel del mar: distínguese á gran distancia y no es fácil equivocarlo, por su posicion aislada y la forma particular que tiene. Con mucha frecuencia se ve la parte alta, cortada por una faja de niebla que deja descubiertas la cúspide y la base.

Valle y Rio de Chicama.—Del Huanchaco hácia el N., sigue el curso de la costa casi O. N. O. 5° N., con barrancos de tierra cortados casi á pique, cerca de la orilla y dejando muy poca playa. Hay en ella fuerte reventazon y se encuentra fondo en diez á ocho brazas, hasta á tres millas de distancia. Estos barrancos están cortados á las catorce millas por el hermoso valle nombrado, que allí se abre y cuya variada vejetacion, se distingue desde el mar formando horizonte. En el valle corre el rio que lleva igual nombre, llegando á secarse en su desembocadura los meses de Mayo á Noviembre.

Caleta del Brujo.—Siguiendo el curso de la cos-

ta, tres millas hácia el N. del valle descrito y casi E. O., con el pueblo llamado Magdalena de Cao, cuyas cásas están situadas un poco adentro del alto y se ven desde el mar, se habilitó para el embarque de frutos, la caleta llamada así ó San Bartolomé. Es muy mal tenedero, plagado de piedras sueltas que ponen las anclas á riesgo de perderse: su fondo es de cinco brazas á una milla de tierra: no tiene abrigo ninguno: se sufre marejada de traves que ocasiona fuerte reventazon en la playa, no siendo prudente desembarcar en botes. Por existir tantos peligros y dificultades, fué posteriormente cerrada al tráfico.

Cerro y Punta de Malabrigo.—Desde el valle de Chicama hácia el N., la costa se presenta con los mismos síntomas que al S. de él, siguiendo un curso casi N. O. A la distancia de trece millas avanza sobre el O. presentando aislado el cerro de este nombre que se eleva setecientos noventa piés, y el cual visto á la distancia parece una isla, descendiendo luego en varios mogotes que internándose al mar forman la punta que lleva igual nombre. Esta es limpia en su proximidad S. O. y O.; pero no así internándose por el N. O. y N. adonde se encuentra poca agua y varias piedras próximas, en las que rompe la mar.

Islas de Macaví.—Las dos islas de este nombre demoran casi al S. 5° O. de la punta de Malabrigo, á la distancia de seis millas. Por su posicion respectiva se pueden distinguir por isla del N. é isla del S.

La isla del N. que es la mas alta y pequeña, está separada de la otra, por un canal de veinte brazas mas ó menos de ancho, practicable solo por botes cuando la mar está buena, pues habiendo la menor braveza se forma rompiente en la boca y se hace peligroso este pasaje. La isla del N. es la que mé-

nos huano contiene, se eleva cien piés sobre el nivel del mar y es de poca extension. El mejor tenedero se encuentra hácia el N. N. E. y N. E. ¼ desde diez y ocho á nueve brazas en fondo de arena á medio cable de distancia de la punta N. La isla de que se va hablando es completamente limpia en todo su contorno y se encuentra fondo en veinte á doce brazas hácia cualquier lado hasta la distancia de cable y medio de tierra; sin embargo no parece prudente tomar otro fondeadero que el mencionado, porque fuera de él no se tiene abrigo alguno, se recibe el viento en toda su fuerza y la marejada boba del S. al S. O. que rara vez falta.

La isla del S. está separada de la del N. por el canal de que se ha hablado ántes; es de regular altura y se halla toda cubierta de huano que presenta un color bronceado ó amarillo oscuro. En su alrededor existen algunas rocas grandes, pero están casi unidas con la isla, la que es limpia en todo su contorno, adonde se encuentran de veinte á doce brazas de agua hasta la distancia de cable y medio. Esta isla es la primera que se distingue viniendo del S., pues la del N. se proyecta con ella. No parece prudente tomar fondeadero en esta isla, por carecer de abrigo para los buques que recibirian la mar y viento como si estubiesen en medio del oceano.

Los buques que con el objeto de cargar huano se dirijan á estas islas, las abordarán siempre por el lado del E., pues así les será fácil tomar el fondeadero que queda indicado como el mejor.

Recientemente se ha principiado á explotar estas islas, habiéndose al efecto establecido mangueras en la isla del N., para el embarque de huano. Se construye tambien un puente de madera entre las dos islas para facilitar el tráfico. Las provisiones

frescas y demas artículos de consumo se traen en lanchas del inmediato puerto de Malabrigo.

Ensenada de Malabrigo.—Doblando la punta del mismo nombre por sotavento y recorriéndola para el E. á una distancia de media milla de su costa, que tiene poca agua en su proximidad, se abre esta dilatada ensenada. El mejor tenedero se halla al fondo del seno, entre las casas que se ven en la costa del S. E. y la puntita negra de piedras, llamada del Observatorio, en cuatro y media á cuatro brazas á dos tercios de milla de tierra. No deben emplearse los botes de abordo, porque la mar es baja y revienta á gran distancia. Las lanchas del puerto que son las que se usan para el tráfico, varan en la playa delante de los ranchos.

Recientemente se han descubierto en este fondeadero varias piedras que no se hallan aun fijadas en las cartas y cuya posicion respectiva es la siguiente.

Roca Garcia.—En esta han tocado varios buques con riesgo de perderse, habiendo determinado su posicion en Junio de 1867: demorando, punta Malabrigo, extremo al S. 41° O.; punta Negra ó del Observatorio al S. 8° O. Se encuentran sobre la roca de doce á nueve piés de agua en un radio de seis á cuatro piés, aumentando la profundidad al rededor á cuatro y cuatro y media brazas de agua. Cuando se descubre abierta la calle O. del pueblo, se está en una recta con la piedra, por consiguiente para evitarla debe ocultarse siempre aquella.

El Capitan Nares, del buque de S. M. B. "Reindeer" determinó en el año de 1869 la posicion de otros dos bajos. Roca Reinder,—Demora extremo de punta Malabrigo, al S. 45° O; punta Negra ó del Observatorio, al S. 10° O. habiéndo doce piés de agua sobre ella. Roca diez y seis piés.—Demora

el centro del cerro de Malabrigo que está sobre la punta al S. O. 2° ½ S.; y la punta Negra ó del Observatorio, al S. 2° O.

A fin de evitar todas estas rocas y tomar un fondeadero seguro, se cuidará de que la puntita de piedras negras que se desprende de la costa del S. y que hemos llamado tambien del Observatorio, no demore nada mas hácia el S. de S. 5° E. (el centro del pueblo al E. S. E.) y de no caer en ménos de cuatro brazas de fondo. Toda la ensenada de Malabrigo es de muy poca agua, encontrándose solamente de cinco á cinco y media brazas á una milla de distancia de tierra en cualquiera direccion.

Desde el mediodia hasta la puesta del sol, se sienten en el fondeadero brisas muy frescas acompañadas de fuertes fugadas, por lo que al entrar en la ensenada, deben cargarse las velas altas desde que se dobla la punta. Las bravezas son frecuentes y en algunas ocasiones exigen fondear á dos anclas ó hacerse á la mar por uno ó dos dias, si no se quiere sufrir esas molestias.

La poblacion se compone tan solo de bodegas de depósito y ranchos de totora, careciéndose de todo recursa, inclusa el agua. El principal movimiento del puerto consiste en la exportacion de arroz, cebada, azúcar, algodon, chancaca, almidon y otros productos de parte del valle de Chicama. Por efecto de lo bajo del fondo en las inmediaciones de la orilla, solo pueden cargar las lanchas en las proximidades de la mar llena.

Existe comunicacion telegráfica con la Capital; y se ha hecho una concesion para plantificar un ferro-carril de veinte á veinte y cinco millas de extencion entre este puerto y los inmediatos pueblos de Paijan y Ascope. Como esta obra lleva consigo la

construccion de un muelle, es indudable que si llegara á realizarse mejorarian las condiciones del puerto.

Punta Arcana ó Puemac.—Doce y media millas de Malabrigo, siguiendo el curso de la costa hácia el N., se encuentra la punta así llamada; es poco saliente y fácil de reconocer, por verse sobre ella en diferentes sitios varias cruces altas de madera, rodeadas de un marco de lo mismo. No debe pasarse á ménos de dos cables de la punta, por salir varias piedras en las que rompe la mar.

Caleta de Puemac.—A sotavento de la punta anterior, se halla la caleta del mismo nombre; con fondo de cinco á cuatro y media brazas á tres cables de tierra, delante de los ranchos que se ven en la playa del S. y constituyen el pueblo, que es solo habitado por pescadores y se carece de todo recurso. Se experimenta marejada de traves por el poco abrigo y solo se puede desembarcar varando en la playa cuando la mar está buena.

Punta de Pacasmayo.—Distante siete millas hácia el N. de la de Arcana. El intermedio de costa entre ellas, es bajo, arenoso y con fuerte reventazon; distinguiéndose al interior la vejetacion del valle de San Pedro ó Pacasmayo. La parte de tierra de la punta es mas alta, se adelanta luego sobre el mar con un descenso suave, que termina en su extremidad muy baja y en una curva extensa. Fuera de la punta y en sus inmediaciones hasta un tercio de milla, se encuentra muy poco fondo: allí revienta la mar en las bravezas, por lo que no es prudente acercarse ménos de esa distancia.

El vapor "Arica" de la Compañia Británica de Navegacion en el Pacífico, embarrancó en esta punta viniendo del N.; su pérdida fué total, salvándose

sí, las vidas y parte de los equipajes de los que venian abordo.

Puerto de Pacasmayo.—Doblando hácia el N. la punta anterior, se descub e la gran ensenada del mismo nombre, que penetra por dos millas hácia el N. E. y se recorrerá en esa direccion. Una vez montada la punta á la distancia indicada y estando adentro del seno, puede todo buque acercarse prudentemente hasta dos y medio cables de la costa del S. E., pues hay poco fondo en sus inmediaciones. Muy pronto se avistan las casas del pueblo. Delante de ellas hácia el extremo O. y como á cuatro y medio cables de la orilla, es el mejor tenedero, en cinco y media á cuatro y media bazas de agua. Las lanchas del puerto están fondeadas en este sitio y son una buena marca para los buques que por primera vez lo visitan; puede largarse el ancla al costado de afuera de ellas. Se fondea en esta distancia por lo mucho que se extiende la rompiente durante las bravezas.

Muy pocas veces es posible desembarcar en los botes de abordo; la prudencia aconseja esperar las lanchas que vienen de tierra, é informarse por ellas del estado de la tasca para verse libre de una desgracia.

Adentro de la ensenada, se experimentan casi siempre despues de las once del dia, vientos muy frescos acompañados de rachas violentas, por lo que, se debe siempre entrar con pocas velas altas y estar provisto de buenas amarras.

El movimiento principal de Pacasmayo consiste en el dia; en los fuertes embarques de arroz, cebada, chancaca, aniz, café y ultimamente el algodon que se está cultivando en grande escala.

El pueblo merece muy poca consideracion, dis-

tinguiéndose sí de la parte N. de las casas, un hermoso y nuevo edificio todo él pintado de blanco, que contiene máquinas para despepitar algodon, pilar arroz y otros usos; se percibe á gran distancia viniendo del N. Una pequeña acéquia de agua dulce desemboca al mar, inmediata á las casas.

En el pueblo de San Pedro que dista cinco millas del puerto, se consiguen provisiones frescas en abundancia.

Existe comunicacion telegráfica con la capital y se ha hecho últimamente la concesion para plantificar un ferro-carril entre Pacasmayo y Guadalupe; comprendiéndose un muelle que salvará la tasca. El último punto mencionado que dista quince millas, es notable por tener lugar en él la célebre *feria* de Guadalupe, que se efectúa en los nueve primeros dias del mes de Diciembre; es concurrida por mas de veinte mil personas de todos los puntos de la República, y se calcula que tienen allí lugar negociaciones por cerca de un millon de pesos.

Valle y Rio de Jequetepeque.—Se abre el valle de este nombre, tres millas hácia el N. de Pacasmayo; los sembrados y vejetacion son visibles desde el mar y se extienden hasta la playa: por su centro corre el rio del mismo nombre, que trae un regular caudal de agua en el verano, llegando casi á secarse por completo en los meses de Mayo á Diciembre. Próximos al mar se ven sobre las orillas de N. y S. del valle, varias casas y ranchos de totora, que son habitaciones de pescadores, ó se ocupan por familias que bajan á estos lugares en la estacion de baños.

Punta de Zaña.—La llamada así es bastante saliente y se distingue con toda claridad desde Pacasmayo, de donde dista quince y media millas, si-

guiendo el curso de la costa hácia el N. Varias piedras se desprenden de ella muy próximas en el lado N., sobre las que revienta la mar; otra avanza cerca de tres cables de distancia en la misma direccion y solo se ve en las fuertes bravezas, por lo que debe tomarse el resguardo conveniente al doblar la punta.

Caleta de Chérrepe.—Inmediatamente al N. de la punta anterior, se encuentra un ligero seno que forma la caleta nombrada. Tiene regular fondeadero de seis á cinco y media brazas, á un tercio de milla; suelen experimentarse bravezas que impiden desembarcar en botes: para evitar los peligros consiguientes á estos casos, debe observarse siempre el estado de la mar. En la playa se ven unas bodegas ó barracas que sirven para depósitos, no encontrándose allí mas habitantes que los guardianes de ellas.

Esta caleta se ha habilitado para el embarque de los productos de las haciendas de Cayaltí, Ucupe y otras inmediatas, que son iguales á los de Pacasmayo; solo concurren los buques que llevan el fin de cargar dichos productos. Es lugar falto de todo recurso.

Caleta del Progreso.—Se llama así la que se encuentra á siete millas hácia el N. de Chérrepe y se ha abierto para la exportacion de leña, carbon y otros productos de las haciendas próximas. Solo concurren los buques destinados á ese objeto. Se carece de todo recurso. Fondeadero desabrigado, en siete á seis brazas á una milla de tierra; se experimenta marejada boba y la playa es solo accesible en lanchas cuando la mar está buena.

Morro de Eten.—Diez y siete millas hácia el N. de la punta de Zaña, siguiendo el curso de la costa,

se encuentra el morro llamado así. Lo forman dos cerritos muy cercanos y unidos: el de mas al S. es de mayor altura, elevándose seiscientos cuarenta piés sobre el nivel del mar. Están separados ambos de todos los cerros del interior; se hallan muy inmediatos al mar; avanzan sobre él con una pequeña punta y se encuentran rodeados de tierras bajas que facilitan el reconocerlos, pues á la distancia parecen una isla.

Puerto de Eten.—Este se halla inmediatamente al N. ó sotavento del morro descrito. Es limpio en toda su extension y con fondo desde cuatro y media á cinco brazas á cuatro cables de tierra, hasta seis y siete brazas á milla y media de distancia. En el fondeadero se carece de abrigo para resguardarse de la marejada del S. O., que causa á veces fuertes bravezas, produciendo reventazon hasta dos y dos y medio cables de la orilla. La costa que rodea el puerto es de barrancos escarpados y tan inmediatos al mar, que en muchos puntos no dejan casi playa.

Se construye en la actualidad, por una sociedad anónima, un ferro-carril que partiendo de aqui se dirije al pueblo de su nombre y luego á Monsefú, Chiclayo, Lambayeque y Ferreñafe, que es el término de la línea principal en una extension de veinte y ocho millas. Una ramificacion que partiendo de Chiclayo va en direccion de Tuman, se extendera por siete millas mas. Con tal motivo se ha abierto al tráfico este puerto, y los buques que se dirijan á él, deben fondear por ahora á una milla ó milla y media de distancia de tierra, en siete á seis brazas de agua: fondo de cascajo. Se está en el mejor paraje cuando se tienen las siguientes marcaciones: Punta de Eten al S. E. 5° E.; la iglesia al N. N. E. y el asta de bandera al N. E. ¼ E. Así se conseguirá que

las balsas á la vela de que hoy se valen principalmente para la descarga, puedan venir abordo ó ir á tierra con comodidad. Se halla tambien en vía de construccion, un magnífico muelle de columnas y ligazones de fierro, sistema Mitchell, el cual por sus dimensiones sale fuera de la rompiente, y como entonces todo el movimiento se efectuará sin peligro alguno, por medio de lanchas y botes; los buques podrán acercarse hasta tres cuartos de milla ó media milla de la costa, adonde encontrarán el fondo indicado de cinco á cinco y media brazas. Es tenedero seguro; con una buena ancla y cincuenta brazas de cadena no hay peligro alguno, solo sí, las molestias consiguientes á los fuertes balances producidos por la marejada boba.

Es indudable que este nuevo puerto, ofrece grandes ventajas sobre los de Pimentel y San José de que hoy se sirven las provincias de Chiclayo y Lambayeque; siendo las principales: su mayor profundidad que permite fondear mas cerca de tierra: la menor extension de la tasca ó rompiente y el abrigo que dan al muelle que se construye, tanto el morro, como la puntita que se desprende de él. Por manera que á la conclusion de los trabajos actuales, que se espera sea antes de finalizar el año de 1871, quedarán cerrados de hecho los antiguos puertos, desde que nadie querrá exponer, su persona é intereses á tan positivos riesgos.

Principia á formarse un pueblo al que se dá agua que llegará hasta el muelle. Como se establece contacto con lugares tan productores, se obtendrá aquí antes de poco, toda clase de provisiones. Una asta de bandera fijada sobre una pirámide blanca, sirve por ahora de guía durante el dia á los que no cono-

cen este paraje: en la noche se coloca un farol en la misma asta.

Islas de Lobos de Afuera.—Las islas de Lobos se distinguen, bajo las denominaciones de *Lobos de Afuera* y *Lobos de Tierra*, ó bien *Isla Alta* é *Isla Baja*.

El grupo de la primera lo componen dos islas principales, separadas por un canal de solo ciento veinte piés de anchura, con una profundidad de cuatro brazas. La mayor longitud de estas islas de N. á S., es de dos y media millas, y el ancho máximo es de una y media milla de E. á O. A su alrededor y muy inmediatos, existen algunos islotes y farallones. La elevacion média es de cien piés sobre el nivel del mar, presentando en su superficie un color blanco, por estar todas cubiertas de huano de los innumerables pájaros y lobos marinos que acuden á ellas en los meses de Octubre hasta Abril. Hay en la extremidad Occidental, un bajo que se extiende cerca de un cuarto de milla hácia afuera, y en el lado N. E., existe otro bajo muy inmediato. Estas islas tienen varios desembarcaderos; uno de ellos denominado por los pescadores *Puerto Grande*, está situado en la costa oriental, habiendo á corta distancia de tierra un buen tenedero para toda clase de buques: fondo de arena en quince brazas de agua.

Las dos islas de este grupo que como queda dicho, se separan poco, forman una ensenada al S. y otra al N. La del S., estando del todo desabrigada para los vientos y mar de este rumbo, es inadecuada para fondear. La del N., al contrario; presenta un tenedero cómodo y seguro, en donde los vientos se sienten siempre muy lijeros. En este paraje puede anclarse tan cerca de las rocas como se quiera prudentemente; en él jamás se ven tesar las cade-

nas. Dentro del puerto hay varias caletas muy cómodas para desembarcar, estando la principal al S. E., en la cual se encuentra un atracadero de piedra, hecho por los buques de la Armada en 1852. Los guardas habitan en unas barracas de madera que se ven sobre la playa.

Existe en este puerto un bajo peligroso, de unos trescientos piés de longitud y cincuenta piés de ancho, habiendo solo ocho piés de agua sobre él. Se puede llamar *Bajo Gamarra*, por haber sido fijada su posicion por los oficiales del Bergantin de Guerra Nacional de este nombre.

Se halla situado á la entrada y puede tenerse una idea de su posicion por las marcaciones siguientes. Tírese una visual desde el extremo mas saliente del islote N. O., á la abra que forma el islote N. E., llamado *Quita-calcal*, con la isla principal; póngase un punto sobre la línea que pasa por el centro mismo del puerto, y allí se hallará el bajo un poco mas hácia el E. Es decir que está situado en el centro de la entrada con alguna inclinacion al lado del E. y un poco adentro de puntas. Así pues, para entrar en este puerto, tienen que darse bordadas muy cortas por el canal del O., hasta pasar á barlovento de la posicion del bajo, siendo el canal sumamente estrecho. Lo mas seguro es mandar anticipadamente un bote que fondee sobre el bajo, porque las corrientes no permiten estar sobre el mismo punto con solo los remos. En el fondeadero se encontrarán desde veinte hasta ocho brazas de agua, todo en fondo de arena.

Los buques de vapor pueden entrar libremente en el fondeadero, sin mas precaucion que arrimarse á un lado ú otro de la entrada, cerca de las rocas que

están á la vista, pues no hay otras ahogadas fuera del bajo Gamarra.

Debe tenerse presente que este grupo se halla situado casi E. O. del morro de Eten á la distancia de cuarenta y nueve millas y al O. S. O. del puerto de San José á cuarenta y cinco millas, de manera que cuando se sale de este puerto en la tarde ciñendo para el S., hay peligro de caer sobre las islas si el viento es escaso, por lo cual debe tenerse mucha vigilancia. La negligencia á este respecto ocasionó en años pasados, la pérdida del bergantin "Manuel."

Toda la parte del S. así como el lado O. de las islas, es inabordable.

Hay abundancia de pescado de muy buena calidad, y en todo tiempo, se encuentran pescadores de San José, que van en balsas á ejercer su industria.

Hasta hoy solo se han sacado uno ó dos cargamentos de huano por vía de prueba, y la exportacion de este abono es prohibida de aquí. Un Gobernador y varios guardas, forman la custodia de las islas, se carece de todo recurso, los que es preciso llevar de afuera.

Isla de Lobos de Tierra.—Está separada de la costa á la distancia de diez millas; se prolonga por cinco y media millas en sentido N. S.; demora al N. 24° O. de las islas de Afuera, y dista de ellas, veinte y ocho y media millas. Se halla rodeada de varios islotes y farallones muy próximos; la parte del S. O. y S., no ofrece atracaderos cómodos, por la marejada y rompiente que allí se experimenta, pero existen buenos tenederos en toda la costa del N. E. y puede fondearse en ocho á once brazas cerca de tierra. El pasaje entre esta isla y la costa es completamente claro.

Esta isla, como la anterior, contiene gran cantidad de huano siendo prohibida su extraccion. Residen en ella los guardas encargados de su custodia, que se hallan de igual manera que los de la isla Alta, bajo la dependencia de la Aduana de San José; de donde reciben toda clase de recursos, pues se carece en las islas hasta del agua. Tambien concurren aquí los pescadores de Lambayeque.

Costa N. de Eten.—La costa que se encuentra hácia el N. del puerto de Eten, es toda formada de playa de arena muy baja, en la que azota la mar con fuerte reventazon; entonces se siente el ruido de la rompiente á ocho ó diez millas de distancia Se encuentra fondo en todo el intermedio entre la costa y la isla de Lobos de Afuera; no pasa éste de cincuenta brazas y llega á seis ó siete brazas á tres millas de la orilla.

Santa Rosa.—Una rancheria llamada así, se vé en la playa á cuatro millas hácia el N. del Morro de Eten: residencia de pescadores y lugar solo concurrido por las familias de Chiclayo durante la estacion de baños. La playa es inabordable para lanchas ó botes.

Puerto de Pimentel.—Siete y media millas hácia el N. de Eten, se encuentra el puerto de este nombre. Presenta todos los inconvenientes de San José, que está muy cerca y del que hablarémos luego. Sobre unos altos se ven las bodegas de caña que forman el pueblo. La playa de barlovento ó del S. de esta rancheria, avanza al mar muy baja, formando un placer de poca agua, adonde revienta la mar produciendo en el fondeadero la agitacion que siempre se nota. Puede largarse el ancla en cinco brazas de agua, como á milla y media de tierra y demorando el asta de bandera de la Capitania, que

está al centro del pueblo y adonde regularmente izan el pabellon á la vista de un buque; al N. 61° E. Se experimenta sin abrigo alguno marejada boba constante del S. O., lo que produce fuerte reventazon y bravezas continuas. Nunca es prudente servirse de los botes de abordo.

Los peligros é inconvenientes que quedan apuntados, y que la experiencia ha hecho conocer á todos los que concurren al puerto; ha dado lugar á que el tráfico por él vaya en diminucion, hasta el punto de ser hoy casi insignificante. Se carece de todo recurso, excepto el agua que se consigue de una acéquia muy inmediata que desemboca al mar. La naturaleza del fondo en este puerto, así como en el de San José, que es todo de arena movediza, hacen imposible la construccion de muelles de fierro ó madera, pues no existe base para asegurarlos y como por otra parte, la reventazon se extiende á gran distancia, habría necesidad de dar al muelle por lo ménos, la longitud de una milla á fin de salvar esos peligros.

Puerto de San José de Lambayeque.—Este puerto se encuentra situado á las trece millas hácia el N. del Morro de Eten, siguiendo el curso de la costa, ó sea al fondo del gran seno, que se forma entre la costa que viene del S., y la que se dirije al O. N. O. Impropiamente como otros muchos de la costa, se llama puerto; no siendo en realidad por carecer de todo abrigo, sino un surgidero; y en el que se fondea en mar abierta delante de una playa baja y peligrosa.

Los buques que se dirijan á este lugar, procurarán reconocer el Morro de Eten y corriendo luego á tres ó cuatro millas de la costa, seguirán para el N. hasta avistar la poblacion.

El caserío de San José se halla á la orilla del mar. Por componerse de bodegas y ranchos de paja y caña, es de un color que suele confundirse con la playa; pero la iglesia con su torre y el panteon, son dos puntos notables, hallándose ambos pintados de blanco, y el último situado sobre un cerrito ó huaca del extremo N., lo que permite verlo á gran distancia. Ellos servirán pues como punto de direccion para tomar el fondeadero.

Luego que la torre de la iglesia demore, al E. N. E. 5° E., y se esté de dos y media á tres millas de la costa, se largará el ancla en seis á cinco y media brazas de agua. Procúrese fondear con la mejor ancla largando por lo ménos sesenta brazas de cadena. Es mal tenedero. Se siente marejada boba continua del S. O., que ocasiona balances muy desagradables, experimentándose tambien viento muy fresco. En las fuertes bravezas, revienta la mar hasta la distancia de una y media milla de la playa y es necesario en muchos casos ponerse á la vela para evitar la pérdida de anclas; razon por la que conviene tener avalizada la cadena con boyas en cada dos grilletas, á fin de poderla largar por la mano, en el momento que fuere preciso.

No debe jamás desembarcarse en los botes de abordo, sino esperar las embarcaciones de tierrra. Estas son las balsas, compuestas de una especie de palos llamados de balsa, de los que colocan ocho ó nueve en sentido de su longitud formando tongada, y se aseguran entre sí por medio de dos barrotes atravesados; sobre ellos se colocan otros palos de ménos grueso en el mismo sentido que los de abajo, y luego unos trozos pequeños cruzados, con lo que forman dos plataformas, una á cada tercio; al centro va un mástil corto que lleva una vela redonda.

Todo este conjunto se halla arreglado con malísimas trincas de un cabo, que los indígenas patrones de las balsas, forman de la corteza del cerezo á lo que llaman *pasaya*. Estas embarcaciones, que en su especie no tienen semejantes, son las mismas que el Conquistador Francisco Pizarro, encontró en las cercanias de Tumbes á su llegada al Perú.

Cada balsa está tripulada regularmente, por diez ó doce indios casi desnudos, que manejan unas tablas ó palas, que ellos llaman timones, las que introducen y sacan segun el fondo en que se hallan para disminuir por tal medio el gran abatimiento. Estos indios son muy prácticos en la tasca, solo se debe pasar esta en las balsas, por lo aplacerado del fondo, arbolada rompiente y mares tan repetidas.

Con las balsas se hace el embarque y desembarque de los pasajeros y mercaderias, á las que hay siempre necesidad de cubrir con encerados, siendo raro el caso, en que se logre desembarcar sin mojarse.

Es muy frecuente verse incomunicado con la tierra por uno ó dos dias; debido al mal estado de la mar.

A pesar de estos inconvenientes, es San José uno de los puertos de la costa del Perú que hace exportaciones mas fuertes de productos nacionales. Por él tienen salida las ricas producciones de las provincias de Chiclayo y Lambayeque; las que consisten principalmente: en arroz, chancaca, azúcar, maní, tabaco, y algodon; en menor escala se extraen tambien, cueros, sebo, jabones y otros artículos, naturales y manufacturados. Es indudable que concluido el muelle y ferro-carril de Eten, cambiará á este puerto el tráfico que hoy sostiene San José.

La poblacion es pequeña y compuesta principal-

mente de indios; está rodeada de médanos de arena que la invaden de continuo. Distante siete millas, una, y seis otra, están las ciudades de Chiclayo y Lambayeque, que se encuentran en comunicacion telegráfica con la Capital, y son abundates de toda clase de provisiones frescas y de frutas muy variadas y baratas.

Aunque se carece de agua en el puerto, puede conseguirse desembarcando barrilitos en las balsas.

No siempre vienen las balsas inmediatamente, pues necesitando de la seca de la mar para amarrarse; y viento favorable para salir, no se mueven sino bajo estas circunstancias. Cuando despues de haber pasado un dia, no llegan al buque, es seguro que la tasca está mala y no debe tentarse por ningun motivo el desembarcar. Casi siempre se encuentran en este fondeadero, buques de la costa.

Rio de Lambayeque.—Desemboca tres millas hácia el N. de la poblacion de San José. Es muy escaso de agua casi todo el año; pero aumenta en los meses de Enero á Mayo, á sus costados se vé alguna vejetacion.

La playa que sigue de San José, toma un curso casi al O. N. O., es sumamente baja y de arena: corre en esta direccion con mas ó menos ondulaciones, hasta la distancia de ochenta y tres millas en que sale la falsa punta de la Aguja. Esta playa toda de arena; es el límite del desierto de Sechura, que se extiende por ciento veinte millas de N. á S., sin vejetacion ni auxilio alguno.

Monte Illescas.—Al término de la costa baja, que corre desde San José hácia el O. N. O., se forma una especie de península. Sobre esta parte se ven cerros de regular altura, entre los cuales el mas notable es el nombrado, que remata en una punta muy aguda.

Falsa punta de la Aguja.—Esta es el límite O. de la costa que forma el seno que parte desde San José hácia el O. N. O. Es baja, poco avanzada y no ofrece nada notable.

Punta de la Aguja.—Cinco y media millas hácia el N. de la anterior avanza esta lengua baja de arena que penetra, prolongada sobre el mar. Varias piedras y farallones se le separan por el N. hasta cuatro cables de distancia.

Punta de Nonura.—La costa que sigue hácia el N. de la punta de Aguja, se inclina hácia el N. N. E.; á las tres y media millas se encuentra la punta nombrada, que penetra alta sobre el mar y limpia en todo su contorno.

Punta de Pizura.—Desde la punta anterior, la costa se inclina mas al N. E. hasta verse limitada por el N. con la punta que hemos nombrado, que se destaca alta en la direccion indicada, de varios cerros y mogotes próximos que allí se ven. Velan las piedras inmediatas que se desprenden de la punta.

Bahia de Sechura.—Esta espaciosa bahia se abre al E. y N. E. de la punta anterior. Se encuentra fondo en cualquier punto de ella, pero los fondeaderos que se usan son dos: la *Salina* y el pueblo.

Los buques que se dirijan á Sechura para cargar sal, se acercarán á la costa de barlovento y despues de doblar la punta de Pizura, correran barajando la costa del S. de la bahia, penetrando hasta el seno del E. Sobre esta playa, llamada las Salinas, se ven algunos pocos ranchos y algunas veces los montones de sal que suelen reunirse para la exportacion. Puede fondearse delante de ellos en seis á cinco brazas á tres millas de tierra: la playa es muy

mansa y no hay inconvenientes para varar en botes con comodidad. La distancia indicada para fondear es indespensable en buques de mucho calado pues en las inmediaciones de tierra hay un gran placer de muy escasa agua, dejando apenas paso franco por el lado del S. para embarcaciones de cuarenta á cincuenta toneladas. El embarque de sal se verifica por medio de balsas á la vela, de las que tambien se ve gran número en la bahia, ocupadas en la pesca. Se carece en esta parte de todo recurso.

Para dirijirse al pueblo se gobernará hácia la parte N. E. de la bahia: muy pronto se avistan las elevadas torres de la iglesia, las que sirven de buena marcacion. El fondeadero es á una milla y dos tercios de la playa en seis á cinco brazas de agua, casi E. O. con las torres de la iglesia. Es buen tenedero, pero espuesto á vientos frescos y marejada boba, que ocacionan bravezas y reventazon en la playa. Puede sin embargo, desembarcarse en los botes, si se atraca con prudencia.

El rio de Piura desemboca por esta parte, y en los meses de abundancia de aguas que son los de verano, se penetra por él en botes hasta la poblacion. Debe en estos casos cuidarse de la barra que forma el rio, porque es á veces peligrosa; siendo mas prudente valerse de uno de los indios como práctico, á fin de evitar una desgracia en dicha barra. El tráfico se hace allí por medio de balsas á la vela. La pesca ejecutada en las balsas es la principal industria de los vecinos de Sechura: emprenden tambien viajes en ellas á los puertos inmediatos del Ecuador y Colombia para vender la sal y el pescado salado y por tierra se ocupan en el arrieraje.

El pueblo se avista desde el mar y está á cuatro millas al interior de la costa y á la orilla del rio. Es

escaso de recursos. Posée una iglesia, que es célebre por el gran valor de las piezas de oro y plata que contiene.

Punta Foca.—La costa que limita la bahia por el N. y que formando diferentes sinuosidades corre al N. O. 5° O., vá á terminar á la distancia de veinte y ocho millas en la punta nombrada que avanza alta y cantilosa con varias piedras muy inmediatas que se le desprenden por el N. O.

Isla de Foca.—Al N. O. de la punta anterior y separándose menos de una milla se halla la isla nombrada, que es de regular altura. No existe pasaje entre esta y la costa por haber varias piedras ahogadas.

En las rocas que se le desprenden muy próximas, por el N. O. y N., rompe siempre la mar y son visibles.

Cerro de la Silla de Paita.—Casi E. O. con la isla de Foca, se encuentra el cerro nombrado, que se eleva mil trescientos piés sobre el nivel del mar, á dos millas de él. Se desprende una cadena de altos para el S. E., los que terminan á poca distancia.

Este cerro ofrece una magnífica marcacion á los buques que se dirijen á Paita; siendo muy notable, tanto por su posicion aislada, como por su forma, la que se presenta en la parte superior con el aspecto de un caballete ó silla de montar.

Punta de Paita.—Siguiendo el curso de la costa de la punta de Foca hácia el N.; que es casi N., S., con algunas rocas y farallones muy próximos: se limita á la distancia de nueve millas por la punta indicada, la que se extiende poco hácia el N., teniendo á su contorno, varias piedras visibles y muy cercanas.

Ensenada de Tierra Colorada.—Doblando la pun-

ta descrita anteriormente, para el E., se descubre una pequeña ensenada llamada así, por unas manchas de ese color que se ven en la costa. El fondeadero es limpio y la playa accesible varando en botes.

Punta del Telégrafo.—Limita por el E., la ensenada anterior y dista milla y dos tercios de la punta de Paita. Se le desprenden algunas rocas hasta á un cable de distancia las que es preciso evitar por no sentirse sobre ellas ninguna agitacion cuando la mar está buena. Sobre la punta se vé una asta de señales.

Puerto de Paita.—Al S. E., y E. de la punta antedicha se abre el mágnifico puerto nombrado. Hay fondeadero seguro en cualquier parte de él, desde diez brazas hasta cinco, muy cerca del muelle ó delante de la poblacion que está en la costa del S. El tenedero es excelente y no debe abrigarse temor ninguno apesar de las brizas frescas que se experimentan. Estos vientos son constantes todos los dias del lado de la poblacion; principian regularmente despues de las diez de la mañana y duran hasta la caida del sol: no levantan mar por lo cerca de la tierra alta.

Los buques que se dirijan al puerto deben cargar sus velas altas, antes de doblar la punta del Telégrafo, pues tanto en ella como frente á la ensenada Colorada, se experimentan muy fuertes rachas de viento. Es raro poder tomar el fondeadero de una sola bordada, pero como hay un buen espacio para voltejear, se llega á largar el ancla cómodamente.

Existe dos muelles pequeños para el desembarco: delante del mayor de ellos, como á medio cable de distancia se incendió un buque cuyos restos están aun allí, debe cuidarse evitarlo.

Este es el puerto principal del Departamento de Piura, dista treinta y nueve millas de la ciudad del mismo nombre y se halla en comunicacion telegráfica con la capital de la República.

La poblacion es abundante en provisiones y artículos navales, y se encuentran tambien buenos operarios para cualquiera reparacion naval.

El agua es costosa por no haberla en el puerto; se trae desde el pueblo de Colan, distante seis millas. Se construye en la actualidad, segun contrata celebrada por el Supremo Gobierno, un acueducto, que desde el rio de la Chira viene por los barrancos del E. y N. del puerto, hasta terminar en el pueblo y por el cual debe surtirse de agua perenne. Si esta obra, como es de esperarse, tiene un pronto y buen resultado, se habrá satisfecho una de las primeras necesidades de Paita y rendido un importantísimo servicio á los buques que lo visitan.

A este puerto concurren muchos buques balleneros para refrescar provisiones, verificar trasbordos de aceite y enviar ó recibir su correspondencia. Gozan por el reglamento de Aduana, de algunas franquicias, permitiéndoseles el desembarque libre de ciertos artículos, que emplean en canjes.

El movimiento principal de su comercio consiste en la importacion de mercaderias extranjeras, y en la exportacion de los productos de su industria; siendo los mas valiosos, sombreros de paja, llamados de Catacaos, algodon de muy buena calidad, cueros de reses y chivos, orchilla, brea y alguno sotros artículos de menor importancia. Se hacen tambien fuertes embarques de reses para el Callao.

La poblacion es pequeña, con calles muy angostas é irregulares, debido al poco espacio de que se dispone en el corto plano sobre que está edificada.

El puerto de Paita se halla circundado por el E. y N., de un alto barranco de tierra, cortado casi á pique y tan cerca del mar que no deja playa en muchos puntos. En la parte superior se extiende un plano ó pampa prolongada.

Este puerto es el punto de escala de los vapores de la línea Británica, para renovar el carbon, del que existen depósitos; en sus viajes entre el Callao y Panamá.

Colan.—Al pié de los barrancos descritos y á la distancia de seis millas hácia el N. de Paita, se encuentra el pueblo nombrado. Lugar sin importancia alguna y la playa es solo abordable en balsas, las que suelen emplearse para llevar el agua hasta Paita.

Río y Valle de la Chira.—Desde el pueblo de Colan penetran los barrancos al interior, abriéndose al N. el hermoso valle de la Chira, que llega hasta el mar y presenta una playa muy baja, por el centro de éste desemboca el rio de su nombre, que es muy abundante de agua en la estacion de verano. Forma este rio á su salida, barra que no siempre permite la entrada: hay sin embargo dias en que puede pasarse en embarcaciones menores ó balsas. Este valle es muy fértil, distinguiéndose la vejetacion desde el mar á gran distancia. Delante de esta playa y hasta á una milla de distancia, se encuentra fondo de ocho á siete brazas y como de ordinario hay reventazon en la orilla, no es posible abordarla en botes.

Punta de Pariñas.—La playa baja de arena que principia en el valle de la Chira, toma desde este punto una direccion casi N. O. con una cadena de mogotes y barrancos en sus inmediaciones, que continuan por diez y ocho y media millas, hasta termi-

nar en una punta saliente, de regular altura y de rocas muy oscuras. Esta es como antes se ha dicho, el extremo O. de la América Meridional. Se desprenden varios farallones y piedras bajas desparramadas; algunas de ellas salen hasta cerca de media milla; pero todas son visibles porque revienta la mar.

Punta de Talara.—De la punta anterior hácia el N., toma la costa por veinte y cuatro millas una direccion casi N. S., inclinándose ligeramente al E. A las doce millas la costa es un poco mas prominente, y de ese lugar se desprenden varias piedras bajas y visibles, pero muy cercanas que forman la punta referida, que no tiene ninguna importancia. El aspecto general de esta parte de la costa se presenta con barrancos que para el N. toman un color blanquecino.

Cabo Blanco.—Desde punta de Pariñas se ha dicho que corre la costa casi N. S. con ligera inclinacion al E. por la distancia indicada anteriormente, que se ve limitada al N. por una punta de piedras, alta y poco avanzada al mar, que termina en un mogote de regular elevacion, redondo y de color blanco; lleva el nombre que se ha indicado.

Este lugar es notable por los fuertes vientos que de continuo se experimentan en sus inmediaciones; y es considerado como uno de los parajes adonde se siente viento mas fresco, en toda la costa del Perú: sucede sin embargo, que jamás cae el viento de golpe ó con chubascos, sino que aumenta gradualmente con tiempo muy claro, desde medio dia á la puesta del sol; tampoco excede nunca de los límites de un tiempo de dos rizos á las gavias.

Varias piedras que salen hasta un cuarto de mi-

lla son visibles, siendo la mas notable un farallon de regular altura.

Montando el Cabo Blanco para el N., toma la costa violentamente direccion hácia el N. E. ¼ N., formando diversos senos muy prolongados.

Cerros de Amotape ó la Brea.—Hácia el interior de la porcion de costa que media, entre la punta de Pariñas y Cabo Blanco, se descubren los elevados cerros de este nombre, que forman una cadena en sentido de N. O. á S. E., con una altura média de tres á cuatro mil piés sobre el nivel del mar. De estos cerros se extrae gran cantidda de brea, de la que derivan su nombre.

Cerro de los Organos.—A la distancia de seis millas de Cabo Blanco, siguiendo para el N. el curso de la costa, se ve muy cerca de la playa un barranco alto ó cerro, cuya superficie hácia el O. presenta la misma vista que los tubos ó cañones de un órgano de iglesia descubiertos, y por eso se les llama así.

Caleta de Máncora.—Siguiendo siempre el curso de la costa, cuatro millas hácia el N. del cerro descrito, se ve una pequeña punta, y á sotavento de ella, se encuentra la caleta mencionada.

Los buques que se dirijan á este lugar, no podrán ménos que fijarse en el cerro de los Organos; el que precisamente les llamará la atencion, y les facilitará por consiguiente, el medio de encontrar la caleta. Esta tiene regular fondeadero en seis á cuatro brazas, á cable y medio ó un cable de distancia á tierra. En la playa se ven algunos ranchos de caña y totora y á veces grandes montones de leña de algarrobo. Este artículo es objeto de gran comercio para el Callao. El embarque se hace pronto, valiéndose de balsas que se pasan del costado á

tierra, y vice versa, por medio de andaribeles que desde el buque se establecen. Se carece de todo recurso en esta caleta. Las oficinas aqui establecidas pertenecen á la hacienda del mismo nombre y las órdenes de entrega de leña se reciben en Paita de los agentes del dueño.

Rio y Quebrada de Máncora.—Ocho millas hácia el N. E. de la caleta anterior, se abre una pequeña quebrada que se denomina así; por ella ha corrido en ciertas épocas un riachuelo de poca consideracion que tambien lleva el mismo nombre.

Punta de Sal.—Esta limita la ensenada de Máncora por el N. y dista veinte y cuatro millas de Cabo Blanco. Es muy baja y poco saliente; y tanto ella como toda la costa intermedia no ofrecen peligro ninguno y son muy limpias en sus inmediaciones.

Punta de Picos.—Dista diez y nueve millas de la punta de Sal, siguiendo siempre hácia el N. E. la direccion de la costa. Es baja, poco saliente y limpia, así como todo el intermedio de costa que hay entre ambas. Casi E. O. con la punta y prolongándose un poco hácia el N., se vé sobre la costa una cadena de cerros que terminan en puntas agudas ó picos y lo que sin duda dá el nombre á la punta. Se elevan setecientos diez piés sobre el nivel del mar.

Caleta de Boca de Pan.—Cuatro y tercio millas hácia el N. E. de la punta descrita anteriormente, se encuentra una pequeña caleta llamada así. Buen fondeadero en siete á cuatro brazas muy cerca de tierra. La playa es de arena y cómoda para desembarcar; sobre ella se ven algunos ranchos y bodegas que forman el establecimiento que los hacendados de Máncora tienen en este punto, para acopiar y

P.

	Pjs.
Pacocha Caleta	46
Paita Punta	162
Paita Puerto	163
Pájaros Islotes	25
Palominos Islotes	97
Pancha Punta	107
Pano Punta	58
Paquija Punta	64
Paracas Punta	75
Paracas Península	76
Paracas Bahia	78
Pariñas Punta	165
Pasamayo Punta	110
Pasamayo Rio	110
Patache Punta	27
Patillos Islotes y Caleta	28
Patillo Punta	117
Pativilca Pico	119
Peje-perro Cabo	49
Pelado Islote	114
Pescadores Punta	60
Pescadores Islotes	109
Pica Quebrada	26
Pica Pabellon	26
Picata Punta	45
Píchalo Punta	37
Picos Punta	168
Piedras Punta	34
Pimentel Puerto	155
Piñeyro Roca	76
Pisagua Bahía	38
Pisagua Punta y Quebrada	38
Pisco Puerto	79
Pisco Rio	82
Pizura Punta	160
Playa Grande Costa	111
Playa Chica Caleta	112
Playa Hermosa Caleta.	08
Progreso Caleta	149
Puemac Caleta	146

Q.

	Pjs.
Quemado Morro	71
Quiaca Punta	44
Quilca Quebda. y Valle.	57
Quilca Caleta	57
Quitacalsones Islote	113

R.

Relente	7
Reinder Roca	144
Rimac Rio	106
Ripio Punta	76

S.

Saguas Caleta	61
Sal Punta	168
Salaverry Puerto	137
Salinas Punta	111
Salinas La Herradura	111
Salinas Cerro	112
Salinas Bahía	112
Salinillo Caleta	74
Saludo Roca	77
Sama Morro	44
Sama Punta	44
Sama Caleta	44
Samanco Punta	126
Samanco Morro	127
Samanco Campana	127
Samanco Bahía	127
Santa Isla	130
Santa Morro	131
Santa Bahía	131
Santa Rio	131
Santa Valle	132
Santa Ana Caleta	56
Santa Rosa Rancheria.	155
Santa Rosa Islas	72
Santander Punta	119
San Andres Rancheria.	79

S.

	Pjs.
San Francisco Islote..	91
San Gallan Isla	76
San Gallan Canal	77
San Juan Punta.....	66
San Juan Puerto.....	66
San José de Lambayeque Puerto	156
San Lorenzo Isla	96
San Nicolas Punta....	66
San Nicolas Bahía....	67
Sauce Islote.....	91
Sechura Bahía	160
Serrate Canal	72
Silla de Paita Cerro ..	162
Solar Punta	92
Solar Caleta y Morro .	92
Sopladera Punta	47
Supe ó Tomas Punta..	117
Supe Bahía	118

T.

Talara Punta	166
Tambillo Islote.....	113
Tambo Valle.....	49
Tambo de Mora Puerto	83
Tanaca Caleta	63
Tarapacá Cerro.....	29
Telégrafo Punta.....	163
Temblores	9
Temperatura.....	8
Tetas Cerro	120
Tierra Colorada Ensenada	162
Ticke Punta	45

T.

	Pjs.
Tomacalla Punta	109
Tortuga Islote	126
Tres Marias Islotes ..	77
Trujillo Ciudad.....	137
Tumbes Bahía y Rio..	170

V.

Variacion.....	9
Viajes	13
Viejas Isla	72
Vientos	5
Virú Rio.....	134
Vitor Quebrada	39
Viuda Rocas	92
Viuda Islote (Casma).	126
Viuda Islote (Santa).	132

W.

Wilson Monte.....	74

Y.

Yapes Islotes y Caleta.	28
Yerva buena Punta...	48
Yerva buena Caleta y Quebrada	48

Z.

Zaña Punta.....	148
Zárate Islote	74
Zorritos Caleta	169

BIBLIOTECA
"MUSEO [illegible] CAPITAN DE NAVIO
[illegible] PORQUIA"
Clas. 985.81g/G26 .as
Cat. as.
No. Ing. 0778
Fecha 20e78