

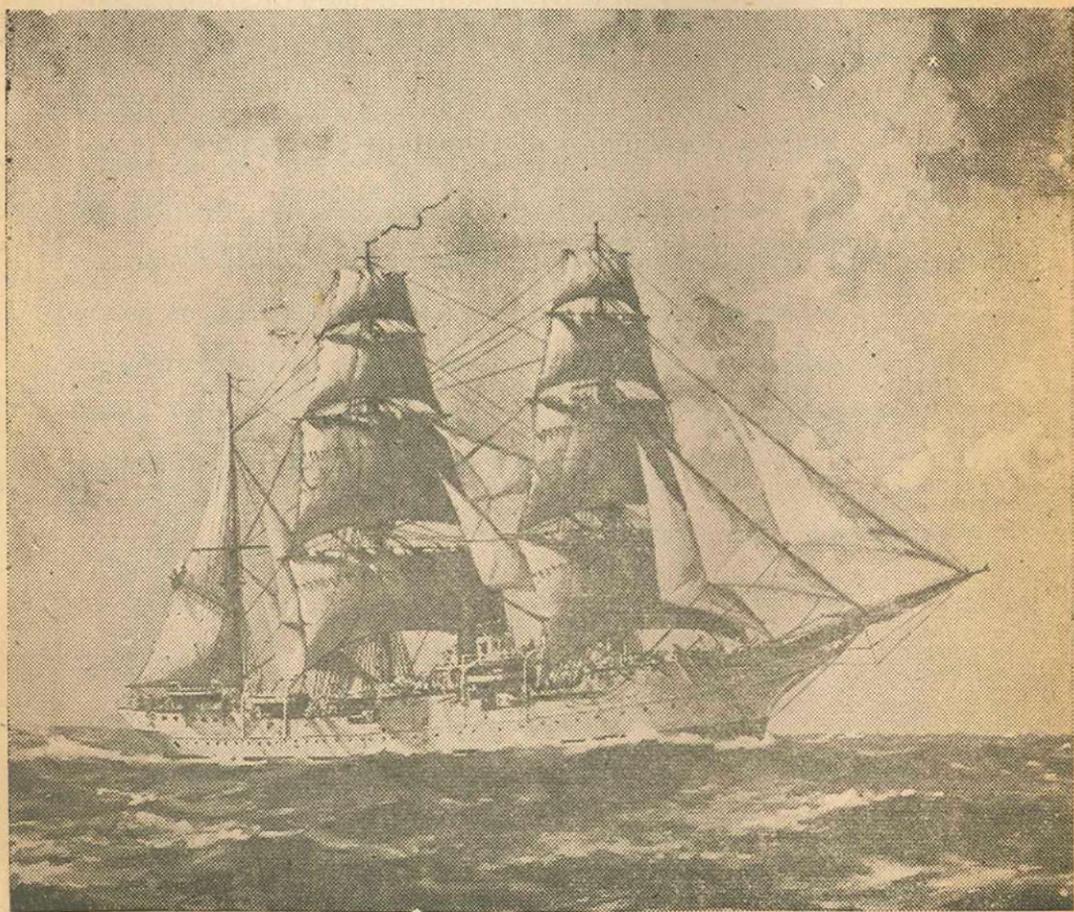
VIAJES DE INSTRUCCION

— DE LA —

Corbeta "General Baquedano"

POR EL CAPITAN DE CORBETA

HORACIO VIO VALDIVIESO



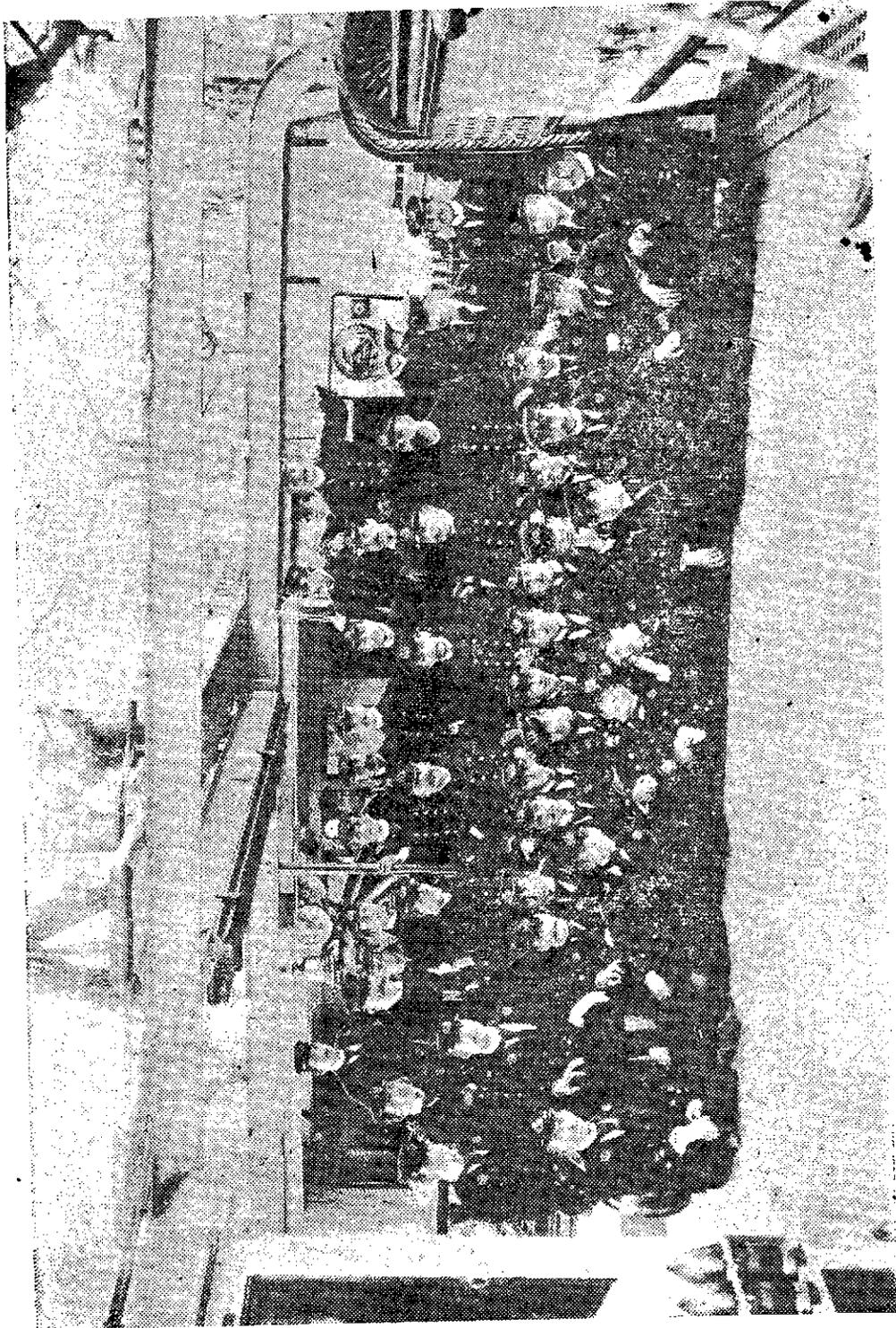
TOMO I
1897 - 1909

Folleto obsequiado al Centro de ex-Cadetes y
Oficiales de la Armada por Anfi3n Varela M.

Presento como un homenaje al Centro de ex.Cadetes y Oficiales en Retiro de la Armada, una recopilación de las relaciones de Viaje de la Corbeta «General Baquedano», que he publicado en las ediciones dominicales de El Sur de Concepción, y que ahora han sido reunidas en este folleto por el Teniente 1.º en retiro Don Anfión Varela Moore.

Este trabajo ha sido efectuado a base de los Historiales del buque Escuela, de los partes de viajes, cuadernos de memorias de algunos Guardia Marinas y cartas é informes de numerosos Oficiales en retiro, a quienes debo agradecer muy en especial su valiosa cooperación, que me ha permitido reconstituir los viajes de la Vieja Corbeta y lo cual ha salvado en muchos casos, la dificultad de la falta de documentos oficiales.

Horacio Vio Valdivieso.



Comandante, Jefes y Oficiales de la Baquedano en el primer viaje de Instrucción

CONSTRUCCION Y PRIMER VIAJE DE LA CORBETA

"GENERAL BAQUEDANO"

1897 a 1900

(ESPECIAL PARA "EL SUR")

El Gobierno de Chile con fecha 19 de junio del presente año ha declarado en reserva a la corbeta "General Baquedano", la que se ha fondeado en el extremo sur de la Isla Quiriquina, para instrucción de los alumnos de la Escuela de Grumetes.

He creído de interés publicar periódicamente algunos recuerdos de los viajes de este buque escuela, el cual durante casi cuarenta años, ha recorrido las más variadas partes del mundo, llevando a su bordo a casi todas las generaciones de marineros y marineros que han prestado en estos últimos años sus servicios en la Armada de Chile, a los cuales dedico estas narraciones y especialmente a los miembros del Centro de Ex Cadetes y oficiales de la Armada.

El 22 de marzo de 1897 el señor ministro plenipotenciario y enviado extraordinario de la República de Chile ante la Corte de Saint James y Sir W. G. Armstrong Withworth, firmaron, debidamente autorizados, un contrato según el cual la casa constructora Armstrong Withworth se comprometía a construir, armar y equipar un buque escuela del tipo corbeta de 2.500 toneladas, destinado para viajes de instrucción, con comodidades necesarias para alojar 18 oficiales, 30 guardiamarinas, y 257 individuos de tripulación.

Firmado el contrato y terminados los trámites de estilo, se dió principio a la construcción del buque bajo la vigilancia del capitán de navío señor Vicente Merino Jarpa, que a la vez era comandante del blindado "O'Higgins".

Con fecha 1.º de junio del mismo año se hizo cargo de la construcción el capitán de navío señor Eduardo Valenzuela, teniendo a sus órdenes al ayudante de ingeniero señor Julio Cáceres.

El 8 de mayo de 1897 los constructores procedieron a colocar la quilla del nuevo buque.

En el mes de noviembre se comunicó de Chile la orden de que el nuevo buque se llamaria "General Baquedano" en recuerdo del ilustre general de su nombre, que mandó las fuerzas de la República en la campaña del Perú. (Decreto Supremo N.º 1670, Sección 1.ª, septiembre 8 de 1897.)

El 20 de mayo de 1898 el jefe de la Comisión Naval comunicó un Decreto Supremo por el cual el Gobierno llamaba a Chile al comandante, capitán de navío señor E. Valenzuela y nombraba en su reemplazo al capitán de fragata señor Ricardo Beaugency.

El día 26 de mayo se comenzó a armar la cama para el lanzamiento, trabajo que se terminó el día 3 de julio; en ese mismo día se terminó de colocar la hé-

lice, quedando así el buque listo para ser lanzado.

Esta operación se llevó a efecto el 5 de julio de 1898 a las 4.30 P. M. en presencia del encargado de negocios de Chile en Inglaterra señor Aurelio Bascuñán, en representación del Gobierno, pues el jefe de la Comisión Naval, contraalmirante señor Luis A. Castillo, no pudo asistir.

Sirvió de madrina la señora Laura Antúnez de Bascuñán; representó al comandante don Ricardo Beaugency, que se encontraba ausente, el 2.º comandante, capitán de corbeta señor Carlos Larraín.

Concurrieron además de los oficiales del buque, los jefes del "Yard", los directores de la Casa y numerosos invitados. Bautizado el buque, fué lanzado con toda felicidad y se le amarró al lado del crucero portugués "Don Carlos".

En esa fecha el personal del buque se componía como sigue:

Comandante, capitán de fragata, señor Ricardo Beaugency.

2.º comandante, capitán de corbeta señor Carlos Larraín.

Teniente 2.º señor A. Morgan.

Cirujano mayor señor M. Gacitúa.

Ingeniero 1.º señor E. Knoc.
Ingeniero 2.º señor D. Córdokaert.

Contador 2.º señor J. A. Necochea.

Sargentos y suboficiales

- 1 ayudante de ingeniero.
- 1 condestable.
- 1 contramaestre 1.º.
- 1 carpintero 1.º.

La comisión chilena que inspeccionaría las pruebas, que se realizaron en febrero de 1896, estaba compuesta, como sigue:

Contraalmirante señor Luis A. Castillo.

Secretario, contador mayor señor Segundo A. Vidaurre.

Comandante, capitán fragata señor Ricardo Beaugency.

2.º comandante capitán corbeta señor Carlos Larrain.

Teniente 2.º señor Alfredo Morgan.

Ingeniero mayor señor Eduardo Knockáert.

Ingeniero 2.º señor Diógenes Córdova.

La comisión de la casa constructora la formaron los señores: Perret, Sardinon, Badon y Barnaby.

El 23 de marzo, el presidente de la Comisión Naval transcribió al comandante una nota en la cual se anunciaba la salida de Chile de una parte de los oficiales, guardiamarinas y marinería, que compondría la dotación de la "General Baquedano".

El director general de la Armada dispuso que éstos hicieran el viaje en buques de vela para hacer más provechosa la travesía a los guardiamarinas distribuyéndolos al efecto en los siguientes buques:

Fragata "Placilla": Teniente 2.º señor Ignacio Valdés, 4 guardiamarinas de 2.ª clase, 2 guardias y 18 grumetes. Salió de Iquique el 3 de febrero y llegó a Hamburgo en mayo 16.

Fragata "Rhône", (francesa); Teniente 2.º señor Roberto Garay, 4 guardiamarinas de 2.ª clase, un capitán de altos y 4 grumetes. Salió de Iquique el 18 de febrero y llegó a Dunkerque el 18 de mayo.

Fragata "Atlantic", (francesa): Teniente 2.º señor Carlos Guzmán, 4 guardiamarinas de 2.ª y un capitán de altos y 4 grumetes. Salió de Caleta Buena el 18 de febrero y llegó a Dunkerque el 18 de mayo.

Fragata "Marion Josiah", (inglesa): Teniente 2.º señor Humberto Vallejos, 6 guardiamarinas de 2.ª, uno de 1.ª clase, 2 guardias y 18 grumetes. Salió de Iquique el 4 de mayo y llegó a Norddenhan el 28 de junio.

Fragata "Dunkerque", (francesa): Teniente 1.º señor Guillermo Soffia, 4 guardiamarinas de 2.ª clase, 1 capitán de altos y 4 grumetes. Salió de Iquique el 15 de marzo y llegó a Dunkerque el 11 de junio.

Barca "Ortrud": Teniente 2.º señor Antonio Asenjo, 2 guardiamarinas de 1.ª clase y 2 de 2.ª clase, 4 capitanes de altos y 4 marineros 1.ºs. Salió de Talcahuano el 20 de abril y llegó a Bristol el 7 de julio.

Mientras tanto la oficialidad que ya había llegado se encontraba instalada oficialmente a bordo desde el día 1.º de junio y se ordenó el servicio de guardias desde el día 10 del mismo.

El 11 llegada el teniente señor Jorge Mery, a cargo de una partida de gente quedando sólo por llegar el teniente 1.º señor Guillermo Sofía y teniente 2.º señor Asenjo, con sus respectivas partidas para completar la dotación enviada.

Desde ese día se dió comienzo a la organización interior del buque y poco después, el 1.º de julio, al régimen de los guardiamarinas; el 10 de julio se principiaron los ejercicios doctrinales de la gente, hasta donde lo permitían las circunstancias especiales en que se encontraba el buque, que aún pertenecía a la Casa Armstrong.

Durante este tiempo se continuaban los trabajos pequeños en cubierta y arboladura; así mismo con el de las calderas, bajo la vigilancia del personal de a bordo, que se mandó a Londres al efecto.

El 11 de julio se trajeron los elementos de la 1.ª caldera e inmediatamente se procedió a armarlos y a efectuar una prueba hidráulica con resultados satisfactorios.

El comandante en conferencia con el presidente de la Comisión Naval, hacía ver los inconvenientes de la estadia del buque por más tiempo en las aguas del Tyne, tomando para este efecto en consideración las pésimas condiciones del clima para efectuar ejercicios durante largo tiempo que demoraría la reparación total de las calderas y lo expuesto que sería dar permiso a la marinería para bajar a tierra de pesco, en una ciudad ya reconocidamente pernicioso para esto, permiso que se hacía de día a día, más necesario. El almirante había accedido al traslado del

buque al puerto de Gravessend en el Támesis, pero la empresa constructora se ponía a ello, por cuanto el buque no había sido entregado y por lo tanto el total de su costo no se pagaba, pero habiéndose llegado a un arreglo y ya con dos calderas en buen estado a bordo y una tercera con dos de sus elementos no enteramente buenos, se acordó la entrega del buque para el 22 de agosto y trasladarse en seguida a Gravessend.

El día 22 a las 9 A. M. se izó el pabellón nacional con las formalidades de estilo, en presencia de toda la oficialidad y tripulación. A las 10 A. M. se remolcó el buque fuera del río, y una vez compensados los compases a las 2 P. M. se efectuaban las pruebas de la artillería con resultados satisfactorios.

La Comisión hizo en seguida la entrega del buque al señor comandante y a las 4.30 P. M. se hizo rumbo al sur para recalar a la boca del río Támesis, el día 24 a las 2 A. M., habiéndose efectuado el viaje con toda felicidad, navegando al principio con dos calderas, pero en vista del poco andar del buque se ordenó encender los fuegos de la tercera.

Se fondeó a la entrada del río para esperar el práctico del río, y una vez éste a bordo, se levó anclas a las 5 horas y gobernando a sus indicaciones, entró al Támesis en demanda de Gravessend, puerto donde se amarró a las 9.20 A. M., después de haber saludado la plaza. Una vez fondeados se hizo y recibieron las visitas oficiales con el ceremonial correspondiente.

Al día siguiente vino a bordo una comisión de la casa constructora de las calderas a tomar los datos y medidas del caso para la compostura de éstas.

El lunes 27 de agosto, el señor ministro hipotencario, don Domingo Gana, visitó el buque por primera vez, siendo recibido con los honores de estilo.

El 1.º de septiembre se siguió con el régimen de instrucción de los guardiamarinas. La inclemencia del tiempo no permitía trabajar en los arreglos de la arboladura y demás, con la constancia deseada, pero tan pronto éste mejoró se dieron éstos por terminados, y se procedió a pintar el buque en todas sus partes exteriores, a excepción del puente del medio donde el trabajo de las calderas no lo permitía. Di-

chos trabajos se proseguían con la mayor rapidez que era posible en su género y cuidadosamente inspeccionados por la comisión chilena compuesta por el ingeniero 2.º señor Diógenes Córdova y dos mecánicos.

El pueblo de Gravessend visitaba el buque diariamente con marcado interés y gusto y tanto la oficialidad como la marinería eran constantemente en tierra objeto de simpáticas manifestaciones.

El buque fué invitado para tomar parte en unas grandes regatas que se llevaron a cabo el 30 de agosto. Tomaron parte en ellas el 1er. y 3er. botes del buque y dos chinchorros, obteniendo el primer bote el premio de una copa de plata que fué presentada al comandante el día 11 de septiembre por las autoridades de la ciudad.

En la tarde del mismo día se dió permiso a 100 individuos para ir a tierra.

Estando próximos los días del aniversario patrio, se confeccionó a bordo programa de fiestas, tanto para la marinería como para la oficialidad. Dicho programa que consulta diversiones para los días 17, 18 y 19 se llevó a cabo con todo entusiasmo y perfecto orden.

El 18 se empavesó completamente y se hizo una salva mayor de 21 cañonazos.

El día anterior la marinería tuvo juegos atléticos y se distribuyeron diversos premios adecuados y adquiridos por suscripción del comandante y oficiales.

El 18, los oficiales dieron a bordo una matinee a la cual asistieron S. E. el ministro plenipotenciario, el presidente de la Comisión Naval, las autoridades del puerto y numerosos invitados; el 19 hubo regatas y otros entretenimientos a bordo.

Pasadas las fiestas, el buque siguió en su régimen de ejercicios y distribuciones de puestos.

En la noche del 28 de septiembre a las 11.12 P. M., ocurrió un accidente que pudo ser de fatales consecuencias para el buque. Se encontraba éste aprobado a la corriente llenante y amarrado en las mismas condiciones que cuando fondeó. El vapor de carga noruego "Traag" que salía a viaje trató de pasar entre el "Baquedano" y la costa para hacer señales al práctico, y viendo pronto obstruido su paso por lanchas y botes viró por

proa, pero con tan poca inteligencia, que pronto se vino sobre el buque botado por la corriente. Afortunadamente la jarcia de su arboladura se sujetó en la cebadera de estribor del bauprés tronchando el mastelerillo enterizo de juanete de proa, y arrasando el tangón de babor; ocasionó también algunos deterioros en la cabullería del bauprés.

Inmediatamente se mandó detener el vapor y se dió cuenta a las autoridades a fin de fijar responsables y que la casa armadora ordenara y procediera inmediatamente a efectuar las reparaciones con toda prontitud, pues el buque debería partir con destino a Portsmouth en pocos días más.

En efecto, los trabajos se efectuaron en el tiempo debido y habiéndose embarcado el día 12 y probado el 13 los elementos de la última caldera se encontró el buque listo para hacerse a la mar con destino a Portsmouth el día 14.

En la noche de este día se encendieron los fuegos de cuatro calderas y el 15 a las 6 horas, se largaron las espías y con el práctico a bordo se gobernó fuera del río.

Desde temprano se había establecido un fuerte viento del E. E. con mar rizada demostrando el buque por primera vez sus buenas cualidades para la mar. El viaje se efectuó sin ninguna novedad con un andar medio de 7 1/2 millas y a las 3.55 horas del día 16 se dió fondo el ancla fuera del puerto de Portsmouth para esperar al práctico que debería entrar el buque a la mañana siguiente.

A las 10 horas, entró el buque al puerto y se saludó la plaza con los disparos de ordenanza, amarrándose en seguida a una boya.

Inmediatamente se saludó la insignia del comandante en jefe, enarbolada en el blindado "Trafalgar"; ambos honores fueron debidamente correspondidos.

Poco después se recibía y correspondía las visitas oficiales de estilo, de los diversos buques de guerra surtos en la bahía con los debidos honores.

Según instrucciones, el principal motivo de la ida del buque a ese puerto, fué que los guardiamarinas y oficiales visitasen los astilleros, dique, etc., y en general lo que constituye el puerto militar, para lo cual el coman-

dante solicitó de la autoridad competente el debido permiso, que le fué concedido inmediatamente, y distribuido se llevó a cabo en la forma siguiente:

Día 18: Visita a los Docks, talleres, gradas de construcción y edificios del puerto militar.

Día 19: Visita al buque escuela de artillería "Excellent".

Día 20: Visita al buque escuela de grumetes "Cambridge" y al "Vitory".

Frestándose la bahía para la instrucción de botes a vela, se practicó esto tanto tiempo como el tiempo lo permitió con los guardiamarinas y marinería, dedicando especial atención a los primeros; se practicaban también ejercicios de infantería, zafarranchos, etc

Siguiendo siempre las instrucciones se alistó el buque para la mar el 22 en la tarde y el 23 a las 9 horas, zarpó el buque con rumbo a Cherbourg en las costas de Francia, en cuyo puerto se fondeó el mismo día a las 5 P. M., después de un viaje en completa calma y con un andar medio de 10 millas.

Se saludó la plaza con los honores de ordenanza siendo éstos correspondidos de la misma manera.

Al siguiente día, el comandante visitó las autoridades y solicitó el permiso correspondiente para que los oficiales y guardiamarinas, visitaran el puerto militar y demás lugares de interés para su instrucción, pero sólo se consiguió éste para recorrer la dársena y algunos de los buques en construcción; entre ellos el "Enrique IV", blindado de 12.000 toneladas.

La gente a bordo se dedicaba a ejercicios de velas, subiendo por alto y largando éstas.

El prefecto marítimo visitó el buque y fué recibido con los honores de ordenanza.

El martes 31 de octubre se alistó el buque para la mar y a las 9.30 horas se zarpó con rumbo a Plymouth en donde fondeó a las 3.25 horas, del 1.º de noviembre después de un viaje sin novedad. Como en los puertos anteriores, se saludó la plaza y la insignia, ambos saludos fueron correspondidos, asimismo el comandante pagó visitas al almirante Fearfax y obtuvo de éste toda clase de facilidades para visitar lo que creyera de interés para los oficiales y guardiamarinas.

El 2 de noviembre se visitaron los Docks y Arsenales.

El 3, el mal estado del tiempo impidió efectuar una visita a los buques escuelas de grumetes y artilleros, lo que se hizo el 6. En este mismo día se hicieron 200 toneladas de carbón, cumpliendo instrucciones.

Durante todos los días anteriores había soplado un fuerte viento del S. O. acompañado de una gran baja del barómetro.

El día 5 hubo que encender los fuegos de las cuatro calderas, a pesar de tener el buque sus dos anclas fondeadas. Habiendo calmado el viento, se mandó levar para enmendar de fondeadero y durante la maniobra de anclas que estaban ensepadadas, se estableció nuevamente el viento obligando a tener las máquinas en movimiento durante 5 a 6 horas.

El 7 se dieron las órdenes del caso para salir a la mar al siguiente día, pero nuevamente el mal estado del tiempo impidió el embarque de víveres y agua suspendiéndose por lo tanto ésta hasta el día 9 a las 11 A. M.

Se gobernó a indicaciones y una vez claro de puntas se hizo rumbo al faro Ushant de las costas de Francia para recalar al puerto de Brest.

El barómetro había experimentado un notable descenso, y aun cuando el aspecto del tiempo no hacía presumir nada, como a las 11 1/2 P. M. se estableció una pequeña brisa del S. O. que aumentó gradualmente hasta las 3 de la tarde, hora en que se hizo sentir en su mayor fuerza con mucha lluvia y mar arbolada. A la 1.30 A. M. el barómetro principió a subir lentamente calmando el viento y despejándose casi por completo a las 2. Pocos momentos después se avistó el faro Ushant 2.20 A. M.

A las 10 horas, se gobernó en demanda del puerto a indicaciones del comandante y a las 3 P. M. se dió fondo dentro de la rada. Se saludó la plaza y la Insignia de la Escuadra francesa del canal, al mando del almirante Menard que enarbolaba "Formidable". Ambos saludos fueron debidamente correspondidos, procediéndose después a las visitas oficiales de estilo entre los buques de guerra surtos en la bahía.

Como en los puertos anteriores los oficiales y guardiamarinas dedicaron especial atención a la

visita del puerto militar, la que se efectuó el 14 de noviembre acompañados de varios oficiales de marina. El 15, los guardiamarinas en diversos trozos a cargo de los tenientes visitaron el buque escuela de grumetes y algunos de los blindados de la Escuadra del canal que se encontraban surtos en la bahía.

El 17, los oficiales ofrecieron a bordo del buque un almuerzo a la oficialidad francesa y en la tarde de ese mismo día el comandante invitó a una comida al almirante y comandante de la Escuadra de Evoluciones.

El 19, a las 10 P. M. se levó anclas y zarpó el buque con destino a las islas Canarias en cumplimiento de las instrucciones recibidas.

Se navegó a vapor durante 24 horas, para salvar el Golfo de Vizcaya.

El 20 a las 10 A. M. se pararon las máquinas y con brisa del Este se dió la vela por primera vez. Mandó la maniobra el 2.º comandante, capitán Carlos Larrain.

Hasta el 29 se navegó con vientos flojos variables, y habiendo quedado en completa calma por más de 20 horas, se encendieron los fuegos y navegó a vapor hasta las 12 P. M. del mismo día, hora en que se pararon éstas y se dió nuevamente a la vela.

El 4 de diciembre, ya cerca de las islas Canarias, habiendo casi calma, el comandante ordenó encender los fuegos y navegó a vapor en demanda del puerto de "La Luz" en el cual se fondeó después de saludar la plaza el 5 de diciembre a las 10.15 A. M.

Inmediatamente después de recibida la comisión sanitaria, el comandante visitó en tierra las autoridades de la isla y solicitó de éstas el permiso necesario para que los guardiamarinas pudiesen efectuar un levantamiento del puerto comercial, el que fué concedido. Al siguiente día se dió comienzo a los trabajos, los cuales se terminaron el día 9.

En tanto a bordo se efectuaban reparaciones importantes en la arboladura y se corregía defectos que se habían notado durante el viaje desde Bresi.

Se reforzaron los masteleros de gavia en la parte de la escapilladura de la jarcia, y se cambió por uno nuevo el mastelero de juanete de proa.

El domingo 10 bajó la marine-ria a tierra a misa, y en la tarde del mismo día se concedió permiso para ir a tierra de paseo a una parte de ella.

Siguiendo siempre las instrucciones, el 14 se alistó el buque para la mar, zarpando a las 1.30 P. M. de dicho día, con destino al puerto militar de Bahía Blanca en las costas de la Argentina; navegó a vapor hasta las 5 1/2 de la tarde que se pararon las máquinas y se dió la vela.

Hasta el 1.º de enero se navegó con buena brisa y habiendo quedado en calma, se encendieron los fuegos y navegó a vapor por 8 horas.

Se celebró como de costumbre el ría celebró como de costumbre el paso de la línea, aun cuando esto no tuvo lugar hasta el 1.º de enero a las 2. A. M. El 25 de enero, después de un viaje sin novedad recaló el buque al golfo de San Matías, y a las 7 1/2 P. M., se largó el ancla en la boca del puerto de Bahía Blanca.

Al día siguiente, a las 6.45 A. M. se levó y a indicaciones del comandante se gobernó dentro del puerto en el cual se fondeó a las 11 A. M., después de saludar la insignia del comandante en jefe de la Escuadra Argentina que se encontraba en la rada.

Cambiadas las visitas de estilo entre jefes y oficiales, el comandante, oficiales y guardiamarinas fueron invitados para visitar las obras del puerto militar en construcción, visita que se llevó a cabo el 29 de enero.

El 30, el comandante en jefe de la Escuadra Argentina, los oficiales y guardiamarinas invitaron respectivamente a un banquete a bordo del "Belgrano" y a las 4 de la tarde de ese mismo día zarpó el buque en demanda de Puerto Madryn, 300 millas más al sur.

Después de 4 días de viaje se fondeó en el puerto a las 3 de la tarde y al siguiente día a las 4.40 de la tarde se levó anclas y salió navegando a vapor a la vela hasta quedar claro de punta navegando después sólo a la vela para recalar a Punta Dungeness el 11 de febrero a las 6 A. M., hora en que se largó el ancla.

Navegó sin novedad por el Estrecho de Magallanes fondeando el 13 en Pecket Harbour para practicar un reconocimiento.

El 14, a la 1 P. M., levó y salió de dicho puerto para Punta Arenas, donde largó el ancla a las 4.40 de la tarde.

Durante la estadia en este puerto relleno las carboneras, alistando el buque para el viaje en los canales, pero habiendo recibido el 22, instrucciones para dirigirse directamente a Valparaiso, zarpó a las 3 A. M. del día 23, sezargando constantemente a vapor con viento fresco por la proa, circunstancia que retardó la llegada, la cual se hizo el viernes 2 a las 10 P. M. fuera de la bahía. Al día siguiente, habiéndose indicado fondeadero, se enmendó y acoderó el buque, que por primera vez llegaba al primer puerto chileno y que iba a ser universalmente conocido como la gallarda corbeta chilena portadora de la juventud de la Marina de Guerra de nuestro país.

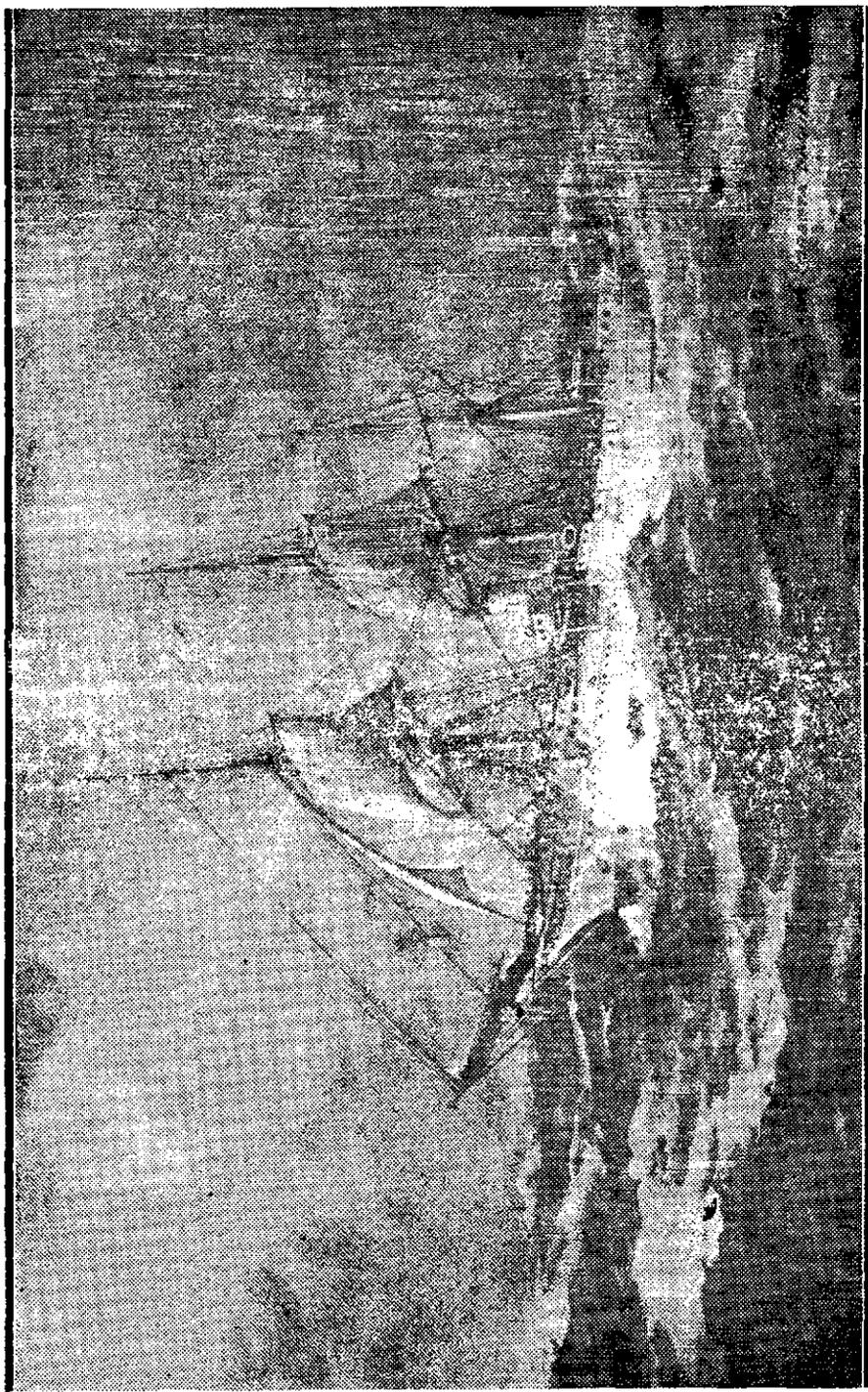
Los guardiamarinas que efectuaron este primer viaje fueron los siguientes:

Guardiamarinas de 1.ª clase, señores: Carlos Sierralta, Clemente Alfonso, Alberto Chandler, Alfonso Hameau, Constantino Larenas, Samuel Yavar, Miguel Angel Rojas M., Bernardo Riquelme.

Guardiamarinas de 2.ª clase, señores: Heriberto Frias, Salvador de la Piedra, Santiago Lorca, Carlos A. Jouanne, Benjamín Barros, Octavio Holger, Olegario Reyes, Luis A. Barrientos, Arturo Soto M., Arturo Huland, Emilio Gunther, Guillermo Vargas. Hipólito Marchant, Arturo Mayer, Efrén Arratia, José M. Montalba, Ricardo Calderón, Ali Núñez, Ernesto Espinoza y Julio A. Dittborn.

Entre ellos puede notarse al señor Olegario Reyes del Río, que

es actualmente el comandante en jefe de la Armada, a los almirantes Carlos Jouanne, Hipólito Marchant y José M. Montalva, que llegaron a ocupar el más alto puesto en nuestra Armada, es el señor Heriberto Frias, que es oficial en retiro y actual jefe de Bibliotecas de la Armada, los capitanes de navío en retiro señores: Bernardo Riquelme, Salvador de la Piedra, Santiago Lorca, Arturo Huland, Emilio Guather, Guillermo Vargas, Ricardo Calderón Cousiño, Ernesto Espinoza Mujica y Julio Nitthoru, y a los capitanes de fragata en retiro, señores: Constantino Larenas, Miguel Angel Rojas, Benjamín Barros (Q. E. P. D.), Octavio Holger, (teniente 1.º en retiro) Luis A. Barrientos y Ali Núñez.



La Corbeta General Baquedano navegando con mal tiempo

SEGUNDO VIAJE DE LA CORBETA

"GENERAL BAQUEDANO"

El 15 de marzo de 1900 se hizo cargo en Valparaíso del mando de la corbeta General Baquedano el capitán de navío don Arturo Wilson que fué el ayudante de Prat, en el Combate de Iquique.

Tan luego como se recibió del buque se procedió al embarque de la tripulación y alistamiento para emprender el viaje de instrucción con guardiamarinas y grumetes, para lo cual se formularon los pedidos del caso y una vez listos y recibidas las instrucciones de la Dirección General de la Armada, zarpó el domingo 8 de abril a las 16.30 hs., navegando a vapor hasta el día siguiente a las 14 horas, que se largaron las velas y se orientó el aparejo para continuar a la vela en demanda de Talcahuano. El día 11, en la tarde, se levantó vapor y se hizo rumbo a dicho puerto donde largó el ancla a las 10 horas del día 12.

Al día siguiente entra el buque al dique de carena con el objeto de hacer un reconocimiento de los fondos del buque y examinar el movimiento de las palas de la hélice que presentaba gran dificultad para virarla cuando se navegaba a la vela.

El día 20 a las 13 hs., salió la corbeta del dique fondeando en la bahía para tomar inmediatamente carbón necesario para rellenar carboneras y completar la aguada para el consumo y de lastre en el doble fondo, en cuyas faenas se ocupó hasta el domingo 21 de abril a las 18 hs., fecha que zarpó a la vela en demanda de la Isla de Pascua.

La corbeta General Baquedano llevó la siguiente dotación de ofi-

ciales: en el segundo viaje de instrucción a Pascua, Colombia, Estados Unidos, Japón y China:

Capitán de navío, señor Arturo Wilson.

Capitán de fragata, señor Salustio Valdés.

Capitán de corbeta, señor Luis Stüven.

Teniente 1.º, señor Braulio Bahamondes Montaña.

Tenientes 2.ºs, señores Jorge Delano Ross, Carlos Ward Rodríguez, Eugenio Errázuriz Herreros, Edmundo Eatsman Cox.

Guardiamarinas de 1.ª clase, señores: Bernardo Riquelme Núñez y Miguel A. Rojas Urquhart.

Guardiamarinas de 2.ª clase, señores Enrique Humeres, Lionel Raiby, Francisco E. Merino B., Eduardo Gándara Riquelme, Benigno Delgado Villar, Emilio Gutiérrez, Luis A. Ebert, Abdón Díaz Pérez, Osvaldo Castro, Luis Lavín Lavín, Flamarión Torres, Osvaldo Araya Lagos, José S. Muñoz Yurasack, Guillermo Sartori Leighton, Luis A. Becerra Seguel, Arturo Vidal Pizarro, Carlos Bravo Hudson, Humberto Carrasco Rábago, Enrique Costa Pellé, Flavio Aray Santos (ecuatoriano), Luis A. Escobar Molina, Rodolfo Fuentes Prieto, Pedro M. Bórquez Solar, Rafael Ruiz, Felipe Wiegand Rodríguez, Carlos Krug Boonen (fallecido en Hong Kong) y Arturo Alving Tasso.

Teniente 1.º, cirujano señor José Monreal.

Contador 2.º, señor Miguel L. Alvarez.

Ingeniero 1.º, señor Juan A. Galluguillos.

Ingenieros 3.ºs, señores Francisco Chávez y Francisco Farías.

DE TALCAHUANO A LA ISLA DE PASCUA

Después de detenerse la corbeta frente al faro Belén para compensar el compás magistral aprovechando la enfilación con el palo real del dique y azimutes del sol, se continuó viaje sallendo por la Boca Grande a vapor, pues la brisa norte que soplabá impidió orientar el aparejo y como en estas condiciones continuó el tiempo se resolvió aprovechar la navegación a vapor para ganar en latitud hacia el norte hasta el día siguiente a las 13 hs. que se largó velas.

Estudiando la economía de la derrota que debía seguirse y recordando los viajes rápidos rendidos por la antigua corbeta "O'Higgins" y el de la "Abtao" al mando del capitán Beaugency, los cuales se efectuaron siguiendo más o menos el paralelo de Caldera, se decidió seguirlo, en cuanto los vientos lo permitieran, pero éstos se presentaron, desde la salida de Talcahuano, enteramente contrarios. La brisa del norte fué aumentando en fuerza acompañada de una constante baja del barómetro, hasta declararse un temporal, que duró hasta la tarde del 29, con una fuerza variable de 6 a 8 y que se aguantó ya de una amura ya de la otra, a fin de no perder lo que se había ganado en latitud, con las mayores y gavias con un riso, mostrando el buque sus buenas cualidades marineras.

El día 1.º de mayo vino calma completa y como la carta de vien-

tos indicaba una zona de tres grados en longitud sin vientos, se ordenó levantar vapor y atravesarla sin pérdida de tiempo, la cual efectivamente una vez que se cruzó volvió el viento del 4.º cuadrante al NNO. continuando solo a la vela desde el mediodía del 3 hasta el 5 que vino calma completa nuevamente, por lo que se dió vapor hasta el día siguiente, que se estableció el viento al O. el que roló al NO. y N. declarándose un temporal los días 7, 8 y 9, el cual se aguantó a la capa con las dos gavias arizadas, trinquete y trinquete de capeo, haciéndose después el tiempo manejable y bonancible.

El día 11 de mayo a las 10 hs. se tuvo el sentimiento de perder al grumete Zoilo Garrido, quien cayó al agua desde el puente del medio y aunque se facheó y arrió salvavidas y chalupa para socorrerlo no se le pudo encontrar después de cerca una hora de inútil rebusca.

El 16, la brisa que acompañaba al buque amainó hasta cerca de calma y después sólo débil al O. y como ya había necesidad de resaca agua, pues aunque la provisión que llevaba de Talcahuano alcanzaba hasta Pascua, en esta isla no se podía renovar y era necesario rellenar los estanques para la bebida, así pues, se ordenó hacer vapor para este objeto y aprovecharlo a la vez para adelantar algo en la derrota, en cuyas condiciones se siguió hasta el 19, orientándose el aparejo después de mediodía por haberse entablado una brisa de E. N. E. que fué arreciando y rolar hasta declararse un temporal del N.

Como el buque se encontraba a unas 90 millas de la isla y el tiempo seguía de mal cariz se ordenó hacer vapor el 22. Al día siguiente como a las 10 horas, se avistó la isla directamente a proa. El tiempo fué mejorando a medida que se acercaban a la isla. Se gobernó para tomar el surgidero de Hanga Roa, donde se largó el ancla a las 13.35 hs., después de 31 días de navegación, desde Talcahuano, habiendo hecho en todo una derrota de 3,480 millas, de las cuales fueron 2,259 a la vela y 1,221 a vapor.

En Pascua se permaneció hasta el día 25 a las 16.50 horas, que se dió a la vela en demanda a la isla de Vancouver.

DE PASCUA A VANCOUVER

La corbeta Baquedano zarpó de la isla de Pascua con viento S. S. E. el cual después de estar claros de la punta occidental de la isla se estableció al E. SE. lo cual permitió gobernar a rumbo del 1er. cuadrante, a fin de ir acercándose al derrotero recomendado para los veleros, que desde el Cabo de Hornos se dirigen a las costas de Norteamérica, cruzando el Ecuador por el meridiano a los 118 grados de longitud O. de Gr., evitando la zona de calmas ecuatorianas. En estos términos se navegó a un largo hasta el día 27 que el viento roló al NE. y luego al N. NE. y N1|4E., por la latitud de 20 grados S. El 29, habiéndose acertado el viento hasta cerca del N. y para no alejarse más del derrotero que se proponía seguir, se viró para gobernar al E. magnético hasta el 30 a mediodía, en que habiendo calmado completamente la brisa se dió vapor y siguió a máquina gobernando al N. del mundo por cuatro días que duró la calma, hasta llegar a los 11.30 grados lat. S. donde se volvió a encontrar nuevamente los vientos del NE., dirección que parecen formar los alisios del S. E. en esa época del año. Se orientó todo el aparejo y se gobernó de bolina aprovechando todo lo posible al N. con rumbo del 4.º cuadrante y así se continuó con vientos constantes del NE. al E. NE., permitiendo dirigir la derrota conveniente para cruzar el Ecuador por los 117 grados 15' O., punto indicado para el mes de junio en las cartas de la Oficina Hidrográfica de Estados Unidos, llamadas Pilot Charts, lo cual tuvo lugar el 10 de junio a las 14 hs.

Durante la travesía por la zona de los alisios del SE. en el hemisferio Sur, no sopló nunca en tal dirección sino del NE. y del E. NE.

Después de cruzar el Ecuador se navegó derecho al N., siguiendo la derrota de los Pilot Charts con brisas del E1|4S. y ESE., hasta el día 12 en que roló al NE. variable en fuerza y con tiempo chubascoso y luego hubo calma completa. Como ya se hacía necesario rellenar la aguada, se levantó vapor con tal objeto y se aprovechó al mismo tiempo para avanzar a máquina, desde el 13 por la mañana, hasta el día siguiente a la misma hora que se afirmó una brisa de E1|4S., la cual fué refres-

cando hasta dar 8 millas de andar con todo aparejo de cruz. El 14 a mediodía volvió a calmar y así continuó con intermitencias hasta el 17 por la mañana, en que habiendo completado la aguada se apagaron los fuegos definitivamente, siguiendo a la vela con brisa del N1|4E. y N. NE. y con proas del 4.º cuadrante. El día 18 el viento escaseó hasta cerca del N. y N1|4O. con barómetro muy alto refrescando la temperatura notablemente.

En estos términos siguió la Baquedano hasta el 1.º de julio por latitud 32 grados N. y long. 142 grados O., a la noche siguiente con tiempo chubascoso y de mal cariz, con barómetro siempre muy alto, hasta el día 3 en la noche que sobrevino una calma chicha. Como era necesario volver a resaca agua se volvió a encender los fuegos aprovechando a la vez el vapor para seguir la derrota al N. NE., cargando todo el velamen durante dos singladuras siempre con calma y neblina constante.

El día 5 de junio a las 8 hs., se paró la máquina y se orientó nuevamente el velamen con brisa de O. NO., la que roló al 3er. cuadrante y afirmándose después al S. O. hasta el día 6 a las 5.30 hs., que repentinamente saltó al norte tomando al buque en facha. Se continuó después navegando de la amura de babor, aprovechando lo posible al N. con viento del 4.º cuadrante hasta el amanecer el día 8, en que roló al 3er. cuadrante, pasando por el O. lo cual permitió gobernar a rumbo sobre el Estrecho Juan de Fuca. El viento siguió variable en fuerza y dirección, el barómetro bajando y el tiempo aturbonado. Así el viento roló del SO. al SE. volviendo después al SSO y en seguida nuevamente al SE. después de una corta calma, para seguir aumentando en fuerza hasta dar 196 millas en la singladura del 10 al 11 con los sobres cargados y las gavias arizadas durante la noche. El viento amainó completamente en la noche del 11, dejándolos a 51 millas de la boca del estrecho de Fuca, por lo cual se ordenó levantar vapor para tomarlo cuanto antes, entrando en él a las 9 hs. del día siguiente 12 de julio al rematar la 48 gds. singladura desde la partida de la isla de Pascua. Siguió la corbeta por el estrecho hasta tener a la cuadra el faro de Race Island, para gobernar en seguida convenientemente con rumbo al puerto

de Esquimalt, donde al abocar el puerto abordó la nave un práctico de la marina inglesa, quien traía órdenes de ayudar a los marinos chilenos con un bote del buque insignia "Warspite", a fin de amarrrar a la Baquedano a una de las boyas del servicio inglés. Se saludó la insignia del almirante Beaumont y no se saludó la plaza por no ser puerto de saludo.

En esta salva se notó los defectos de los fulminantes de las vainillas, pues fallaron en notable proporción a pesar de haber sido heridas por la aguja percutora.

Se hicieron las siguientes visitas a las autoridades locales y militares:

Lieutenant Governer, saludándolo con 13 cañonazos aunque no era de obligación.

Mayor (alcalde) y al señor M. P. Morris, cónsul de Chile (cónsul general), que no vivía en Victoria sino que tenía su residencia en Vancouver.

En el puerto se rellenaron las carboneras con carbón inglés que facilitó el almirante, comandante en jefe del Apostadero.

La aguada la proporcionó el mismo contratista de la Marina Inglesa a 90 centavos por tonelada de 224 galones, de 4.54 litros.

Viveres se tomaron al mismo proveedor de la Marina Inglesa Esquimalt Grocery Co. al precio de 11,5 d. ración fresca y a 11,1 d. la ración seca.

La corbeta General Baquedano hasta ese momento había navegado las siguientes millas:

De Valparaíso a Talcahuano, a la vela 150 a vapor 210.

De Talcahuano a Pascua, a la vela 2259, a vapor 1.221.

De Pascua a Vancouver, a la vela 4.996, a vapor 1.295.

Totales: a la vela 7.405, a vapor 2.726.

Total: general: 10.131 millas navegadas.

En el tranquilo y hermoso puerto de Esquimalt, Apostadero principal de la Marina Inglesa en esta región del mundo, se recorrió el aparejo y se pintó el costado del buque, y una vez rellenas las carboneras se permitió bajar a la guardia de estribor con permiso por un día en tierra, a fin de que alcanzara a bajar la guardia de babor antes de zarpar, pero no habiéndose recogido ninguno oportunamente hubo que pedir y pagar a la policía de Victoria \$ 5.00 a cargo de los haberes de los falteros, para tenerlos a bordo antes de

la salida, quedándose en tierra desertados sólo dos hombres (un mozo y un grumete).

La estadía en Esquimalt fué muy agradable y el comandante Wilson dió cuenta al Gobierno de Chile de las simpáticas atenciones de que fueron objeto como asimismo de la buena voluntad demostrada tanto por las autoridades navales y locales como por la sociedad en general.

Los guardiamarinas merced a la buena voluntad del almirante Beaumont pudieron, en cumplimiento de las instrucciones de la Comandancia del buque, levantar el plano de una caleta de Esquimalt, como también visitar los establecimientos navales.

En general los marinos de la Baquedano quedaron gratamente impresionados de sus visitas, lamentando sí que la estadía haya sido tan corta, sólo de 3 días, pero que no pudo prolongarse por fijar las instrucciones del viaje expresamente el número de días que se debía permanecer en el puerto.

DE ESQUIMALT A SAN FRANCISCO DE CALIFORNIA

El día 20 de julio, estando todo listo se zarpó de Esquimalt por la mañana deteniéndose en el puerto exterior Royal Road para compensar el compás magistral para las latitudes magnéticas nortes, pues la que se hizo en Talcahuano, aunque fué corregida al atravesar el Ecuador magnético sólo se hizo en parte para cuyo objeto zarpó a vapor, siguiendo del mismo modo después de ejecutar la operación por estar en calma, atravesando el estrecho Juan de Fuca y saliendo al Océano a las 23.05, hora en que se situó el buque por los faros a la vista, continuándose así hasta las 2 de la madrugada, en que se orientó el aparejo con brisa del SE. A las 4 horas se paró la máquina, se apagaron los fuegos, se gobernó al S. SO. verdadero y después al O. SO. verdadero hasta el día 24, en que el viento roló al 3er. cuadrante, lo que permitió gobernar directamente en demanda de San Francisco, sobre los Farallones. Durante este viaje se hizo diariamente desde las 15 hasta las 17 horas, ejercicios de viradas mandadas por los tenientes y después por los guardiamarinas. El día 27 se levantó vapor para hacer ejercicios de tiro al blanco con proyectiles, disparando sobre el blanco de los cabos de cañón y en la

tarde los guardiamarinas, apagándose los fuegos a las 16 horas, y orientándose el aparejo nuevamente para seguir la derrota. El viento va refrescando hasta dar a la corbeta un andar de 9 millas. Como el barómetro bajaba decididamente aunque despacio se tomó un rizo a las gavias. A medida que refresca el viento se fué levantando mar que pega por la aleta ocasionando balance hasta de 27 grados. A las 20.30 horas, se cargaron juanetes y sobres y la mayor de cruz para ponerse a la capa en vista del mal aspecto del tiempo. Al día siguiente habiendo mejorado éste durante la noche se volvió a orientar el aparejo y se siguió la derrota sobre los Farallones de San Francisco hasta el 29 en la noche en que habiendo calmado completamente la brisa y apareciendo la neblina característica de las costas de California en esa época, se encendieron los fuegos, recalando a San Francisco el 30, fondeando frente a Black Point, para recibir la visita de Sanidad, antes de tomar el fondeadero frente a la ciudad, lo cual se efectuó al día siguiente a las 9 horas.

Al entrar a San Francisco se tomó un práctico frente al buque fero cerca de la barra, en vista de lo que dice el derrotero del Almirantazgo inglés que si se rechazan los servicios del práctico hay que pagar la mitad del valor del practicaje, el cual se cobra a razón de 5 dólares por pie de calado y 4 centavos por tonelada de registro. Este gasto no es obligatorio para salir del puerto.

El comandante de la nave hizo las averiguaciones del caso si también era obligación pagar la mitad del practicaje aunque no se empleara el práctico en los buques de guerra, contestando este funcionario afirmativamente, y ante igual pregunta en las oficinas del puerto no se le contestó categóricamente.

Al igual que en Vancouver se hizo las visitas oficiales tanto a flote como en tierra. En San Francisco sólo existía como autoridad local el mayor, (alcalde), que devolvió la visita hecha por el comandante Wilson. También se visitó al general en jefe de las fuerzas militares acantonadas en el puerto, general Shafter. Se visitó también el establecimiento de Aprendices de Marineros en la isla Yerba Buena, el astillero de la "Unión Iron Work" y el Astillero Naval del Gobierno en Mare Island, donde

fueron recibidos los marinos chilenos con suma cortesía por el almirante jefe del establecimiento, invitándolos a un lunch en su casa a los oficiales y guardiamarinas y enviándolos en remolcador que los condujo desde el fondeadero al Yard distante 30 millas y de regreso al buque.

En San Francisco se rellenó la aguada al precio de 1.10 dólares por tonelada y 255 galones americanos, o sea 3.78 litros por galón.

Además se tomaron víveres frescos al precio de 15.34 cts. de dólar y 30.000 raciones de víveres secos a 21 cts. ración.

Los precios de carbón ofrecidos por la Pacific Coast Co. fueron los siguientes:

Albión Cardiff (smokeless), from Wales, \$ 10.50 por tonelada.

Australian, best quality, \$ 9.40 por tonelada.

South Prairie, from Perget Bound, \$ 7.1 por tonelada.

En San Francisco bajó a tierra la guardia de babor y a la salida de la nave faltaron 11 hombres y además se quedó también el guardiamarina de 2.ª clase señor Humberto Carrasco, quien por las cartas que dejó se entiende que tenía preparada su evasión.

En ese puerto existía un verdadero negocio con el robo de marineros, engañándolos con promesas tentadoras y emborrachándolos y luego los embarcaban en los buques listos para zarpar.

La corbeta Baquedano en su viaje de Esquimalt a San Francisco recorrió 1.058 millas, a saber: a la vela 770, a vapor 278 millas.

DE SAN FRANCISCO A HONOLULO

El 10 de agosto a las 9.30 horas, zarpó la corbeta con buen tiempo y ventolina del S. O., poniéndole proa a Honolulu.

Después de estar claros de la barra y haber navegado unas 22 millas del puerto, se paró la máquina a las 15 horas, y se orientó el velamen con viento del O. que los obligó a ceñir de la amura de babor aprovechando lo posible.

Al día siguiente el viento se afirmó al O. NO. lo que permitió gobernar siguiendo el derrotero para los veleros que indican las cartas americanas de Pilot Chart de la Oficina Hidrográfica. Luego se continuó navegando con ventolinas flojas que no daban ni 100 millas por singladuras. Los guardiamarinas aprovecharon esta nueva nave-

gación para hacer sus ejercicios sobre virajes y maniobras marineras.

El 24 el viento refrescó y permitió hacer buenas singladuras que dejaron el buque el martes 24 a mediodía a 100 millas de Honolulu, donde se resolvió recalcar a fin de renovar provisiones, por lo cual durante la noche se acortó la vela y se puso a la capa amuras de estribor para esperar el día siguiente.

La carta que llevaba la corbeta era muy antigua y no señalaba bien las condiciones del canal de acceso al puerto a través del banco de corales que contorneaba la ribera. A las 12 horas, se dió fondo quedando amarrados a dos anclas y acoderados a una boya. Lo anterior fué hecho por obligación para los buques que entran al puerto interior para lo cual el Harbour Máster viene a bordo antes de terminar el paso del canal y bajo sus indicaciones hay que amarrarse, siendo su servicio gratuito.

En la jornada que se ha narrado, la Baquedano empleó 19 días de navegación y su recorrido fueron 2.158 millas, siendo a vela 2.129 y a vapor 29 millas, los que arrojan un total general de 13.347 millas navegadas desde que salió de Valparaíso.

H. V. V.

La primera etapa de este viaje se dió a conocer a nuestros lectores en la publicación anterior narrando la salida de Valparaíso el 8 de abril de 1900 hacia Talcahuano, de donde zarpó el 21 del mismo mes en dirección a la isla de Pascua, dejando esa isla el 25 de mayo para tomar rumbo a Vancouver, recalando en el puerto inglés de Esquimalt, navegando desde ahí hacia San Francisco de California y de allí a Honolulu, en donde fondeó la corbeta el 28 de agosto de 1900, después de navegar 13.347 millas.

DE HONOLULO A YOKOHAMA

El 31 de agosto a mediodía zarpó la Corbeta General Baquedano en demanda de Yokohama y una vez fuera del canalizo de acceso al puerto se dió el velamen y apagaron los fuegos de las máquinas. Aprovechando el alisio del NE. se bajó hasta el paralelo 190 de latitud N., siguiendo hasta el Oeste del mundo una derrota paralela a la indicada a los veleros

en las Pilot Charts americanas para hacer la travesía de San Francisco a Yokohama.

El martes 11 de septiembre se suprimió del calendario por cruzar en este día el meridiano 180. de longitud O, dándole en su lugar la fecha 12.

El lunes 17 encontrándose la corbeta a unas 49 millas de distancia de la isla Wake, al medio día, se gobernó para evitarla por la amura de estribor a fin de comprobar los cronómetros, pero no habiéndole dado el viento suficiente andar para avistar dicha isla de día y como el arrecife de corales de que está formada solo se eleva unos cuantos pies sobre el mar, se enmendó el rumbo para continuar su derrota.

El 18 de septiembre se celebró a bordo el aniversario patrio y el 19 siguiendo el derrotero ya indicado se gobernó con proa a las costas del Japón, ya al pasar a la vista de la isla Marcus, la que se avistó, el día 24, la situación asignada a esta isla por el buque francés "L'Eclairer", 6 millas más al Oeste que lo que dá la carta inglesa coincidió en las observaciones.

Se siguió navegando con viento a un largo hasta el 25 que acortó y calmó en la noche. En la mañana del 26 se levantó vapor y se continuó a máquina hasta las 7 horas del 28 que se volvió a orientar el velamen con viento del S.O., el que fué refrescando hasta obligar a quedar con las gavias arriadas y el trinquete. Por el aspecto del tiempo las oscilaciones del barómetro y encontrándose en los días de novilunio de septiembre se temió la proximidad de un tifón, pero al día siguiente el viento permaneció del Oeste y aunque la mar arbolada y sin dirección se mantenía, hizo pensar que si estos indicios eran de un tifón próximo, éste debía haber cruzado la derrota que seguía la Baquedano. Efectivamente al llegar a Yokohama se supo que ese mismo día habían sufrido los efectos de un fuerte tifón en la mañana del 29. Por este motivo se ordenó levantar presión y gobernando en demanda del Golfo de Tokio, avistando por la proa el 1.º de octubre el Fusiyama, embocando el Golfo a las 10 horas se dió fondo en Yokohama a las 14 horas, habiendo puesto en esta travesía de Honolulu 30 días.

Al entrar al golfo de Tokio y al acercarse a la punta Fuku-Saky se ven las construcciones he-

chas por los japoneses, que consisten en fuertes que se extienden hasta más allá de la mitad del ancho del golfo.

Además se construyó otro fuerte, a medio foco entre los extremos de la punta de Futsu-Saki y Saru-Sima, dejando paso a los buques por ambos lados de él.

En Yokohama se había construido un puerto frente a la ciudad, abrigado por dos tajamares de bloques artificiales, partiendo uno del fuerte de Kanagawa y el otro de Flagstaf o Tamito Bashi, dejando en esta parte una entrada para las embarcaciones menores, además de la boca de entrada al puerto señalada por dos faros, uno en cada extremo del tajamar.

En Yokohama no se hizo reclamo de las provisiones secas por haber sido informado que los precios eran subidos y que en Shanghai se podía obtener a precios más convenientes. En cambio se hizo provisión fresca y aguada.

En ese puerto a los buques de guerra no se les permite entrar al puerto artificial y su fondeadero es frente al tajamar del Sur 6 1/2 a 7 brasas de agua y el desembarcadero conveniente para los botes es cerca del Grand Hotel en la 2a. o 3a. escala del Tamito Bashi.

En Yokohama permaneció la Corbeta hasta el 13 de octubre a las 9.30 horas que se dirigió al puerto militar y principal establecimiento de la Marina Imperial Japonesa denominado Yokosuka, en el mismo golfo de Tokio, a unas 9 millas de Yokohama, a fin de visitar sus Arsenales y diques, se fondeó a las 11.30 de esa misma mañana y en donde se encontraron las facilidades necesarias para cumplir el objeto que los había llevado, siendo atendido por el mismo ingeniero jefe de Construcciones Navales.

Al día siguiente a las 6.30 horas zarpó la Baquedano a Nagasaki.

DE YOKOHAMA A NAGASAKI

En la tarde del 14 de octubre una vez fuera del golfo de Tokio se orientó el velamen con viento fresco de N. E.

A las 22 horas rondó al NO. y O. y luego calmó completamente por lo cual se cargó el aparejo pero a las 4 horas volvió

a refrescar completamente del NNO., se dió todo el velamen, se paró la máquina y se continuó navegando a vista de costa. A la 1.30 del día 15 volvió a calmar el viento por lo que se cargó el aparejo y se continuó navegando a vapor. En visita del mal cariz del tiempo que presentaba el mal aspecto del cielo y las variaciones del viento y encontrándose aún en estación de tifones, resolvióse entrar al canal Seto Uchi y continuar el viaje por el mar interior, por lo cual se dirigió en demanda del puerto de Kobe para tomar un práctico, el que se consiguió, zarpando en seguida a las 15 horas.

La navegación del mar interior del Japón no ofrece dificultades por el buen alumbrado de faros y su abalanzamiento, pero lo que más dificulta la marcha es el número de embarcaciones menores llamado sampanes que cruzan y pasan en todas direcciones.

En la noche del 17 la Baquedano pasó el estrecho de Simanosi-ki fondeando en Nagasaki el 18 a las 14 horas después de 4 días de navegación.

En este puerto es obligación para todo buque fondear a dos anclas con giratorio. Se tomaron 100 toneladas de carbón del país y se adquirió víveres frescos y aguada.

El día anterior a la salida de la Baquedano, falleció a bordo de congestión pulmonar el pintor de la dotación Maximiliano Ramírez, (Q. E. P. D.). Se hicieron en tierra las gestiones necesarias para su sepultación, pero en vista de las demoras que exigen las costumbres japonesas, que habría atrasado la salida de la nave en cuatro días, se resolvió sepultarlo en alta mar, pues se debía zarpar al día siguiente.

DE NAGASAKI A SHANGHAI

El viaje se hizo casi enteramente a vapor, pues la brisa del N. no duró más que de 3 a 4 días, calmando en seguida totalmente.

Al amanecer del 24 se recaló sin novedad, al estuario de la entrada del río Fang Tse Kiang, al acercarse su entrada se tomó uno de los prácticos que voltejan en sus goletas esperando los buques que lleguen a estas aguas.

Al pasar el surgidero de Wusung, para los buques de gran calado, se saludó a cañón la insignia del almirante alemán.

A las 15 horas se fondeó en Shanghai, a bastante distancia de la población, por encontrarse casi completamente lleno el surgidero principal, cerca de 260 buques de guerra de las distintas potencias que se encontraban en conflicto con el gobierno del Celeste Imperio.

En este puerto fueron galantemente atendidos por el señor cónsul de España, don E. Aparicio, quien procuró el permiso especial para visitar el arsenal chino de ese puerto.

Se tomaron provisiones frescas, se completaron los víveres secos y aguada.

En Shanghai se permaneció hasta el día 30 de octubre a las 14 horas.

DE SHANGHAI A HONG-KONG

Estando el práctico del río a bordo zarpó la Baquedano del fondeadero. Al pasar la barra del río se leyó la señal de la "STORMS SIGNAL STATION" de "A gale expected N. W". Tiempo calma chicha hasta el día siguiente. Al pasar por el surgidero de Wusung se hizo honores a los buques de guerra fondeados, con la canción nacional respectiva. A las 7.30 horas, se desembarcó el práctico gobernando a pasar el buque fero "Tungsha" dejándolo por el costado de babor y en seguida compra al S. E. y conservando su luz al NO.

Durante toda la noche hubo frecuentes relámpagos del 4o. cuadrante.

A las 0.40 horas, se orientó el velamen y se paró la máquina con viento fresco del NO.

El viento sigue refrescando, se tomó el segundo rizo a las gavias y se cargaron la velas menudas, continuando en popa con las gavias arizadas y el trinquete. La mar se arbofa y produce grandes balances.

El viento rola al N. Al día siguiente con la rápida marcha de 10 a 11 millas del buque y haber quedado la hélice en acción, ésta giraba sola y hubo que poner la máquina en movimiento para evitar una probable descompostura de ella.

Al atravesar el estrecho de Formosa el viento y el mar arreciaron y la navegación se hace más desagradable y cuidadosa, pero el buen alumbrado de la costa china, con sus numerosos fa-

mos en esta parte, hace que ella sea menos peligrosa.

El día 3 de noviembre se avisó las islas vecinas a Hongkong, donde se fondeó sin novedad.

Se dió principio a los exámenes de los guardiamarinas con requisitos.

Tan luego como se fondeó se solicitó del jefe del Apostadero inglés las facilidades para enviar al Hospital Naval al guardiamarina señor C. Krug, cuya enfermedad se venía agravando, a lo cual se accedió con la mejor buena voluntad por las autoridades inglesas, pudiendo trasladarse el señor Krug al día siguiente, lo que se hizo con todas las precauciones del caso. El día 7 cuando por las visitas diarias que se le hacía en el hospital, se creyó al señor Krug en condiciones de poder mejorar sorprendió la triste noticia de que ese día a las 6 horas, había fallecido. Desde luego se procedió a arreglar los funerales y a dar los pasos para la adquisición de una sepultura en el Cementerio Católico, a la vez que por suscripción de oficiales se adquirió un mausoleo que cubriera su superficie. Al día siguiente se efectuaron los funerales con toda solemnidad, siendo acompañado por una gran concurrencia de oficiales y guardiamarinas ingleses. Asimismo enviaron su representación los demás buques extranjeros surtos en la rada. La ceremonia impresionó a todos los asistentes, ante la presencia de una desgracia tan inesperada en el más joven de las guardiamarinas, quién además de sus condiciones de carácter e inteligencia, era no sólo querido y apreciado por todos a bordo, sino también mirado como un joven oficial, que prometía una esperanza para el servicio de la Armada.

Durante la estada en Hong-Kong del viernes 9 al sábado 10 se experimentó un recio tifón, el que aguantó sobre el fondeadero. En la mañana del viernes el tiempo se presenta de mal cariz, que desde el día anterior continuaba empeorando. En la tarde el barómetro descendió decididamente, y a la señal del observatorio que fué "Temporal al Sur, centro de baja presión a más de 300 millas de la colonia". Antes de obscurecerse cambió la señal por "Tifón al Sur, centro a menos de 300 millas", El barómetro baja a razón de 1/2 milímetro por hora. De 1 a 4

de la madrugada el barómetro baja 7 1/2 mm. y el viento sigue arceciando con violencia de huracán, lo que prueba que el centro del tifón se dirige sobre la colonia. Se dió fondo al ancla de babor quedando así además amarrada la nave a la boya. Se alista la máquina levantando vapor para el caso que fuera necesario moverse. De 4 a 5 horas el barómetro sigue bajando, llegando su descenso al máximo, a las 5.40 a 733,6 mm. A esta hora el viento calma por unos cinco minutos. El observatorio iza la señal "Tifón al Este de la Colonia." A las 6 horas el viento rolando en dirección opuesta sopla nuevamente con la violencia de huracán y el barómetro inmediatamente empieza rápidamente a subir con la misma rapidez que había descendido durante las dos primeras horas, y enseguida con la lentitud del primer descenso. A las 8 horas, el viento amainó y siguió amainando y rolando poco a poco al Sur, hasta calmar completamente en la noche del 10, con barómetro indicando 757,3.

DE HONG KONG A SINGAPORE

El lunes 12 de noviembre a las 10 horas dejó la Corbeta Baquedano su fondeadero en Hong Kong, saliendo por el Este, siguiendo por el Mar de la China en demanda del puerto de Singapore.

Como una vez franco en este mar el aspecto del tiempo se presentó de mal cariz se resolvió continuar viaje a la vela y a vapor, a fin de cruzar a la brevedad posible la región de los tifones de esa estación del año, manteniendo las gavias arizadas y el trinquete y ayudado por el monzón del NE., el cual fué refrescando, del 13 al 14 produciendo una mar arbolada en popa que hacía difícil el gobierno y muy desagradable la navegación. El 16 se estaba a la altura de Saigón y se gobernó para dejar por babor el bajo Charlotte y las islas Anamba, dirigiéndose sobre la provincia de Malay. El 17 estando ya en latitud 90 N. fuera de la zona de huracanes de esta estación se apagaron los fuegos y se siguió viaje sólo a la vela, para volver a encenderlos el 19 que calmó completamente el viento y embocar el estrecho de Singapore dando fondo en la rada de este mismo nombre a las

14.40 horas de ese mismo día.

En este puerto se tomaron 80 toneladas de carbón de Australia y se hizo provisión de víveres frescos y aguada.

También se aprovechó la proximidad de este puerto al ecuador magnético para hacer la compensación del compás magistral.

DE SINGAPORE A BATAVIA

El viernes 23 de noviembre a las 13.30 horas zarpó la Baquedano de Singapore para dirigirse a Batavia atravesando el Estrecho de Gaspar. Durante esta travesía la nave solo experimentó calmas y ventolinas contrarias, por lo cual el viaje se hizo enteramente a vapor, dando fondo en Batavia, dentro del puerto artificial llamado Tanyord Frick a las 12 horas del día 29, siendo dirigido por el práctico oficial del puerto, por cuyos servicios no se pasó cargo alguno.

En ese puerto se hizo víveres frescos y aguada.

DE BATAVIA A AUSTRALIA

El día 1.º de diciembre la corbeta dejó Batavia zarpando a las 8 horas y después de pasar el canal Duch y atravesar el estrecho de Sunda a vapor y salir al Océano Indico por el Princes Channel, a las 9 de la mañana del día siguiente se apagaron los fuegos y se orientó todo el velamen para seguir navegando de bolina amuras a babor aprovechando lo posible el Sur en demanda del Sur de Australia, en cuyos términos siguió navegando hasta atravesar toda la zona de los alisios del SE. en el paralelo de 28º S. Aquí les vino calma y viento flojos variables que atravesó a vapor durante dos días, hasta encontrar los vientos del 4.º cuadrante por el 34.º C. que permitieron grangear al Oeste cruzando el meridiano del Cabo Lecuwin, extremo SO. de Australia, a una distancia de 100 millas al Sur, en la singladura del 26 al 27 de diciembre.

En vista de lo avanzado del tiempo que se había fijado para el regreso al Departamento, se resolvió no tocar en el puerto Adelida al Sur de Australia fijado en el itinerario del viaje, y continuó directamente a Sidney, por lo cual se continuó gobernando para pasar el estrecho de Bass, por el canal entre el promontorio Wilson e isla Redondo,

el cual cruzó sin novedad en la noche del 4 al 5 de enero del nuevo año 1901. En la travesía por el Sur de Australia fué hecha con rapidez aprovechando los vientos dominantes del 3.º y 4.º cuadrante que soplaron bastante rícos y con mar de leva del Oeste que producía a veces balances hasta 33º estando el buque con solo 100 toneladas de carbón en carboneras, lo cual hacía que el viaje fuera molesto.

Desde el estrecho de Bass se cruzó a vapor y vela se gobernó a pasar Cabo Howa a unas 10 millas y luego sobre Puerto Jackson para fondear en Sidney el 7 de enero al terminar la 37.º singladura. Se saludó la plaza y la insignia del contraalmirante Pearson enarbolada en el "Royal Arthur".

A la llegada de la Baquedano a Sidney, los marinos chilenos encontraron a todo el país que se hallaba celebrando fiestas cívicas en celebración del decreto imperial de S. M. B., que concedía a toda Australia la reunión de todas sus colonias en una sola confederación bajo la autoridad suprema de un Gobernador General nombrado por la reina y su autonomía para formar parlamentos y leyes.

Desde que zarpó el buque de Valparaíso hasta la fecha que hemos narrado permaneció fondeado 83 días hasta la salida de Sidney, el día 17 de enero. Ha navegado hasta esa fecha 196 días recorriendo 26.451, lo que da un promedio de 135 millas por singladura.

En Sidney se rellenaron las carboneras y se renovó la provisión de víveres secos, frescos y agua.

Se encontraba la nave en este puerto cuando se recibió radio del señor director general de la Armada ordenando suprimir el puerto de Auckland "New Zealand" y regresar directamente a Valparaíso.

DE SIDNEY A VALPARAISO

El 17 de enero, estando todo listo, zarpó la Baquedano, a las 9 horas, a vapor, una vez claro de puntas se procuró hacer una rectificación del compás magistral, pero luego la mar que se fué formando a medida que el viento del sur, que soplabla, iba arreciando los obligó a suspender esta operación, por lo cual después de las 13 horas, se orien-

tó el aparejo y se apagaron los fuegos.

Aprovechando el viento del sur se decidió por tomar la derrota pasando por el Norte de Nueva Zelanda, para en seguida tomar la derrota ortodrómica, no subiendo más en latitud del paralelo de los 47º y de ahí hasta Valparaíso terminó del viaje de instrucción.

El domingo 27 de enero a las 15 horas se cruzó el meridiano de los 180º de longitud O. de Greenwich, por lo cual al día siguiente se repitió el domingo 27 atrasando el calendario en un día.

Al cruce del 180º fué por el paralelo de los 47º y de ahí dió el rumbo a cruzar el meridiano 145 grados Oeste por los 45º. S y se navegó este tiempo con brisas alternadas del 3º. y 4º. cuadrante, con algunas calmas en las que se usó máquina tan pronto como se declaraban.

Del cruce 145º y 45º se tomó la derrota ortodrómica a Valparaíso la cual sube hasta 46º56' por los 121º O, punto a que llegó la corbeta el 12 de febrero, quedando a 2362 millas de Valparaíso. Las últimas singladuras fueron muy buenas, alcanzando una hasta 210 millas.

Del 18 al 19 de febrero el barómetro descendió 12 mm. y se tuvo una calma chicha durante 8 horas de la noche, pero de pronto volvió a levantarse SO., que roló al Sur y pasó al S. E. de dónde se afirmó con tiempo de mal cariz y rápido ascenso en el barómetro que en 24 horas volvió a recuperar su altura de 762 mm.

La nave corrió toda esa noche a razón de 10 millas por hora, con gavias y trinquete y al amanecer dejó a las primeras en la segunda faja de rizos logrando disminuir con esto los fuertes tumbos y remezones del casco. En el transcurso del día, el tiempo mejoró y permitió aumentar aparejo durante la noche siguiente.

El 24 y 25 de febrero se dió vapor por calma chicha. Se aprovechó para calcular el valor de la barra de Flinders en el Compás Magistral, dejando a este compensado y con ella colocada.

Se hizo ejercicio de tiro de cañón de grueso calibre sobre blanco al garet y al concluirse este ejercicio se orientó el velamen con buena brisa de SE. y se apagó los fuegos, no pudiendo por

esta causa completar el arreglo del compás, dejando formada una tabla de perturbaciones.

La brisa refrescó poco a poco hasta dejar a la Corbeta el 28 de febrero a medio día a 106 millas de Valparaíso. A media noche se tuvo calma chicha por lo que se siguió a vapor, avistando Curau-milla a las 4 de la madrugada y dando fondo a Valparaíso a las 10 horas del 1.º de marzo de 1901 y fin al segundo viaje de instrucción de la Corbeta General Baquedano.

AL ANCLA EN VALPARAISO

El viernes 4 fué a bordo de la Corbeta el director general de la Armada accidental don Luis A. Castillo a pasar revista de inspección al buque tanto del material como del personal.

El 8 de marzo cambió de fondeadero a la línea de los destroyers y el buque se amarró con rejeras a boyas.

Durante este mes se pagó a la gente los haberes vencidos, se licenció a los cumplidos y se efectuó transbordos ordenados por la Dirección del Personal de la Armada.

El viernes 12 el director general de la Armada, vicealmirante don Jorge Montt y director del personal contraalmirante, don Luis A. Castillo, pasaron revista al buque en compañía de los almirantes, don Luis A. Gofil y don Arturo Fernández Vial.

Con fecha 15 de abril fué nombrado comandante de la nave el capitán de navío don Froilán González y el 17 del mismo mes fué presentado por el ayudante mayor de la Dirección del Personal, capitán de navío don Fernando Gómez, y se procedió a la entrega de la Comandancia de parte del capitán de navío don Arturo Wilson, bajo cuyo mando la Baquedano hizo su segundo viaje de instrucción.

Del parte de dotación de oficiales que hizo el segundo viaje de instrucción en la Corbeta General Baquedano a Colombia, Estados Unidos, Japón y China, podemos anotar a:

Capitán de Navío señor Arturo Wilson, llegó a ser vicealmirante.

Capitán de fragata señor Salustio Valdés, vicealmirante en retiro.

Capitán de corbeta señor Luis Stuyen, capitán de navío en retiro.

Teniente 1º. Braulio Bahamonde Montaña, ex ministro de Marina y almirante en retiro.

Teniente 2º. Jorge Délano

Rosa, capitán de corbeta en retiro.

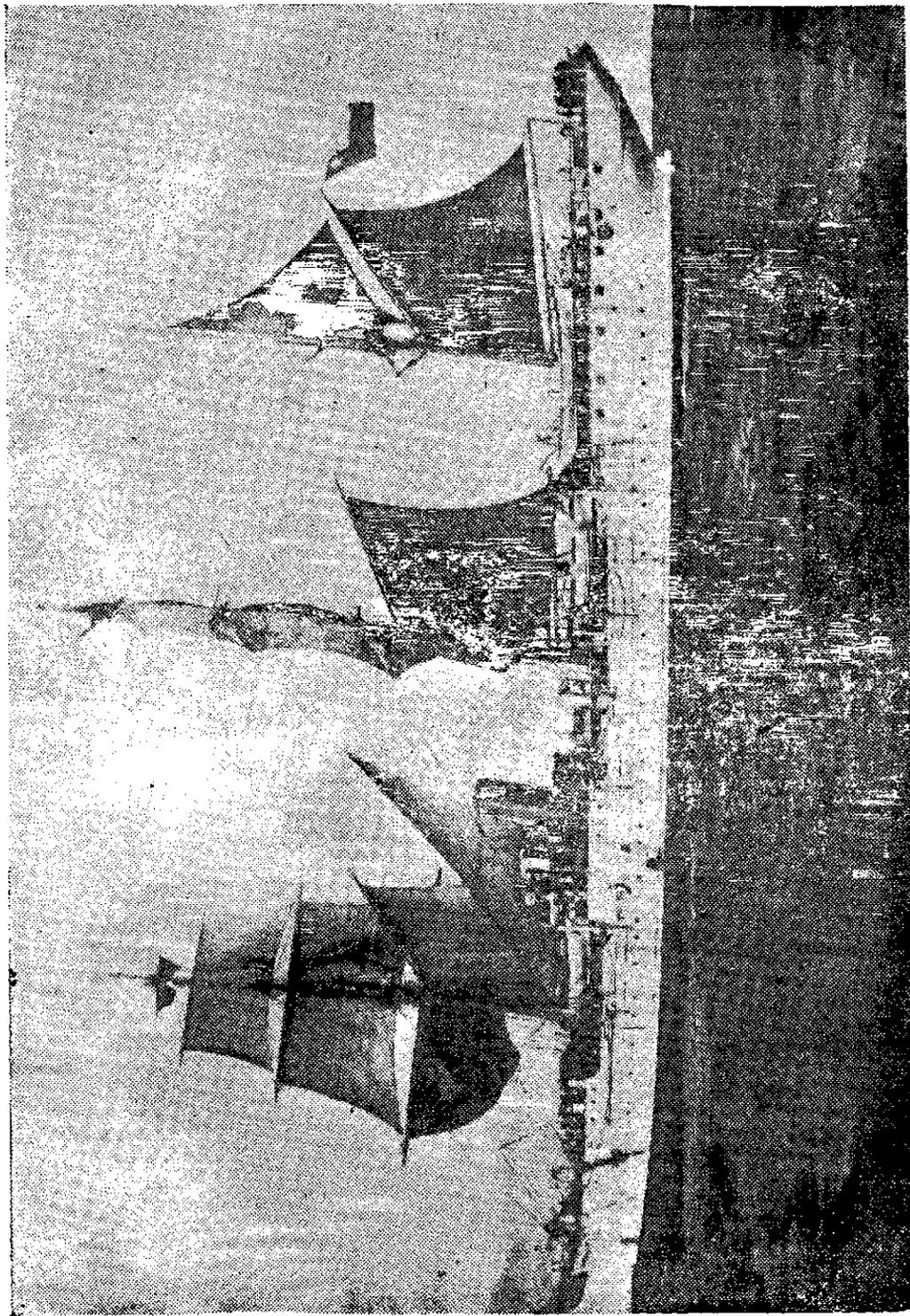
Teniente 2o. Carlos Ward Rodríguez, contraalmirante y miembro de Junta de Gobierno.

Teniente 2o. Edmundo Easton Cox, teniente 1o. en retiro y jefe casa comercial Grace y Cía en Valparaíso.

Guardiamarinas de 1a. clase señores Bernardo Riquelme Núñez, capitán de navío en retiro y Miguel A. Rojas U., capitán de corbeta y gobernador marítimo de Taltal.

Guardiamarinas de 2a. clase señores: Enrique Humeres, capitán de corbeta en retiro; Francisco E. Merino B., actual presidente de Fábrica de Tabaco, Valparaiso; Eduardo Gándara Riquelme, capitán de fragata (Q. E. P. D.), Abdón Díaz Pérez, capitán de Fragata en retiro; Osvaldo Castro, capitán de corbeta y gobernador marítimo de Mejillones (Q. E. P. D.), Luis Lavín Lavín, capitán de navío en retiro y jefe Artillería de

Flamación Torres, capitán de corbeta en retiro, José S. Muñoz y, capitán de navío en retiro (Q. E. P. D.) Enrique Costa Pellé contraalmirante y ex intendente de Valparaíso; Flavio Aray (ecuatoriano, ministro de Marina en su patria), Luis A. Escobar Molina, contraalmirante en retiro y comandante en jefe de la Escuadra; Rodolfo Fuentes Price, ingeniero civil en Temuco; Rafael Ruiz, capitán de fragata en retiro y Felipe Wiegand Rodríguez, vicealmirante en retiro.



La Corbeta General Baquedano en una maniobra de «hombre al agua»

TERCER VIAJE DE LA CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"

Abril de 1901 a Enero de 1902

ESPECIAL PARA "EL SUR")

El 15 de abril de 1901 se hizo cargo de la Comandancia de la corbeta "General Baquedano", la cual se encontraba fondeada en Valparaíso, el capitán de navío don Froilán González diciendo presentado por el ayudante mayor de la Dirección del Personal, capitán de navío don Fernando Gómez.

Durante el mes indicado se recibió consumos para 10 meses, víveres para cuatro y se procedió al reemplazo del excluido sobre todo de algunos cabos de manobra que se encontraban en mal estado.

Para el 3er. viaje de instrucción de guardiamarinas se destinó al buque la siguiente dotación de oficiales:

Capitán de navío señor Froilán González, comandante.

Capitán de fragata señor G. G. Huidobro, 2o. comandante y oficial del Detall.

Capitán de corbeta señor J. Martín M. instructor de guardiamarinas.

Teniente 1o., señor A. Acevedo.

Teniente 2o., señor L. A. Borjes.

Teniente 2o., señor E. Pérez.

Teniente 2o., señor F. Dublé.

Guardiamarinas de 1a. señor: A. Berisso, señor C. A. Jouanne, señor R. Calderón.

Guardiamarinas de 2a. señor J. L. Daroch, señor Alberto Viel, señor Arturo del Sol, señor

Vicente Roa, señor Ricardo Swett, señor Jorge Cumming, señor Oscar Ferrari, señor Guillermo Cruzat, señor Ricardo Doñas, señor Alejandro García, señor Enrique Spoerer, señor Francisco Nieto, señor Pedro Acevedo, señor Armando Zepeda, señor Alberto Paredes, señor Juan Marshall, señor Luis Solari, señor Miguel Valenzuela, señor Héctor Díaz, señor Atilio Peña, señor Florencio Albónico, señor Luis A. Caballero, señor Manuel Sotomayor, señor Raúl Rivera, señor Roberto Chapuzeau, señor Julio Marchant, señor Augusto Rivera, señor Juan Rencoret.

Cirujano 1.º, señor Silvano Sepúlveda.

Contador 1.º, señor Juan M. Cabezón.

Ingeniero 1.º, señor Juan J. Lavarello.

Ingeniero 2.º, señor Desiderio Cubillos.

La planta de tripulación se componía de 299 hombres de equipaje.

DE VALPARAISO A TALCAHUANO

El 28 de abril, poco antes de meridiano, la corbeta "general Baquedano" zarpó de Valparaíso y una vez claro de Punta Angelles se dió la vela aprovechando la brisa del Norte. Habiendo calmado el viento al día siguiente y sobreviniendo neblina se siguió a vapor hasta Talcahuano, puerto donde se fondeó en la mañana del 1o. de mayo.

En la misma tarde entró la corbeta al dique donde permaneció hasta la mañana del 7 de mayo. Durante la estada en el dique se cambiaron 260 planchas del forro de cobre que se hallaban en mal estado, se recorrieron válvulas y grifos y se abrió la nuez de la hélice, para recorrer y lubricar su mecanismo. Además la Maestranza del dique terminó la colocación de literas en el Hospital de Guardiamarinas.

Durante los días de estada en Talcahuano estos oficiales visitaron las fortificaciones de la plaza, iniciando sus croquis y relaciones de viaje.

Millas navegadas a vapor	132
Millas a la vela	70
Millas a la vela y vapor	20

DE TALCAHUANO A PUNTA ARENAS

El 8 de mayo la corbeta zarpó de Talcahuano y frente a Punta Tumbes se paró la máquina y se dió la vela con brisa suave del norte.

Contrariamente a lo que se esperaba dada la estación del año, se tuvo vientos bonancibles y calmas flojas del SE SW que permitieron adiestrar un tanto a la tripulación novicia. En las noches del 20 y 22 se tuvo vientos duros del SO., que obligaron a la "Baquedano" a capear temporal.

El día antes de recalar en cabo Pilar debido a la congelación de las materias sólidas que dejan al evaporarse los aceites con que se lubrican las cadenas y engranaje del timón, se estuvo cuatro horas sin gobierno, mientras se hacía una limpieza y recorrido general de aquél.

A medianoche del 26 se embocó el estrecho y se largó ancla en Punta Arenas al día siguiente a la misma hora.

Millas navegadas a vapor	180
Millas navegadas a la vela	1268
Millas navegadas a vapor y vela	45

DE PUNTA ARENAS A ISLAS CANARIAS

Conforme lo indica el South American Pilot se dió rumbo a cortar el paralelo de los 40° por los 45° de long. O.

El sábado 8 hubo que capear un fuerte temporal del E. con mar muy gruesa.

En la mañana del 15, después de 5 días de vientos contrarios y persistiendo aún la mar gruesa, una fuerte cabezada hizo que se rindiera el mastelero de velacho, un poco más arriba de la cajera de la drisa, de la verga del mismo nombre. Esta avería fué debido a que aquél se hallaba en

mal estado desde el viaje anterior. Sólo dos días después se pudo guindar el de repuesto, pues este únicamente estaba desbastado y se tuvo que trabajar arduamente ese lapso para dejarlo listo.

Con vientos variables del SE y SW se consiguió entrar al alisio del SE. el día 30 encontrándose muy inclinado al N. lo que obligaba al buque a ir aprovechando.

El día 9 de julio se cortó la línea por los 24° 11' de longitud O. celebrándose el paso en la forma de costumbre.

Con el mismo viento S. E. la "Baquedano" siguió al N. ganando siempre en longitud hacia el E. hasta el día 12 en que se entró a la zona de calmas y lluvias de Doldrums. Hasta ese día y du-

rante las últimas 26 singladuras se había hecho un camino de 3.675 millas a la vela lo que daba un promedio de 141 por singladuras.

Con calmas en las que se usaba vapor, y vientos contrarios

que no permitía barloventear las islas de Cabo Verde ni aún hacer derrota por el Sur de las Azores, después de 76 días de navegación se surgió en el puerto de la Luz (Gran Canaria) el miércoles 14 de agosto al anochecer.

Millas navegadas a la vela	4.431
Millas navegadas a vapor	472
Millas navegadas a vapor y vela	726

Tanto el cónsul como el alcalde de la ciudad y demás autoridades locales hicieron a los marineros chilenos grandes atenciones y fueron obsequiados con banquetes ofrecidos por los funcionarios indicados, siendo retribuidas estas atenciones a bordo de la nave.

Los guardiamarinas tuvieron oportunidad de visitar las fortificaciones y varaderos de la isla.

DE CANARIAS A HALIFAX

Después de una estada de 7 días en Canarias y de haber relleno de carboneras y aguada la "Baquedano" zarpó en la tarde del 20 de agosto, bordeando la isla por el lado N. y E. y se hizo rumbo al S. ayudado con el aparejo, haciendo parar la máquina antes de medianoche.

Con el alisio del N. E. se bajó hasta el paralelo 24° de lat. Sur, subiendo en seguida gradualmente hasta llegar al paralelo de las Bermudas como a 200 millas de ellas.

Durante las diez primeras singladuras se hizo 1.734 millas lo que dió un satisfactorio promedio diario, que no se había obtenido anteriormente.

Del 5 al 8 de septiembre experimentó el buque fuertes temporales habiendo rifado el viento todo el aparejo con que capeaba en la noche del último día.

La mar demasiado gruesa hizo dar fuertes cabezadas que ocasionaron rotura del botalón del foque y masteleros de velacho.

Con dos calderas y ayudados por el aparejo se atravesó la zona de neblinas, las que acompañaron al buque hasta recalar en Halifax el día 13 en la tarde.

Millas navegadas a la vela	2.545
Millas navegadas a vapor	363

Millas navegadas a vapor y vela	289
---------------------------------------	-----

El 18 de septiembre se celebró el aniversario patrio con las solemnidades de estilo, ofreciendo el comandante de la nave un lunch al cual asistieron Su Excelencia el gobernador de Nueva Escocia, el comandante en jefe de las fuerzas británicas, el alcalde de la ciudad, los cónsules de Estados Unidos e Italia, el cual actuaba como cónsul de Chile, el jefe de los voluntarios canadienses y otras autoridades.

Durante la estada los guardiamarinas visitaron las instalaciones del Apostadero Naval y la Escuadra Inglesa.

En plaza se compró un mastelero y un botalón de foque.

DE HALIFAX A NUEVA YORK

El 20 de septiembre la corbeta "General Baquedano" deaó el puerto de Halifax y como se entablara brisa del N. O. el 22 se paró la máquina y se dió todo el aparejo.

Habiendo calmado el viento en la mañana del 23 y como la nave se encontraba en zona peligrosa de las neblinas y del constante tráfico de los transatlánticos, se siguió a vapor.

A mediodía del 24 se cruzó el buque faro "Nantucket" y a la mañana siguiente se pasó la angostura "The Race" fondeando a las 10 horas cerca de la isla "Talkney" por no haber encontrado un práctico.

En la mañana del 26 se continuó viaje al interior de Sound, y a las 11 horas, cerca de la bahía de Hempstead se tomó un piloto que condujo la nave por el East River y el Hell Gate. Al enfrenar el Navy Yard de Brooklyn se saludó la insignia del almirante y al cruzar la isla del gobernador, se saludó la plaza, largando el ancla en New York a las 14.30 horas, de ese mismo día frente al muelle N.º 35.

Millas navegadas a la vela	31
Millas navegadas a vapor	406
Millas navegadas a la vela y vapor	140

Durante la permanencia de dos semanas en Nueva York se tuvo oportunidad de presenciar las regatas internacionales de la Copa América. También casi todos los jefes oficiales y guardiamarinas visitaron la exposición Panamericana de Buffalo.

El almirante norteamericano Backer tuvo la amabilidad de enviar su remolcador para visitar al Navy Yard, y los hermosos buques de la marina americana Indiana y Columbia.

Asimismo aceptando una galante invitación del presidente de la sociedad "South Bethlem Steel Co." se pudo visitar la fabricación de corazas, blindajes y cañones hasta de 40 toneladas.

Para corresponder a una cariñosa fiesta dada por el Club "Colón-Cervantes" se ofreció a bordo una recepción el día 1.º de octubre, a la que asistieron los directores del club con sus familias y algunos invitados.

DE NUEVA YORK A FILADELFIA

En la mañana del 11 de octubre la corbeta "general Baquedano" zarpó de New-York rumbo a Filadelfia en donde fondeó en la tarde del día siguiente:

Millas navegadas a la vela	0
Millas navegadas a vapor	117
Millas navegadas a la vela y vapor	111

En Filadelfia los marinos chilenos visitaron los astilleros "Cramps y Co." y "New York Shipbuilding y Co.", este último de reciente construcción y todo enteramente cubierto, y que aprovechaba los últimos inventos de la mecánica de aquella época. Se visitó también el Navy Yard del League Island y la gran fábrica de motores de la Baldwin Co.

El comandante de la "Baquedano" acompañado de varios oficiales se trasladaron a Washington donde visitaron el Arsenal Naval y la Oficina Hidrográfica. Al regreso esta comisión hizo una excursión a la Academia Naval de Annápolis.

DE FILADELFIA A LA HABANA

El 20 de octubre salió la "Baquedano" de Filadelfia navegando todo el día por el río Delaware; a medianoche se dejó el práctico en el buque faro "Over-Fall". En la madrugada del día 21 se paró la máquina y se dió todo el aparejo.

Con muy buen tiempo se continuó a la vela hasta las 18 ho-

ras del 27, en que se dió vapor por haber calmado el viento y para embocar el canal Providencia, el cual se cruzó en la noche del mismo día. A vela y a vapor se continuó por el canal Florida venciendo la corriente en contra y recalando en estas condiciones el día 30 al hermoso puerto de La Habana.

Millas navegadas a la vela	832
Millas navegadas a vapor	133
Millas navegadas a vapor y vela	352

Durante la estada en La Habana el personal de la corbeta fué muy agasajado por la colonia española y por los naturales de Cuba. El 3 de noviembre se dió a bordo una matinée a fin de corresponder a estas manifestaciones.

Previa autorización del señor gobernador militar, general Wood, la oficialidad de la corbeta "Baquedano" visitó las fortificaciones que hacen inexpugnable la angosta entrada de esa bier protegida bahía. Igual visita se hizo al observatorio meteorológico del Colegio Real de Belén (dirigidos por sacerdotes de la Compañía de Jesús) organizado y hecho por el sabio padre Vinés, fallecido poco antes de la visita de la Baquedano y en esos tiempos regentado por el no menos ilustre padre Gangotí.

DE LA HABANA A MONTEVIDEO

En la mañana del día 6 de noviembre la corbeta "General Baquedano" zarpó de La Habana con andar económico, con vientos contrarios, pero favorecidos por la corriente se continuó por medio del canal Florida hasta la mañana del día 9, en que se paró la máquina y se dió aparejo.

Ganando en latitud hacia el Norte hasta llegar a mediodía del 12 por los 33 grados se siguió por ese paralelo hacia el E. con vientos frescos del S. O. que permitieron hacer buenas singladuras.

El día 23 la "Baquedano" inclinó su derrota hacia el Sur habiendo recorrido en la singladura del 24 al 25, 228 millas, la mayor distancia que en un día recorrió el buque en ese viaje.

El 26 se llegó a la zona del alisio del N. E. el cual contrario

a lo indicado en los derroteros, se hallaba muy inclinado al E. en vez de estarlo al N. lo que obligó a ceñir constantemente.

El 5 de diciembre la "Baquedano" encontró la zona del Doldrums con calmas y lluvias torrenciales, por lo que se encendieron dos calderas para cruzarla.

El día 8 en la mañana se cortó la línea por los 29 grados 30' de longitud O. Entablándose el día 10 el asilio del S. E. se dió aparejo. Este viento acompañó a la nave hasta el paralelo 20 grado donde se encontró los variables. Ambos vientos fueron flojos, intercalados con calmas que obligó a usar vapor en varias ocasiones, recalando en Montevideo el miércoles 1.º de enero de 1902, después de 56 días de navegación.

El comandante de la "Baquedano" se impuso con sorpresa del estado crítico de las relaciones que tenía el Gobierno chileno con el argentino, lo que fué confirmado por las instrucciones que recibió de la Dirección General por las cuales se ordenaba suprimir las recaladas a Buenos Aires, Bahía Blanca, Malvinas y Juan Fernández.

Aunque el ministro de Chile en Montevideo había contratado con anterioridad el carbón que necesitaba para el buque, debido a ser festivo el día de llegada no llegó el carbón al costado del buque sino a mediodía del 2, faena que se terminó al día siguiente.

Millas navegadas a la vela	5.118
Millas navegadas a vapor	779
Millas navegadas a la vela y vapor	1.285

DE MONTEVIDEO A PUNTA ARENAS

El 4 de enero a primera hora y con las dos calderas encendidas y con andar económico se dejó Montevideo. Con calmas y vientos muy flojos que no permitieron parar la máquina se prosiguió hacia el Sur hasta el sábado 11 a las 9 horas, en que se recaló el Estrecho y como se ha S. O. se ordenó encender una caldera más para así poder avanzar contra viento y mar.

En estas condiciones, con las que el buque desarrollaba un andar de 9 millas, por la máquina, se avanzó lentamente, de tal suer

te que al obscurecerse se encontraba la "Baquedano" en la boca de la segunda angostura, por lo que se resolvió pernoctar en el surgidero de San Gregorio, donde se largó ancla poco después. A las 7 horas de la mañana siguiente, hora de la marea en favor, salió la corbeta siguiendo el viaje por el canal Reina para Punta Arenas donde se fondeó a las 12 horas.

Inmediatamente se mandó gente al Pontón para cargar lanchas con carbón, faena que se hizo dificultoso por el fuerte viento y mucha marejada que reinaba en la bahía, y que persistió durante la estada de la nave, y hasta en la noche no se pudo recibir más que 40 toneladas de las 60 que se debía tomar.

DE PUNTA ARENAS A VALPARAISO

El lunes 13 a las 11 horas se dejó el puerto, contrariado siempre por el viento y mar en proa, que obligó fondear en San Nicolás a la caída de la noche, prosiguiendo viaje a las 3 de la madrugada del día siguiente, con tiempo mejor, pues sólo soplaba brisa suave del Norte, que a intervalos, traía sus pequeños chubascos de agua y cerrazón.

Tanto esta parte como la anterior del estrecho, fué aprovechada por los guardiamarinas para tomar vistas panorámicas de los pasos, bahías, etc. A las 11 de la noche del día 14 la "Baquedano" se encontró a la cuadra del Cabo Pilar y media hora después se divisó el faro de Evangelistas.

El viento suave había rondado al Oeste y el barómetro ascendía francamente, pero en contra de

estas favorables predicciones, en la mañana del 15, el barómetro empezó a bajar y el viento retrocedió al N. O. con chubascos de agua y viento, que apenas permitía el avance, aunque la máquina desarrollaba un andar de 6 1/2 a 7 millas, con las dos calderas.

Este mal tiempo persistió hasta el sábado en la noche, en que disminuyó de fuerza hasta quedar en calma al día siguiente.

En la mañana del 30 con barómetro alto, se entabló brisas del Sur por lo que se paró la máquina y se dió el aparejo. Este viento fué muy inconstante, pues sopló con recalmones a intervalos, hasta calmar completamente en la mañana del 24 lo que obligó a usar vapor hasta surgir en el puerto de Valparaíso.

De la parte oficial de dotación que hizo el 3.er viaje de la "Baquedano", podemos anotar a los siguientes oficiales:

Capitán de navío señor Froilán González, almirante en retiro.

Capitán de fragata señor G. G. Huidobro, capitán de navío en retiro.

Capitán de corbeta señor J. Martín M., almirante en retiro.

Teniente 1.º señor Arturo Acevedo, almirante en retiro.

Guardiamarina de 1.ª señor C. A. Jouanne, almirante en retiro.

Guardiamarina de 1.ª señor R. Calderón, capitán de navío en retiro.

Guardiamarina de 2.ª, señor Jorge Cumming, almirante en retiro.

Guardiamarina de 2.ª, señor Ricardo Doñas, capitán de navío en retiro.

Guardiamarina de 2.ª, señor Alejandro García, almirante en retiro.

Guardiamarina de 2.ª, señor Enrique Spcerer, almirante en retiro y ex ministro de Marina.

Guardiamarina de 2.ª, señor Francisco Nieto, almirante en retiro.

Guardiamarina de 2.ª, señor Alberto Paredes, capitán de navío en retiro y actual gobernador marítimo de Antofagasta.

Guardiamarina de 2.ª, señor Juan Marshall, capitán de fragata en retiro.

Guardiamarina de 2.ª, señor Héctor Díaz, capitán de navío en retiro.

Guardiamarina de 2.ª, señor Atilio Peña (paraguayo) ministro de Estado en su país.

Guardiamarina de 2.ª, señor Florencio Albónico, capitán de corbeta en retiro.

Guardiamarina de 2.ª, señor Luis A. Caballero, capitán de navío en retiro (Q. E. P. D.)

Guardiamarina de 2.ª, señor Manuel Sotomayor, actual martillero público y de hacienda de Talcahuano.

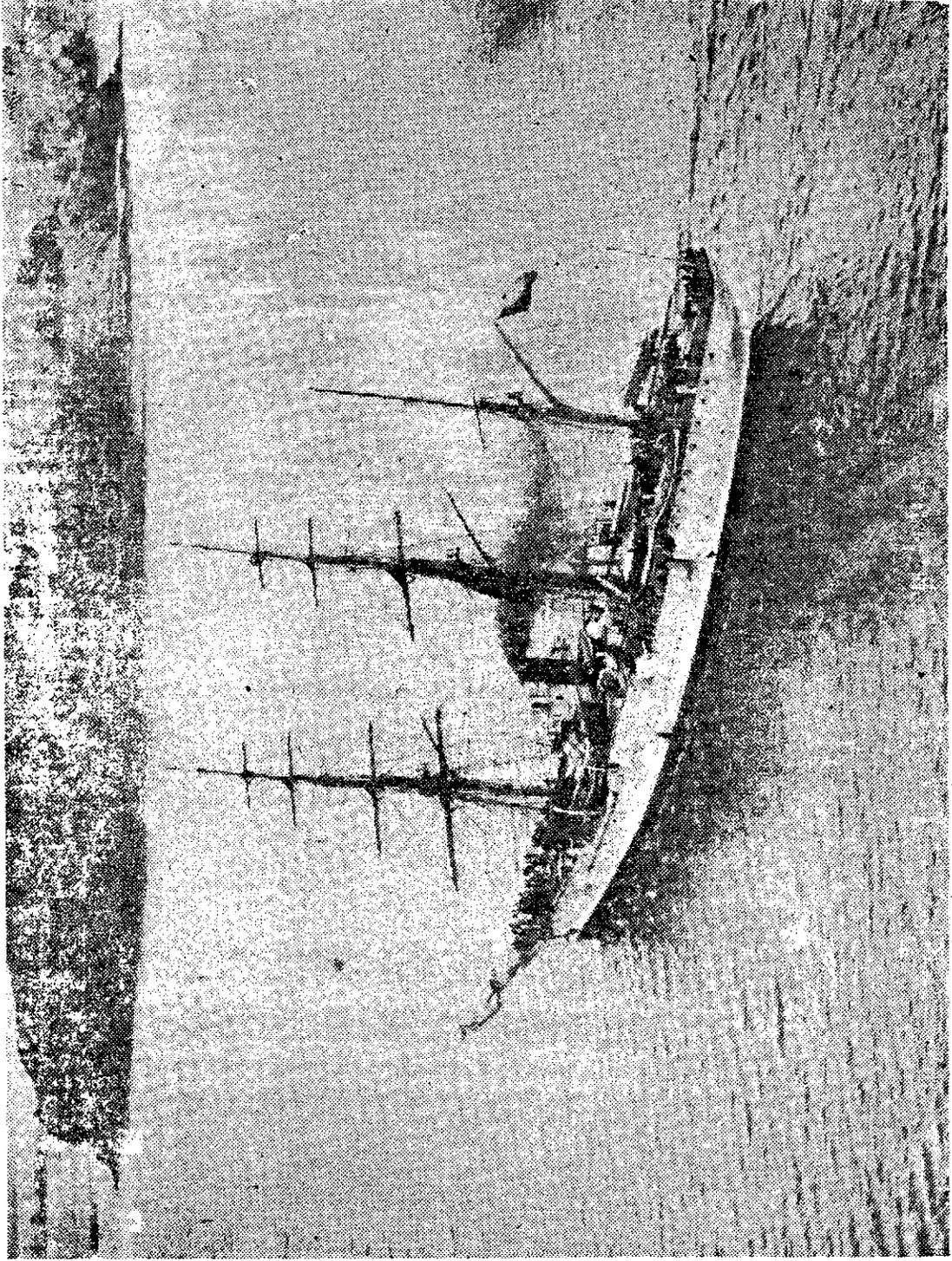
Guardiamarina de 2.ª, señor Raúl Rivera, capitán de corbeta en retiro, gerente de la Cia Sud Americana de Vapores.

Guardiamarina de 2.ª, señor Roberto Chapuzeaux, almirante en retiro.

Guardiamarina de 2.ª, señor Augusto Rivera, ex senador de la República y ex intendente de Concepción.

Ingeniero 1.º señor Juan J. Lavarello, capitán de navío ingeniero en retiro.

Ingeniero 2.º señor Desiderio Cubillos, almirante ingeniero en retiro.



La Corbeta navegando a vapor

CUARTO VIAJE DE LA CORBETA

"GENERAL BAQUEDANO"

Marzo a Noviembre de 1902

Este viaje estaba acordado que se realizara al Japón y puertos del Oriente y es así como en la Comisaría de la Armada se habían alistado los documentos para dar tres anticipos en oro a la dotación del buque.

Algunas semanas antes del zarpe se incendiaron los galpones de la Armada que existían en los Arsenales, perdiéndose todos los consumos, por lo cual el Consejo Naval, presidido por el almirante y director general de la Armada don Jorge Montt resolvió efectuar el famoso viaje llamado del Triángulo o sea, Pascua, Punta Arenas y Valparaíso.

Se cuenta que el capitán de navío don Basilio Rojas, trató de defender el viaje al Japón y Oriente dando razones y expresando que la pérdida de los consumos no era superior a \$ 200.000.00, pero don Jorge Montt, ante el Consejo de Almirantes expresó que si era necesario entregar las levitas para ayudar al Fisco, ahí estaba la suya, con lo cual nadie insistió.

La dotación de oficiales para este IV.º viaje de la corbeta "General Baquedano" fué el siguiente:

Capitán de navío, señor Basilio Rojas, comandante.

Capitán de corbeta, señor Carlos E. Fuenzalida, 2.º comandante y oficial del Detall.

Teniente 1.º, Arturo Swett.

Teniente 2.º, Ismael Huerta.

Teniente 1.º, Arturo Middleton.

Teniente 1.º, Alfredo Searle.

Teniente 2.º, Carlos Díaz.

Teniente 2.º, Ignacio Urrutia.

Guardiamarinas de 1.ª clase, señores: Ernesto Espinoza y Arturo Mayer. Guardiamarinas de 2.ª clase, señores: Juan Grove, Julio Angellotti, Jorge B. de Ferrari, Adolfo Escobar, Matías López, Víctor O. Cavieses, Agustín Prat, Lauro Reyes, Alfredo Allende, Juan B. Díaz, Armando Reyes, Emilio Valverde, Roberto Stone, Luis A. Barrías, Nicolás Hederra, Aristides del Solar, Bernardino Juliet, Edgardo von Schrodgers, Pedro A. Gutiérrez, Abel Campos, Luis A. Concha, Andrés Chubretovich, Jorge Wilson, Alejandro Gutiérrez, Silverio Brañas, Alberto Hozven, Calixto Rogers, Arturo Ruiz, Alejo Marfán.

Cirujano 1.º, señor Manuel Contreras.

Contador 3.º, señor Arturo Briónes Luco.

Ingeniero 2.º, señor Desiderio Cubillos.

Ingeniero 3.º, señor José E. Chávez.

Se inició el viaje desde Valparaíso a Talcahuano, en donde se estuvo seis días para carbonear y apertrechar, zarpando a mediados de marzo de 1902 y largando el aparejo a 50 millas a fuera de la isla Quiriquina, con el fin de navegar hacia el norte, con rumbo a Mejillones, pero hubo que correr un mal tiempo que llevó a la corbeta hasta la altura del paralelo de Corral; después de haber maniobrado en esta tormenta se logró recalar en Mejillones a principios de abril. En este puerto se permaneció diez días aprovechando

los guardiamarinas para efectuar un pequeño levantamiento hidrográfico y haciendo el cálculo de latitud y longitud por observaciones de astro y con una buena triangulación que se conectó con el resto de la carta de esa región.

El 15 de abril se zarpo hacia Arica en donde los jóvenes oficiales tuvieron oportunidad de visitar el Morro y el valle de Azapa. A fines de abril se hizo rumbo hacia la isla de Pascua a vela y debido a los vientos favorables reinantes se logró recalar a ésta después de una buena navegación de 15 días.

En la isla, los oficiales, guardiamarinas y gente de mar tuvieron oportunidad de recorrer todo el contorno de la isla a caballo, visitaron los volcanes con sus históricos monumentos de granito y se trabajó en hidrografía.

El comandante llevaba instrucciones de arreglar ciertas dificultades entre el concesionario y los canacas. Para ello se invitó a una conferencia a bordo, en la cual se logró localizar a varios pascuenses acusados de delitos que fueron embarcados en la "Baquedano" y traídos a Valparaíso para su defensa, entre éstos venía el famoso y bien conocido de las personas que han desembarcado en la isla, el canaca Juan Tepano. Así se logró arreglar las dificultades, pero los nativos traídos a bordo de la "Baquedano" murieron de pena casi todos en el continente. Los que viajaron aquella vez cuentan que era un espectáculo muy emocionante oírlos tocar sus flautas y cantar sus can-

ciones y aires pascuenses durante el viaje.

El 25 de mayo se zarpó de Pascua a Punta Arenas, navegación que duró 14 días hasta recalcar en Puerto Tuesday, a la entrada del Estrecho de Magallanes.

Este viaje fué terrible, pues hubo temporal corrido, los tumbos eran enormes y continuos, siendo casi imposible que la gente se mantuviera en pie. Sin embargo el régimen de instrucción se prosiguió dando el ejemplo el comandante, que a pesar de sus años, pasaba días enteros de grandes botas, al lado de la rueda de gobierno, ordenando al timonel las diferentes cerradas de caña que se precisaban en las numerosas maniobras a la vela que se realizaron. A las horas del rancho, los balances hacían correr los platos sobre las mesas y varias veces hubo que suprimir las sopas y guisos líquidos, pudiéndose sólo alimentar la gente de sólidos.

La instrucción en las cámaras de guardiamarinas y entrepuentes se efectuaba tomándose fuertemente los presentes, de los puntales y estanches.

Por fin después de avistar Evangelistas se pasó una buena noche en el puerto de Tuesday, que a pesar de significar mártres y mala suerte para los marinos supersticiosos, prestó esta vez hospitalaria acogida a la corbeta.

De allí se zarpó al puerto de Borjas en el Estrecho. Esta navegación se efectuó en medio de una gran nevazón y de una visibilidad casi nula, pero gracias a la situación obtenida en Morro Morrión, se pudo fondear bien en ese puerto. El capitán de un vapor inglés que estaba fondeado, fué a

la corbeta para felicitar a los chilenos por la difícil maniobra que significaba la recalada, pues en el fondeadero no había visibilidad.

De ahí se navegó en regulares condiciones hasta Punta Arenas en cuyo puerto se permaneció hasta el 22 de junio en que se zarpó a la isla de Dawson. Durante esta travesía, hubo muy mal tiempo y la corbeta tuvo que lamentar la pérdida de un chinchorro. En Dawson se pudo visitar la misión que los Padres Salesianos mantenían en esta zona y la cual producía espléndidos resultados entre los indígenas.

El regreso al norte se efectuó por los canales, pudiendo experimentar tiempos muy variables y que permitieron al personal del buque un gran adiestramiento y práctica marinera.

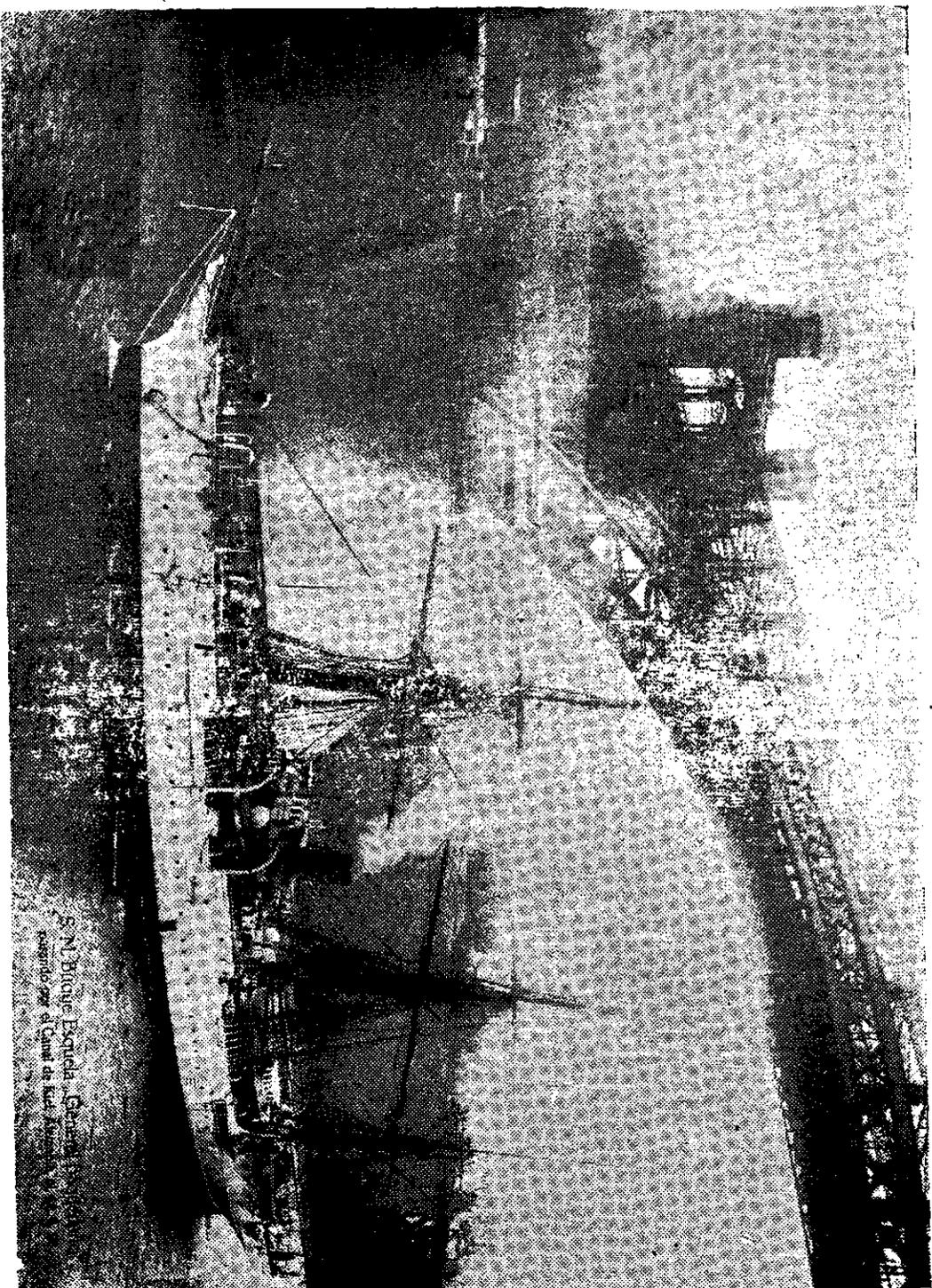
Los meses de julio y agosto que son los más crudos en esa región fueron aprovechados por la "Baquedano" para recorrer todos los puertos de los archipiélagos de la Patagonia y Chiloé, fondeando en Puerto Montt en los primeros días de septiembre, donde se pasaron las festividades patrias.

A fines de septiembre se zarpó de ese puerto hacia el canal de Chacao, visitando Calbuco, Ancud y navegando a la vela hacia Corral, donde los cursos de guardiamarinas y grumetes visitaron la ciudad de Valdivia.

A mediados de octubre se recalaba en Talcahuano y en los primeros días de noviembre de 1902, la corbeta fondeaba en Valparaíso, donde finiquitó este cuarto viaje y fué revista por el director general almirante don Jorge Montt y por los almirantes en servicio activo, quiénes pudieron compro-

bar la buena instrucción de los 30 guardiamarinas y 200 grumetes que volvían como avezados marineros.

De los oficiales que efectuaron este viaje podemos recordar en especial a los capitanes de navío don Basilio Rojas, capitán de corbeta don Carlos Fuenzalida, teniente 1.º don Ismael Huerta, teniente 2.º don Alfredo Searle; guardiamarinas de 2.ª clase, señores Calixto Rogers, Abel Campos C., Edgardo von Schroeders, que son almirantes en retiro, el ingeniero señor Desiderio Cubillos que llegó a obtener el grado de almirante ingeniero; el teniente 2.º, don Ignacio Urrutia Manzano, actual senador de la República ex ministro de Defensa Nacional y ex presidente del Senado los tenientes Carlos Díaz, Ernesto Espinoza, Alejo Marfán, Aristides del Solar, Alberto Hozven, que son capitanes de navío en retiro; el teniente 2.º Arturo Middleton, que pronosticó el terremoto de Valparaíso; los guardiamarinas Srs. Arturo Ruiz M., Andrés Chubretovich, Silverio Brañas, Agustín Prat, Víctor Carbises, capitanes de fragata en retiro; los guardiamarinas señores Armando Reyes del Río, Roberto Stone, Nicolás Hederra, Luis L. Barrie, capitanes de corbeta en retiro; el guardiamarina señor Lau-ro Reyes, actual secretario de la Municipalidad de Talcahuano, y el guardiamarina señor Emilio Valverde, actual capitán de puerto de Valparaíso.



S.N. Blique Espada, Genoa
pasando por el Canal de Kiel, Alemania

La Baquedano navegando en el Canal de Kiel, Alemania en 1928

QUINTO VIAJE DE LA CORBETA

"GENERAL BAQUEDANO"

Diciembre 1902 a Julio 1903

(ESPECIAL PARA "EL SUR")

El 5.º viaje de la corbeta "General Baquedano" fué dispuesto por la Superioridad Naval desde Valparaíso a Auckland, puerto de Nueva Zelanda, haciendo escala en la Isla de Juan Fernández, Isla de Pascua, Islas Marquesas, Isla Tahiti (Papeete) Sidney y Auckland (Nueva Zelanda) y regreso directo a Talcahuano.

La "Baquedano" en este 5.º viaje llevaba la siguiente dotación de oficiales:

Capitán de fragata señor Arturo Cuevas, comandante.

Capitán de corbeta señor Alberto Vargas, 2.º comandante y oficial del Detall.

Teniente 1.º señor Juan G. Valenzuela.

Tenientes 2.ºs señores: Francisco Domínguez, Amadeo Figueroa, Arturo Cabrera y Julio Dittborn.

Guardiamarina de 1.ª clase, señor Luis Daroch.

Guardiamarinas de 2.ª clase: Américo Reyes, Manuel Ossa,

Ignacio Sáez, Manuel López,

Ignacio Sáez, Manuel López, Santa Cruz, Cirio Risopatrón, Luis Ross

M., Carlos Varela, Enrique Vigneaux, Luis Votg, Julio Grez, Federico Wilson, Osvaldo Cabrera, Eduardo Dueñas, Waldo Nuffo, Luis Rodríguez, Enrique Barahona, Rodolfo Sir, Osvaldo Castro, Vicente del Solar, Abraham Díaz, Eduardo Herrera, Horacio Justiniano, Ramón Peltier y Federico Fanta.

Cirujano 1.º, señor Valentín Ossandón.

Contador 2.º, señor Julio C. Jara.

Ingeniero 2.º, señor Desiderio Cubillos.

Ingeniero 3.º David Salgado. Aspirante ingeniero señor Juan de la C. Tapia.

DE TALCAHUANO A LA ISLA JUAN FERNANDEZ

Cumpliendo las instrucciones recibidas por la Superioridad el comandante de la corbeta "General Baquedano", procedió alistar la nave para empezar el 5.º viaje de instrucción de guardiamarinas, zarpando el 15 de noviembre de 1902 del puerto de Talcahuano, navegando a vapor 10 millas en que se largó todo el aparejo enfiéndose al viento S. E. y encontrándose la nave después de una navegación de 3 días a 115 millas de Juan Fernández y a sotavento de ella y en circunstancias que calmó el viento se dió vapor y en esas condiciones se recaló a la isla.

Durante la navegación a la vela se empezó a arreglar el aparejo y también a aumentarlo para dar mayor seguridad al buque. Con este fin se colocó burdas volantes por ambos lados a los masteleros de gavia, juanetes y sobres se pasó nervios para usar los focús de repuesto como velas de estayes y se dió una recorrida general a la maniobra, dejándose todo en debido orden y asegurada la maniobra para la larga navegación que se iniciaba.

El velamen también fué aumentado transformándose las rastreras triangulares en rectangulares y agrandándose a las de gavia y velachos.

El foque se usó como vela de estay mayor, la trinquetilla como estay de gavia, y la trinqueta de capeo como estay de mesana. Además se confeccionó a bordo un estay de sobremesana y un estay de escandalosa.

Estos aumentos y aumentos de aparejos permitieron navegar con una superficie de velamen de 400 metros cuadrados, superior a todo el aparejo que podía lanzar el buque en viajes anteriores.

En la isla de Juan Fernández se hizo viveres y aguda, siendo la provisión de estos elementos muy dificultosa, pues en la época de este viaje se tenía que avisar con dos días de anticipación, pues el ganado vacuno era salvaje y los habitantes tenían que procurarlo a tiro de bala. La aguada era escasa y de difícil embarque, teniendo que hacerla con las propias embarcaciones de la corbeta y en un lugar donde viene poca cantidad, haciéndose por consiguiente muy dificultosa su provisión.

En la isla de Juan Fernández en los tiempos del 5.º viaje de la "Baquedano" era bien poco visible el progreso que obtenía, a pesar de contar con enormes riquezas naturales, y se aprovechó la estada de este buque para entregar un regalo del comandante señor R. Amengual

consistente en semilla de pino oregón.

En la isla Juan Fernández la corbeta permaneció dos días.

DE LA ISLA DE JUAN FERNANDEZ A ISLA DE PASCUA

El 21 de diciembre de 1902, la corbeta zarpó en demanda de la isla de Pascua, dirigiéndose directamente sobre las islas de San Ambrosio y San Félix, las que fueron avistadas al amanecer del 25 y que montó por el Norte, haciendo de ahí rumbo directo a Pascua con vientos del SE. al E. que acompañaron a la nave hasta latitud sur 25° 35' y longitud W. 100° 40', calmando por completo durante tres días en que se dió

vapor por 24 horas hasta entablarse viento fresco del N. W. el que acompañó hasta el puerto de Hanga Roa.

En esta derrota se consiguió una media de 100 millas a la vela por singladura durante una navegación de 20 días y en las cuales se recorrió 270 millas a vapor.

La isla de Pascua, después del viaje anterior, y debido a medidas tomadas por el comandante de la nave, se encontraba en perfecta tranquilidad y los indígenas completamente entregados a sus trabajos.

Según apreciaciones de los navegantes que hicieron este viaje de instrucción relacionado con el progreso de la isla de Pascua, manifestaron que debería tener mayor porvenir pero en general se encuentra estacionario el progreso o más bien decaído. La pesca en abundancia, tanto de langosta y otros peces de exquisita calidad, se encontraba completamente virgen de explotación y que el terreno tan propicio para la crianza para ganado vacuno y ovino estaba inarrovechado sólo aquella ocupada por los arrendatarios, industria que les ha tenido que dar buena ganancia.

Hacen notar también sobre la escasa población de la isla y sugieren la idea de una inmigración de las islas adyacentes como Rapa y Pickering, pues dicha población fué considerada con tendencia a desaparecer.

En la isla se obtuvo víveres frescos para el viaje habiendo regalado el arrendador de la isla seis bueyes.

En general la corbeta "General Baquedano" estuvo en Hanga Roa dos días.

DE ISLA DE PASCUA A ISLAS MARQUESAS. (NUKU-HIVA)

El domingo 2 de enero de 1903 zarpó la "Baquedano" de Pascua con destino a Nuku-Hiva (Marquesas) por ser de opinión que está fuera la derrota más favorable para dirigirse a Australia.

El comandante desechó la idea de dirigirse directamente a Sidney, corriendo el paralelo 25° por la variabilidad de los vientos E. y W. como también por ser una travesía muy larga, y la otra posible derrota de dirigirse al Norte cortando el paralelo 20° corriendo lo hasta quedar claro de Pomotú, tampoco la creyó conveniente por las corrientes irregulares, vientos variables y calmas frecuentes que señalan tanto los derroteros ingleses como alemanes.

El viaje fué realizado en 15 días obteniendo la nave una singladura media de 158 millas a la vela y habiendo recorrido sólo 15 millas a vapor. Los vientos experimentados fueron del NE. y E. de intensidad media 4 según la clasificación Beaufort.

La isla en esa época había adelantado un poco desde 1887, no así su población que los visitantes calificaron de diezmada.

Poco antes de la visita de la "Baquedano" la isla había sido sorprendida por un fuerte ciclón, el 13 de enero, que había arrasado por completo las principales plantaciones de bananas, limoneros, etc., viéndose en todas las partes los destrozos causados por el vendaval. Debido a esta circunstancia la cañería que provee de agua la población y cuyo ramal va hasta el muelle para la provisión de los buques había sido destruída, pero el administrador de las islas Mr. Picquetot la instaló provisoriamente para dar agua a la "Baquedano", lo que se efectuó con las propias embarcaciones del buque.

Los marinos de la "Baquedano" recibieron finas atenciones de parte del señor administrador, las que fueron puestas en conocimiento del gobernador de Tahiti y del Gobierno de Chile.

Los víveres frescos de la isla fueron considerados abundantes, tanto vegetales como frutas, salvo en la ocasión de la visita, por el ciclón ya citado y que fueron víctimas las Marquesas.

DE ISLAS MARQUESAS A ISLA TAHITI (PAPEETE)

El 28 de enero la "Baquedano" dejó el fondeadero Ana María y se dirigió directamente a Tahiti, salvando la distancia entre islas en 7 días, hechas a la vela con singladuras medias de 115 millas, experimentando vientos de 1er. y 3er. cuadrante, variables de NE. al SE.

Para tomar a Papeete se hizo por el Oeste del Archipiélago de Pomotú a pesar de que los derroteros aconsejan pasar por los pasos que deja Ranjiroa a Este y Oeste, pues por informes de los prácticos en Ana María se supo que era peligroso tomar esa ruta.

También el comandante del "Calabria" y comandantes de buques franceses manifestaron que no ofrecía peligro de ninguna naturaleza y convenía hacerlo para no perder el barlovento.

La "Baquedano" al entrar al puerto tomó práctico para la seguridad del buque.

En el puerto se encontraba el crucero italiano "Calabria" cuyo comandante en sus visitas oficiales encargó al comandante de la "Baquedano" hiciera llegar a las autoridades chilenas sus agradecimientos por las finas atenciones que le dispensaron al personal del crucero italiano en su paso por Valparaíso.

Los buques franceses se encontraban fuera del puerto recorriendo el Archipiélago con el señor gobernador general, para imponerse personalmente de los perjuicios causados por el ciclón y recogiendo los habitantes de algunas islas que habían quedado completamente desamparados. Los habitantes de Tahiti supieron los estragos que había hecho el ciclón en Marquesas por la correspondencia que llevó la "Baquedano".

Después de los saludos y visitas reglamentarias se procedió a rellenar la aguada, la que tomó directamente del muelle, pues el gobernador interino ofreció galantemente hacerla sin gravamen alguno para el buque, habiendo hecho 250 toneladas de agua. Se recibió algunos víveres necesarios para continuar el viaje y se dejó listo el buque para zarpar el 2 de febrero, habiéndose permitido bajar a tierra 150 hombres desertándose dos de ellos el día de la salida.

El cónsul del país en la isla Tahiti era el distinguido señor Alberto Grupil, quien siempre

fué muy atento y amable con toda la oficialidad del buque.

El comandante de la "Baquedano" inquirió datos y pormenores sobre un posible comercio entre Chile y Tahiti y sobre el particular emitió un informe con la relación de los productos que podrían colocarse en esa plaza con sus precios y las posibilidades de éxito, estimando que un transporte del país podría hacer la carrera y con ello sería el comienzo del antiguo comercio que existía con aquellas islas además citando cifras que el total de comercio de importación y exportación en el año 1885 llegaba anualmente a 8.000.000 francos y se había mantenido estacionario siendo el año 1902 \$ 8.500.000 francos.

En aquel tiempo las comunicaciones habían adelantado, pues anteriormente se hacía por medio de goletas y bergantines a la vela y en la época del viaje de la "Baquedano" se tenían dos líneas de vapores, una americana a San Francisco subvencionada con 5.000 francos debiendo hacer diez viajes al año y la otra inglesa a Nueva Zelanda con una subvención de 12.000 francos anuales, haciendo un viaje mensual.

Las costumbres mismas de los isleños fueron consideradas por los marinos chilenos que habían variado de una manera extrema, pues la alegría y sus costumbres apreciadas en antiguos viajes habían desaparecido, siendo la población completamente tranquila y sin mayores peligros para los extranjeros.

El 5 llegaron la "Durance" y "Zeke" enarbolando el primero de ellos la insignia del gobernador.

El comandante de la "Baquedano" al despedirse del señor gobernador general conversaron nuevamente del futuro comercio que tratarían de efectuar, obteniendo de esta autoridad la promesa que influiría en lo posible para que el recargo de los derechos de aduana fueran reducidos al mínimum en todos los artículos que podría exportar para las islas.

Cabe hacer notar que la moneda corriente en aquel tiempo en las islas era la chilena, lo mismo sucedía en Samoa y todas las islas del Pacífico. Este circulante sería sin duda el resto del antiguo comercio chileno por la marina mercante que dominó el Pacífico hasta el año 1865. Y se-

gún manifestaban los habitantes de Tahiti no veían bandera chilena desde el año 1886.

Las provisiones tomadas por el buque fueron pagadas caras sobre todo la carne que era provista de Australia y donde había habido una gran sequía que había hecho aumentar considerablemente el precio de ella.

DE PAPEETE A SIDNEY

El 2 de febrero, encontrándose el buque listo, zarpó de Tahiti la "Baquedano" sin haber fijado las ideas sobre la verdadera derrota que debía tomarse, teniendo sólo como objetivo el arribo a Sidney.

Durante los 5 primeros días se creyó que podría dirigirse a las islas Samoa, pero la inconstancia del viento, calmas y excesivo calor para seguir en buen pie el régimen de instrucción y ejercicios establecidos a bordo, hicieron resolver viaje definitivo y directo a Sidney.

Una vez alcanzado el paralelo L. N. 23° y long W 158° se empezó a experimentar vientos constantes del 2o. cuadrante variables de S. al E. S. E. y con una fuerza media 3 durante todo el viaje que duró 28 días. Fuera de unos tres días de calma que salvó no se hizo uso de vapor sino al estar a unas 200 millas de las costas de Australia, debido a calma y fuertes corrientes que llegaron a 4 1/2 millas por hora.

El viernes 13 de mayo la "Baquedano" se amarraba a una de las boyas que hay en Farm Cove y después de saludar la plaza se hizo las visitas oficiales de estilo. En el puerto se encontraba la corbeta alemana "Moeve" y tres buques ingleses, como también el francés "Mourthe".

Se permitió durante la estadía de la "Baquedano" pasear en tierra a todo el personal habiéndose quedado al zarpe un marinero, un artillero y un fogonero.

Los marinos chilenos pudieron observar que el puerto de Sidney con justo motivo goza de re-

nombre de ser el primer puerto en esta parte del globo por su comercio y extraordinario movimiento en las diferentes faces de la vida.

En aquel tiempo nuestro país estaba dignamente representado en la persona del señor cónsul don William Brown, persona de alta posición social en la vida co-

mercial y gran capitalista, siendo uno de los más ricos de este país por sus importantes posesiones de minas de carbón en Newcasttle. Su amabilidad y atenciones comprometieron la gratitud de todo el personal del buque.

El comandante de la "Baquedano", al igual que en las islas Marquesas, hizo diversas aprecia-

ciones sobre las relaciones comerciales que podría tener nuestro país con el Sidney, y manifestó que consideraba de fácil colocación en el mercado: salitre, bórax refinado, cáscara de quillay, carbonatos de cobre, azufre, frutos secos (en especial pasas de Huasco e higos de Coquimbo), cereales, pasto seco (en época de sequía). Estimó además el comandante que los vinos chilenos no tendrían colocación a pesar que los australianos son muy inferiores a los nuestros y más caros, por cuanto este país no era consumidor de este artículo.

Cabe hacer resaltar el caso que el comandante de la "Baquedano" tuvo oportunidad, con algunos oficiales, de visitar un vapor que usaba combustible líquido y según informe pasado a la superioridad consideró que habría grandes ventajas al usar este sistema de combustible que reporta a la navegación misma como también lo práctico para su uso y conservación.

La estada en el puerto de Sidney permitió hacer levantar toda la artillería pesada, tanto para hacer una recorrida general como una maniobra de faena de fuerza para instrucción de guardiamarinas.

La única novedad que hubo a bordo fué la prisión de uno de los marinenos chilenos que obró en defensa propia con un chino. Por esta causa hubo que pagar £ 120 a fin de libertarlo de la prisión y esta misma cantidad fué suscrita por la tripulación a pedido de ella misma. En este incidente el señor cónsul puso de su parte todo cuanto pudo por librar a dicho marinero. Las gestiones fueron hechas por el abogado de este funcionario, quién a pesar de los esfuerzos que hizo para libertarlo le fué imposible conseguirlo en otras condiciones que las ya anotadas.

En Sidney permaneció la "Baquedano" 20 días, se tomó carbón y víveres necesarios para emprender el viaje de regreso con recalada en Auckland, puerto de Nueva Zelanda.

DE SIDNEY A AUCKLAND (NUEVA ZELANDA)

El 10. de abril la "Baquedano" dejó el puerto de Sidney y empezó a experimentar un fuerte temporal de S. que se caracterizó por un repentino contraste y habiéndose hecho la mar muy gruesa y trabajando mucho el buque, se resolvió cargar el aparejo y capearlo a vapor durante los días que duró éste.

Estos contrastes que son frecuentes en las costas de Australia, en la época del viaje de la "Baquedano" se presentaron cuando soplaban N. O. y sin indicación alguna que los hiciera prever. Además los derroteros están llenos de advertencias sobre lo peligroso que es para un buque a la vela ser sorprendido por uno de estos meteoros, creyéndose que podría abreviarse con el siguiente consejo: "Cargar todas las velas que impidan la libertad de maniobrar y mantener la gente lista en las brazas", pues la rapidez con que cambian sólo puede compararse a la violencia con que soplan. Las primeras ráfagas hicieron marcar al anemómetro una velocidad de 60 km. por hora y cuatro horas después marcaba 90.

Sin otra novedad el día 11 del mismo mes a las 8 horas la "Baquedano" fondeaba en Auckland, siendo esta la principal ciudad de Nueva Zelanda.

Se saludó la plaza y se hicieron las visitas de estilo con dos buques ingleses que se encontraban en este puerto, haciendo trabajos hidrográficos y se preparaba para emprender una expedición para buscar una roca denunciada en el grupo de las Kermadec.

Las autoridades invitaron a los marinos chilenos a un paseo a Rotorna, poniéndoles a disposición pasaje gratis y también boletos para viajar en los ferry-boats, a fin de conocer los alrededores de la ciudad. Este sistema era empleado con todos los oficiales de Marina extranjeros para hacer conocer la importancia de sus tierras, estando de acuerdo los chilenos en manifestar que el aspecto general tiene un parecido con nuestros canales de Chi-

loé, y la población se encontraba bastante repartida en los alrededores del fondeadero.

La "Baquedano" no encontró en este puerto a ningún representante del Gobierno.

En Auckland, como en Sidney, fueron invitados visitar los "Sailer's Home", casas en las cuales la tripulación encuentra toda clase de comodidad desde el alojamiento, comida, diversiones honestas, salones de lectura.

En esa época la industria principal era la ganadería y alrededor de ésta las diferentes manufacturas derivadas de la carne. Así mismo una gran producción de quesos, mantequilla, y se explotaba la pesquería en perfectas condiciones para la exportación.

A causa del poco tiempo que se determinó que estuviera la "Baquedano" en ese puerto se manifestó a la Comandancia que era prohibido el permiso para la gente de Mar sin autorización de Gobierno, por lo cual se resolvió no dejar bajar a tierra a la marinería.

DE AUCKLAND A TALCAHUANO

El 20 de abril la "Baquedano" dejó el puerto de Auckland para hacer viaje directo a Talcahuano, después de haber recibido 100 toneladas de carbón y los víveres frescos necesarios para la navegación.

Durante todo el viaje de regreso se experimentaron vientos de N. W. al S. W que hicieron marchar el buque en perfectas condiciones.

A los 160° W. los vientos del W. fueron bastantes duros hasta los 110° W no permitiendo largar los rizos durante diez días.

En general la navegación fué efectuada normalmente llegando a Talcahuano el 10 de julio de 1903, habiendo permanecido la "Baquedano" fuera del país 207 días.

Del personal de oficiales que hizo el 5° viaje de instrucción en la corbeta "General Baquedano" podemos anotar:

Capitán de fragata señor Arturo Cuevas, llegó al grado de almirante.

Capitán de corbeta señor Alberto Vargas, a capitán de fragata.

Teniente 2o. señor Francisco Dominguez a capitán de fragata.

Teniente 2o. señor Amadeo Figueroa, capitán de navío (Q. E. P. D.).

Teniente 2o. señor Julio Dittborn, capitán de navío en retiro.

Gd. marina. 1a. Cl. señor Armando Reyes, administrador gerente del Club de la Unión, Santiago.

Guardiamarina de 2a. Percival O'Reilly, gerente de Grace y Cía., Concepción.

Guardiamarina, señor Ignacio Serrano, capitán de navío en retiro.

Guardiamarina señor Javier Angulo, capitán de navío artillero de costa en retiro.

Guardiamarina señor Julio Grez, Practico de los Canales de Magallanes.

Guardiamarina señor Waldo Nuño, capitán de corbeta en retiro y jefe de la Meteorología (Q. E. P. D.).

Guardiamarina señor Osvaldo Castro, capitán de corbeta en retiro y gobernador Marítimo de Tocopilla (Q. E. P. D.).

Guardiamarina, señor Vicente del Solar, capitán de fragata Artillería de Costa

Guardiamarina señor Horacio Justiniano, actual profesor de Matemáticas de la Escuela Naval.

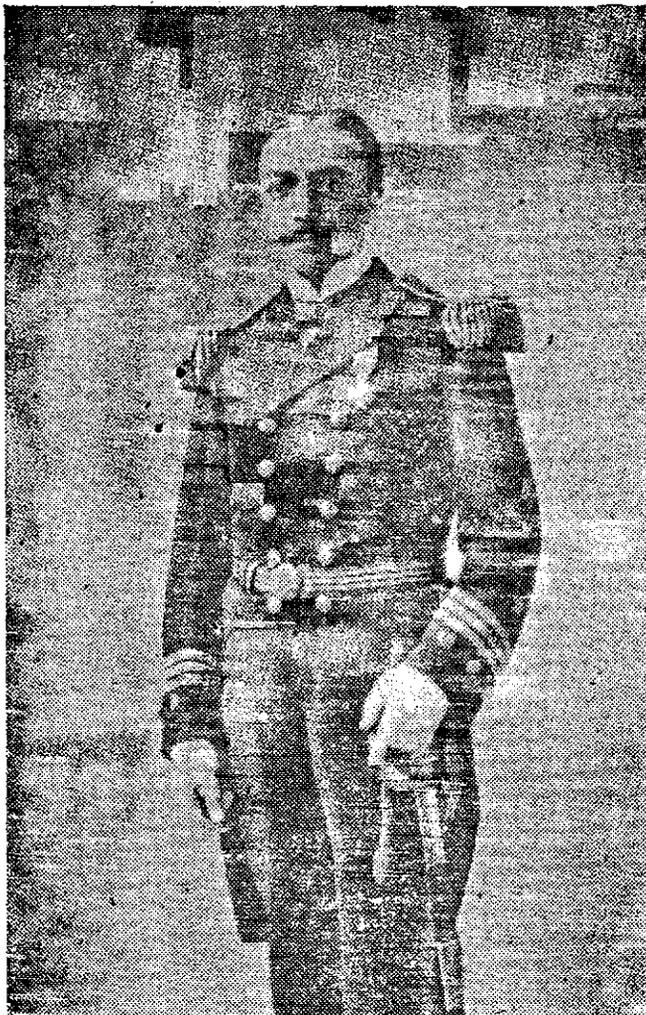
Guardiamarina señor Ramón Peltier, gobernador marítimo de Valdivia.

Cirujano 1o. señor Valentín Ossandon, capitán de fragata cirujano en retiro.

Contador 2o. señor Julio C. Jara, contraalmirante, contador de escuadra en retiro.

Ingeniero 3o. señor David Salgado, capitán de corbeta, ingeniero en retiro. (Q. E. P. D.).

Aspirante ingeniero, señor Juan de la C. Tapia, almirante ingeniero.



Capitán de Fragata Don Luis Gomez Carreño
Comandante de la Corbeta General Baquedano
en el viaje alrededor del mundo en 1902 - 1903 y 1904

SEXTO VIAJE DE INSTRUCCION DE LA CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"

El 12 de julio de 1903 se hizo cargo de la Comandancia de la corbeta "General Baquedano", fondeada en Talcahuano, el capitán de fragata señor Luis Gómez Carreño. La entrega la hizo el capitán de fragata señor Arturo Cuevas.

Con el objeto de limpiar los fondos y efectuar algunas reparaciones de importancia, entró el buque al dique del Apostadero, donde se le hizo con personal de las maestranzas las reparaciones que necesitaba.

El martes 18 de agosto la "Baquedano" dejó el dique y se relleno aguada y carbonera haciendo 200 toneladas de carbón.

El 21 zarpó para Valparaíso haciendo la travesía a vela y a vapor. En este puerto se procedió a hacer los preparativos para emprender el viaje de instrucción.

La Dirección del Personal designó para efectuar este viaje al siguiente personal de jefes y oficiales:

Capitán de fragata, señor Luis Gómez Carreño, comandante.

Capitán de corbeta, señor Jorge Mery L., 2.º comandante.

Teniente 1.º, señor Tomás Green, oficial instructor de guardiamarinas.

Teniente 2.º, señor Roberto Garay, oficial de derrota.

Teniente 2.º, señor Samuel Yávar, oficial de maniobras.

Teniente 1.º, señor Alfredo Santander, oficial de infantería.

Teniente 2.º, señor Eduardo Gandaraz, oficial de botes.

Teniente 2.º, señor Francisco E. Merino, oficial artillero.

Guardiamarinas de 1.ª clase, señores Jorge de Ferrari, Edgardo von Schroeder, Bernardino Julier, Silverio Brañas, Calixto Rogers, Alfredo Allende.

Guardiamarinas de 2.ª clase, señores Humberto Baltra, Luis Dávila, Manuel Señoret, José A. Herrera, Pedro Frugone, Roberto Soffia, Oscar de la Barra, Julio Caldera, Daniel Verdugo, Víctor Contreras, Luis A. Eltán, Germán Valenzuela, Eugenio Rodríguez, Héctor Allende, Luis Pepper, Luicio Alfonso, Carlos Smith, Carlos J. Bowen, Marcial Rodríguez, Eduardo Gana, Herman Ried, Luis E. Tello, Eugenio Sánchez y Luis Alvarez.

Cirujano mayor de 2.ª clase, señor Guillermo Acevedo.

Contador 1.º, señor Francisco E. Rojas.

Ingeniero 1.º, señor Eleodoro Suárez.

Ingeniero 3.º, señor Eleuterio Olivarría.

Profesor de inglés, piloto 2.º contratado, señor Jorge Allén.

El 3 de septiembre el señor director general de la Armada revisó el buque, material y personal, ordenando la partida a Coquimbo que se efectuó el día siguiente 4 de septiembre a las 10 horas, en que se largó amarras haciéndose fuera del puerto, siendo despedidos por varios jefes de la Armada y el secretario general, quienes en lanchas a vapor acompañaron a la "Baquedano" hasta quedar claros de las boyas de amarra de la Escuadra.

Por disposiciones superiores se había embarcado en el buque para ser conducido a Coquimbo el ayudante mayor de la Dirección del Personal con una cantidad de gente disponible. El comandante Fontaine iba debidamente autorizado para efectuar los transbordos necesarios entre la dotación de la corbeta y la de los buques surtos en Coquimbo a fin de dotar la "Baquedano" debidamente. En Coquimbo se encontraban fondeados

los siguientes buques: "O'Higgins", insignia del jefe de Bahía, "Esmeralda", "Prat" y "Condell".

Inmediatamente después de cambiadas las visitas se procedió a efectuar los transbordos autorizados, lo que ocupó el sábado 5 y domingo 6.

El lunes 7 se relleno carboneras tomando 130 toneladas pesadas de antemano por los ingenieros del "Esmeralda".

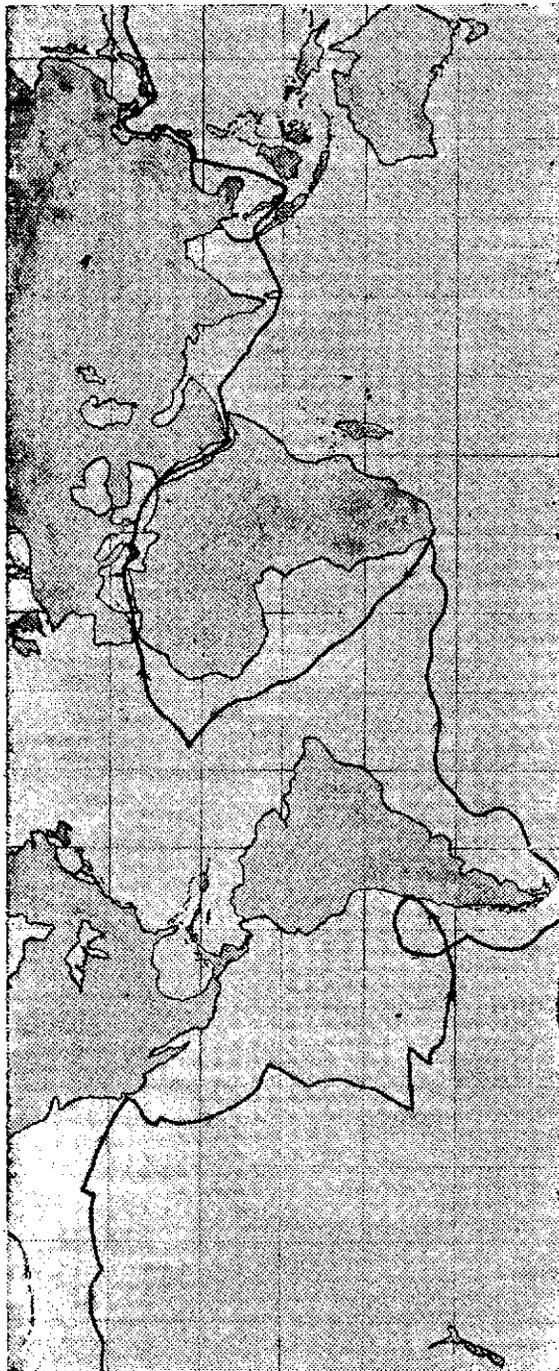
Este mismo día el señor gobernador departamental devolvió la visita oficial al buque siendo saludado con los honores correspondientes. En este día y al siguiente se completó la aguada y viveres, como también se adquirieron en plaza filtros para las cámaras del buque.

El martes 8 se ocupó en limpieza, arreglo y aguada. El cónsul de S. M. B., expidió gratis la patente de sanidad solicitada.

En estos días el comandante y oficiales asistieron a un almuerzo y comida ofrecida por los comandantes y oficiales respectivamente del "Esmeralda" y "O'Higgins".

DE COQUIMBO A PUERTO STANLEY (ISLAS FALKLANDS)

El miércoles 9 de septiembre zarpó la corbeta "General Baquedano" de Coquimbo, de acuerdo con las instrucciones fijadas anteriormente por la Superioridad Naval, llevando a bordo a 342 personas de comandante a grumete, efectuándose con la partida cariñosas manifestaciones de parte de los oficiales y tripulaciones de los buques fondeados en la rada, quienes saludaban de las jarcias de los buques a los marinos que iban a ausentarse del pis, además el buque insignia hizo la despedida con el himno nacional.



Alrededor del mundo — 1903—1904—1905

Se navegó a vapor las primeras distancias por haber experimentado neblinas a intervalos y calma. Al día siguiente se tomó el viento sur y orientándose el aparejo se apagaron los juegos. Se navega ganando hacia el oeste a fin de tomar el meridiano 85°, en donde se esperaba encontrar vientos favorables.

El 16 se avistó una vela en el horizonte que resultó ser un velero francés que navegaba sin novedad de Brest a San Francisco.

El 18 de septiembre se celebró en la nave el aniversario patrio con diversas ceremonias, encontrándose en este día memorable a 1000 millas de su suelo patrio.

El día 22 se desencadenó un temporal de fuerza 10, cuyas olas pasaban la corbeta de banda a banda, temporal que dejó heridos y confusos a 25 hombres de tripulación.

El 26 se tuvo el sentimiento de perder al grumete Julio Herrera, víctima de una violenta neumonía, y el 27 a las 8.30 horas se paró la máquina y con las formalidades de estilo se sepultó en el mar al grumete fallecido el día anterior.

El 8 de octubre el viento era arrachado del N. al NO., este día se reconoció costa y se hizo proa a Cabo Pembroke, punta Sur de Puerto Williams, al oriente de Falckland y rada exterior de Puerto Stanley en el que se fondeó esa tarde frente casi al muelle y edificio del gobernador de la Colonia. Existía en Puerto Stanley una fragata alemana desarbolada de todo el palo mayor en el Cabo de Hornos.

En este puerto se saludó la plaza, aunque no estaba señalado como puerto de saludo y fueron contestados con artillería terrestre.

Tanto los oficiales como los guardiamarinas desembarcaron para recorrer la pequeña población que reunía en aquellos tiempos a casi 1000 habitantes.

En este puerto se dejaron, previo aviso al cónsul y gobernador al ingeniero 1.º señor Eleodoro Suárez por

enfermedad y al guardiamarina de 2.ª clase señor Julio Merino B., quien por disposición de la Dirección General de la Armada debía regresar a Valparaíso para rendir su examen de promoción.

DE ISLAS FALCKLAND A CAPE-TOWN

El día 11 de octubre a la caída de la tarde se encontró viento desde la salida de Fort Williams por lo que se orientó el aparejo y se apagaron los fuegos, la "Baquedano" dejó Puerto Stanley. Se siguió en buenas condiciones hasta el miércoles 14 en

que el tiempo se hace chubascoso con viento fresco del E. que aumentaba en intensidad, gobernándose de manera de llegar a cortar el paralelo 40 de latitud en el meridiano 40 a fin de seguir la derrota por el norte de ese paralelo aprovechando buenos tiempos y ganar a bordo en instrucción general y conservación del material ya mucho tiempo expuesto a las lluvias y golpes de mar.

El 14 el barómetro entra decididamente a bajar indicando que se acercaba una tormenta abriendo rumbo la "Baquedano" al Norte del compás a fin de alejarse del trayecto que hacía el centro, el barómetro sin embargo continuó descendiendo y el viento se mantuvo firme en dirección por lo que se tuvo que abrir más el rumbo dejando la proa al N. NO. Aunque el barómetro persistía en su descenso lo que indicaba la proximidad del meteoro se mantuvo la proa al NO. sin llevar el buque más al Occidente por estar ya muy arbolada la mar del E. que seguramente aconchaba hacia el Continente sudamericano que se deseaba tenerlo libre por si hubiera sido necesario correr en esa dirección. El barómetro sufrió una brusca depresión en medio de su descenso y las rachas del E. SE. al SE. se hicieron violentísimas, por lo cual se ordenó entonces encender los fuegos y mantener las máquinas listas.

El barco en estas condiciones ganaba a su rumbo a razón de 10 y medio a 11 millas por hora, sobrevolando, banda a la que escora, embarcándose mucha agua por raba a 42°. La trinqueta y trinquetilla ayudaba a mantener la proa cuando el mar la alejaba 2 y 3 cuartas de su dirección.

A las 8 de la mañana del día 15 el tiempo se hizo más duro y el barómetro descendía aún, dando el buque fuertes tumbos, inundándose a menudo.

A las 9.15 horas una gran mar tomó al buque por la aleta de barlovento, lo atravesó, entregándolo de lleno por su través al temporal, coincidiendo este fuerte movimiento de orzada con una racha muy recia. El buque se acostó 53 grados sobre su banda de sotavento y se inundó la cubierta. No arribó ni se adrizó a pesar de la caña a la banda y de haber acuartelado los foques. Se ordenó entonces colocar un pallette de colisión en la jarcía de proa a barlovento y enfundar ésta hasta las arraigadas, a la vez que se envió a un hombre a picar la boza del escotín de barlovento de la gavia a fin de cargarla, armado el escotín el buque inició una lenta arribada consiguiendo adrizarse para continuar la derrota.

Este valiente marinero que arriesgó su vida por su buque, fué el capitán de altos Ramón Hidalgo.

El 30 se tuvo brisa del NO. que siguió por algunos días y con la que se cruzó el meridiano de Tristán d'Acunha por el N. al E. de este grupo de islas se inclinó el rumbo al Sur con el objeto de cruzar el meridiano de Greenwich entre los paralelos 37 y 38 latitud Sur, siguiendo así la recomendación de los derroteros.

El 10 de noviembre y al grito de "hombre al agua" se echó una chalupa al mar al mando del guardiamarina señor Calixto Rogers, la que recogió al grumete Isaías Suazo, que había caído en circunstancia que se encontraba pintando un costado.

El 11 de noviembre se fondeó en Capetown capital de la Colonia del Cabo, habiendo recorrido en esta nueva navegación 3.653 millas a vela y 848 a vapor, dando un total de 4.501 millas de Falckland a Capetown.

EN LA CIUDAD DEL CABO (TABLE BAY)

La "Baquedano" fondeó en Table Bay en las condiciones señaladas por los derroteros para los vientos fuertes del S. E., barómetro alto, cielo azul y la montaña mesa (Mountain Table) cubierta por su mantel de nubes blancas. Desde ese día sopló, salvo escasas interrupciones de amanejada, el molesto SE., obligando a mantener las máquinas en movimiento por 36 horas ayudando al ancla que tenía 75 brazas para un fondo de 8, y el personal completamente comunicado con la ciudad, hasta el lunes 16 por la mañana, en que se entró a la dársena a fin de proveerse con mayor facilidad de víveres y aguada. A las 8 de la mañana la "Baquedano" se encontraba a lo largo de uno de los muelles de la dársena, siendo amarrado el buque por uno de los prácticos del puerto.

En el puerto los vientos del NO. levantan mar pesada que ocasiona a menudo desgracias, las que están a la vista, pues el puerto en su bahía mostraba en aquel tiempo a 6 buques naufragos, sin embargo con la prolongación del rompe-olas por el Sur de los docks daba algún resguardo al fondeadero que para los NO., deben tomarse tan a sotavento de la dársena como lo permita el calado, aliviando el buque por alto, de velas, vergas y mastelerillos.

Se cambiaron visitas y atenciones con las autoridades del puerto y la oficialidad fué invitada a diversos banquetes de parte de S. E. el gobernador y comandante en jefe, el honorable sir Walter Francis Hely, Hutchison G. C. M. G., del coronel

comandante de la guarnición y oficiales de artillería e ingenieros, manifestaciones que fueron retribuidas por los marinos chilenos.

DE COLONIA DEL CABO A GIBELTAR Y ESCALAS

El 20 de noviembre a las 6 horas se levó y se dejó el puerto a vapor por tener calma chicha, dejando la isla de Robén por estribor, desatablándose luego viento por lo que orientó el aparejo y se apagaron los fuegos.

Se trazó rumbo a la isla Santa Elena y al efecto en la tarde del 2 de diciembre se avistó la isla en que Napoleón pasó los últimos seis años de su vida. Se siguió el contorno occidental y se cortó la línea ecuatorial en el meridiano 17 en donde se llegó el 11 de diciembre celebrándose la tradicional fiesta del "paso de la línea" con todo el esplendor y entusiasmo recibiendo la visita del Dios Neptuno.

Al día siguiente de cruzar la línea el marinero Arturo Rossel caía de las jarcias al mar, el buque mantuvo con toda presteza y una chalupa fué arriada con la prontitud del caso, pudiendo recoger al marinero Rossel después de cinco minutos que él anunció la caída de "hombre al agua".

El 13 se ordenó encender los fuegos y se gobernó al grupo de San Vicente de Cabo Verde para fondear en Puerto Grande con el objeto de pintar el buque y rellenas carbónicas.

Después de navegar entre las islas del Archipiélago se dió fondo en Puerto Grande, isla de Thiago, residencia del gobernador general y capital del Grupo de Cabo Verde.

Durante la estada se inició inmediatamente la obra de dar una mano de pintura a la corbeta y a trabajos de levantamiento a vapor de la isla.

El grupo de Cabo Verde está a 350 millas al oeste de Africa y comprende diez islas, siendo las principales: Thiago, S. Antonio, Praya, Bonavista y San Vicente, siendo su población en aquel entonces de 100.000 habitantes y constituyen una posesión portuguesa. Su suelo de origen volcánico es muy accidentado y poco fértil.

La "Baquedano" fondeó en San Vicente el 20 de diciembre a las 11 horas, después de 30 días de navegación desde Capetown.

En la época del viaje de instrucción de la "Baquedano" en este puerto existía un gran depósito de carbón, que era lo único que le daba la vida comercial, pues entregaba este combustible a los vapores que recalaban de ida y vuelta de Sudamérica, Australia, Africa, etc.

Además posee este puerto una de las oficinas cablegráficas más importantes del mundo.

Su población fluctuaba en 8 a 10 mil habitantes, en su mayoría africanos.

El sábado 26 después de haberse comunicado con el vapor "Orissa" que venía de Chile, en el cual se esperaba que se reintegrara al buque al ingeniero que debía haber ido del país en reemplazo del señor Suárez, fallecido en Stanley, se dejó el fondeadero y barloventada las islas se dió el aparejo con viento NE. que hizo correr al buque de 9 a 10 millas.

Durante el viaje se siguió el régimen de instrucción del personal, y el 9 de enero a las 13.30 horas la "Baquedano" fondeaba en Gibraltar.

En este puerto se tuvo noticias del ascenso a capitán de corbeta del teniente don Jorge Mery.

EN GIBRALTAR

A la distancia Gibraltar se destaca como una mole gigantesca, y en esos tiempos se continuaba los trabajos necesarios al puerto militar, iniciado hacia años ya y próximos a terminarse. En la parte SE se construían tres grandes diques de carena.

El nombre de Gibraltar viene de un jefe moro Tarik que la ocupó y se la denominó Gibel-Tarik, es decir monte de Tarik y después se formó el nombre de Gibraltar.

Gibraltar es el monte Calpo de los antiguos y era conocido como uno de los pilares de Hércules, siendo el monte Almina en la costa de Africa el otro sostén de las famosas columnas.

A la época de la visita ya se tenían instalados completamente el servicio de bombas de achique y muy avanzados los edificios para Arsenales.

Los varaderos para torpederas y destructores funcionan perfectamente, manteniendo en buen estado el material.

A los guardiamarinas les fué permitido visitar las obras, las galerías del peñón, pero no así las fortificaciones.

Se hizo viveres y aguada y se alistó la nave para continuar su viaje de instrucción, alrededor del mundo,

El 15 de enero de 1903, zarpó de ese último puerto y después de una espléndida navegación se surgió el 18 del mismo mes en el puerto de Argel.

ARGEL

Este bello puerto es el sitio elegido por los turistas ahuyentados del frío glacial del invierno europeo; era de mucho ambiente comercial y en él izaba su ingnia el jefe de las fuerzas militares de la Argelia.

Estaba cerrado por quebradas que permitían la continuidad de los trabajos de carga y descarga, operación imposible de efectuar en la rada.

El movimiento en el puerto era enorme, la multitud se cruzaba en todo sentido; el lenguaje de los indígenas, sus vistosos trajes daban colorido a la ciudad.

En Argel el pueblo se encontraba dividido en dos partes bien definidas: la parte alta en que se hallaba la población europea y la baja donde habitaban los africanos. Esta última población se denomina Casbah, es la ciudad vieja árabe de sólidas construcciones de piedra de dos a tres pisos. En esos tiempos el Casbah era el barrio de las impurezas y el vicio, mantenía un sinnúmero de callejuelas irregulares en las cuales existía un completo desorden.

La parte europea de Argel es una verdadera ciudad oriental, con sus hermosas calles, plazas, ferrocarril, edificios, etc.

Argel contaba con un pequeño arsenal, sección de torpederas para defensa móvil, dos diques flotantes de hierro y dos diques secos de carena.

En el puerto la "Baquedano" encontró al yate ruso "Almas", que el emperador y zar de Rusia había enviado a los mares del Oriente para el servicio del vi-

rev Alexief y además dos torpederas tipo Vippers que salieron para el Este en la misma mañana que lo efectuó la "Baquedano".

DE ARGEL A BIZERTA

Como relatamos en nuestra crónica anterior la corbeta había zarpado de Talcahuano, el 21 de agosto de 1902, a Valparaíso y de allí llevó anclas el 3 de septiembre, comenzando su viaje alrededor del mundo, tocando en Town, San Vicente de Cabo Verde y Gibraltar.

El viernes 22 en la mañana la "Baquedano" dejó Argel poniendo rumbo a Bizerta, siendo casi toda la travesía con levante fresco fondeando en ese puerto militar en la mañana del 25 de enero. La "Baquedano" entró por un angosto canal labrado por la

mano del hombre que comunica el mar con un fondeadero interior.

Bizerta causó la impresión a nuestros marinos que lo visitaron como un puerto militar modelo. Tenía numerosas fortalezas, vastos arsenales, dique para torpederas, y un espléndido Hospital Naval.

Este puerto militar fué visitado por oficiales de la corbeta, llevándose óptima impresión, a pesar de su poca vida, pues sus trabajos se iniciaron sólo 6 años antes de la visita.

El contraalmirante Aubert, jefe de la plaza, atendió en forma exquisita a los visitantes.

TUNEZ

La oficialidad de la "Baquedano" aprovechando la cercanía de Túnez, visitó esta ciudad, que sólo se encuentra a tres horas de tren del puerto en donde estaba amarrada la "Baquedano", cuyo camino han formado interminables avenidas de eucaliptos.

En esos tiempos Túnez era una ciudad bellísima: su parte europea comprendía calles y bulevares de una gran capital por la magnificencia de las construcciones, el movimiento comercial y la multitud de gente que caminaba en todas las direcciones de la ciudad. Túnez también tenía su barrio árabe.

En aquellos tiempos Túnez contaba con 15.000 habitantes y era gobernado por un rey.

CARTAGO

De Túnez a hora y media de carruaje la oficialidad de la corbeta se trasladó a Cartago por un excelente camino y visitaron las famosas ruinas, restos de la antigua ciudad de Cartago de gran recordación histórica. Después de visitadas las pocas ruinas que se habían descubierto, la delegación se dirigió a un convento fundado por San Luis, rey de Francia, siendo recibidos por un sacerdote, quien mostró el museo, que es una colección de todos los objetos extraídos de la ciudad en ruinas.

Después de ser atentamente atendidos los marinos se volvieron a Bizerta para continuar su itinerario de viaje.

DE ARGEL A ISLA DE MALTA — PUERTO LA VELLETA

El 28 de enero por la mañana la "Baquedano" dejó el puerto de Argel de demanda a isla Malta fondeando a las 14 horas del mismo día en La Velleta.

A la entrada se saludó la plaza y la insignia del almirante de la Escuadra del Mediterráneo sir Compton Domville K. C. V. B. que se encontraba arbolada a bordo del "Exmouth", siendo contestados inmediatamente. Asimismo el cónsul de Chile, Sr. Carlos Micallef, llegó a bordo en una embarcación apenas fondeó la corbeta.

Como es sabido, Malta es una isla del Mediterráneo en los 35° 54' 26" de latitud norte y a los 14° 31' de longitud E. Su largo es de 20 millas y su mayor ancho es de 12 millas.

El nombre de Malta es derivado de Malet, nombre dado por los paron la isla 1450 años antes de Jesucristo, y que los griegos cambiaron por el de Melita, del griego Melitte que significa abeja, a causa del gran número que encontraron de estos insectos.

Este isla tiene una historia gloriosa y heroica en la eterna lucha que ha tenido que sostener por su libertad e independencia, pues ha sido invadida por los fenicios, cartagineses, romanos, griegos, árabes, turcos, italianos, franceses, y por último por los ingleses quienes la ocuparon definitivamente.

El puerto de La Velleta era el obligado para los buques que iban al Oriente para proveerse de carbón y víveres frescos.

En las aguas de La Velleta la "Baquedano" encontró fondeada a la poderosa Escuadra inglesa del Mediterráneo, en la cual se contaban 13 grandes acorazados.

A los guardiamarinas se les dió facilidades para visitar los Arsenalés y los acorazados "Exmouth", "Russel" y "Aboukir".

Aprovisionada de agua y carbón la "Baquedano" dejó isla de Malta, puerto La Velleta, el 8 de febrero, después de haber retribuido las atenciones dispensadas por las autoridades del puerto.

ITALIA

El día indicado zarpó la corbeta dando a la vela a la salida del puerto y gobernó a la isla de Sicilia por el Oriente avistan-

do sus faros durante la noche. Al amanecer se reconoció el monte Etna y las costas de la Calabria, siguiendo la "Baquedano" en demanda del estrecho de Messina, el que se cruzó en la tarde de ese día. A la cuadra de Caribalis se hizo rumbo al paso que deja la parte Oriente del Golfo de Nápoles entre la punta Campanella e isla de Capri, se avistó a 5 millas esta última isla, la que dejó por babor y se tomó el golfo fondeando en la tarde del miércoles 10 de febrero en Nápoles.

NAPOLIS

En este puerto se saludó la plaza y la insignia del contraalmirante del puerto. Se recibió la visita del cónsul de Chile, comendador señor Alberto Marghieri, que dió toda clase de facilidades a los marinos chilenos. Mereció de bastante pintoresca la vista de Nápoles a los marinos de la "Baquedano", el Monte Samo al N. E. del Vesubio, etc.

Este puerto también estaba provisto de dársenas y rompeolas. Esta ciudad fué fundada por los griegos el año 1066 antes de Jesucristo, con el nombre de Partenope y reedificada, más tarde, también por los griegos, que la llamaron Neápolis, ciudad nueva.

La ciudad de Nápoles en los tiempos que visitó la "Baquedano" tendría más o menos medio millón de habitantes.

llamó la atención el teatro San Carlos, construcción muy antigua pero verdaderamente suntuosa, contando con cinco filas de palcos y un riquísimo decorado interior.

El Museo Nacional fué anotado como uno de los mejores de Europa por sus valiosísimas obras de arte. Se admiraban esculturas como el Hércules Farnesio, de Gylcon de Atenas, que fué transportado de aquella ciudad por Caracalla, para adornar su baño, y en 1736 fué traído a Nápoles. El Toro Farnesio, un grupo representativo de la venganza de los hijos de Antiope sobre Dierce por su crueldad contra su madre. El gladiador herido, escultura en que al mármol se le ha sabido dar tal perfección y delicadeza en el momento mismo de pasar de la vida a la muerte.

Con fecha 11 se recibió del señor director general de la Armada el siguiente cable: "Aguarda instrucciones.—Montt". Y el 13

del mismo mes un nuevo cable que decía: "Zarpe Wey Hay Wey. Manténganse aguas neutrales. Estudio operaciones militares. Encontrará ahí instrucciones.—(Fdo.)—Montt".

A fin de dar cumplimiento a esta orden emanada de la Superioridad se empezó a pedir propuestas urgentes sobre carbón y aguada y los consumos más indispensables para una larga navegación, y así dejar la idea de aprovisionarse en Barcelona, tal como había sido hecho sin la orden de la Dirección General, que indicaba que debía irse la "Baquedano" a los mares de China y del Japón a presenciar la lucha ruso-japonesa.

La oficialidad de la "Baquedano" visitó las ruinas de Pompeya, aquella ciudad que desapareció bajo una lluvia de lapilli y ceniza, en el primer siglo de la era cristiana el año 79, durante el reinado del emperador Tito. A Pompeya se va en ferrocarril en más o menos 45 minutos. También se visitó San Pedro, y por consiguiente la famosa basílica del mismo nombre, enorme templo que puede reunir a más de 50.000 personas. Esta iglesia fué consagrada por Urbano VIII el 8 de noviembre de 1626 y su construcción importó 250.000.000 de liras. También se visitó San Pablo, posiblemente la primera iglesia del mundo por la suntuosidad de la construcción, decorados, etc.

A las 10 de la mañana del 19 de febrero la "Baquedano" dejó el puerto de Nápoles rumbo a Egipto.

EGIPTO

La "Baquedano" tomó la ruta contraria a la de la ida hasta salvar el estrecho de Messina, y a la salida se pudo dar a la vela por haber viento favorable. En esta navegación la nave experimentó una gran tempestad eléctrica en que los rayos caían muy cerca del buque, acompañando a esta tempestad una depresión barométrica.

El jueves 26 se fondeó en el puerto de Alejandría.

ALEJANDRIA

Se saludó la plaza a la entrada y se cambió las visitas de estilo empavesando el buque 4 días, acompañando a los buques surtos en el puerto, pues en Egipto

to se celebraba la fiesta de Navidad o fiesta del Bairam.

Esta ciudad mantenía un buen servicio de tranvías eléctricos y de carruajes.

Los guardiamarinas visitaron un dique de fierro flotante y la instalación de una telegrafía a bordo del crucero S. M. B. "Intrepid".

De Alejandría se hizo un viaje al Cairo con el objeto de ver las pirámides. Después de un agradable viaje a lo largo de una gran avenida llegaron los visitantes al pie de las pirámides. Próximo a las pirámides se presentó a la vista de los viajeros el gigantesco obelisco con su extraña figura. Sobre una colina la monumental mezquita en el sitio llamado ciudadela. Sus dos últimas torres que se prolongan como delgadas agujas son los minaretes desde los cuales el "muezzín" tarde y mañana recuerda a los fieles: "Dios es Dios y Mahoma su profeta".

PORT SAID

El 3 de marzo la "Baquedano" zarpó de Alejandría fondeando el 4 en Port Said. Conforme al reglamento existente de la Cía. del Canal de Suez, el saludo a la plaza se hizo antes de tomar el antepuerto y fué contestado por una batería exterior.

En la parte media de un rompeolas que indica la entrada al canal de Suez se levanta la estatua del ilustre ingeniero don Fernando de Lesseps que llevó a la ejecución esta gran obra de ingeniería.

El Canal de Suez fué principiado el año 1859 y se terminó después de 10 años de labor, trabajo que puso en comunicación al Oriente con el Occidente.

La "Baquedano" se amarró en el lado oriental del canal frente al gran edificio de las oficinas de la Compañía. Se encontraban próximo a la "Baquedano" las torpederas y destructores de la Escuadra rusa del Mar Rojo, mandada por el almirante Wrenius, quien entró luego con el buque de su insignia "Oshlabia", para apertrecharse de carbón y seguir al Báltico con su división de la cual ya había despachado algunos buques, dejando atrás al "Dimitri". Se encontraba además en el puerto el antiguo acorazado portugués "Vasco de Gama" que luego se dirigió al Sur para dirigirse al Oriente.

A la mañana siguiente se siguió por el canal recorriendo la mitad de él y fondeando a la caída de la tarde en Ismalhia, por haber anunciado la Compañía que no se navegaría de noche, pues para efectuarlo se necesitaría una extensa instalación eléctrica.

El 6 al aclarar se continuó la navegación por el canal hacia el Sur fondeando en Ihenfic, después de mediodía. Aquí se encontró fondeados al crucero S. M. B. "Diana" y al acorazado ruso de la escuadra del almirante Wrenius "Dimitri" permitido en puerto a causa de averías y notificado que debía abandonarlo al día siguiente.

El día 7 se zarpó por el Golfo de Suez y al amanecer se navegó el Estrecho Jaúl, tomando el Mar Rojo. El 13 a medianoche se avistó el Faro de Mocka y a las 3 de la mañana del 4 se salvó el estrecho de Bab el Man Dób., haciendo rumbo a Aden, fondeadero que se tomó en la tarde de ese día, encontrando anclado a un crucero inglés, y el "Vasco de Gama" que esperaba nuevas órdenes.

ADEN

Al fondear se saludó la plaza. Aden se presentó a los marinos como un pequeño puerto destinado a estación carbonera, siendo un caserío árabe por su población pero con bandera inglesa.

La estadía de la "Baquedano" fué obligada para proveerse de carbón partiendo nuevamente el 16 de marzo a las 15 horas en demanda de Colombo, capital de la isla Ceylán, al sudeste de la parte más meridional de la India.

El domingo 27 de marzo, después de buena navegación, la "Baquedano" fondeó en Colombo a las 14.40 horas.

COLOMBO

Sorpresa fué para los habitantes de Colombo, al igual que en Egipto, ver la bandera chilena, la cual no era conocida, ni aún sabían que existía un país que se llamaba Chile, y muchos la confundieron con la griega.

Durante la estadía se cumplió con el ceremonial visitando al gobernador y general de las fuerzas y se dió permiso a la marinería para bajar a tierra.

Colombo fué apreciado por los oficiales como un hermoso puer-

to artificial que poseía un buen rompeolas, y de gran movimiento de vapores que pasan a proveerse de carbón. Su muelle fué encontrado bastante cómodo y de construcción sólida.

En el puerto se verificó una carrera de botes con un barco inglés la que se efectuó siendo su resultado un ruidoso triunfo para los de la "Baquedano".

DE COLOMBO A WEY HAY WEY, ESCALAS SINGAPORE Y HONGKONG

Estando listo el buque el domingo 3 de abril a las 6.20 horas se dejó el puerto gobernando al sur para barajar la isla de Ceylán y continuar la derrota al Este. El viernes 8 se recaló al estrecho de Malaca tomándolo por el Sur de la isla Pulo Rhondo, experimentando varias tempestades eléctricas y una sobre el buque con rayos y chubascos con una presión barométrica de 29.88. El lunes 11 de abril, a las 15 horas, se largó ancla en la rada de Singapore.

SINGAPORE

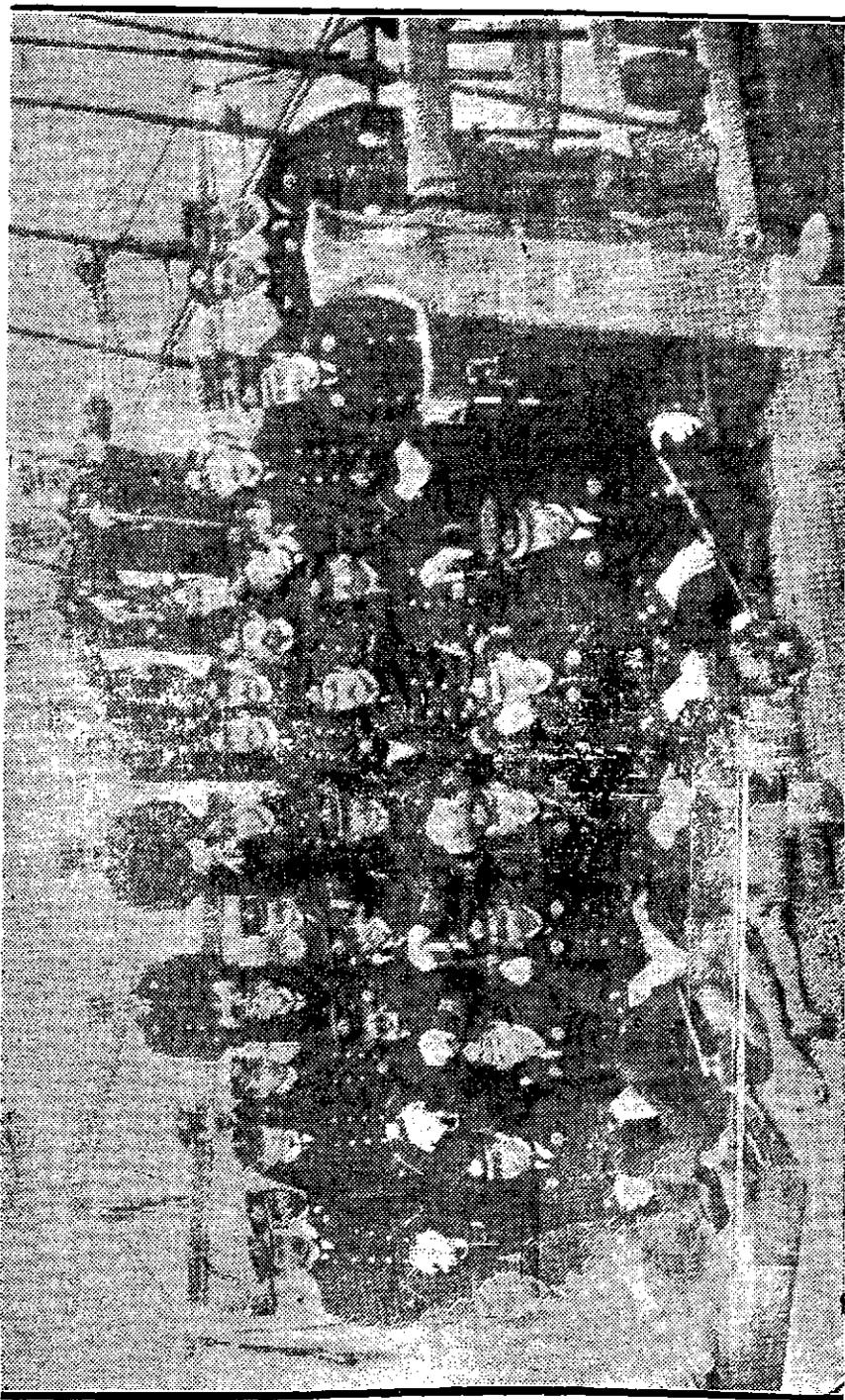
Se saludó el pabellón inglés con 21 cañonazos. En el puerto se encontró una draga inglesa destinada al servicio de la bahía de Wey Hay Wey que remolcaba por el crucero "Eclipse" zarpó para su destino con escala en Hong-Kong.

El "Vasco de Gama" que también se encontraba en el puerto zarpó al arribo de la corbeta, como también el crucero inglés "Talbot".

La ciudad estaba dividida en varios barrios siendo el más populoso el chino, siendo sus construcciones uniformes, casas de dos pisos con corredores y en su mayoría pintadas de azul. La parte europea formaba una hermosa ciudad con una avenida que la atraviesa. También existían numerosos y cómodos hoteles. Sus calles pavimentadas y muy aseadas.

DE SINGAPORE A HONGKONG

A mediodía del día 15 terminados los protocolos oficiales se dejó Singapore encontrando a la salida del puerto al crucero de S. M. B. "Blenheim" de 9.000 toneladas que se dirigía a Inglaterra y sería reemplazado en esas



Comandante, Jefes y Oficiales de la «Baquedano» en el viaje alrededor del mundo 1902—1903—1904

regiones por el "Andromeda" de 11.000 tons.

En la tarde de ese día se hizo rumbo al Faro Branca dejándolo por el sur, haciendo luego rumbo para cruzar el Mar de la China en demanda de Hong-Kong, eligiendo la derrota central que siguen los vapores de la mala por ser favorable el tiempo para continuarla, pues los monzones no se dejan sentir en la época que navegaba la "Baquedano".

Se avistaron las islas Anamba por estribor y se pasó entre las islas Paracel y Marckles field Bank con viento NE., se siguió a Borneo y Filipinas. El sábado 23 de abril se recaló al Faro de Gap Rock al que se dejó por estribor corriéndose hacia el Oriente por entre las islas del Sur de Hong-Kong dejando las de Lema por estribor. Se dejó el faro Naglan y el buque se dirigió adentro del paso Lyemen largando el ancla en Kau Lung, sitio designado para ancladero de los buques de guerra que arriban al puerto de Hong-Kong, haciendo compañía dos buques alemanes en donde el "Hansa", crucero de S. M. el emperador de Alemania e insignia del contraalmirante von Holtzendorff, además se encontraban el "Marco Polo", el "Vasco de Gama" y el crucero norteamericano "San Francisco".

El fondeadero del puerto de Victoria es sólo para las naves inglesas.

Del fondeadero de la "Baquedano" sólo se divisaba la ciudad profusamente y sólo los sampans llegaron en numerosa comarsa al costado del buque. Cada una era una vivienda china ocupada por una familia completa, conteniendo algunas hasta 15 personas.

En la rada interior o sea en el puerto mismo de Victoria estaba anclada gran parte de la escuadra de Oriente mandada por el vicealmirante señor Gerard H. W. Noel, cuya insignia estaba arbolada en el "Glory" y el contraalmirante y 2.º jefe de la Escuadra, Sir A. G. Curzon Howe, la izaba en el acorazado "Albión" que con el "Ocean", "Vengeance" y "Centurión" formaban la división de blindados de esta escuadra.

El comodoro del puerto tenía su insignia en el "Tamar" a bordo de cuyo casco reside con su familia, arreglado especialmente para este objeto. Durante la es-

tadía en el puerto de la "Baquedano" arribaron al fondeadero de buques extranjeros dos cañoneros alemanes y el monitor de EE. UU. "Monterrey" y a unirse a la Escuadra del vicealmirante Sir Noel el "Andromeda" que llegaba de Inglaterra.

Se saludó la plaza y las insignias al cañón y se iniciaron las visitas de cortesía a los admirantes y demás jefes, y al gobernador y general jefe de las Fuerzas. Los guardiamarinas visitaron el observatorio y astilleros de Kau-Lug, y los diques.

La ciudad de Victoria fué considerada por su topografía parecida a Valparaíso, siendo sus edificios monumentales donde admiraron una mezcla de estilo romano y griego que los hacía verdaderamente imponentes. La ciudad debía tener en aquel entonces 500.000 habitantes.

El 2 de mayo el comandante de la "Baquedano", oficialidad y tripulación visitaron la tumba del guardiamarina señor Carlos Krug Boonen, fallecido en el 2.º viaje de esta corbeta en donde se efectuó una impresionante ceremonia en la tumba de un chileno y oficial de marina, tan distante del suelo que lo vió nacer.

Ya nuestros lectores habrán paseado sus recuerdos en las crónicas dominicales del 16 y 23 de los corrientes en este diario, en las cuales la corbeta viajó por Talcahuano, Valparaíso, Islas Falkland, Cape-Town, San Vicente de Cabo Verde, Gibraltar, Argel, Colombo. La Valletta, Nápoles, Alejandria, Port-Saïd, Aden, Singapore y Hong-Kong.

Ahora terminamos este viaje alrededor del mundo resumiendo las etapas que van a continuación:

DE HONG KONG A AMOY

El miércoles 4 de mayo zarpó la "Baquedano" de Hong Kong rumbo a Shanghai en buenas condiciones de tiempo. A 4 horas de haber salido el barómetro comenzó a bajar paulatinamente y cuando se entraba al canal de Formosa se mantuvo el viento con fuerza 7 que levantó una mar corta que impedía avanzar el buque y que le obligaba a cabecear pesadamente. Se caló masteleros y botalones de foque y el mar rompió la barra de la cehadera.

El aspecto del cielo fué cubierto con nimbus, el tiempo chubascoso y el horizonte se presentaba cerrado. Como el barco trabajaba demasiado sin granjear nada se cayó al Occidente en demanda del faro de la Isla Chapel, sondando todo el tiempo de hora en hora. Reconociendo el faro se buscó la costa la que se hizo al amanecer tomando el ancladero interior de Amoy.

A la llegada de Amoy se saludó por primera vez la bandera china, siendo inmediatamente contestado por un fuerte de tierra.

Según apreciaciones de los marinos chilenos que hicieron el viaje alrededor del buque en el sexto viaje que narramos, Amoy estaba formado por una población inmunda, donde no se podía andar ni respirar, callejuelas estrechas, toscamente pavimentadas por groseras piedras, y que a la vez de calle sirven para depositar cuánta basura imaginable, desperdicios de cocinas, etc. Existía un gran recipiente de greda que es un depósito que hace el papel de desagüe y con sus gases en perpetua emanación le da un olor característico a esta ciudad china. En una palabra Amoy fué considerado como un conventillo en las más deplorables condiciones higiénicas.

En el puerto se encontraba el buque hidrógrafo inglés S. M. B. "Rambler", quien trabajaba en el levantamiento de la parte exterior del puerto.

DE AMOY A SHANGHAI

48 horas después de haber fondeado la corbeta "General Baquedano" continuó su itinerario de viaje zarpando del puerto Amoy y el 12 de mayo se reconocían las aguas del río Yangtzé.

A una cuantas millas de la desembocadura del río y entre unos escollos se encontraba varado el crucero chino Hai-tien, a cruce de una espesa neblina.

En la noche se fondeó en Wausungí y al día siguiente se remontó las aguas del Yangtzé, siendo la navegación por este río muy pintoresca viéndose surcadas sus aguas por un gran tráfico de vapores y juncos chinos. También se reconoció a los compañeros de viaje de la "Baquedano", el "Vasco de Gama" y el crucero "Marco Polo", además el "Elba", y varios buques de guerra ingleses y alemanes que con el ceremonial de costumbre fueron saludados y contestados.

Gentileza especial la tuvo el crucero austríaco Kaiserin Elizabeth al tocar el himno nacional chileno a la pasada de la "Baquedano".

Además fueron encontrados el "New-Orleans", gemelo del ex "Zenteno", hoy desguzado, llevando la insignia del contraalmirante, y el crucero ruso "Madjur" se encontraba desarmado por convenio de las naciones, y se encontraba amarrado río abajo.

Los guardiamarinas visitaron el observatorio de los Rev. Jesuitas en Sikaney.

Durante la estadía en el río llegó a Wunsungi la escuadra del vicealmirante sir Noei, remontando el vicealmirante el río en el "Alacrity" después de dejar afuera al contraalmirante con los acorazados y cruceros.

En Wunsungi la "Baquedano" saludó las insignias del contraalmirante Grenet y del contraalmirante Curzon Howe, saludo que fué retribuido.

Afuera del río se encontraron el crucero S. M. B. "Eclipse" que estaba fondeado esperando marea, el que hizo cariñosas señales de saludo y que terminó con un "Viva Chile", por lo que el comandante de la "Baquedano" pasó con la corbeta al costado del buque, y en cubierta del buque inglés la banda formada tocó el himno nacional chileno.

El día 13 se fondeó en Shanghai frente al French Settlement.

SHANGHAI

Al llegar a este puerto se presenta la vista grandiosa de una ciudad que por su aspecto parece ser un puerto europeo.

Inglaterra y Francia poseen sus barrios que se llaman concesiones y allí residen sus consulados y así varios países más lo que hace que Shanghai sea una ciudad cosmopolita.

La ciudad en sí es bonita y posee hermosas calles con buenos edificios y malecón correspondiente.

Shanghai en una palabra mereció a los marinos la opinión de un centro de gran movimiento comercial y mayor que Hong-Kong.

Los diarios de este puerto publicaron noticias sobre el viaje de la "Baquedano".

En Shanghai se quedaron tres individuos que se restituyeron a la nave en Wey Hay Wey.

DE SHANGHAI A WEY HAY WEY

El 24 de mayo se dirigió la corbeta "General Baquedano" a Wey Hay Wey atravesando el Mar amarillo, experimentando neblinas durante parte de la travesía.

El 26 de mayo se gobernó al puerto de Wey Hay Wey en donde se encontró fondeado al crucero "Andromeda" recién enviado de Inglaterra a unirse con la escuadra del Oriente. Se encontraba también la draga "St. Dustan" destinada a trabajar en el mejoramiento del fondo y a la que se había encontrado en otros puertos anteriores.

Wey Hay Wey se presentó ante los viajeros como una gran bahía de gran valor estratégico.

La "Baquedano" permaneció en este puerto 15 días y después se continuó el viaje fondeando en Ch fú el 9 de junio, encontrando el crucero insignia "New Orleans" y dos buques de guerra chinos.

En el paso del Este, entre la isla y el Continente se encontraron con los restos de los buques de la Escuadra china del almirante Fing echado a pique por los japoneses en sus ataques en febrero de 1894. "Ching Tueng", "Ling Tueng", etc.

La ciudad de Chefú es siempre la misma población china, con sus calles desaseadas e intransitables.

De Ch fú fué la "Baquedano" a Takú que está en la desembocadura del Pei-ho. Este forma grandes embancamientos de modo que los buques tienen que fondear muy lejos del puerto.

Los chilenos se sirvieron de un remolcador para llegar a tierra, siendo su navegación molestísima por las dificultades de la barra del río. A la izquierda de la ciudad se ve un fuerte demantelado que tomó parte activa en el desembarco de las fuerzas combinadas de las potencias, en los momentos que las legaciones en Pekín eran sitiadas por los boher. A la derecha aparece la ciudad de Tongku, también con fortalezas. Las dos ciudades nombradas forman una aglomeración de ranchos de barro, dándole un miserable espectáculo.

Parte de la oficialidad de la corbeta desembarcó en Tongku y tomó el tren para Tientsin. El tren lleva el nombre el imperial chino, pero sus comodidades y

confort distaban mucho al pomposo nombre que llevaba.

Asimismo los oficiales siguieron viaje por tren a Pekín, ciudad que no fué de mucho agrado para los viajeros, pues fué considerada poco ascada y sus casas de un solo piso muy poco confortables.

THEFOO

El 11 de junio en la mañana se zarpó con la esperanza de encontrar mejores informaciones acerca de las operaciones de guerra que se desarrollaban en estos mares y tratar de conseguir el polígono de tiro que existe en la isla, para práctica, pero desgraciadamente no se obtuvo ni lo uno ni lo otro.

En el puerto se encontraban fondeados el "New Orleans", insignia del contraalmirante Sterling (U. S. A.) y el "Frolic", cañonero de la misma nacionalidad y además dos cruceros chinos.

A las 8 horas del 14, zarpó hacia el golfo de Picheli por el paso Chang Shan del estrecho de este mismo nombre, navegando con toda clase de precauciones pues se tenían noticias de encontrarse en esas aguas minas submarinas a merced de la corriente.

PEY HO

El 15 se avistó el buque faro de Pey Ho y se fondeó en el ancladero encontrando allí al crucero austríaco "Kaiserin Elizabeth" que se había dejado en Shanghai.

En ese fondeadero se supo que los rusos habían recuperado Sem Chang y minado las proximidades, por lo que el "Espiegle" se había visto precisado a quedarse en Ching Huan Fao en el extremo opuesto del golfo.

El lunes 20 se emprendió el viaje de regreso a Wey Hay Wey recalando en Chefoo por carbón y a Wey Hay Wey el 23, sin haber avistado un solo barco belligerante.

A CHEMULPO

El 30 se dejó el puerto por el lado oriental en demanda de Chemulpo. La travesía se hizo en 21 horas con neblina espesísima y barómetro ascendente.

El 2 de julio se fondeó en Chemulpo pasando al lado del "Varyag", crucero ruso echado

a pique al iniciarse las hostilidades ruso-japonesas.

En el puerto se encontraba el crucero de los EE. UU. "Cincennatti" con un transporte, el de la Real Marina italiana "Puglia" y un alemán que fondeó inmediatamente después que la "Baquedano".

El día 4 de julio la "Baquedano" acompañó al "Cincennatti" con empavesado y salvas en honor del día de la independencia americana.

El mismo día se desarrolló un programa deportivo, habiendo ganado el bote de la "Baquedano" el primer puesto en las regatas internacionales.

La oficialidad tuvo ocasión de visitar Seul.

DE CHEMULPO A NAGASAKI

El 6 de julio zarpó la "Baquedano" dirigiéndose a Japón por entre las islas Ross y otras, dejando Quelpart por el Sur. Al día siguiente de haber zarpado se acercó a la "Baquedano" un destructor para reconocer la nave y después se alejó a toda velocidad.

Se avistaron las primeras islas del Japón y en la tarde del 8 se estaba a las entradas de Nagasaki, y siguiendo las aguas de un vaporcito se entró al puerto, se tomó esta precaución para evitar las minas subterráneas. El acceso a Nagasaki se hace por un angosto canal limitado por cerros con abundante vegetación. Y al fondo del canal está la ciudad que en ese tiempo tendría 160.000 habitantes.

Los viajeros admiraron en Nagasaki un hermoso puerto natural suficientemente abrigado. Asimismo admiraron en Japón el esplendor de su naturaleza, el ambiente tibio, su límpida bruma, los cerros cubiertos de ananfores gigantescos y de bambúes con matices verdes y amarillos que ofrecen una linda perspectiva desde a bordo.

Se encontraron con el vapor japonés de 8.000 tons. "Sadu Maru" seriamente averiado por torpedos que le fueron lanzados por buques rusos, que le sorprendieron entre la isla Wilson y la de Itzu Sima.

En vista que el tiempo tomaba mal cariz lo que presumió que se avecinaba un tifón el buque levó ancla y salió del puerto recalando en Si Si Ki, puerto cerrado y en el cual se encontraban dos transportes repletos de

tropas destinadas a los ejércitos de operaciones. Junto con la "Baquedano" fondeó en el puerto una fragata, botada al agua dos meses antes, "Taisei Maru" destinada al acarreo de agua para la flota.

A la mañana siguiente se dejó el refugio y se continuó al norte pasando entre la isla Grande e Heraldo Sima para hacer rumbo entre las islas a Simonoosky en donde se fondeó en la noche. Al aclarar se atravesó el estrecho de este nombre y se continuó por el mar interior fondeando en Kobe.

KOBE

El 15 de julio a las 8 horas se tomó el puerto y como en Nagasaki se fondeó con dos anclas con giratorio en el sitio designado por las autoridades marítimas. Se saludó la bandera japonesa con los disparos de reglamento y momentos después retribuía el saludo un cañonero japonés.

Kobe en los tiempos de la visita contaba con una población de 260.600 habitantes y su aspecto era de una ciudad comercial, vivamente agitada por su tráfico de que era objeto, tanto por su vida propia como por su vecindad a Osaka, la ciudad más industrial del Japón.

De Kobe se visitó por ferrocarril a Kioto, antigua capital del imperio hasta 1868. Además se constituyeron en visita a Osaka.

YOKOHAMA

El 18 se zarpó de Kobe para fondear el 19 en Yokohama, se saludó la plaza y contestó el cañonero "Acagy".

Se largó el ancla a la entrada del rompeolas. El puerto militar de Yokohama no pudo ser visitado por impedirlo el estado de guerra y no permitir los japoneses que se impusieran sobre el estado de sus buques de guerra que podían llegar a repararse.

La oficialidad se trasladó en visita a Tokio.

DE JAPON A NORTEAMERICA

A las 13 horas del 12 de agosto la "Baquedano" dejó el puerto de Yokohama despidiéndose con señales de buen viaje el cañonero "Amagi". Se salió del puerto acompañado de un vaporcito en

precaución a las minas submarinas.

Se navegó a vapor lo suficiente para poder seguir a la vela, iniciándose así la segunda gran jornada a la vela, ya que la primera fué de Coquimbo a Gibraltar y la segunda la derrota que se navegó de Yokohama a Valparaíso. Flojas ventolinas movían el buque y entre intermitencias de calma y viento transcurrían los días en medio del mar.

El aniversario patrio se solemnizó a bordo saludando la bandera a las 12 del día con una salva mayor. Además la tripulación tuvo fiestas en la tarde y en la noche en que el improvisado teatro del buque reunió a todo el mundo, estrenándose un juguete cómico, muy aplaudido de tema marino, producción del guardiamarina señor Carlos J. Bowen, actual capitán de navío A. C. en retiro y conocido en el mundo de las letras por el seudónimo de Pierre Chili.

Se continuó el viaje sin novedad salvo cambios de temperaturas.

SAN FRANCISCO DE CALIFORNIA

En la tarde del 26 de septiembre la "Baquedano" divisó tierra americana y en la noche del mismo día se entró en el puerto de San Francisco, no sin antes haber ofrecido los servicios un práctico para pilotear el buque, servicios que no fueron aceptados por el comandante, que resolvió entrar solo. La "Baquedano" largó ancla fuera de la línea de los ferryboats, frente al Pier N.º 13, muelle para bombas, con buen desembarcadero. El consulado estaba servido por el cónsul general de San Salvador señor E. Mejías.

En el puerto se recorrió la arboladura echando abajo el mastelero de velacho para reforzarlo, se alquitranó jarcias, etc. Además se pintó la nave y se dió permiso a la gente para visitar la ciudad desertándose 3 mozos japoneses, marinero I.º Rossel y el cocinero de los guardiamarinas. También falleció por accidente asfixiado el grumete Cooper.

El guardiamarina señor Verdugo se quedó en el puerto de San Francisco.

En el puerto los guardiamarinas visitaron el Unión Iron Pa-

cific Works en donde se construían 3 grandes cruceros, el "Ohio", buque recién construido, la isla de Yerbas Buenas donde funciona la Escuela de Grumetes, el astillero del Gobierno Mare Island, presenciando la botadura al agua del buque para instrucción "Intrepid", etc. Además algunos oficiales visitaron la exposición de San Luis.

DE SAN FRANCISCO, CAL. A ISLA DE PASCUA

El 26 de octubre se continuó la ruta levando con rumbo a la isla de Pascua. El viento se demostró muy flojo y sólo después de 50 días de navegación se avisó un grupo de colinas bajas y volcánicas que forman la isla de Rapa Nui o de Pascua. Como es sabido con el primer nombre era conocida por los aborígenes de la isla y el otro le fué dado por el almirante holandés Koggenwein, el año 1722, por haberla descubierto el domingo de Pascua de Resurrección. Sin embargo hay historiadores que aseguran que Juan Fernández fué el primero que reconoció la isla.

La "Baquedano" fondeó en Hanga Roa y se encontraba en la bahía el vapor "Tagliferro" de la matrícula de Melbourne, cargado con carbón, en espera del vapor de la Marina de los EE. UU. "Albatross" al servicio de USA. Fisheries destacado en comisión en el Pacífico del Sur al Norte del paralelo 28, para estudiar el nivel submarino.

El cirujano de la "Baquedano" constató lepra entre los canacas

y se ordenó aislarlos en una casa de piedra que se empezó a construir para este objeto.

DE PASCUA A VALPARAISO

El 19 de diciembre la "Baquedano" zarpó de Hanga Roa con destino al puerto de Valparaíso, y después de una navegación de 25 días se volvió a la patria, después de una ausencia de dieciséis meses y tres días y habiendo navegado 39.500 millas.

Sobre este viaje de la corbeta "General Baquedano" existe un interesante libro "Impresiones de viaje alrededor del mundo", por el doctor que iba a bordo señor Guillermo Acevedo y este mismo doctor con el seudónimo de "Cabo a Cabo", publicó en los años 1903, 1904 y 1905 hermosas crónicas de este viaje en "El Mercurio" de Valparaíso.

En el personal de oficiales que hizo este viaje de instrucción de la "Baquedano" alrededor del mundo podemos anotar a las siguientes personas:

Capitán de navío señor Luis Gómez Carreño, vicealmirante en retiro y ex ministro de Marina.

Capitán de fragata señor Jorge Mery, capitán de navío (Q. E. P. D.).

Teniente 1.º Roberto Garay, capitán de navío en retiro.

Teniente 2.º señor Alfredo Santander, teniente 1.º en retiro y gerente general de la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo.

Teniente 2.º señor Emilio Gándara, capitán de fragata (Q. E. P. D.).

Contador 1.º, señor Francisco E. Rojas, capitán de navío contador en retiro.

Guardiamarina de 1.ª clase señor Edgardo von Schroeder, almirante en retiro, ex ministro de Marina.

Guardiamarina de 1.ª clase señor Silverio Brañas, capitán de fragata en retiro y actual director general de Correos y Telégrafos.

Guardiamarina señor Calixto Rogers, almirante y director general de la Armada en retiro.

Guardiamarina señor Humberto Baltra, capitán de corbeta y varias veces gobernador marítimo.

Guardiamarina señor Luis Dávila, capitán de fragata en retiro.

Guardiamarina señor José A. Herrera, capitán de navío en retiro.

Guardiamarina señor Julio Coldera, capitán de fragata, murió como capitán.

Guardiamarina señor Víctor Contreras, capitán de navío en retiro del vapor "Italia".

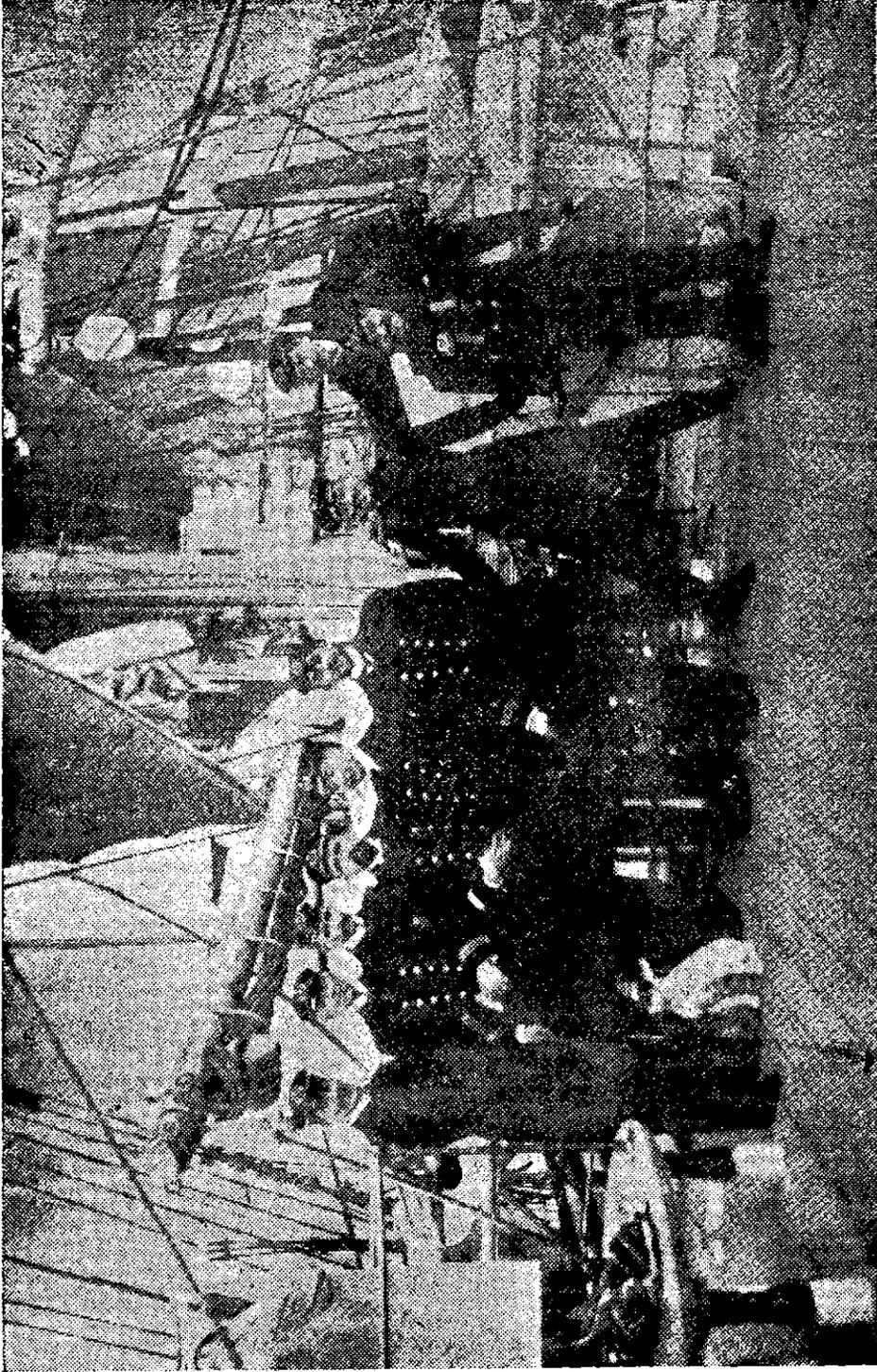
Guardiamarina señor Germán Valenzuela, capitán de navío en retiro.

Guardiamarina señor Carlos Smith, capitán de corbeta en retiro.

Guardiamarina señor Carlos J. Bowen, capitán de navío en retiro.

Guardiamarina señor Luis E. Tello, capitán de fragata en retiro, actual jefe navegación, Ministerio de Fomento.

Guardiamarina señor Luis Alvarez, vicealmirante y actual director del Personal de la Armada.



Un grupo de oficiales en el séptimo viaje de la Baquetano.

SEPTIMO VIAJE DE LA CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"

El capitán de fragata señor Recaredo Amengual designado por la superioridad comandante de la corbeta "General Baquedano" para hacer el 7.º viaje de instrucción se hizo cargo del buque el 4 de febrero de 1905, con el ceremonial de ordenanza, siendo dado a conocer por el ayudante mayor de la Dirección del Personal de la Armada.

Para el viaje que narramos a continuación la corbeta llevaba el siguiente personal de oficiales:

Capitán de corbeta señor Arturo Swett O., 2.º comandante y oficial del Detall.

Teniente 1.º señor Carlos Sierralta.

Teniente 1.º señor J. Toribio Medina.

Teniente 2.º señor J. Olegario Reyes.

Teniente 2.º señor Luis Díaz Palacios.

Teniente 2.º señor Emilio Günther.

Teniente 2.º señor Alfredo Codou.

Ingeniero 1.º señor Juan 2.º Montenegro.

Cirujano 1.º señor Edmundo Plaza Condell.

Contador 1.º señor G. M. Bañados H.

Ingeniero 3.º señor Alcibiades Rayo.

Contador 3.º señor Julio Angulo.

Profesor de inglés, señor Jorge Woodbridge.

Guardiamarinas de 1.ª clase, señores Alberto Gómez, Horacio Justiniano, Luis Rodríguez, Federico Wilson, Andrés Chubretovich y Luis A. Vogt.

Guardiamarinas de 2.ª clase, señores Alberto Krug, Néstor MacVicar, Adolfo G. Simpson, Isidoro Becerra, Mariano Coifré, Ramón Fuentes, Salvador Rivadeneira, Alberto Barbosa, Angel C. Ramírez, Francisco Fernán-

dez, Luis A. Muñoz, Julio Allard, Francisco Caballero, Arturo Robinson y Arturo Valdés.

El buque al hacerse cargo su nuevo comandante se encontraba amarrado y acoderado en Valparaíso.

El sábado 25 de abril zarpó la "Baquedano" a Talcahuano para entrar al dique y reparar ciertas averías que había sufrido en los viajes anteriores. Esta navegación se hizo a vapor por estar el velamen y toda la maniobra depositada en los Arsenales en estado de exclusión.

El día siguiente llegó a Talcahuano, entró al dique, haciéndosele las reparaciones de rigor, quedando el buque en excelentes condiciones, saliendo el 17 de marzo a las 8 de la mañana y empezando el mismo día a rellenar carboneras.

El 18 se recibió a bordo la visita del ministro de Marina, señor Ramón Corbalán Meigarejo, quien visitó los diferentes departamentos del buque.

Asimismo fué inspeccionado el buque por el señor director general de la Armada el sábado 26 e inmediatamente después se zarpó en demanda de Valparaíso, en donde se fondeó al día siguiente en la tarde.

En este puerto se empezó a apertrechar la corbeta con gran celeridad recibiendo los reemplazos de excluidos, consumos, maniobra, velamen, agua, etc.

Se arboló y se distribuyó la gente en sus puestos, quedando listo para zarpar, pero habiéndose dado cuenta de un desperfecto en la máquina fué indispensable entrar al dique flotante para su compostura.

DE VALPARAISO A MAGALLANES

El sábado 15 de abril de 1903 a las 10 horas se largó las amarras y se dirigió lentamente fuera de la bahía.

Todas las naves de guerra despidieron a la corbeta "Baquedano" en-

viando la gente a las jarcias lanzando vigorosos hurras que fueron constatados por la tripulación de la nave que partía.

Además fueron despedidos por altos jefes de la Armada Nacional y por el señor intendente de la provincia, quien en lancha acompañó hasta fuera de la bahía.

Una vez claro de puntas y navegando a vapor se ganó hacia el Oeste para tomar el meridiano 83º en busca de vientos favorables.

Se encontraron vientos favorables, se dió a la vela e inmediatamente se dió comienzo a la instrucción de los guardiamarinas y tripulación, sobre todo a los grumetes que la mayoría jamás habia navegado, notándose entre ellos un marcado esfuerzo por aprender las maniobras y demás ejercicios que les enseñaban sus instructores.

Se siguió ruta pasando por el Norte de la isla Juan Fernández, habiendo avistado anteriormente la isla Más a Tierra, continuándose la derrota al Oeste en busca de vientos favorables.

El viernes 28 y corrido siempre por vientos muy frescos y gruesa marejada, penetró la corbeta al golfo de Penas, que en esta ocasión se mostró muy hospitalario.

Después de 13 días de navegación entró el día indicado más arriba a puerto Gray en donde se fondeó a las 16 horas.

La pleamar de la Angostura Inglesa para el día siguiente era a las 9.40 horas, por lo que se dejó puerto Gray a las 8.30 horas, continuando la navegación por los canales, fondeando esa tarde en puerto Grap-piter.

De este fondeadero zarpó la "Baquedano" a las 8 horas del otro día, tomando el N. de la isla Sammarrez, para tomar el Chasin Reach, para mejor instrucción de los guardiamarinas

y se continuó por Wide Channel hasta fondear en Molineux a las 15 horas. Se zarpó de Molineux a las 7 horas del día siguiente con mal tiempo de N. O. con chubascos continuos atravesando el paso de Guías sin novedad, tomando el Canal Sarmiento hasta fondear a las 14,30 horas, en puerto Mayne.

En este puerto fué necesario fondear a dos anclas y se mantuvo los fuegos encendidos y listos para mover la máquina si la recrudescencia del temporal lo exigía. Se tuvo una vigilancia especial durante la noche, no habiendo novedad, y temprano se dejó este puerto no recomendable desde ningún punto de vista, pues no presenta ninguna clase de seguridad.

Habiendo amainado un tanto el tiempo se buscó un refugio más protector que el anterior fondeando en puerto Otter, al abrigo de las islas (Bridge).

El día 3 de mayo amaneció despejado y fué el único bueno que se tuvo en la navegación por los canales, zarmando la corbeta "Baquedano" de Puerto Otter por el canal Smith en demanda del Estrecho de Magallanes. Se navegó todo el día por el Estrecho atravesando el Crooked y navegando toda la noche se fondeó en Punta Arenas el 4 de mayo, a las 9.30 horas, a corta distancia del crucero "Errázuriz" y transporte "Maipo" que estaba descargando carbón.

Fuera de los buques nombrados se encontraban en puerto el crucero "Presidente Pinto" y las escamparías "Cóndor" y "Toro".

Durante la navegación por los canales los guardiamarinas estuvieron constantemente en el puente siguiendo y estudiando las indicaciones para navegar estos parajes, tomando vistas panorámicas de las puntas y canales, sacando croquis de los fondeaderos, etc.

En la navegación a la vela se siguió el plan de instrucción efectuando maniobras, observaciones astronómicas, etc.

La estadía en este puerto se prolongó demasiado por no poder atracar al pontón carbonero, el que estaba recibiendo carbón del "Maipo" y después hicieron faena los cruceros "Errázuriz" y "Pinto" que se preparaban para zarpar.

El 10 de mayo se atracó al pontón tomando 300 toneladas de carbón inglés y 10 de carbón chileno, empleando tres días en la maniobra.

Terminada la faena y desatracaado del pontón se empezó a tolar viveres y completar aguada, lo que terminó el martes 16 de mayo a las 11 horas.

En Magallanes se dejó a 3 individuos por enfermo y también por

igual causa al teniente 2.º señor Manuel Montalva, que se encontraba de baja desde 15 días antes.

Se zarpó de Magallanes a las 14.30 horas con viento fresco del W. S. W. para fondear en Laredo a las 16.30 horas, donde se pernoctó, con viento huracanado que obligó tener las máquinas listas para cualquier eventualidad.

DE MAGALLANES A FILADELFIA

La corbeta "General Baquedano" zarpó de Laredo a las 6.30 horas, del día 17 de mayo, gobernando sobre Queen's Channel, se dieron las gaviatas, condiciones en que se navegó hasta la noche y saliendo al Océano Atlántico a las 20 horas.

A la cuadra del faro Dungeness que indica la situación de la línea divisionaria, el comandante ordenó que todo el mundo saliera a cubierta y la gente a las jarcias, y una vez en sus puestos el capitán de corbeta don Arturo Swett, en medio del silencio de la noche, pidió "tres hurras, de adiós a la querida patria chilena".

Del pecho de los 330 tripulantes de la "Baquedano" salieron tres atronadores hurras, palpitanes de cariño y entusiasmo por su patria mientras que la banda de músicos dejaba oír los acordes del himno nacional patrio.

Y como si la naturaleza hubiera querido prestar su beneficio a esta sencilla y significativa ceremonia de amor a la patria, con que un puñado de chilenos se despedían de su suelo, se abrieron las nubes que encapotaban el cielo y la luna llena que ascendía al cenit iluminó el hermoso cuadro que presentaba la cubierta de la corbeta con toda su tripulación, las gorras en las manos haciéndole señas de despedida al faro Dungeness, cuyos destellos se iban poco a poco debilitando y al par que las aguas del Atlántico abatían los flancos de la corbeta.

En las cámaras respectivas hubo en seguida ceremonias debido al mismo motivo.

Como primer día que se salía fuera de las aguas territoriales se declaró oficialmente inaugurado el viaje de instrucción, citando el comandante a todos los oficiales y les dió a conocer las instrucciones recibidas del señor director general de la Armada.

Se continuó la derrota diseñada y se entró a la zona de vientos variables, que como se sabe se extienden desde los trópicos hasta el polo, presentándose una hermosa oportunidad para estudiar los guardiamarinas practicantes las leyes que rigen a

estos vientos, como también los meteoros o que los originan.

Toda la navegación se había hecho con vientos frescos y unido a las indicaciones del barómetro que eran muy bajas, anunciaron la presencia por el lado de babor de un centro de baja presión. Esta circunstancia decidió al comandante a prepararse para recibir un temporal, haciéndose, por consiguiente, los preparativos de rigor.

Se maniobró hacia babor tratando de barajar la depresión. Esta previsión cumplió en parte su cometido, pues al conseguirse evitar la ya dicha depresión el avance del buque se hizo relativamente despacio. La depresión pasó rápidamente al Norte y el barómetro empezó a subir paulatinamente.

El día 21 de mayo, como aniversario de una de las fechas más memorables de la Armada, se celebró con una ceremonia especial.

A las 10 horas se encontraba formada la tripulación en cubierta y el comandante y oficialidad pasaron una detenida revista al personal y material. Terminada ésta dirigió una sencilla, pero elocuente alocución sobre el glorioso hecho de armas en la rada de Iquique.

Terminada la ceremonia patriótica se ordenó retirada y descanso para la tripulación y el comandante invitó a todos los oficiales a beber una copa de champagne en su cámara.

El día 30 el buque anduvo muy poco por haber cambiado el viento, pero el 31 empezó a soplar una brisa fresca del E. que hizo recuperar el camino perdido el día precedente.

Además coincidiendo con la salida del viento el barómetro empezó a experimentar lento descenso y al par que algunas nubecillas precursoras de fuertes chubascos se dejaron ver a lo lejos.

El 1.º de junio a las 17 horas, estalló un relámpago inmenso e inmediatamente se desataron los elementos y rachas de vientos cayeron sobre el buque acompañadas de una lluvia torrencial y el mar empezó a encrespase, desencadenándose una tormenta que persiguió a la "Baquedano" durante 5 horas consecutivas. El buque que tenía listas las máquinas, dió todo el aparejo y la vela, alejándose de estos parajes con rumbo al N. E. para evitar las depresiones secundarias que a menudo originan estos meteoros.

La "Baquedano" siguió su navegación en favorables condiciones, el tiempo había mejorado visiblemente, los chubascos se hicieron cada vez más tardíos. La gente se encontraba en esta altura del viaje en un relativo descanso pues durante todo el día no se toca el aparejo.

El domingo 11 de junio se avistó un vapor de carga de bandera inglesa de nombre "Archtor". La "Baquedano" tuvo la gentileza de tocar el himno inglés, quitándose las gorras inmediatamente los tripulantes del vapor y agitando en son de saludo y agradecimiento.

El día 12 a las 11 horas se avistó tierra por babor y en medio de las nubes se dibujó la figura de una iglesia y su bien diseñada torre. La isla a que nos referimos es "Fernando Noroña". La "Baquedano" se acercó a la isla sin entrar al puerto ni menos fondear y con su puente de señales de tierra se puso en comunicación y el comandante del buque pidió fueran anunciados al director general de la Armada en viaje sin novedad.

EL PASO DE LA LINEA

Encontrábase de guardia el teniente 2.º don Olegario Reyes, cuando se oyó en lo alto del palo mayor un clarín que tocaba atención, luego una tos cascada y seca como la de un hombre de mucha edad, y por fin una voz áspera que gritó:

—Ah, del buque.

—Corbeta "Baquedano", fue la respuesta inmediata del oficial de guardia.

—¿De qué nacionalidad?

—Chilena.

—Ah, ya lo sabía yo... ya lo sabía yo que era chilena la corbeta, y además ¿de dónde viene, para dónde va, qué comisión lleva?

—Viene de Valparaíso, va a Fildelfia en viaje de instrucción de guardiamarinas y grumetes.

—¿Y quién es su comandante?

—El capitán de fragata señor Recaredo Amengual.

—¿Amengual? ya lo conocía yo... ¿Y el segundo quién es?

—El capitán de corbeta don Arturo Swett.

—Sí, sí, ya lo sabía yo... ¿Y cuánta tripulación trae el buque?

—Trescientos treinta hombres.

—Ah, Ah, buena ración para mis tiburones. Y el estado sanitario que tal viene. ¿Hay muchos enfermos?

—Ninguno, su majestad.

—¿Ninguno eh? ya lo veremos mañana lo que mi doctor con su ayudante pasen revista y examen como se acostumbra en mis dominios.

—Qué más ordena.— dice el oficial de guardia, teniente 2.º, señor Reyes.

—Que llame a su comandante para darle mis órdenes.

El comandante señor Amengual que, desde uno de los extremos de la toldilla presenciaba el acto, se

acercó al sitio del oficial de guardia y alzando la voz dijo:

—Pregunte su majestad Rey Neptuno.

El rey después de dejar oír un largo acceso de tos dijo:

—Mañana a la una de día vendré a tomar posesión de este bajel y cobrar el triunfo correspondiente a los que antes no hubiesen pasado por mis dominios, sírvase Ud. a la hora indicada estar listo para la entrega.

—Muy bien, su majestad, será servido.

—Bueno, hasta mañana, me voy apurado a detener una esquadra rusa que según me dicen viene atra vesando mis dominios arrancando de otra japonesa.

—Hasta mañana, su majestad, responde el oficial de guardia.

En seguida se oyó un toque de clarín en la clofa mayor, luego varias luces de bengala y en medio de ellas la figura respetable de Neptuno que descendiendo acompasadamente se arrojó en el mar.

El día 27 de julio de 1905, a la hora exacta que la "Baquedano" atra vesaba la línea equinoccial, poco después de las 12.30 se anunciaba con gran estrépito de vivas, aplausos, y los acordes de una marcha imperial, la llegada del rey Neptuno y su numerosa y bien presentada comitiva.

Con aire solemne y grave al llegar a la toldilla y después de imponer silencio a la banda de músicos y a todos los circustantes, pidió que le anunciaran al comandante su real llegada.

Acto continuo el Rey del Mar como sus más altos dignatarios fueron introducidos a la cámara del comandante que los aguardaba y los recibió con las muestras y deferencias y respeto que tan altos personajes merecían.

Terminado un refresco, atención del comandante, subió a la toldilla hizo la presentación respectiva, leyendo el prosecretario un mensaje real.

A continuación Neptuno se dirigió al comandante pidiéndole la lista del personal del buque para cobrar el tributo correspondiente, y además se hizo cargo del buque, enviando al piloto Rajapeñas a dirigir la maniobra y al piloto Pierdebarcos a tomar altura y rectificar rumbo.

Además ordenó al prefecto Cazacorderos a fiscalizar que nadie se quedara sin pagar el tributo.

El prefecto Cazacorderos al ser interpelado lanzó un rugido de fiera salvaje y luego apareció un hombre de estatura colosal, armado de una tremenda tizona y de unos bi-

gotes poblados, retorcidos y terminados en punta y una pera descomunada. Cubría la cabeza con un chambergo que debieron usar los bandidos de Calabria y los pies con unos zapatazos y en los cuales llevaba unas espuelas de amanzador de caballos y que metían un ruido infernal al andar.

Efectuó tres reverencias ante el rey, se lanzó con sus satélites, que no iban en zaga en estatura a cumplir la orden recibida.

El papel de prefecto Cazacorderos, llevado tan a la perfección fué desempeñado por el buzo Fernando Morales Chamorro, hoy día retirado del servicio y actualmente se desempeña en el Apostadero Naval de Talcahuano en la Sección Bienestar.

El capellán que era uno de los satélites más importantes del rey vestía sotana corta, sombrero de anchísimas alas, y exhibía una nariz coloradota que indicaba buenos años al servicio del trago, fué comisionado para la atención de la reina y doncellas.

En seguida el rey pasó a ocupar su trono que estaba instalado en popa, donde ya se encontraban la retina, doncellas y el capellán, además estaban los médicos, y a cuyo pie se veía un enorme estanque lleno de agua y en cuyo interior se voltegeaban tres feroces tiburones que a cada rato sacaban la cabeza afuera del agua y dando fuertes resaca devoraban.

Después de ciertos preliminares se empezó a pastar lista de los tripulantes, empezando el secretario a llamar:

—Capitán de fragata don Recaredo Amengual.

—Presente... pasó la línea.

—Capitán de corbeta don Arturo Swett.

—Presente... pasó la línea.

—Teniente don Luis Díaz Palacios.

—No he pasado la línea.

—Ya lo sabíamos, pues no aparece en mis archivos su nombre. Se encuentra Ud. dispuesto a pagar el tributo correspondiente o bien lo hago examinar por nuestro real cirujano.

—Pago el tributo que ordene Su Majestad Neptuno.

Y el secretario después de diversos interrogatorios terminó con la lista de oficiales y siguió con la tripulación.

Las reclamaciones y dudas se resolvían al punto ya por medio de los archivos, un libro descomunadamente grande los que nunca fallaban, o por el médico el que auscultando rápidamente no en-

contraba a nadie sano y recetaba mil y un disparate. En seguida el interesado era entregado al peluquero quien lo obligaba a sentarse en una silla giratoria al borde del estanque, y al menor descuido jiraba el asiento y dando una voltereta por el aire caía de cabeza al agua.

Ya en el estanque era tomado por los tiburones que lo sabullían repetidas veces hasta que la pobre víctima llegaba a una escala de cuerdas que era la salvación y de ahí escapaba.

Y caían al estanque uno en pos de otro muchos de buena voluntad, no así algunos que se escondían unos en las carboneras otros en lo más elevado de los patios, pero tenían que llegar al estanque gracias a la acción fiscalizadora y temaz del prefecto cazacorderos y de sus ayudantes,—quién no cesaba de rugir y animar con su pito a sus secuaces.—A fin de ver a un remiso que se debatía valientemente con los tiburones, se acercó el capellán al estanque, cuando un fiel se acercó con toda intención a besarle el cordón de San Francisco que llevaba arrollado a la cintura y al inclinarse dió un tropezón y se fué de bruces llevándose al capellán al fondo del estanque.

Los tiburones que no esperaban presa tan valiosa se precipitaron sobre ambos, pero con mayor rigor sobre el capellán y si no interviene Neptuno se lo devoran en un abrir y cerrar de ojos.

Quando la fiesta llegaba a su término el comandante y el detall se retiraron, quedando los demás oficiales en el sitio, cuando de repente un chorro de una manguera de incendio empapó a todos los oficiales. La manguera era manejada por dos oficiales del buque y no la abandonaron hasta que todos recibieron su bautizo correspondiente, y al hacer ésto decían que cumplían órdenes reservadas de Neptuno.

El acto terminó con refrescos y pasteles para toda la tripulación.

Después de la fiesta del pago de la línea que por varios días tuvo preocupado los ánimos a fin de prepararla, vino un periodo de calma chicha, los alisos no abandonaban la corbeta, pero eran sumamente flojos que apenas hinchaban las velas.

El 3 de julio a las 11 horas apareció por proa una línea negra que poco a poco se fué

transformando en hermosa y verde colina cubierta de vegetación, apareciendo de en medio de los árboles pintorescas habitaciones en su totalidad pintadas de blanco y rodeadas de jardines. A tres millas de San Jorge que es la población que está a la entrada salió a encontrar a la "Baquedano" un práctico, servicios que deben tomarse obligadamente, y se avanzó en demanda del angosto canal que rodeado de bajos, conduce al puerto militar y después hasta Hamilton, que es la ciudad capital de las Bermudas.

Habiendo expresado el práctico que no se podía avanzar más sin el permiso del gobernador de las islas se largó ancla en Grassy Bay, cerca del crucero inglés "Diamond" de estación en esos mares, quién apenas vió a la "Baquedano" envió a un oficial para darles la bienvenida.

En la misma tarde se retornó el saludo por el teniente señor Reyes que llegó muy complacido de la amabilidad y atenciones que le prodigaron los ingleses, al mismo tiempo trajo consigo algunos diarios y revistas que le habían obsequiado.

Al recorrer sus páginas los marinos chilenos se impusieron de la muerte del capitán Whiteside y de la pérdida del crucero "Pinto" lo que impresionó tristemente a todos en la corbeta.

Se cambiaron visitas oficiales y los oficiales recorrieron las poblaciones siendo en todas partes gentilmente atendidos.

Ya hemos narrado a grandes rasgos el recorrido que efectuó la corbeta "General Baquedano" en su septimo viaje de instrucción de guardiamarinas al mando del capitán de fragata señor Rosaredo Amengual partiendo el 15 de abril de 1905, tomando rumbo a la isla Juan Fernández, tocando después varios puertos en los canales y anclar en Punta Arenas, para dirigirse a Filadelfia, escala islas Bermudas.

DE ISLAS BERMUDAS A FILADELFIA

El 10 de julio de 1905 la "Baquedano" dejó su fondeadero en Grassy Bay y zarpó rumbo a Filadelfia.

La navegación fué lenta por falta de viento, haciéndose algunas observaciones meteorológicas al atravesar la famosa co-

rriente del Golfo (Gulf Stream) a fin de verificar los datos consignados por los derroteros.

En la mañana del 16 de julio se avistaron los primeros buques-faros que alumbran la costa americana. En la tarde, cuando se tenía a la vista la embocadura del río Delaware, atracó al costado de la corbeta un vaporcito trayendo un práctico y se empezó a remontar el río.

A las 22 horas, el buque fondeó en la isla Reedy en espera de visita sanitaria y al día siguiente a las 8 horas, al llegar a las inmediaciones de Filadelfia practicaron a la corbeta otra visita sanitaria municipal.

Al enfrentar la isla donde se encuentra el Apostadero Naval de Filadelfia y donde enarbolaba su insignia el vicealmirante Mr. José Edgar Graig, se izó la bandera americana y se saludó con ron, consistido de un fuerte de 21 cañones, que en el acto fue tierra.

En seguida se saludó la insignia del almirante y obtenida la respuesta se dió avance a toda fuerza, pues mientras se cumplía con el ceremonial de política internacional el buque había disminuido su andar.

Poco después de las 11 de la mañana la corbeta fondeó frente a una de las calles más centrales de Filadelfia (Arch Street) y en el acto se recibió la visita del cónsul chileno señor M. Dudley Baudett, quien tuvo la gentileza de llevar la correspondencia que para la "Baquedano" había en el correo.

Después de haber recibido varias visitas de buques americanos que se encontraban fondeados en el Delaware y de otras autoridades locales, el comandante Amengual, llevando como ayudante al teniente Reyes, se constituyó en visita al jefe del Apostadero Naval.

La acogida del almirante fué sumamente afectuosa siendo invitado a su casa habitación en donde el comandante y teniente fueron obsequiados por la familia de este alto jefe americano.

El ministro chileno en EE. UU. anunció visita a la "Baquedano" la que se efectuó al día siguiente. El ministro don Joaquín Walker Martínez acompañado del secretario de la legación don Germán Munita, el señor Horacio Walker, hijo del ministro y el señor W. Sierra, ingeniero chileno, que perfeccionaba sus estudios en EE. UU. fué

recibido a la hora indicada para la vuelta por el comandante de la nave, todos los oficiales y la marinería formada, rindiéndole la guardia militar y la banda de músicos los honores correspondientes.

El ministro con visible agrado revistió la marinería y después departió en la toldilla con el comandante y oficiales, manifestando su alegría por encontrarse en un "pedazo de suelo chileno".

Después de cuatro días de permanecer en Filadelfia se otorgó permiso a la tripulación para bajar a tierra, recomendando la compostura que debe guardarse sobre todo en puerto extranjeros a fin de quedarse bien puesto el nombre de la patria ausente.

La primera remesa de marineros con permiso, en número de 70, saltaron a tierra en los botes del buque y se dispersaron por la calles de la inmensa ciudad.

La marinería comprendiendo la responsabilidad que caía sobre sus hombros en tierra extranjera al promover desórdenes, se comportó de una manera ejemplar, que sólo tuvo palabras de elogios de parte de las autoridades del puerto, como de todas las personas que alternaron con ellos.

UN ASCENSO

Encontrándose la "Baquedano" en el puerto se recibió la noticia gratísima, por cierto, para la cámara de oficiales, del ascenso del teniente 2.º don Olegario Reyes al grado de teniente 1.º.

La cámara, unida en estrecho vínculo de amistad, ofreció una copa de champaña al teniente Reyes, y el oficial encargado de ofrecerla dejó constancia de cuánto se congratulaban por tan merecido ascenso, pues era una clara manifestación de justicia a los méritos del teniente recién ascendido.

La oficialidad de la "Baquedano" efectuó una visita a Washington, saliendo el jueves 27 de julio en el expreso de 12.30 horas que sólo se detuvo en las estaciones de Chester, Wilmington, Newark, Baltimore y llegó a la capital a las 15.50.

Se dirigieron en primer término al Capitolio o sea al Palacio del Congreso, que merece ser visitado por todo viajero, siendo un verdadero monumento de arte y riqueza. Inmediata al capi-

tolio se encontraron los visitantes con la biblioteca del Congreso, una de las más grandes del mundo, montada con un lujo y riqueza superior.

Recorriendo su vasto salón se tuvo oportunidad de conocer y ver algunos manuscritos de los hombres más célebres de EE. UU. como ser Washington, Benjamín Franklin, Allen, Lincoln, Scott, Mac Pherson, etc., y que se encuentran colocados en una estantería especial.

Después de visitar el capitolio se dirigieron a conocer la Casa Blanca, y fué encontrada bastante modesta para habitación del jefe del Estado, comparativamente con todos edificios públicos.

Finalizando la visita se dió una vuelta por la enorme ciudad en auto deteniéndose en todas las plazas, monumentos, y sitios dignos de visitarse por su belleza o por su historia, tomando el expreso que debía conducir a los viajeros a Niágara.

EN LAS CATARATAS DEL NIAGARA

Después de 12 horas de trayecto nuestros viajeros llegaron a Buffalo y se dirigieron en busca de un hotel a fin de reponer sus fuerzas, con un suculeto desayuno.

Recorrieron la población y visitaron el local de la exposición de 1901 de triste memoria para todos los americanos, pues en él fué asesinado uno de sus más queridos jefes de Estado el Presidente Mac Kinley, el 6 de septiembre a las 16.30 horas, en circunstancias que daba una recepción pública en el templo de la Música.

Cabe recordar que al inaugurarse la exposición aludida y encontrándose el Presidente en California, acompañado de su familia, desde allí envió un mensaje de saludo y cordialidad, y añadió: "Hago votos porque no sune una nota triste en este gran festín de la paz y del comercio y que no haya rivalidad alguna, sino esa generosa competencia de la artes y de las industriales".

Misterio inescrutable del destino: la única nota triste del gigantesco torneo del progreso, fué el asesinato del que hacía votos porque no la hubiera.

A las 9.30 horas los oficiales tomaron el tren que debía conducirlos a las cataratas del Niágara, que distan de Buffalo media hora de camino. El trayecto es

pintoresco e interesante, la línea férrea contorneando la ciudad, dejando a su espalda el lago Erie, se inclina hasta encontrar al río Niágara, por cuya ribera corre hasta la ciudad del mismo nombre.

Bajando en la estación Niágara se dirigieron en carruaje a la famosa catarata, cuyo sordo rumor ya había denunciado su presencia.

El río Niágara, poco antes de llegar a Great Island ensancha su lecho, el cual se ve cubierto de rocas que entorpecen su marcha ya muy rápida, presentando al visitante un imponente y majestuoso espectáculo.

A las 19 horas dejaron el Niágara impresionados por la imponente belleza, rumbo a Buffalo y de ahí a Filadelfia.

DE FILADELFIA A NEW YORK

Después de las despedidas de estilo con todas las autoridades y de retribuir las gentilezas recibidas, la "Baquedano" dejó su fondeadero el domingo 7 de agosto a las 8 de la mañana.

Frente a los muelles donde estuvo anclada la corbeta se divisaba un numeroso público que la despidió agitando los pañuelos y sombreros.

Al acercarse la noche salió la "Baquedano" al Océano y se hizo rumbo al norte, en demanda de New York, encontrándose a la mañana siguiente a la entrada de la gran metrópoli.

A las 10 horas, al pasar frente a la Estación Sanitaria se encontró fondeado al crucero West Virginia que enarbolaba la bandera de contraalmirante, haciéndose los honores correspondientes los que fueron contestados en el acto, más la galantería de tocar el Himno nacional chileno, que fué retribuido inmediatamente por el americano.

Siguió avanzando la "Baquedano" y al pasar frente a la estatua de la Libertad, se saludó la plaza con una salva mayor que fué contestada por un fuerte existente en la ribera izquierda enfrente a la citada estatua.

Se siguió la navegación por el río Hudson y a las 14 horas se dió fondo frente al muelle 34, correspondiente a la parte más central de la población.

El viernes 11 se tuvo a bordo la visita del alcalde de New York

a quien se le recibió con los honores correspondientes.

El comandante en jefe del Apostadero, amirante Gothan autorizó a los marinos chilenos para recorrer las escuelas y diferentes secciones de armas de guerra y municiones, torpedos, etc., como así mismo los diques y astilleros.

En un dique se encontraba terminando la construcción al crucero Pennsylvania, cuyo comandante y oficiales atendieron muy bien a sus colegas chilenos.

El viernes 18 de agosto salió una segunda partida de excursionistas para conocer Buffalo y el Niágara, quienes salieron en la noche misma, y era compuesta por el comandante Amengual, tenientes los Com. Merino y Reyes, teniente 2.º Díaz Palacios y guardiamarinas Barbosa y Ramírez.

DE ESTADOS UNIDOS A INGLATERRA

El martes 4 de agosto a las 16 horas la "Baquedano", se puso nuevamente en marcha por entre un sinnúmero de vapores grandes y pequeños que cruzan el río Hudson en todas direcciones, y que saludaban como despedida ya arriando bandera o con pito. La corbeta retribuía cortésmente los saludos y seguía su marcha en demanda de la boca del puerto.

A las 5 de la tarde dejaba a la espalda por estribor la isla Bedloe en donde se encuentra la grandiosa estatua de la "Liberdad", obra del famoso escultor francés Bartholdi.

Se dejó en el buque-faro Sandy Hook al práctico que reglamentariamente hay que tomar a la entrada y salida de Nueva York y la "Baquedano" haciendo rumbo al este, se fué alejando de la costa americana, después de 35 días de permanencia en ella.

La navegación se efectuó con alternativas de tiempo, y el viento tuvo variaciones notables, demorando la corbeta 18 días en atravesar 3.200 millas que separa la costa americana de la inglesa, considerando este lapso como un tiempo record para los buques de vela.

El lunes 11 de septiembre el tiempo de mostró muy chubascoso y cerrado pero pudo reconocerse bien la costa y a mediodía la corbeta navegaba por la hermosa bahía de Spitha, sitio donde se efectuó la gran revista na-

val para la coronación del rey Eduardo VII.

Al pasar entre dos enormes fortalezas que defienden la entrada a Portsmouth, se saludó la plaza, saludó que fué contestado en el acto.

La "Baquedano" hasta llegar a su ancladero, pasó por innumerables buques de la Armada inglesa, y al pasar frente al "Victoria" el célebre navío que comandó Nelson en la batalla de Trafalgar, se ordenó tocar el himno inglés, mientras la guardia militar en la toldilla hacía los honores correspondientes.

Como retribución de este saludo, al hacer los honores de la insignia del buque almirante se respondió con los cañonazos de rigor y se tocó el himno nacional chileno.

EN PORTSMOUTH

Desde la primera visita que se cambió entre los jefes y oficiales de la "Baquedano" con las autoridades navales y civiles de Portsmouth los marinos chilenos se dieron perfecta cuenta de la especial deferencia y del cúmulo de atenciones con que los ingleses los recibían.

El jefe del puerto almirante Sir Archibaldo L. Douglas facultó a la oficialidad del buque para que visitasen los buques, arsenales y departamentos de marina del Apostadero.

Entre la correspondencia recibida llegó una encomiástica carta al comandante Amengual enviada por el comandante en jefe del Apostadero de Filadelfia almirante Sir José E. Craig, en la cual demuestra la enorme simpatía de este alto jefe por los oficiales chilenos, y una sus afectos junto a la de su señora esposa e hija.

Estando fondeada la "Baquedano" en este puerto se celebró el 18 de septiembre, fecha de nuestra fundación, con una imponente y festiva recepción, mostrando la bahía el imponente espectáculo al verse todos los buques de la escuadra fondeados con su engalanado completo para acompañar a este puñado de chilenos a celebrar su más glorioso aniversario.

DE PORTSMOUTH A HAMBURGO

El 27 de septiembre a las 10.20 horas la "Baquedano"

abandonó el puerto llevando agradables recuerdos de su estancia.

Al enfrentar la insignia del buque jefe, la banda de músicos compió con la Canción Nacional chilena, lo que dió una nueva prueba de la cariñosa acogida que habían dispensado al buque las autoridades navales inglesas. Horas más tardes la nave navegaba en pleno canal de la Mancha, en demanda del paso de Calais.

Al anochecer del miércoles 27 se avistó el faro que señala la entrada del río "Elba", que da acceso hasta Hamburgo. Se ancló en espera del nuevo día, llegando a bordo un práctico y se empezó a remontar el río llegando a Cuxhaven poco antes de las 8 de la mañana. Se saludó la plaza y se emprendió nuevamente el viaje aprovechando la corriente favorable de la marea que subía.

A las 16.30 horas, la "Baquedano" fondeó en Nieder Hafen, frente a la calle San Pablo, que es una de las más centrales.

Se recibió la visita del cónsul general don Pío Puelma Belsa y del vicecónsul don Jorge Burmeister y también de varios jóvenes chilenos residentes.

En el puerto se hizo las visitas oficiales y fueron atendidos por especial deferencia por las autoridades navales y civiles siendo retribuidos por los oficiales de la nave.

Visitaron Berlín el lunes 9 de octubre saliendo en expreso de la estación de Klostetor, concurriendo a los principales paseos, monumentos, y todos aquellos establecimientos que significaban novedad para el viajero.

En Hamburgo fué ofrecido a la oficialidad un banquete por los cónsules chilenos, en un hotel en el Hohenhoster Fahrhaufs, a orilla del lago Alster, siendo entre invitados e invitados su número de cuarenta y cinco los comensales. Al servirse la primera copa de champaña el cónsul general don Pío Puelma ofreció la manifestación en un cariñoso discurso, terminando pidiendo beber por la gloriosa marina de Chile y por felicidad del señor comandante y oficialidad de la "Baquedano".

El comandante Amengual contestó en forma oportuna y eficientemente. Después habló el teniente Reyes en términos que merecieron justos aplausos.

DE HAMBURGO A KIEL

El sábado 14 de octubre la "Baquedano" dejó el puerto de Hamburgo y empezó a descender el río Elba. A las 12 del día llegó frente al canal Kaiser Wilhelm, cuya entrada la marcan dos faros y que comunica el río Elba con el puerto de Kiel o sea con el mar Báltico penetrando después el buque a la esclusa y de aquí se empezó a navegar en pleno canal.

A poco de esta navegación ocurrió una sensible desgracia pues se volcó una de las chalupas del buque y cayó al canal el marinero Franco Garrido y no volvió a aparecer más en la superficie, siendo inútil todo esfuerzo por encontrarlo.

La noche se pasó en un puerrecito y al clarear se siguió por el canal.

A la esclusa de salida del canal se llegó a las 10, donde encontraron un oficial de la marina de guerra alemana, que venía a ponerse a disposición del comandante para indicar el fondeadero y dar a conocer las distintas insignias del puerto. Se saludó la plaza y las insignias y se fué a anclar cerca del muelle Elisabeth, que está en la parte más inmediata de la población.

Ese día y parte del siguiente fueron de visitas de reciprocas cortesías entre el buque y las autoridades navales y civiles. Se visitaron todos los establecimientos navales, buques, astilleros, hospitales, almacenes, etc., sin restricción de ninguna especie.

DE KIEL A ESTOCOLMO

El lunes 23 de octubre a las 10 de la mañana se levó ancla y se emprendió viaje a Estocolmo navegando por el Báltico. Al día siguiente se avistaba el faro Landsort, que señala la entrada a los canales de Estocolmo. Se tomó el práctico reglamentario y se siguió hasta puerto Dalaro, en donde se detuvo la corbeta para solicitar el permiso necesario en el séptimo valle de instrucción. Ya obtenido el permiso se continuó la navegación y se fondeó en una caletita para pasar la noche, pues era peligroso continuar la ruta pues el tiempo se mostraba muy cerrado y nebuloso. Se siguió viaje hasta el amanecer del día siguiente y a las 10 horas se fondeó en la hermosa capital de Suecia, después de los saludos de rigor.

Durante el día se cambiaron las visitas oficiales entre el comandante y las autoridades de la ciudad. En la noche fueron invitados a conocer la población, siendo muy atendidos y obsequiados.

RECIBIDOS POR EL REY

El martes a las 11.30 el rey S. M. Oscar II, de Suecia recibió al comandante Amengual, quien iba acompañado del capitán Swett y de los tenientes Reyes y Díaz Palacios, en uniforme de gran parada.

Su majestad les hizo una acogida muy cariñosa, habló sobre Chile con mucho interés y preguntó si aún existía en nuestra Armada el famoso monitor Huáscar en que murió Prat, el héroe de la Esmeralda.

En toda su conversación sobre Chile el venerable anciano mostró estar muy posesionado de lo que decía y del interés que le merecía nuestro país.

Después de una sostenida conversación, cerca de 10 minutos, el comandante con sus oficiales, se despidieron llevando una impresión gratísima de la cortesía del ilustrado monarca.

DE ESTOCOLMO A COPENHAGUE

La "Baquedano" dejó Estocolmo al amanecer del sábado 4 de noviembre y a las 15 horas fondeó en "Dálaro", para pasar la noche, continuando la derrota al día siguiente en el Báltico, siendo recibido, como ya anterior vez de muy mal humor pues hizo bailar a la rava continuadas horas, apaciguando poco antes de llegar a Copenhague, donde se fondeó a las 9.30 horas del martes 7 de noviembre.

Cumplido el ceremonial y visitas, la oficialidad se dedicó a visitar el puerto y sus principales obras marítimas.

La permanencia en este puerto se prolongó en dos días más del tiempo fijado por haberse desencadenado un terrible temporal en el Mar del Norte y costas de Gran Bretaña.

DE COPENHAGUE A INGLATERRA

El lunes 13 dejó el puerto la corbeta con destino a Inglaterra. En la mañana del 14 se navegaba nuevamente en el Mar del

Norte el cual se mostraba turbulento y revuelto y como la brisa que reinaba era favorable al rumbo se ordenó apagar los fuegos y largar el aparejo.

Clareando el día 16 la corbeta se encontraba frente a Margate, en las costas de Inglaterra, y en la embocadura misma de Támesis y a las 15 horas fondeaba en Shatham, puerto militar a orillas del Medway. Se encontraba en ese puerto una escuadra de reserva y multitud de buques en destiempo. Se saludó la plaza y la insignia del almirante Piers, honores que fueron retornados inmediatamente.

Se cambiaron las visitas oficiales, quedando invitados el comandante y 2.º comandante y teniente Díaz Palacios a casa del almirante.

Se rindió un homenaje al almirante Lord Tomás Alejandro Cochrane. Al efecto el miércoles 22 de noviembre, en el expreso que llega a Charing Crosser de Gravesend a mediodía desembarcaba el comandante y parte de la oficialidad todos de gran parada, quienes transportaban una hermosa corona de flores naturales y una finísima cinta de seda en la que se leía la siguiente inscripción: "En homenaje de respeto y gratitud al almirante Lord Tomás Cochrane por sus valiosos servicios prestados a la Marina de Chile y a la causa de la independencia". En el otro extremo de cinta se leía: "El comandante y oficiales de la corbeta "Baquedano", Londres, 22 de noviembre de 1905".

Esta corona fué colocada en la abadía de Westminster donde reposan las cenizas del célebre almirante que tantas glorias dió a Chile, su segunda patria.

Se ofrecieron al comandante y oficialidad grandes festejos tanto en Londres como en Gravesend.

DE INGLATERRA A FRANCIA

El miércoles 28 calmó el tiempo después de un endemoniado temporal y zarpó la "Baquedano" rumbo a Cherburgo, fondeando en este puerto el viernes 1.º de diciembre a las 16 horas. Como en todos los puertos se saludó la plaza y se empezaron el mismo día las visitas oficiales.

Después de conocer todo lo de interés para el oficial de marina en Cherburgo se concedió permiso para visitar Paris, distan-

te 345 kms. París fué visitado por los oficiales chilenos.

DE REGRESO A LA PATRIA

Con muy buen tiempo dejó la "Baquedano" el puerto de Cherburgo el sábado 9 de diciembre a las 13 horas iniciando de ese momento del viaje de regreso a la patria, después de haber pasado con brillo el pabellón por las principales ciudades de Europa que baña el Atlántico, el Mar del Norte y el Báltico.

Y en cuanto se estuvo en el mar libre se dió todo el aparejo aprovechando una brisa fresca y favorable al rumbo, juntamente empezaron con mayor vigor los ejercicios y maniobras de todo género para el adiestramiento del personal.

El tiempo durante los primeros días permitió la navegación a la vela y después cesó por completo y se tuvo que recurrir a las máquinas para poder avanzar. Y así alternativamente se navegó a la vela y a vapor hasta el miércoles 20 de diciembre que se avistó el famoso pico de Terrefe, fondeando en el puerto de la Luz, en la isla Gran Canaria, sin novedad.

DE GRAN CANARIA A PUNTA ARENAS

El 29 de diciembre dejó la "Baquedano" el puerto de Nuestra Señora de la Luz y emprendió su derrota al sur. En esta navegación fué esperado el Año Nuevo con todo el mundo en cubierta y al picarse las 24 horas, la banda de músicos rompió con

los acordes de la Canción Nacional, se quemaron lucas de Bengala, y se lanzaron entusiastas hurras por la patria amante, mientras que la sirena del buque dejaba oír sus sonidos agudos y las campanas tocaban arrebató. Los oficiales pasaron a saludar al comandante, lo mismo hicieron los guardiamarinas y representantes de cámaras.

El sábado 10 de febrero se cumplían 44 días de navegación sin haber divisado tierra, y se pudo establecer por las observaciones diarias y las distancias anotadas que se encontraba la "Baquedano" cerca de la boca del Estrecho de Magallanes. Esa misma noche los marineros que venían de regreso a su patria avistaron el faro de punta Dungeness.

Tres horas más tardes navegaba la gallarda corbeta en el estrecho de Magallanes y a las 16.50 horas del 11 de febrero largaba ancla en Punta Arenas, después de 8 meses 19 días de ausencia.

DE PUNTA ARENAS A MAGALLANES

El 20 de febrero se dejó Punta Arenas. El "Zenteno" la despidió con la gente en las jarcias y vigorosos hurras. Se hizo escala en San Nicolás, Fortescue, Itsmus-Bay, Wide y Eden. Al cerrar la noche del jueves 1.º de marzo salió la nave al golfo de Penas por el canal Messier, encontrando buen tiempo.

Se continuó la navegación a la vela y a vapor hasta que a la

9.30 horas del 7 de marzo se avistó punta Curaumilla, siendo saludado con todo cariño y sinceridad por la tripulación, porque esa roca significaba el término de la jornada. A las 12 horas la "Baquedano" largaba ancla en Valparaíso, después de una ausencia de 10 meses 22 días, en que la buena fortuna fué su compañera inseparable, sin dejar por esto de haber librado continuas luchas a brazo partido con los elementos. Sobre este viaje se ha escrito un interesante libro titulado "Del Mar Pacífico al Báltico", por el entonces contador de cargo de la corbeta señor Guillermo Bañados H., el cual es capitán de corbeta, contador en retiro y en su vida civil ex senador de la República. De los que efectuaron el viaje quedan en servicio activo el comandante en jefe de la Armada vicealmirante don Olegario Reyes del Río, los almirantes don Julio Allard Pinto y Luis A. Muñoz Valdés y el capitán de navío don Alberto King Boonen, y capitán de fragata contador don Julio Angulo. También podemos recordar a los retirados coronel don Alfredo Coddou, almirante don José Teófilo Merino, capitanes de navío señores Luis Díaz Palacios, Emilio Günther, capitán de fragata señor Andrés Chubretovich, capitán de corbeta señor Alberto Barbosa e Isidoro Becerra y teniente Angel C. Ramírez Ossa.

OCTAVO VIAJE DE INSTRUCCION DE LA CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"

El 14 de mayo de 1936 zarpaba la corbeta "General Baquedano" de Valparaíso en su 8.º viaje de instrucción a l mando del capitán de navío don Francisco Nef Jara, viaje en que saliendo por el Estrecho al Atlántico debería seguir a Portsmouth tratando después en San Sebastián, deteniéndose en Gibraltar antes de empezar su crucero por el Mediterráneo, donde debería tocar en Bizerta, Alejandria, Pireo, Malta, La Vallieta, Tolón, y dirigirse después desde Cádiz con escala en San Vicente a Punta Arenas, desde donde proseguiría a Valparaíso, con escalas en Wide y Edén.

Al hacerse a la mar la corbeta mandada por don Francisco Nef, a quién secundaba como segundo comandante el capitán de corbeta don Agustín Dagnino Oliveri, llevaba la siguiente dotación de oficiales:

Teniente 1.º don Hipólito Marchant Morales.
 Teniente 2.º don Enrique Spoetzer Jardel.
 Teniente 2.º don Florencio Albónico Menteses.
 Teniente 2.º don Emilio Delgado del Villar.
 Teniente 2.º don Ricardo H. Doñals García.
 Teniente 2.º don Jorge Wilson del Solar.
 Teniente 1.º de Ejército don Leopoldo Reyes Bravo.
 Ingeniero 1.º don Raimundo Lopetegui Vera.
 Ingeniero 2.º don Roberto Ritchie Clauder.
 Contador 2.º don Jenaro Castro Paredes.

Cirujano 1.º don Elías Azcarrunz Vega.
 Guardiamarina de 1.ª don Germán Valenzuela del Río.
 Guardiamarina de 1.ª don Eugenio Rodríguez Peña.
 Guardiamarina de 1.ª don Julio Caldera Araos.
 Guardiamarina de 1.ª don Víctor Contreras Figueroa.
 Guardiamarina de 1.ª don Luis Alvarez Jaramillo.
 Guardiamarina de 1.ª don Luis Tello Lloveras.
 Guardiamarina de 1.ª don Héctor Alliende Arrau.
 Guardiamarina de 1.ª don Carlos Smith Hansen.
 Guardiamarina de 1.ª don Manuel Señoret Silva.
 Contador 3.º don Juan Argall Varas.
 Guardiamarina de 2.ª don José Herrera Acevedo.
 Guardiamarina de 2.ª don Horacio Mira Avendaño.
 Guardiamarina de 2.ª don Carlos Frodden Lawrence.
 Guardiamarina de 2.ª don Carlos Valenzuela Huerta.
 Guardiamarina de 2.ª don Daniel Valenzuela Lafrentz.
 Guardiamarina de 2.ª don Humberto Aylwin Tesso.
 Guardiamarina de 2.ª don Rodolfo Turenne Badilla.
 Guardiamarina de 2.ª don Luis Vera Calvo.
 Guardiamarina de 2.ª don José A. Goñi Germain.
 Guardiamarina de 2.ª don Pedro Escudero Otárola.
 Guardiamarina de 2.ª don Armando Mora Gómez.
 Guardiamarina de 2.ª don Ramón Oliva Olavarría.

Guardiamarina de 2.ª don Miguel González González.
 Guardiamarina de 2.ª don Jorge Ossa Garland.

A las 9 de la mañana dejaba la "Baquedano" el puerto de Valparaíso y sin otro contratiempo que un fuerte viento Sur y mar por la proa llegó el buque a Talcahuano, donde se saludó la insignia del almirante Pérez Gacitúa.

Después de efectuadas las reparaciones necesarias para una larga travesía, y completamente apertrechados, el domingo 27 de mayo zarpó la "Baquedano" por la Boca Chica con rumbo a Punta Arenas.

A las 18 horas se perdía de vista el Faro de la Mocha que dos horas antes había avistado; el viento Norte soplabá con gran intensidad, levantando una mar gruesa que sacudía a la corbeta horriblemente, experimentando la casi totalidad de la tripulación las desagradables consecuencias del mareo.

El día siguiente se estableció con buen tiempo, aunque la mar continuaba siempre arbolada. A mediodía cayó un chubasco y acortó el viento rápidamente, hasta transformarse en un contraste, siguiendo la navegación con viento fresco del SE.

El 30 se acercaba rápidamente el buque al Golfo de Penas y donde se esperaba como de costumbre los consabidos malos tiempos, pero contrariando el régimen normal en esta región, hubo un tiempo hermosísimo y la travesía se realizó en las circunstancias más felices.

El 31 de abril a las 3 P. M. se avistaba Evangelistas más o menos a unas 27 millas de distancia, y una vez a la cuadra se trazó rumbo a Pilar, encontrándose a la cuadra a las 1.20 de la mañana del 1.º y avistándose la Isla Tamar a las 4 de la mañana. La travesía por el Estrecho se hizo con toda felicidad, largándose anclas en Punta Arenas a las 9 horas de ese mismo día.

Al día siguiente se empezó la faena de carbón.

LA TRAVESIA

El jueves 8 a las 4 A. M. se encontraba el buque listo para zarpar a Inglaterra; media hora después se levaba y zarpaba en demanda del Atlántico.

A las 7 se dió avante la máquina y se llegó así al lado peli-groso del centro de Baja Presión con viento muy duro del SW.

Al calmar se cambió rumbo al NE., el barómetro empezó su ascensión y principió a soplar viento del SW., que fué refrescando poco a poco.

Durante la singladura siguiente (singladura es lo que navega un buque en 24 horas) se continuó corriendo el final del mal tiempo con trinquete, velacho y puño de barlovento de la mayor, ayudados por la máquina. Los balances eran fuertísimos, encapillando agua por ambas bandas.

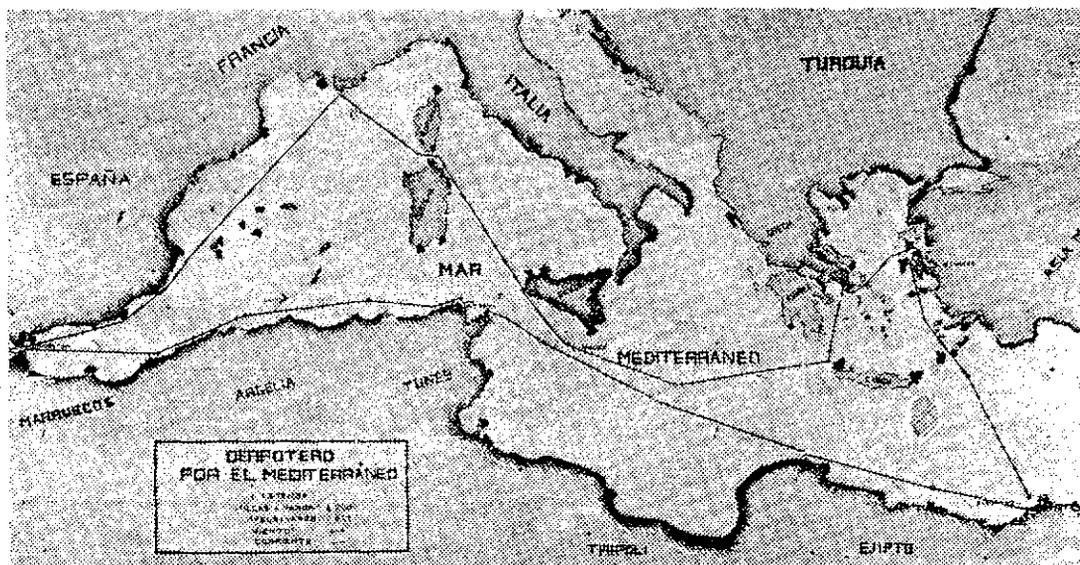
No hubo desgracias personales que lamentar, y con respecto al material sólo se rifó la gavia,

diéndose a dar la vela y virándose se por avante para aprovechar el NW 1/4 N.

El barómetro bajó y el viento variable refrescó hasta alcanzar fuerza 8. El buque se acercaba a un centro de baja.

En este nuevo mal tiempo se volvió a rifar la gravia por fallar el escotin, se quebró el accesorio del estay de la trinqueta de caqueo, y se sufrieron varias otras averías de poca consideración, y por estar la gente poco acostumbrada todavía a estos malos tiempos se dió avante la máquina para proceder a reparar las averías.

Durante las singladuras siguientes se navegó a vapor o a vela, y en algunas ocasiones a vapor y a vela según lo permiti-



Este día se tuvo buen viento lo que se aprovechó para navegar a la vela, pero al día siguiente habiendo rondado el viento al SW. se dió la máquina, aprovechando si en lo posible, con algunas velas, el viento.

Habiéndose establecido después una calma definitiva se navegó a vapor, hasta el mediodía del 11, en que el viento refresca, notándose una gran baja en el barómetro, haciéndose presumir la presencia de un meteoro.

Efectivamente el miércoles 13 se experimentó una gran baja en el barómetro, como a las 4 de la tarde, teniendo en ese momento viento del SE.

En estas circunstancias se viró en redondo, y como a las 6 el viento empezó a aumentar su intensidad.

y para sus maniobras se estuvo a punto de perder dos marineros, por fallar el amantillo de barlovento de la verga, embicándose en circunstancias que la gente se encontraba afuera.

Las singladuras IX y X hubo que hacerlas a vapor para reparar las averías y fatigas de la tripulación, deteniéndose la máquina al finalizar la X.

Durante este tiempo se navegó al Norte con viento del SW., el barómetro por su parte indicaba que el buque se acercaba a un centro de alta presión.

Al día siguiente amainaba el viento y a mitad de la XII singladura se estableció calma, dándose la máquina.

Al empezar la XIII singladura se estableció una brisa que refrescaba poco a poco, proce-

dian las circunstancias, hasta que en la XXV singladura llegó la calma.

Afortunadamente al día siguiente se hizo presente el alisio y prosiguióse la navegación a la vela.

El 9 de julio a las 12 de la noche se pasó la línea, celebrándose este acontecimiento con las tradicionales fiestas.

El 18 de julio se avistó tierra por primera vez a las 17 horas, siendo ella la isla de Cabo Verde, aprovechándose esta oportunidad para obtener una buena situación, y fijar con exactitud el punto.

Se continuó navegando con el alisio favorable hasta la 48ª singladura, día en que se encontraron las calmas tropicales del hemisferio Norte.

La faja de las calmas tropicales se cruzó a vapor con ayuda de las velas hasta el 27 de julio, en que la brisa del NW. refrescó considerablemente.

El 29 la corbeta se encontraba cercana a la isla Pico del grupo de las Azores, y se puso proa a la isla Fayal, reconociendo primero el cerro Pico de la isla del mismo nombre.

A las 2 P. M. del 30 se avistó tierra, y una vez cerca de la isla aprovechó para rectificar el rumbo, que no traía errores apreciables, y se siguió de largo navegando con rumbo al Norte y con un viento fresco favorable del W. que rondó paulatinamente al N. y al NE. Hasta el navegando con vientos variables, alcanzando en algunos días a navegar a razón de 9 a 10 millas por hora.

El día 6, se encontraba el buque a unas 130 millas del punto elegido para recalzar, que era el faro Bishop de la isla Scilly, pero habiendo abandonado los vientos que permitían navegar con ventaja, hubo de encenderse las calderas y seguir navegando a máquina con proa directa al faro.

El 7 a las 7 A. M. avistóse tierra inglesa por babor, y poco después el faro Bishop, circunstancia que se aprovechó para trazar rumbo sobre el Canal de la Mancha.

Durante toda la travesía se dió cumplimiento estrictamente a los programas de estudios y de ejercicios confeccionados por la Superioridad. Los guardiamarinas recibieron conferencias de parte de todos los oficiales del buque, obteniéndose de ellas resultados altamente satisfactorios. La tripulación había ganado considerablemente en su entrenamiento marino y disciplina, habiendo tomado activa labor en lo primero los guardiamarinas y en lo segundo la Guarnición Militar.

Habiéndose realizado la mayor parte de esta travesía a la vela, todo el personal conocía ya a fondo, las distintas maniobras que se efectúan en estas clases de navegación.

HACIA PORTSMOUTH

Por medio de la propulsión a vapor, prosiguióse la navegación por el Canal de la Mancha a un andar medio de 9 millas. Y gobernando de tal manera que se pasó a 10 millas de la isla Scilly.

En la noche se fijó el punto, por medio de observaciones de estrellas lo que permitió verificar que la corriente del Este había abatido considerablemente a la corbeta, por lo que se encendieron las cuatro calderas, aumentándose con ello el andar a fin de recuperar lo perdido.

La proximidad de la costa inglesa era señalada por las innumerables embarcaciones de pescadores, y remolcadores que voltejaban distantes de los puertos, para llevar a los veleros.

No tardó mucho sin que se avistara una mancha opaca en el horizonte y que señalaba el objetivo tan deseado por los tripulantes del buque: Inglaterra.

A las 8.30 se pudo identificar ya claramente al Faro Bishop, en donde se enmendó rumbo para pasar a 4 millas de Cabo Lizard, encontrando pronto el Cabo Wolf y la punta Land's End.

Se siguió reconociendo faros, llamando vivamente la atención el de Edystone.

A las 11.15 fondeaba la "Baquedano" en las afueras de Portsmouth.

A la entrada de ese puerto estaban los buques ingleses Nab y Warner, y también próximas a las bocas del puerto tres torres acorazadas, calculándose su poder ofensivo en 4 acorazados de primera línea cada una.

También había una verdadera escuadra de yachts de diferentes naciones, encontrándose entre ellos el perteneciente a S. M. Eduardo VII que en esos momentos arribaba conduciendo a Sus Majestades Alfonso XIII y la reina.

Pronto se vieron los costados de la "Baquedano" cruzados por innumerables de esos yachts, atraídos sin duda por la curiosidad.

Los guardiamarinas y grumetes admiraban entusiasmados este soberbio espectáculo, hasta ahora nunca visto por ellos, y en forma especial el gran número y movimiento de buques de guerra ingleses.

Momentos después llegó un práctico que condujo el buque al puerto interior, levando para ello a las 2.30 P. M., hora de la pleamar.

Según uno de los guardiamarinas de aquella época, don Humberto Aylwin Tasso, su impresión del breve viaje entre el fondeadero exterior y el del in-

terior del puerto, fué la siguiente:

"Jamás nuestros ojos han visto un golpe de vista más majestuoso. Por entre dos filas de buques de guerra, que parecían llegar al infinito, corrimos a medio andar, saludando a una y otra banda, hasta alcanzar después de tres cuartos de hora de navegación el fondeadero que se nos ofrecía".

Efectivamente a las 3.10 P. M. quedaba la "Baquedano" fondeada en Portsmouth Harbour.

PORTSMOUTH

El canal que da acceso al puerto se llama Spithead. Su entrada presenta algunos obstáculos, pero ellos se libran siguiendo la ruta señalada por las cartas inglesas; a medida que se avanza los peligros aumentan temiendo que navegarse entre innumerables boyas de distintos tamaños, tipos y colores, las que señalan el camino a seguir para alcanzar el puerto interior.

Por la parte N. y E. de la isla Wight se encuentran los bajos de Ryde, Santa Elena y Banco New Grounded, además del bajo Princesa.

El puerto interior es bastante abrigado a los malos tiempos. En su parte W se encuentran los Dockyards y demás construcciones de la Real Marina Inglesa.

Los guardiamarinas visitaron los Dockyards, pero no pudieron ver unos submarinos que se encontraban en reparaciones ni el acorazado "Dreadnought" lanzado al agua recientemente, y que en esa época era uno de los buques más poderosos a flote, de 18.000 toneladas, 21 millas de andar y con 10 cañones de 12". Siendo en ese tiempo considerado un éxito el que éstos estuvieran en una disposición tal que pudiera disparar 9 cañones por banda.

Después de visitar los Dockyards se continuó con la visita a los "Barracks" o cuarteles, donde recibían instrucción 2.000 hombres que contaban con 100 oficiales instructores.

Estos establecimientos eran hermosos bajo todo concepto. Tenían salas de clases para suboficiales, sargentos, cabos, y Marinería; sala de lectura, de billares, de gimnasia, etc. Las cocinas admirablemente instaladas y sólo se usaba para la condimentación de los alimentos el vapor. El orden y limpieza estaba

fuera de toda ponderación y elogio.

Por lo que respecta al alojamiento de los oficiales, sería imposible exigir algo mejor que el edificio que éstos poseían frente a los Barracks. El Gobierno inglés no escatima dinero para proporcionar a los oficiales habitaciones verdaderamente sumptuosas, donde puedan en sus horas de descanso reponerse gratuitamente de las pesadas labores que significa el entrenamiento del personal, que es hecho con un entusiasmo digno de elogios.

Al día siguiente visitaron los guardiamarinas, la escuela de Artillería, que se encuentra a bordo del H. M. S. "Excelent", y que contaba con cañones de todos los tipos. Estos cañones se encontraban en salas espaciosas en donde se daba instrucción teórica y práctica de cada uno de ellos a oficiales y marinería. Es tanto el ejercicio que hacían los alumnos en esta escuela, que adquirirían una práctica impecable en el manejo y ejercicio de estos cañones.

También aquí se pudo admirar la excelente acomodación tanto para el personal de oficiales como para el de tripulación, de que dispone la Marina inglesa.

La última de las visitas realizadas con carácter profesional, fué a la Escuela de Torpedos y Minas, que se encontraba a bordo de tres pontones unidos entre sí por puentes. El primero de éstos tiene el mérito de haber sido el primer buque de guerra inglés construido de acero, y es el "H. M. S. Vernon", de aquí es que a toda la Escuela de Torpedos se la llame Vernon.

En el Vernon, están las habitaciones para alumnos (oficiales y marineros), y la planta eléctrica que suministra energía eléctrica y alumbrado a toda la escuela.

En el pontón que sigue a continuación se encuentran las salas de clases, gabinetes de electricidad, de química, de tubos lanzatorpedos, y de torpedos propiamente tal, donde se realiza la enseñanza objetiva de esta arma de combate.

En el último de estos tres pontones se encuentran las salas de clases destinadas a las minas submarinas, con buquecitos y submarinos en miniatura, etc.

Poseía además la escuela varios buques tender, en los que se

hacían prácticas concernientes a torpedos y ataques y defensas contra minas.

Durante la estadía en Portsmouth tuvieron los guardiamarinas oportunidad de ir a Londres.

Portsmouth, sin ser una gran ciudad, donde haya toda clase de diversiones, ya que es un puerto esencialmente militar, tiene agradables y hermosos paseos que fueron recorridos por oficiales y tripulantes.

DE PORTSMOUTH A SAN SEBASTIAN

El 20 de agosto a las 9 A. M. se largó espías y se dejó el puerto, siendo remolcados a través del canal, navegando en seguida a indicaciones del comandante hasta llegar a la cuadra del Faro Nab.

Al dejar el puerto se recibió a bordo por intermedio de la torre de señales una comunicación por la cual se daba al comandante en nombre del almirante, jefes y oficiales de la plaza el pésame por la desgracia sucedida en Valparaíso, el terremoto, asociándose con toda simpatía al pesar que afligía a la "Baquedano" por los tristes sucesos acaecidos en la Patria.

Al pasar frente a los buques ingleses todos izaron señales deseando "Feliz viaje" y al pasar frente al buque "Almirante", su banda rompió con los acordes de la Canción Nacional.

Se navegó sin novedad ese día y el siguiente hasta las 8 de la noche, en que empezó a formarse una espesa neblina, debiendo situarse el buque por las sondas que arrojaba el escandallo.

Esta neblina se disipaba por momentos hasta terminarse el 22 por la mañana.

Se siguió sin novedad hasta las 9 P. M., en que se avistaron las luces de San Sebastián, siguiéndose hasta fondear en las afueras del puerto.

A las 6 de la mañana del 23 de agosto de 1906 se entró a indicaciones del práctico, acodrándose al costado del yatch de S. M. Alfonso XIII, el "Giralda", que dos horas antes había entrado procedente de Southampton en donde los reyes habían pasado una temporada.

Al izar la bandera, a las 20 horas, se saludó la plaza con 21 cañonazos y con igual número el pendón de Castilla que se encontraba izado en el Giralda.

EN SAN SEBASTIAN

La bahía de San Sebastián o de la Concha, es un seno de costa baja, cercado todo de playa. En bajamar se descubre una gran faja de arena blanca.

La gran marejada que entra cuando hay temporales, produce tal resaca y hervidero dentro del reducido espacio que hay para fondear, que luego las embarcaciones empiezan a garrear, quedando en críticas circunstancias y expuestas a atravesarse.

Este puerto comprende numerosos barrios. La parte moderna de la ciudad en nada se parece a la antigua. Reconstruida el año 1814 después de haber sido completamente destruida por los ejércitos aliados de Portugal e Inglaterra, se trazaron las calles rectas, las casas se construyeron perfectamente alineadas, de igual altura y aspecto exterior. En 1886 se autorizó el derribo de las murallas testigos de tantas desgracias y entonces empezó la conquista de parte de los dominios del mar, y sobre el terreno ganado se levantó una nueva y hermosa ciudad.

Gracias al carácter y energía de sus habitantes, San Sebastián sin elementos propios, había logrado obtener una industria floreciente, poseía fábricas de papel, licoras, tejidos, cerveza, etc. La pesca era su elemento de más porvenir y a ella estaban dedicadas numerosas embarcaciones tanto a vela como a vapor.

Una vez que la "Baquedano" estuvo apertrechada, y habiendo tenido oportuno conocimiento de la visita de nuestro ministro plenipotenciario en España, don Agustín Edwards y del rey, se procedió a pintar la corbeta, haciéndolo en sus interiores con esmalte; se hicieron todos estos trabajos en tal forma que cuando estuvo lista, la "Baquedano" presentaba un soberbio golpe de vista.

El día de la llegada a San Sebastián se recibió la visita de un ayudante de S. M., quien venía de su parte a dar la bienvenida, las condolencias por la catástrofe de Valparaíso, y a comunicarle al comandante que el rey esperaba su visita y la de sus oficiales para el día siguiente.

Efectivamente, momentos antes de las 12 A. M. del día siguiente, el ministro señor Edwards, el comandante, segundo comandante y 5 oficiales toma-

ban los coches enviados por Su Majestad, para ser conducidos al palacio de Miramar. Una vez en él los oficiales fueron introducidos en uno de sus salones, donde poco después aparecía el joven monarca español, dispensándose una cordial acogida e iniciando inmediatamente una franca y agradable conversación, que en general giró sobre Chile y en especial sobre su Marina de Guerra, demostrando S. M., tener un gran conocimiento de ella.

La visita duró más o menos tres cuartos de hora, retirándose los oficiales gratamente impresionados de la afabilidad y cortesía del rey.

La visita del monarca a bordo quedó anunciada para el día 27 a las 10 de la mañana.

Ese día el rey llegó al embarcadero en su magnífico coche, escoltado por su guardia, y un considerable número de coches que traían a la gran comitiva que le escoltaba. Acompañaban a S. M. los ministros y altos jefes del Ejército y de la Armada.

En el momento de embarcarse en su falúa, se rompió con la primera salva de 21 cañonazos, al mismo tiempo que se izaba el empavesado completo y la gente subía a las jarcias, vergas y batayolas.

En cubierta, la oficialidad en tenida de gran parada, esperaba formada por orden de antigüedad y en la entrada el señor ministro, el comandante Nef, y los capitanes Mery y Dagnin.

Al aparecer el rey en el portalón, la banda tocó el Himno Real y la guardia presentó armas. Terminados estos honores, S. M. solicitó le presentaran la oficialidad, lo que hizo el comandante uno por uno con todos los oficiales.

Después efectuó una minuciosa visita al buque, informándose de cuánto detalle le llamaba la atención.

Más tarde el comandante le invitó a su cámara en donde el ministro señor Edwards pronunció un breve brindis, al mismo tiempo que le presentaba un cuadro al óleo de De Martins y que representaba la "Baquedano" navegando a la vela en una noche de luna.

Por su parte el comandante, le presentó un hermoso ramo de flores para la joven reina, agradeciéndole S. M. ambos obsequios.

A las 11 A. M. el rey y su numerosa comitiva abandonaba el buque, despidiéndosele con los mismos honores que a la llegada.

Al día siguiente se recibió una invitación de la reina madre, María Cristina para ir a almorzar a Palacio, esta invitación incluía además del comandante y su segundo, a cinco oficiales, los que fueron designados por la suerte.

Después de este almuerzo el rey acordó condecorar con la orden del Mérito Naval, a nuestro comandante, segundo y a un oficial de cada grado; estas últimas condecoraciones fueron acordadas por la suerte, y favorecieron al teniente Delgado, contador Castro y guardiamarina Tello.

A bordo se dió una matinee a todas las personas de la Corte que veraneaban en San Sebastián, y durante los días que siguieron a la visita del rey, el buque se vió concurridísimo.

En realidad eran verdaderas romerías, las que todas las tardes visitaban la corbeta, haciendo se a veces imposible moverse en cubierta, obligando por esta razón en algunas oportunidades a restringir el acceso a bordo.

En una tarde se calculó que la afluencia había sido de 3.000 personas.

A GIBRALTAR

Como el objetivo del viaje a San Sebastián, era el poner la "Baquedano" a las órdenes de S. M., pensando el rey hacer una visita a Bilbao, se había acordado que el buque le acompañaría sirviéndole de escolta al Giralda.

Pero con motivo de la huelga que estalló en Bilbao y que no se había solucionado, el comandante y el ministro señor Edwards, acordaron seguir el itinerario, acordándose la salida para el 1.º de septiembre, y encontrándose el buque listo ese día a las 2.30, se zarpó en demanda de Gibraltar.

Al finalizar la segunda singlatura cayeron algunos chubascos, y al final de la 3a. se cambió rumbo para acercarse más a tierra; a las 3.30 se despejó y se reconoció "Cabo Estaca". navegando en buenas condiciones.

Se avistó después los faros "Punta de la Coruña" y Cabo Villones.

Habiéndose afirmado el viento NW, se dió el aparejo del trinquete.

A las 12, se puso rumbo al S, y al avistar el Cabo Finisterre se cambió rumbo, debiendo afeerrar las velas por tener viento por la proa.

En las primeras horas de la mañana del 4, empezó a caer una espesa neblina, encontrándose en la ruta con varios barcos, entre ellos un vapor japonés.

A las 3.40 de este mismo día se reconoció el Cabo San Vicente.

Como se tuviera muchos relámpagos por la proa, se recorrieron los pararrayos.

En la madrugada del día siguiente hubo frecuentes chubascos de agua y viento.

Después de repetidos cambios de rumbos se reconocieron las costas de España y Marruecos, y a las cuatro se estaba a la cuadra de Punta Tarifa, y reconociendo luego "Punta Carnero" y el "Peñón de Gibraltar".

Se alistó el buque para entrar a puerto. Se saludó la insignia y se recibió a bordo el práctico que condujo la corbeta al molo W o rompeolas al que se atracó y amarró con cuatro espías.

GIBRALTAR

En el sitio que ocupa Gibraltar hubo en la antigüedad una torre de origen fenicio.

Algunos han supuesto que ahí existió una ciudad de nombre Calpemente o Peñón.

En el itinerario romano aparece un Calpe Carteram, que un tiempo se creyó correspondiera a la denominación de este peñón, pero que en realidad su situación geográfica definitiva corresponde a lo que hoy es la Torre de Granada.

Todos estos datos se encuentran en las leyendas antiguas, y en especial en la que se refiere al viaje de Hércules a Gibraltar, época desde la cual se llama a los costados del mismo, las Columnas de Hércules.

Los árabes le pusieron el nombre del caudillo Tarabe: Ghebel Tharick, transformándose después en Gibraltar.

Gibraltar fué como Algeciras, una de las plazas fuertes por donde los africanos penetraron a Europa, así es como su nombre empezó a sonar en la historia, máxime cuando los musulines le fortificaron, y que hasta hoy puede verse los restos de esas antiguas fortificaciones.

En septiembre de 1303 Gibraltar cayó en poder de las tropas

castellanas, y en esta campaña murió el célebre don Alonso Pérez de Guzmán llamado "El Bueno".

En 1316 los moros intentaron ocupar la plaza, pero la empresa fracasó; sin embargo algunos años más tarde, los musulmanes ayudados por el emperador de Marruecos atacaron la plaza que cayó nuevamente en poder de éstos en 1933.

Desde esta fecha los españoles intentaron varias veces recuperarla sin conseguirlo, hasta que en 1462 intentó sorprenderla don Alfonso de Arce, con sólo 80 jinetes y 200 infantes, sin conseguirlo, pero acudiendo en su auxilio don Gonzalo de Avila y su gente, y algunas tropas del duque de Medina Sidonia, consiguió tomarla por asalto.

El duque quiso agregarla a sus estados, pero se opuso Enrique IV quien la declaró agregada a la corona, resultando de ello litigios por la posesión de la plaza, a los que pusieron término en 1561 los reyes católicos, declarándola definitivamente patrimonio de la corona.

Posteriormente en 1540 fué saqueada por los piratas, y por orden de Carlos I se fortificó, obra que hizo el ingeniero milanés Juan Bautista Calvi; Felipe II aumentó sus fortificaciones, pero después quedó en el más completo abandono.

Durante la guerra de Sucesión en 1704 se presentó en Gibraltar el 1.º de agosto la Escuadra Anglo-holandesa, compuesta de 51 buques ingleses y 10 holandeses, y con un total de 16.568 hombres.

Protegía la plaza una guarnición de 70 soldados y 6 artilleros, a quienes mandaba don Diego de Sabinas, quien se negó a rendirse, contestando que se defendería hasta el final. Así lo hizo, pero la resistencia ante las fuerzas contrarias, fué imposible, cayendo la plaza al día siguiente del ataque.

El rey Felipe V, comprendiendo las consecuencias que podría acarrear la pérdida de esta plaza, mandó inmediatamente una división del Ejército de Extremadura, al mismo tiempo que una escuadra francesa de 12 navíos la atacaría por mar. La escuadra fué derrotada, y en vista de la imposibilidad de tomarse Gibraltar por tierra, hubo de ordenar levantar el sitio después de haber perdido más de 9.000 hombres.

Más tarde por el tratado de Utrech en 1727, quedó Inglaterra de firme, dueña del Peñón.

El 1 de febrero de 1727 volvió nuevamente a ponérsele sitio con un ejército de 25.000 hombres. Pero todo fué inútil, se firmó la paz de París.

Más tarde, españoles y franceses le pusieron sitios por mar y tierra, y la plaza estuvo a punto de caer. Pero la escuadra inglesa derrotó completamente a las fuerzas que sitiaban a Gibraltar por mar.

Los españoles siguieron amontonando tropas y más tropas, pretendiendo tomarla por tierra, llegando a levantar trincheras a unas mill varas de la plaza, pero una noche salieron sorpresivamente los sitiados y destruyeron completamente el trabajo hecho por los sitiadores.

La indignación por parte de los españoles había llegado al máximo y hasta ofrecieron premios a quienes presentaran los mejores proyectos para tomarse el Peñón, pero todos ellos fueron rotundos fracasos, y finalmente debieron desistir de tomarse la tan codiciada plaza.

Esta plaza fuerte que algunos han denominado "La llave del Mediterráneo", y que a todas luces es inexpugnable, se reduce a un Peñón que acercándose sobre la costa africana hace en este punto el paso más estrecho de la entrada al Mediterráneo, siendo por ello la parte más estratégica del estrecho.

El peñón a los pies del cual se levanta la ciudad es bastante escarpado, y en algunos puntos, especialmente las caras que miran hacia España cortado a pique desde 80 metros.

Todos los cañones se encontraban comunicados por galerías interiores, y el aprovisionamiento de pólvora y proyectiles se hacía también en esa forma de una santabárbara central construida en el interior del peñón mismo.

Las baterías no se podían ver a la distancia sino en los momentos de ejercicio, pues se encontraban en el interior de bóvedas especiales, que se internaban unos 10 metros y con paredes acorazadas, por piedras y bloques trabajados especialmente para ese objeto.

Sólo los que coronaban la cima eran visibles a la distancia.

II

Siguiendo las instrucciones de la Superiordad la corbeta debía efectuar un crucero por el Mediterráneo, para volver después a Chile por el Atlántico, de ahí que zarpara.

DE GIBRALTAR A BIZERTA

El 9 de septiembre de 1906 a las 9 de la mañana se largaban las espías y se desabraca del molo para salir por la boca Norte a indicaciones del práctico.

Al mandarse "Avante a toda fuerza" se notó que el buque no aumentaba su andar, lo que anunciaba un desperfecto en la hélice. En vista de lo cual se ordenó fondear frente a la Boca Sur. Bajó el buzo, resultado de su inspección que había un desperfecto en el interior. El almirante de la escuadra, príncipe Luis de Battemberg, puso a disposición de la "Baquedano", uno de los diques, donde entró el buque, para proceder a sacar la nuez de la hélice y reparar una de las piezas que se había quebrado, aprovechando también para cambiar algunas planchas del forro de cobre.

A las 7.30 de la mañana del 15 de septiembre salía la "Baquedano" del dique, recibiendo del buque jefe inglés "Drake" las tradicionales señalen de "Adiós" y "Feliz viaje".

A las 11.30 ya estaba a la cuadra de Punta Europa, cruzándose en la tarde con un buque de guerra inglés.

Al mediodía del domingo 16 restaba la "Baquedano" a la cuadra de la Bahía Oran.

El 18 de septiembre, aniversario patrio, la "Baquedano" siguió el ceremonial, izando empujesado y efectuando las salvas correspondientes, y al mediodía se saludó al Presidente y a la Patria con "Hurras y vivas".

En la tarde se ofreció a la tripulación toda clase de diversiones, repartiéndose abundante número de empanadas y sus buenas raciones de ponche.

A las 10.30 del 19 se navegó para tomar el puerto de Bizerta, saludando la plaza y la insignia del contraalmirante Bellue, amarrándose finalmente a la boya N.º 13.

Como sólo se disponía de 3 o 4 días, se hicieron inmediatamente los preparativos para aprovisionar completamente el buque.

"BIZERTA"

Se encuentra este puerto en la costa Norte de Africa. La bahía que puede llamarse laguna, está rodeada por murallas y defendida por numerosas baterías. Su población en 1906 podía calcularse en 20.000 habitantes.

Esta "laguna" es formada por dos o tres lagos que en épocas anteriores debieron estar separadas.

El 21 se visitó el Apostadero en una lancha que facilitaron las autoridades navales de Bizerta.

En Bizerta se encuentran provisiones no sólo para una poderosa escuadra, sino también para toda la guarnición y población de la ciudad, para el caso de que tuviera que soportar un prolongado sitio.

La ciudad es muy pintoresca, con bonitas casas de estilo árabe. No tiene mayores entretenimientos, dado que es un puerto esencialmente militar, pero en cambio Túnez, la capital del protectorado francés, proporciona todas las diversiones que son apetecidas por los franceses.

DE BIZERTA A ALEJANDRIA

Se zarpó el 22 a las 9 de la mañana y se navegó sin novedades hasta el 27, en que a las 3.40 de la madrugada se avistó el faro de Alejandria prosiguiéndose la navegación a indicaciones del práctico para tomar el canal de entrada, fondeando y acoderándose finalmente como a las 7.30 de la mañana del mismo día.

La entrada al puerto presenta algunas dificultades debido a lo angosto del canal de acceso, canal artificial, que debe ser recorrido frecuentemente, porque las aguas del Nilo depositan una gran cantidad de arenas que embancan la entrada a Alejandria.

ALEJANDRIA

Alejandria fué fundada por Alejandro el Grande en el año 331 A. de C.

Llamaba la atención del mundo por su faro, enorme construcción sobre una isla que ya no existe y coronado por un espejo reflector, y que según la tradición permitía ver los buques antes que llegaran al horizonte.

Esta construcción fué mandada demoler, cuando ya estaba casi totalmente en ruinas, por el sultán Selim, construyendo en su lugar un castillo y una mezquita.

Alejandria vivió próspera bajo el Imperio Romano, comenzando a decaer a mediados del siglo III, cuando el Egipto sufrió el azote de innumerables revueltas religiosas.

En el año 273 durante una revolución se incendiaron y destruyeron todos sus palacios y monumentos.

En el 389 los cristianos destruyeron la mezquita y construyeron en su lugar un templo que dedicaron a San Arcadio.

Poco después pasó Alejandria a poder de los árabes.

Durante la Edad Media estuvo Alejandria bajo el dominio de los príncipes musulmanes, y tuvo un próspero comercio; prosperidad que duró hasta que se descubrió una nueva ruta para las Indias Orientales, por el Cabo de las Tormentas a Buena Esperanza.

En 1517, los turcos conquistaron el Egipto, cayendo también en su poder Alejandria, donde instalaron su gobierno.

El 8 de mayo de 1798, Napoleón se embarcaba en Tolón, y desembarcando en Alejandria se la tomaba por asalto, volviendo a Francia después de haberse cubierto de gloria en la batalla de las Pirámides, y llevándose con síglo una inmensidad de reliquias y obras de gran valor.

En 1807 los ingleses trataron de apoderarse de ella pretextando una posible invasión francesa.

Por último en 1882 se produjo en Egipto una revuelta, enviando los ingleses y franceses 4 acorazados cada uno. Irritados los musulmanes con la presencia de estos barcos, persiguieron a los cristianos residentes en la ciudad, lo que motivó el bombardeo de ella por parte de los acorazados franceses e iglesias, desembarcando gente y apoderándose de Alejandria.

Marcharon después sobre el Cairo y se lo tomaron.

En estas circunstancias, se firmó un tratado franco-inglés, por el cual se autorizaba a Inglaterra para mantener un cuerpo de ejército durante un lapso de diez años a fin de impedir cualquier levantamiento.

Por lo que respecta a su religión y costumbres, dependen del sultán de Turquía.

Este puerto es casi enteramente artificial. Es el principal de los puertos exportadores de Egipto y en especial del Cairo. El clima es cálido en general, a pesar de que llueve en forma de rocío durante los meses de noviembre y marzo.

A PIREO

Después de cuatro días de estadía en Alejandria, zarpó la "Baquedano" el 2 de octubre a Pireo a las 8.15 de la mañana, fondeando a las 4 de la tarde en Smyrna.

De allí fueron a saludar a bordo los oficiales de dos buques italianos, siendo uno de ellos buque de instrucción de guardiamarinas.

En este puerto se produjo un incidente de lo más notable, pues como el buque venía de Alejandria que se consideraba puerto infestado, el buque fué declarado en cuarentena, y sólo después de activas gestiones del cónsul americano, se concedió desde Constantinopla la autorización para zarpar, lo que se efectuó después de agradecerse al señor cónsul americano sus gestiones y de saludar muy atentamente a los oficiales italianos que habían ido a bordo.

El zarpe se efectuó a las 11.30 del 5 de octubre. A las 8 de la mañana del 6 al enfrentar el puerto de Phalermo se cruzó con la "Baquedano" una escuadrilla yanqui compuesta de 4 acorazados, todos iguales. Se cambiaron los saludos de estilo y poco después se fondeaba en Phalermo. Por consejo e indicaciones del práctico se siguió hacia Pireo, donde se amarró la corbeta al costado de babor el "Para", buque de la Marina de Guerra griega, quien recibió a los chilenos con los acordes de la Canción Nacional tocada por la banda de su buque.

Sólo dista 9 kilómetros de Atenas y es uno de los principales puertos de Grecia.

Era una ciudad enteramente nueva, con calles anchas y regulares, con buenas plazas, edificios, iglesias, bolsas, mercados y establecimientos industriales de alguna importancia, siendo digno de especial mención la de elaboración de seda cuyos magníficos productos eran apreciados en toda Europa. Tenía esta fábrica una sucursal en Atenas y depósitos en toda Europa.

Pireo se comunicaba con Atenas por medio de un ferrocarril eléctrico bastante confortable y que demoraba de diez minutos a un cuarto de hora. En su trayecto pasa por Phalermo, lugar de recreo de las familias atenienses, con una pintoresca playa y con muy buenos balnearios.

Siguiendo su curso el ferrocarril, pasa por algunas aldeas pequeñas, para llegar finalmente al "Acropolis de Atenas", desde

donde se puede ir a visitar las ruinas de la ciudad, que quedan a unas dos cuadras.

La estación final es subterránea, y en ella espera el tren unos 12 minutos, para volverse nuevamente a Pireo. En estos continuos viajes se lleva todo el día este trencito, hasta las 12 de la noche.

De Pireo, también se puede ir a Atenas por una espléndida carretera, que posee un excelente pavimento y una linda alameda de árboles muy frondosos.

Del antiguo Pireo sólo restan algunos muros, conservándose como recuerdo de la época más floreciente de Grecia.

En Pireo se encuentra la "Escuela Naval de Grecia", con un número de 60 cadetes en aquel año de 1906.

DE PIREO A MALTA

A la salida de Pireo hubo de soportar la "Baquedano" un mal tiempo, con frecuentes ráfagas de viento, chubascos de agua y tempestad eléctrica.

A las 2 de la mañana del 13 de octubre se tronchó el pico del trinquete cuya vela había sido orientada sólo media hora antes.

A las 4 de la mañana el viento comenzó a cambiar de dirección y declinó considerablemente en intensidad.

A las 6 de la mañana del domingo 14 de octubre se avistó directamente por la proa la isla de Malta, disminuyéndose poco después el andar para no arribar muy de madrugada.

Poco más tarde llegó a bordo un oficial de la Marina inglesa, para servir como práctico, quien llevó al buque hasta el fondeadero que se le había designado, cambiando antes de fondear los saludos correspondientes con los buques de S. M. B. (Su Majestad Británica) surtos en el puerto.

MALTA

La isla de Malta aparece con caracteres definidos en la historia en diversas épocas, especialmente en la Edad Media, donde jugó un papel muy importante, y más tarde en tiempos de Napoleón, es objeto de un interesante capítulo la ocupación de dicha isla por el famoso general.

La historia de esta isla data la ocupación de ella por los caballeros templarios de la orden de San

Juan. Malta fué pues, un refugio para estos caballeros, que pudieron eludir así la persecución de que fueran víctimas por parte de los sarracenos.

Forma parte esta isla del archipiélago maltés compuesto de Malta, Cozo y otras islas de menor importancia, las que tienen por capital a "La Valleta", nombre derivado de su fundador, el gran maestre don Juan de la Valleta, que la fundó en 1546.

Construida La Valleta sobre la península sur de la ensenada de nominada Grand Harbour, presenta al visitante una vista única en su género, por la rara posición de la planta de su población, levantándose las construcciones como en Venecia, desde el mar a la planicie.

El golpe de vista de las calles es interesantísimo, al observar que desde el nivel del agua se van elevando, formando interminables escaleras, hasta desembocar en la superficie plana de la ciudad, ocupada por bonitas casas, las que en su mayoría son de arquitectura árabe.

Los árabes dejaron en ella obras prodigiosas y magníficos trabajos en construcciones.

En la meseta, las calles longitudinales son rectas y anchas y bien pavimentadas, pero las transversales son estrechas y con más gradientes que las anteriores.

Sus iglesias son famosas en el mundo entero, y por ellas guarda la población profundo cariño y respeto.

La mayoría de los altares de las iglesias, son tumbas de los caballeros malteses, y en donde los herederos de estos señores invertían íntegra su fortuna para recordarles dignamente.

Existe una iglesia, la principal de La Valleta, que llamó la atención hasta del mismo Napoleón. Bastará decir que sus puertas eran de plata maciza bruñida. Tanto se entusiasmó Napoleón por estas puertas que las hizo llevar a París.

Cuenta además La Valleta con un hermoso palacio de Gobierno, en el cual se encuentra una estimable colección de armaduras de sus más esforzados caballeros. Su salones adornados con trabajos antiguos, lucen los más hermosos gobelinos que se han fabricado, tanto por su riqueza como por la fama de los que los confeccionaron.

Los ingleses desde muchos años dominan en esta isla, pero no han

conseguido alterar en lo más mínimo dentro de los naturales de ella, ninguna de sus costumbres, ni su idioma, ni su religión.

El idioma es en casi su totalidad árabe, con algunos giros italianos, lo que lo hace menos duro.

Entre sus fortalezas se cuenta el memorable castillo de San Angelo, último refugio de los malteses en su lucha contra los turcos en 1565.

DE LA VALLETA A TOLON.

Se salió de La Valleta el 18 de octubre de 1906 a las 10 de la mañana, y después de una feliz navegación se arribó a Tolón el 22 a las 8 de la mañana, saludándose la plaza y la insignia del almirante que se encontraba izada en el acorazado "Jeanne D'Arc" saludos que fueron devueltos inmediatamente.

TOLON

Es éste uno de los puertos militares más importantes que posee Francia, y se encuentra muy bien defendido por poderosos fuertes.

Posee diques, carboneras, almacenes de víveres, y un gran número de torpederas y sumergibles.

La ciudad es pequeña, de construcciones antiguas y sin edificios de gran valor.

DE TOLON A CADIZ

El lunes 27 de octubre a las 4 de la tarde dejaba la "Baquedano" el puerto de Tolón en demanda de Cádiz.

Durante el primer día de navegación se experimentó un notable cambio en el viento, produciéndose una mar arbolada, con grandes olas que se estrellaban contra el casco, haciéndolo balancearse, y con continuos chubascos de agua y viento.

Al día siguiente, martes 28, la pequeña tempestad arreció, a pesar de lo cual, el buque hacía fácilmente sus 8 millas horarias, habiendo hecho en las primeras horas hasta 10 millas. Más tarde el viento arreció en intensidad y sólo se pudo hacer 5 millas por hora, debiendo suspenderse el régimen de instrucción y dedicar todos los esfuerzos a la lucha contra los elementos desencadenados.

El miércoles 28 el viento amainó, aunque lentamente, hasta cal-

mar completamente el jueves, en que se navegaba en espléndidas condiciones. A las 12 horas del jueves 29. el buque se encontraba a la cuadra de Almería.

Desde este punto se gobernó para tomar el Estrecho de Gibraltar, y al doblarse el "Cabo Gata" volvió la "Baquedano" a experimentar fuerte vientos, los que calmaron notablemente como a las 11 de la noche.

Al amanecer del viernes 30 se reconoció abierto a una cuarta por estribor el faro de Punta Europa, y a las 7.15 A. M. se estaba a la cuadra del Peñón de Gibraltar.

Después de las 12 del día del viernes 30 se reconocieron las aldeas vecinas a Cádiz y el famoso observatorio de la ciudad de San Fernando.

A las 2 P. M. se tomó el práctico, para fondar a las 2.50 P. M., después de saludar la plaza con 21 cañonazos, los que fueron devueltos por un fuerte.

CADIZ

Cádiz, una de las más renombradas de las poblaciones de España, está edificada sobre la cresta de los peñascos en que termina al NW la isla Gaditana, y la circundan muros azotados casi en su totalidad por las olas que vienen a romper con estruendo sobre ellos. Las dos prominencias sobre las cuales se levanta son de suave acceso, pues sólo se alzan a unos 14 metros sobre el nivel de las aguas.

Cuando se avista Cádiz de alguna distancia y en el momento de la pleamar, parece una ciudad flotante, pues sólo se divisan las torres y edificios públicos que sobresalen, pareciendo a la vista estar aislados de tierra, ya que se oculta bajo el horizonte la estrecha garganta que la enlaza con San Fernando.

Los habitantes de Cádiz se comunican con el continente por medio de la carretera que va por el estrecho istmo que divide en dos partes la isla de San Fernando.

Cádiz es plaza fuerte de primer orden, y también una de las principales plazas comerciales de España. De gran importancia por su espaciosa bahía y por la posición que ocupa en la parte Sur de Europa, contigua al Estrecho de Gibraltar, y por consiguiente en la confluencia del Atlántico y del Mediterráneo.

Cádiz está compuesta de construcciones antiguas, lo que hace marchar entre verdaderas tinieblas al circular por verdaderos callejones en lugar de calles.

El sinnumero de torres que sobresale en diversos puntos de la ciudad no son sino otras tantas iglesias o conventos.

La vida en Cádiz es cara, porque sus alrededores sólo producen un vino de muy buena calidad, debiendo importar todo lo necesario para su subsistencia de Francia.

En Cádiz los guardiamarinas visitaron el puerto naval, que se llama La Carraca, el Observatorio de San Fernando y la Compañía Transatlántica.

El día antes de zarpar entró la Escuadra española, que venía de vuelta de Málaga. Entró primero el acorazado Carlos V. que enarbolaba la insignia del comodoro la que fué saludada con 11 cañonazos, y por su amura de estribor el "Río de la Plata" y el "Extremadura".

DE CADIZ A SAN VICENTE

Después de 8 días de permanencia en Cádiz, se zarpó para San Vicente, acompañando hasta las afueras a la corbeta, un vaporcito en el que iba el cónsul de Chile y su familia, que se había distinguido por sus atenciones para con los marinos chilenos.

Cuando ya caía la tarde (se había zarpado a las 5 de la mañana) se volvió al puerto este vaporcito, despidiéndose de la "Baquedano" con un cariñoso ¡Viva Chile! contestándose desde la corbeta con un ¡Viva España! y con el Himno Español tocado por la banda.

Navegando con tres calderas se continuó hasta la tercera singladura, siguiendo después a la vela, continuándose así hasta la X singladura, aferrándose el aparejo sólo para entrar a puerto, tomado éste a vapor y a indicaciones del comandante, fondeándose a las 6.40 de la madrugada.

PORTO GRANDE

La isla de San Vicente que es sin duda la principal del grupo, ofrece en su costa Norte, la espaciosa y bien abrigada bahía de Porto Grande, que es el punto de recalada para todos los vapores que cruzan el Atlántico por la parte Sur. Esta situación tan especial la ha hecho ser una estación carbonífera muy concurrida,

dándole con ello vida a esas tierras tan descuidadas y sin vida propia.

La isla tiene un perímetro de 30 millas, y está situada al SE. de la isla de San Antonio dejando entre ellas un canal espacioso y limpio.

Como todas las del grupo está formada por elevadas montañas de origen volcánico que corren en dos cadenas, dejando entre sí un valle cuyo origen está en la parte Sur de Porto Grande.

Al SW del puerto se encuentra el Monte de Cara, el que es denominado de Wellington, de Washington o de Napoleón, según sea la nacionalidad del que lo observe.

La ciudad no alcanza a abarcar una milla de extensión. Sus calles angostas y poco rectas se encuentra pavimentadas naturalmente por una tierra dura y un tanto pedregosa.

Sus edificios son bajos y sencillos. Los habitantes viven en un miserable estado, cubiertos apenas por una telita, que no les cubre mucho, y alimentándose en su mayor parte de frutas, las que hay en gran cantidad.

No hay más europeos que los empleados del Cable, que son ingleses, los que gozan de las comodidades que les proporciona la Compañía.

En el centro de la población se encuentra la plaza, estando sus avenidas pavimentadas con cemento, y adornada de arbustos y algunas plantas florales.

DE SAN VICENTE A PUNTA ARENAS

Después de rellenar carboneras y aguada se zarpó de Porto Grande el viernes 23 de noviembre a las 6.30 de la mañana, navegando durante las 5 primeras singladuras a la vela, debiendo poner la máquina durante la VI por haber quedado en calma, navegando desde la VII hasta la X con un tiempo precioso y buen viento: debiendo nuevamente poner la máquina durante las singladuras X y XI, continuando después a vela.

Durante la XIII singladura se pasó a la cuadra de Fernando de Nohrona.

En la singladura XV se puso nuevamente la máquina, para seguir después a la vela hasta la singladura XXVII, debiendo efectuarse frecuentes viradas por avance, debido a los cambios de viento.

En estas condiciones se continuó navegando, a veces a vapor, a veces a la vela, según si tuviera vientos o calmas hasta arribar media hora después de las 12 de la noche del 31 de diciembre de 1906 a Punta Arenas.

En la mañana del 1.º de enero de 1907 se cambiaron los saludos correspondientes con las autoridades navales del puerto.

NAVEGANDO EN AGUAS CHILENAS

El 10 de enero dejó la "Baquedano" el puerto de Punta Arenas a las 9 de la noche, hora en que aún estaba claro. Se navegó sin novedad toda esa noche y la mañana siguiente, en que como a las 11 en que se experimentó un fuerte viento por la proa.

A las 5 de la mañana del día siguiente se tomaba el Canal Mayne y a las 10 el Canal Sarmiento.

A las 5.30 P. M. se tomaba la angostura Guía y poco después se entraba a Wide, para pasar allí la noche.

Al amanecer del día siguiente, lunes 14, se zarpaba en demanda de Puerto Edén, tomando el Canal Inocentes y siguiendo el track recomendado en la carta.

A mediodía se pasaba el hermoso Paso del Abismo y después el del Indio, fondeándose a las 4.55 en Edén:

A las 7 de la mañana del jueves 17 se continuó la navegación

en demanda de Valparaíso, experimentando en la navegación algunos malos tiempos, chubascos y espesas neblinas, fondeando finalmente a las 12 de la noche del 23 de enero de 1907 en el principal puerto de la Patria.

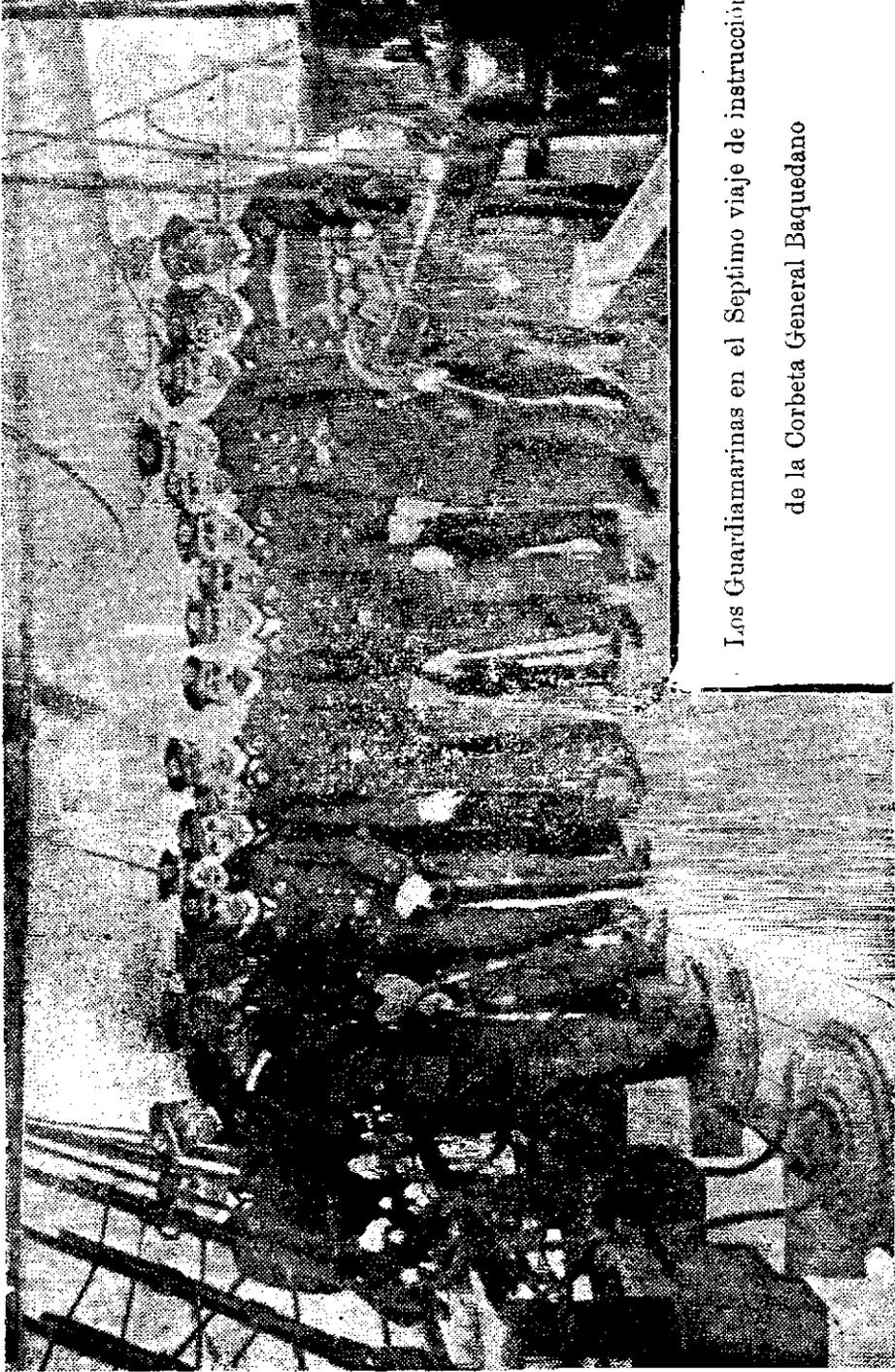
Se había terminado el viaje por las costas de Inglaterra, España, África y Sur de Europa con entera felicidad.

Los guardiamarinas y grumetes se habían adiestrado completamente en el manejo de los barcos a vela, y su constante lucha con los elementos había templado sus cuerpos. Era un nuevo grupo de hombres de mar que había pasado satisfactoriamente sus pruebas prácticas y que se encontraba en excelentes disposiciones de poder servir a la institución a la cual iban a consagrar sus mejores energías.

Muchos de esos guardiamarinas ya no existen, otros abandonaron su carrera antes de llegar a la meta por todos deseada, o sea los altos grados; pero todos ellos, guardaron recuerdos imborrables de este viaje de instrucción, tal como lo han hecho los que les precedieron y los que vinieron a continuación.

Entre los guardiamarinas que efectuaron este viaje se recuerda a don Humberto Aylwin, capitán de fragata en retiro, Miguel González González, guardiamarina en retiro y Carlos Smith Hausen, ca-

pitán de corbeta en retiro, que son ahora agricultores en esta Zona; Luis Alvarez Jaramillo, vicealmirante y actual director del Personal de la Armada, Carlos Frodden, capitán de navío en retiro y ex ministro de Marina e Interior, Daniel Valenzuela, capitán de navío en retiro, Ramón Oliva, guardiamarina en retiro y actual gerente de la C.ª Electricidad en Santiago y Valparaíso; Jorge Ossa, teniente en retiro y actualmente jefe de una sección en el Estado Mayor de la Armada, Armando Mora, capitán de corbeta en retiro y en la actualidad es práctico de bahía en Valparaíso, José Gofí, capitán de navío en retiro, Rodolfo Turenne, capitán de navío A. C. de en retiro, Luis Tello, capitán de corbeta en retiro y ahora es jefe de la Sec. Marina Mercante del Ministerio de Fomento, Eugenio Rodríguez Peña, capitán de corbeta en retiro y en la actualidad jefe de Bienestar de la Asociación Salitrera, Germán Valenzuela, capitán de corbeta retirado y jefe de la Oficina Meteorológica de la Armada, Julio Caldera, capitán de corbeta en retiro y que murió como capitán del vapor "Itata" en el naufragio de ese vapor frente a Caldera, Víctor Contreras, capitán de navío en retiro y los guardiamarinas de esa época. Héctor Alliende que llegó a teniente 1.º; Pedro Escudero y Luis Vera Calvo ya fallecidos.



Los Guardiamarinas en el Séptimo viaje de instrucción
de la Corbeta General Baquedano

NOVENO VIAJE DE INSTRUCCION DE LA CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"

La Superioridad Naval acordó que el viaje de instrucción de los guardiamarinas se efectuará en el crucero "Ministro Zenteno", pues la corbeta "General Baquedano" se encontraba en una larga reparación.

Así pues el curso egresado de la Escuela Naval el 26 de enero de 1907, fecha en que fueron nombrados los cadetes con el grado de guardiamarinas de 2.ª clase, fueron embarcados en dicho crucero el 14 de febrero.

El "Ministro Zenteno" llevaba en su bordo la siguiente dotación de oficiales:

Capitán de navío señor Arturo Langlois, comandante.

Capitán de corbeta señor Ismael Huerta, 2.º comandante y oficial del Detall.

Teniente 1.º señor Lautaro Rozas, oficial instructor.

Teniente 1.º señor Francisco Domínguez.

Teniente 2.º señor Raúl Rivera.

Teniente 2.º señor Luis Barrie.

Teniente 2.º señor Aristides del Solar.

Guardiamarina de 2.ª señor Jorge V. López V.

Guardiamarina de 2.ª señor Jorge Fernández F.

Guardiamarina de 2.ª señor Victor Bunster M.

Guardiamarina de 2.ª señor, Guillermo Valenzuela T.

Guardiamarina de 2.ª señor Darío Zalazar J.

Guardiamarina de 2.ª señor Manuel Sarratea A.

Guardiamarina de 2.ª señor Carlos Grado V.

Guardiamarina de 2.ª señor Alejandro Seballos Q.

Guardiamarina de 2.ª señor Alberto Brito R.

Guardiamarina de 2.ª señor Miguel Elizalde L.

Guardiamarina de 2.ª señor Ricardo de la Carrera S.

Guardiamarina de 2.ª señor Ernesto Contreras F.

Guardiamarina de 2.ª señor Guillermo García C.

Guardiamarina de 2.ª señor Enrique Castro C.

Guardiamarina de 2.ª señor Alfonso Arqueros R.

Guardiamarina de 2.ª señor Hermógenes Cortínez M.

Guardiamarina de 2.ª señor Jorge Nebel F.

Guardiamarina de 2.ª señor Silvestre Calderón.

Guardiamarina de 2.ª señor Alberto Cabrera S.

Guardiamarina de 2.ª señor Gustavo Arqueros R.

La Dirección General de la Armada despidió al buque partiendo de Valparaíso y llevando la comisión especial de asistir a la gran revista naval internacional de Hampton Roads (Estados Unidos).

El itinerario de viaje se cumplió en todas sus partes, siendo un viaje hermosísimo, pues en todos ellos fueron muy atendidos por las autoridades, miembros de la colonia residente y los marinos de las respectivas naciones de los puertos visitados, a saber: Barroso, Grappler, Dixon, Punta Arenas, Bahía, La Guayra, Las Bermudas, Hampton Roads, Anápolis, New Port, Plymouth, Brest, Ferrol, Lisboa, Argel, Malta, Spezia, Génova, Barcelona, Cartagena, Gibraltar, Santa Cruz, Río de Janeiro, Buenos Aires, Puerto Madryn, Punta Arenas,

Fortescue, Tamar, Bueno, Edén, Lagunas, Melinka, Puerto Montt y Talcahuano, fondeando en Valparaíso el 2 de diciembre de 1907.

Al regreso del crucero "Ministro Zenteno", éste fué revistado por el director general de la Armada, vicealmirante don Jorge Montt.

EL VIAJE DE LA CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"

Alistada la corbeta de sus pertrechos correspondientes y recorrida su máquina, velamen y llevando sus dotaciones reglamentarias, se hizo a la mar el sábado 22 de febrero de 1908, llevando el siguiente personal:

Capitán de navío señor Agustín Fontaine, comandante.

Capitán de corbeta señor Roberto Garay, 2.º comandante y oficial del Detall.

Teniente 1.º señor Bernardo Riquelme, oficial instructor de guardiamarinas.

Teniente 1.º señor Luis A. Barrientos del Sol, oficial de maniobras.

Teniente 1.º señor Alberto Pañedes, oficial piloto.

Teniente 2.º señor Flamarión Reyes Pavez, oficial artillero.

Teniente 2.º señor Armando Reyes del Río, oficial de maniobras.

Teniente 2.º señor Agustín Prat von Seitz, oficial de embarcaciones.

Teniente 1.º de Ejército señor Abraham Plaza de los Reyes.

Guardiamarina de 1.ª clase: Julio Grez Munita.

Guardiamarina de 1.ª clase: Horacio Mira Avendaño.

Guardiamarina de 1.ª clase: Mariano Cofré.
 Guardiamarina de 1.ª clase: Ramón Peltier.
 Guardiamarina de 1.ª clase: Francisco Fernández Otaegui.
 Ingeniero 1.º señor Desiderio Labra Palacios.
 Cirujano 1.º señor J. F. Cádiz Aldunate.
 Contar 2.º señor Fernando Blanchet Soudy.
 Ingeniero 2.º señor Fernando Molina Zamorano.
 Ingeniero 3.º señor Julio Pinto Fariás.
 Ingeniero 3.º señor Adolfo Poupert Montoya.
 Ingeniero 3.º señor Victorino Rojas Mancilla.
 Ingeniero 3.º señor Aurelio Castro Cariaga.
 Ingeniero 3.º señor Juan Solari Torres.
 Contador 3.º señor Carlos Zegers Borgoño.
 Aspirante ingeniero señor Victor Silva Zurita.
 Guardiamarina de 2.ª señor Ricardo de la Carrera Salinas.
 Guardiamarina de 2.ª señor Francisco R. Anda Maldonado (ecuatoriano).
 Guardiamarina de 2.ª señor Teodoro Camus Tash.
 Guardiamarina de 2.ª señor Juan Gerken Mahn.
 Guardiamarina de 2.ª señor Roberto Merino Fuenzalida.
 Guardiamarina de 2.ª señor Gastón Kulczewsky García.
 Guardiamarina de 2.ª señor Enrique Errázuriz Uribe.
 Guardiamarina de 2.ª señor Adolfo Donoso Gana.
 Guardiamarina de 2.ª señor Eugenio Silva Henríquez.
 Guardiamarina de 2.ª señor Joaquín Herrera Uribe.
 Guardiamarina de 2.ª señor Vicente Merino Bielich.
 Guardiamarina de 2.ª señor Emilio Merino Lemus.
 Guardiamarina de 2.ª señor Rodolfo García Bouquet.
 Guardiamarina de 2.ª señor Luis A. Troncoso Pizarro.
 Guardiamarina de 2.ª señor Ramón A. Rojas Castro.
 Guardiamarina de 2.ª señor Alfredo Fernández Fuentes.
 Guardiamarina de 2.ª señor José H. Alamos Ramos.
 Guardiamarina de 2.ª señor Manfredo Becerra Saavedra.
 Guardiamarina de 2.ª señor Pedro Gallardo Lataste.
 Guardiamarina de 2.ª señor Luis A. Muñoz Valdés.
 Guardiamarina de 2.ª señor Augusto Romero Aguirre.

Guardiamarina de 2.ª señor Santiago Zavala Aguirre.
 Guardiamarina de 2.ª señor Enrique Verdugo Garnham.

Antes de zarpar la corbeta fue revista por el director general de la Armada, vicealmirante señor Jorge Montt, la corbeta "General Baquedano", iniciándose el noveno viaje de instrucción alrededor del Océano Pacífico.

Como en viajes anteriores la corbeta fué despedida cariñosamente tanto por las naves de la Armada que se encontraban fondeadas en el puerto, como también por altos jefes de la Armada y familia de los marinos que iniciaban el viaje en embarcaciones que acompañaron la gallarda corbeta hasta fuera de la bahía, los que con ademanes o con el pañuelo hacían señales deseándole un feliz viaje.

Se recuerda gratamente la gentileza de parte de la Artillería de Costa que formó un letreiro con soldados de su dotación, que se destacaba en una planicie del "Fuerte Valdivia" que decía "Feliz Viaje".

Por su parte, la corbeta "General Baquedano" devolvía estos sinceros saludos de sus compañeros de mar, como a su jefes y familiares, teniendo la tripulación en las gavias y cofas, quienes agitaban sus gorras en son de despedida, volviendo a sus puestos cuando se divisaba entre brumas el puerto origen del viaje.

A LA ISLA DE PASCUA

Cumpliendo las disposiciones de la superioridad se navegó rumbo a la isla de Pascua, siendo esta derrota efectuada, con buen tiempo, aunque con escasez de viento, lo que determinó emplear las máquinas en algunos días, recalando en esta isla chilena el 6 de marzo de 1908, fondeando en Hanga Roa a las 11.45 horas del día indicado.

Se desembarcó en la isla, visitando nuestros marinos las partes de mayor importancia, como son los ídolos, los cráteres de los volcanes, etc.

En esos tiempos la isla de Pascua tenía una población de unos doscientos habitantes, y un caserío de unas 30 viviendas, incluso las de la administración.

El desembarcadero se presentó en general en malas condiciones por mal tiempo, de tal manera que se volcó una embarcación

con oficiales, sin mayores consecuencias.

DE PASCUA A TAHITI

Después de una estadía breve la "Baquedano" zarpó de Hanga Roa el 7 de marzo con rumbo a Tahiti. Durante esta etapa se tuvo que soportar un temporal del 4º cuadrante, bastante intenso que se presentó con características de un meteoro ciclónico. Este temporal duró tres días, debiéndose cambiar amuras para capearlo, calculando la dirección en que corría y huir de esos peligrosos sitios.

En esta navegación se recuerda que un tiburón de grandes dimensiones perseguía el buque lo

que hizo dar la idea de caza para evitar la compañía de tan funesto compañero de viaje, pues se corría el peligro, sobre todo en un buque a la vela en donde los puestos de la tripulación están en las gavias, de caer en cualquier momento algún marinero, y su suerte estaba echada de antemano, pues sería presa inmediata del tiburón que perseguía a la "Baquedano".

Después de varias tentativas que eran desarrolladas por la tripulación de la "Baquedano", el tiburón quedó preso siendo izado a la cubierta del buque, previamente comprobada su muerte debido a fuego de fusil y falta de oxígeno.

La navegación continuaba cuidadosa ya sea por la multitud de islas bajas como también por los vientos que intempestivamente aparecían muchas veces demasado recios que hacían correr a la "Baquedano" o de pronto existía una calma chicha que se tenía que alistar la máquina y dar vapor para continuar la derrota diseñada.

Por fin después de 23 días de navegación, o sea el 30 de marzo a las 11.30 horas se fondeó en Papeete, capital y principal ciudad de Tahiti.

En Papeete nuestra corbeta era conocida por haber tocado este puerto en diversos viajes anteriores, y su silueta querida por los habitantes de esta hermosa ciudad, siendo como en otros viajes recibida con nuestras de grandes simpatías.

En tierra fueron festejados los oficiales, con recepciones, paseos a los alrededores, que como sabemos son de gran vistosidad y

de una hermosura ponderable, quedando los marinos chilenos agradecidísimos de tan finas atenciones.

Además, fueron atendidos por el príncipe Pomaré, último descendiente de su dinastía y que reinó hasta que estas tierras fueron anexadas a Francia.

DE PAPEETE A HONOLULO

El 10 de abril la "Baquedano" dejó Papeete trazando su derrota hacia Honolulu. Se encontraron brisas del 1er. cuadrante. La zona de calma estaba corrida al N. de manera que se pasó la línea con buena brisa el día 19 de abril, cortándola por el meridiano 147° W.

Se verificó la tradicional fiesta del paso de la línea dentro del mayor entusiasmo entre todo el personal del buque, con todos los personajes característicos, Neptuno, el piloto, el barbero, los cirujanos, la corte, comitiva real, etc., etc., desempeñándose los roles con singular acierto.

El día 2 de mayo se fondeó en Honolulu después de una navegación de 22 días.

En este puerto se encontró al buque-escuela brasileño "Benjamín Constant" quien en su viaje de instrucción había tocado Valparaíso, trayendo de las atenciones recibidas en ese puerto muy gratos recuerdos. Se cambiaron visitas tanto a las autoridades del puerto como al buque brasileño siendo estas manifestaciones de cordialidad.

DE HONOLULO A YOKOHAMA

Después de pasar 7 días en Honolulu el 9 de mayo a las 16 horas zarpó la corbeta "General Baquedano" rumbo a Yokohama.

En esta navegación el tiempo se mostró espléndido y se pudo navegar a la vela gran parte de la ruta.

El 21 de mayo, reinando buen tiempo, se celebró patrióticamente.

A las 10 horas se izó la bandera con los acordes de la Canción Nacional y el teniente don Armando Reyes pronunció una vibrante alocución patriótica.

Hubo diferentes números sobresaliendo un circo preparado y representado por personal de tripulación, siendo todos sus números aplaudidos cariñosamente.

Sin mayores inconvenientes que la regional neblina que se

descargó por algunos días antes de la recalada al puerto en demanda, se fondeó en Yokohama el 29 de mayo.

La "Baquedano" permaneció en este puerto hasta el 10 de junio, y durante este lapso se visitó Kobe, Kuse, Sasebo y Nagasaki.

A los marinos fueron prodigadas especiales atenciones oficiales, pudiendo visitar los arsenales y astilleros principales del puerto militar de Yokosuka, cercano a Yokohama.

Cabe dejar constancia que tanto en las esferas oficiales como particulares se mostraron con los chilenos especialmente deferentes. Al comandante del buque se le designó un oficial ayudante que lo acompañó durante toda la estadía en el país.

Se recuerda que la oficialidad de la nave asistió a una recepción realizada en Tokio a la cual asistió también el almirante Togo, a quien se veneraba como una reliquia nacional y además concurrió a la fiesta el príncipe heredero del trono.

En Yokohama se volvió a encontrar con el buque-escuela "Benjamín Constant" manteniendo las oficialidades de ambos buques estrecha camaradería.

DE NAGASAKI A SHANGHAI

A las 16.30 horas del 10 de julio zarpó la corbeta "General Baquedano" de este puerto nipón en demanda de Shanghai navegando por el mar Amarillo, con un tiempo que podemos calificar en general de benigno.

El día 12 en la tarde se fondeó en Wusung para esperar la marea a fin de entrar a Shanghai, navegando por el río Youtze-Kiang. Se levó ancla el día 13 a las 9 horas fondeando en Shanghai a las 11.30 horas.

En este puerto permaneció la "Baquedano" 7 días dedicándose en visitas oficiales y al puerto y ciudades vecinas.

DE SHANGHAI A MANILA

El 19 de julio zarpó la corbeta, con escala en Wusung saliendo al mar Amarillo navegando sin novedad, pero cerca de Formosa y en el mar de la China se experimentó un mal tiempo del 1er. y 4.º cuadrante.

Previos los estudios del tiempo tomando las precauciones del caso se llegó a Manila sin novedad el 29 de julio en la mañana.

En este puerto del archipiélago de las Filipinas se pudo constatar que el temporal experimentado, tal como se había calculado, fué los bordes de un violento tifón que dirigió con su rama inicial hacia el W. de las Filipinas, internándose después hacia China.

Se visitó el observatorio de Manila dirigido por padres jesuitas, el que comprendía cuatro divisiones: Meteorológico, Magnético, Astronómico y Sismológico. Todos estaban provistos de los instrumentos más modernos. Los marinos chilenos dedicaron especial atención el Baro-Tifonómetro, instrumento ideado por el sabio meteorológico reverendo padre Algué, a quien se tuvo el placer de conocerlo personalmente.

Se observó que este establecimiento está en contacto con los de otros países del extremo oriente y día a día lanza por radio las predicciones del tiempo y particularmente la formación y marcha de los temibles tifones tan comunes en esas regiones, de manera que son valiosísimos los serenos que son mostrados al personal del buque. Se mostró a los chilenos los gráficos del terremoto que azotó a Valparaíso en agosto de 1906. Las autoridades norteamericanas se mostraron muy deferentes con los visitantes y ofrecieron hermosas recepciones y paseos a la oficialidad del buque.

Se tuvo que postergar la salida del puerto porque el Observatorio Meteorológico anunció la formación y desarrollo de un tifón.

DE MANILA A SINGAPORE

El 8 de agosto en la mañana zarpó la "Baquedano" a Singapur, siendo acompañada en su navegación por un tiempo chubascoso y con calma, por lo que hubo que encender los fuegos para poder avanzar, fondeando en Singapur el 15 en la mañana.

Consideraron a esta posesión británica de un alto valor estratégico y por ser paso obligado de la ruta de Europa a China y Japón, es de bastante movimiento comercial, siendo su población cosmopolita.

En este puerto se permaneció 4 días los que fueron aprovechados para visitar los pintorescos paisajes tropicales.

DE SINGAPORE A SIDNEY

El 19 de agosto zarpó la "Baquedano" de Singapore acompañándola durante los primeros días una calma completa.

Desde el paralelo 3° S. empezó a soplar una brisa del 3er. cuadrante pudiendo desde entonces seguir a la vela, aprovechando los alisios que se hicieron presente hasta la zona de los variables, refrescando desde las primeras horas del día y amainando comúnmente por las tardes, en general soplaban también arrachadas durante la noche, descargándose a veces fuertes chubascos y levantándose una mar arbolada.

Continuó la navegación en estas mismas condiciones, hasta recalar en Albani, el 11 de septiembre, pequeño puerto situado al S. W. de Australia, con el objeto de hacer aguada y revisar las máquinas.

El 12 de septiembre se continuó el viaje y debió al mal tiempo que acompañaba no se pudo celebrar el aniversario patrio, como era el deseo de todos los tripulantes de la nave.

Durante la navegación por la costa sur de Australia se navegó con gran precaución por cuanto son comunes los golpes de viento y los contrastes que pueden presentarse que pueden hacer peligrar los aparejos cuando se navega a la vela. Esta vigilancia y cuidado fué aún mayor al atravesar el estrecho de Boss, en donde no son raros estos fenómenos meteorológicos.

A fines de septiembre entró la "Baquedano" a la hermosa bahía Jackson, para fondear sin novedad en Sidney.

En este puerto que se encuentra a la altura de Valparaíso fueron los visitantes especialmen-

te atendidos por el cónsul de Chile en esa época señor William Brown, quien gozaba de gran prestigio social y comercial. Las autoridades del puerto y particulares se mostraron muy deferentes con todos los chilenos y ofrecieron interesantes veladas y recepciones en su honor, festejos que fueron debidamente retribuidos por el comandante del buque.

Además se visitaron todos los lugares de atención turística, establecimientos públicos, quedando los marinos de la "Baquedano" gratamente impresionados de las finas atenciones de que fueron objeto en su estadía en este puerto.

DE SIDNEY A AUCKLAND

El 16 de octubre en la mañana se dejó Sidney en demanda de Auckland, en Nueva Zelanda.

Durante este viaje azotó el buque un temporal del 3er. y 4.º cuadrante que duró 80 horas, peligrando en cada momento la estabilidad del buque, y gracias a la pericia marinera y destreza demostrada no se lamentó contraste alguno, llegando sin novedad a Auckland, fondeando el 29 de octubre.

Durante su estada en puerto se aprovechó, como en otros puertos en visitar lo más importante de la ciudad y alrededores, como así mismo los establecimientos del puerto. También fueron atendidos por las autoridades y residentes.

DE AUCKLAND A TALCAHUANO

El 7 de noviembre, la "Baquedano" dejó el último puerto extranjero para dirigirse directamente a nuestro puerto de Tal-

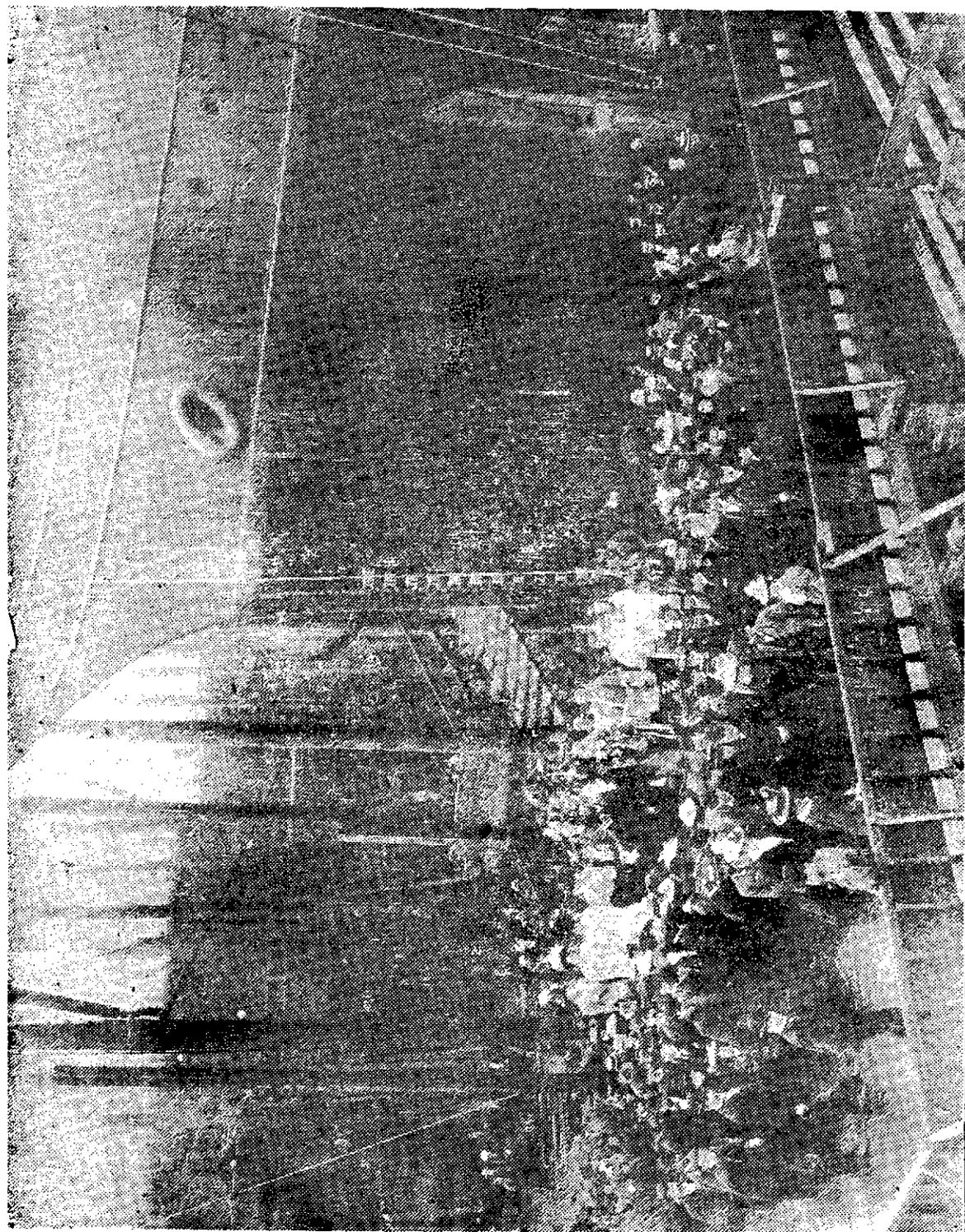
cahuano, previo alistamiento de viveres y aguada y demás elementos para tan larga travesía.

Al cruzar el meridiano 180 en L. 36° 5 se tuvo que repetir un día porque se navegaba hacia el E. de manera que se contó dos domingos seguidos, lo que fué de mucho agrado especialmente para la tripulación por haberse repetido dos días festivos.

Durante este viaje, con una ruta que remontó hacia el paralelo 45° S., se experimentó 3 grandes temporales, dos del 3er. cuadrante y uno del N., temporales que habían predicho con toda exactitud sacado de los estudios del tiempo por el personal de oficiales del buque.

Durante la navegación, como en la mayor parte de la anteriormente narrada, se aprovechó para la instrucción de los guardiamarinas y personal de marinería, quiénes ya volvían a su tierra natal con un profundo bagaje de conocimiento prácticos que los clasificaban como avezados hombres de mar, que conocían las rudas luchas que en lo sucesivo tenían que tener contra el océano.

Por fin el 24 de diciembre, a las 10 horas, se dió término a este hermoso viaje de instrucción de la corbeta "General Baquedano" fondeando en Talcahuano, y aprovechando que el crucero "Blanco Encalada" partía a Valparaíso, se transbordó a este último al oficial instructor con su curso de guardiamarinas y además los instructores de jiu-jitsu, uno embarcado en Japón y otro en Sidney, a fin de presentarse en revista que sería pasada por el director general de la Armada, vicealmirante don Jorge Montt.



Lanzamiento de la Corbeta «General Baquedano» el 5 de Julio de 1896

DECIMO VIAJE DE INSTRUCCION DE LA CORBETA

"GENERAL BAQUEDANO"

En marzo de 1909 zarpó la corbeta de Valparaíso con rumbo a Talcahuano, a fin de entrar al dique a efectuar las reparaciones necesarias y pintado de su casco, con el objeto de dejarla lista para efectuar su décimo viaje de instrucción.

En los primeros días de mayo zarpó de Talcahuano a Valparaíso para tomar viveres y los consumos del buque y completar también su tripulación.

A mediados de mayo, lista la corbeta para su viaje y revistada por el señor director general de la Armada, vicealmirante don Jorge Montt, zarpó con rumbo a Los Vilos, llevando el siguiente personal:

Capitán de fragata señor Luis Langlois Vidal, comandante; capitán de corbeta señor Amadeo Figueroa, oficial de detalle; teniente 1.º señor Leonel Rely; teniente 1.º señor Alejandro García, instr. guardiamarina; teniente 2.º señor Javier Angulo Guzmán; teniente 2.º señor Alberto Gómez; teniente 2.º señor Federico Wilson; teniente 2.º señor E. Rodríguez Peña; guardiamarina de 1.ª señor Guillermo Valenzuela; guardiamarina de 2.ª señor Eduardo González; guardiamarina de 2.ª señor Jorge de la Maza; guardiamarina de 2.ª señor Alejandro Yáñez Cerda; guardiamarina de 2.ª señor Alberto Obrecht Herrera; guardiamarina de 2.ª señor Raúl Salvo Coronado; guardiamarina de 2.ª señor Javier Valdés del Campo; guardiamarina de 2.ª señor Luis Villarroel de la Riva; guardiamarina de 2.ª señor Luis Arce Gallo; guardiamarina de 2.ª señor Aníbal Varela Moore; guardiamarina de 2.ª señor Víctor Contreras Guzmán; guardiamarina de 2.ª señor Eduardo Roth Gibbs; guardiamarina de 2.ª señor Francisco Buequiza Garrao; guardiamarina

de 2.ª señor Herbert Stevenson Rojas; guardiamarina de 2.ª señor Luis A. Bahamonde Torrejón; aspirante a ingeniero señor Víctor Olivos; contador 1.º señor Próspero Galán; ingeniero 2.º señor Jorge A. Triviño Díaz; ingeniero mayor de 2.ª señor Ignacio Torres Díaz; teniente 1.º de Ejército señor Tirso Velásquez; cirujano 1.º a contrato señor Cristián Roeters von Lennep; contador 3.º señor Juan Frugone.

Llegado a este puerto, se procedió al levantamiento de la bahía, con el fin de corregir varios errores que había en la carta de navegación y al mismo tiempo para que los guardiamarinas efectuaran su práctica, trabajo que duró cerca del mes, partiendo con rumbo a Tongoy con un tiempo bastante duro, que fué el primer bautizo que recibieron los guardiamarinas.

En Tongoy se estuvo fondeado dos días, aprovechándose este lapso para el reconocimiento de la bahía, zarpando con rumbo a Coquimbo.

En Coquimbo, se estuvo fondeado cinco días, durante este tiempo se visitó el puerto y se hizo una excursión a La Serena.

De Coquimbo a Cruz Grande.—Se recaló en esta caleta y se aprovechó para visitar las instalaciones y ver ocularmente en la forma cómo se trabajaba en los minerales que hay en esta caleta.

De Cruz Grande a Huasco.—Después de haber estado un día en esta caleta, se elevó anclas con rumbo a Huasco, donde se permaneció un día fondeado, aprovechándose este tiempo para que los guardiamarinas efectuaran ejercicios y tomaran observaciones de alturas en tierra.

Al día siguiente se zarpó con rumbo a Caldera; en este puerto el buque estuvo fondeado una semana,

aprovechándose este tiempo para levantamiento de la bahía y observaciones de marea.

Los guardiamarinas visitaron Copiapó y se hizo una excursión al punto donde está, a pique el Blanco, y se visitaron los establecimientos mineros de la localidad.

En este pueblo como en Copiapó la oficialidad y tripulación fueron objeto de diversas demostraciones de cariño y aprecio.

De Caldera a Chañaral.—Después de la grata estadía en Caldera la corbeta zarpó para recalar en Chañaral, fondeando a mediodía se aprovechó la tarde para bajar a tierra y que conocieran el puerto que queda un poco distante del fondeadero y al mismo tiempo para hacer algunos viveres, zarpándose al día siguiente con rumbo a Taltal.

De Chañaral a Taltal.—Se recaló en la mañana, permaneciendo dos días fondeado.

Durante la estadía en este puerto la oficialidad fué muy agasajada por la sociedad; se visitó algunas de las oficinas salitreras.

De Taltal a Caleta Coloso.—Fondeó en esta caleta en la mañana aprovechando los guardiamarinas para bajar a tierra a conocer el pueblo.

En la tarde se prosiguió viaje a Antofagasta.

En este puerto se estuvo fondeado una semana, aprovechándose para visitar las oficinas salitreras donde fueron gentilmente invitados por las compañías salitreras de Antofagasta. La sociedad festejó con un espléndido baile a los jefes y oficiales haciéndoles muy grata la estadía en ese puerto, levando anclas con rumbo a Mejillones.

En Mejillones se aprovechó la estadía para visitar las maestranzas

y se hicieron algunos ejercicios de bote a vela y desembarco. Después de dos días de haber estado fondeado en este puerto, se levó anclas con rumbo a Tocopilla.

En los dos días que se estuvo fondeado en este puerto se aprovechó para visitar las oficinas de este cantón. La Sociedad dió en el club un baile en honor de los jefes y oficiales.

De Tocopilla a Iquique.—Después de la arribada a este puerto donde se estuvo fondeado una semana se aprovechó para hacer ejercicios de desembarco, se visitó también las salitreras.

Se hizo una romería a la hora que indica el punto de hundimiento de la Esmeralda, zarpando con rumbo a Pisagua.

En este puerto se fondeó en la tarde permaneciendo una noche y al día siguiente se zarpó en la tarde con rumbo a Arica, en donde se estuvo fondeado una semana, aprovechándose la estadía para visitar Tacna. Los guardiamarinas hicieron el mismo recorrido que hicieron las tropas chilenas que tomaron parte en la toma del Morro de Arica.

Se hizo un paseo que resultó espléndido, ofrecido por la firma constructora del Ferrocarril de Arica a La Paz, llegando al final del Ferrocarril, donde se almorzó para regresar después al puerto con la impresión de haber pasado un agradable día.

En este puerto se hizo víveres y aguada para efectuar la travesía a Juan Fernández, antes de zarpar se desembarcó por enfermo al capitán Figueroa, quedando como segundo comandante el teniente Raby, tomó el puesto de instructor de los guardiamarinas el teniente García.

En Juan Fernández.—Se fondeó sin novedad y el día 10 de agosto a las 16 horas se levó anclas poniendo rumbo hacia el W. para tomar viento, a unas 10 millas del puerto se largó la vela para cumplir la comisión de verificar la existencia de las rocas Yosemite y Podestá demarcadas por veleros de estos nombres, que según dato estaban más o menos a doscientas millas de la costa y a la altura de Taltal. La orden fué explorar una zona como de 2000 millas de largo por 40 de ancho, entre los meridianos 78 y 105 grados y latitud 29 y 30 grados. Para el mejor desempeño de la comisión se navegaba de día a toda vela y en la noche en minimum del andar, teniendo muchas veces que volver

atrás cuando se estuvo en el punto indicado como ubicación de la roca. Una noche navegando con viento fuerte del norte y mar arbolada, se sintió un fuerte choque en el casco del buque con algo extraño; la primera impresión después del golpe, fué de que se había chocado con las rocas y se dió señal de alarma y repetido mandando a sus puestos de zafarrancho. Pasado el primer momento, pudo cerciorarse que no eran las rocas temidas sino una joven ballena que había tenido la mala ocurrencia de ponerse al encuentro del buque.

Durante esta navegación a vela fué aprovechada para efectuar toda clase de ejercicios y en la región de calmas se aprovechó para hacer ejercicios de baja. Se pasó por el lado de las islas San Ambrosio, Juan Félix y de Pascua. Para una mayor vigilancia se instaló un nido de cuervo, donde los guardiamarinas hacían guardias de 2 horas. Estas guardias no fueron nada de agradables para los guardiamarinas, pues muchos de ellos tuvieron que dejar sus almuerzos a los pescados por el motivo del mareo producido por el balance que resultaba a esa altura en especial en mal tiempo.

Después de 20 días de navegación se fondeó en la Isla de Más Afuera, aquí fueron recibidos con salvas de 21 cañonazos hechas en tarros de durazno por la guarnición de la colonia penal que había en ese entonces en esa isla, las salvas demoraron 4 horas para completar las 21.

Recibido a bordo el jefe de las fuerzas de gendarmes de la isla se pudieron imponer del estado de abandono en que se encontraban éstos, pues hacía varios meses que no recibían víveres y la pobre gente casi se moría de hambre.

Las cámaras de oficiales dieron la mayor parte de sus víveres propios, fuera de los víveres del buque que por orden del comandante se entregaron. Se bajó a tierra y pudieron comprobar la gran miseria que ahí reinaba.

Los presos agradecidos por este acto de darle víveres obsequiaron cabros, que abundan en esa isla al buque, pero hubo desgraciadamente una vez salido del puerto que botarlos al agua, pues el olor insoponible a chivo que saturó al buque, hacía imposible la permanencia de éstos a bordo.

El comandante una vez llegado a Valparaíso dió cuenta en las condiciones como se encontraba la colonia penal a la Dirección General de la Armada, quien a su vez informó

al Gobierno y un mes después del informe pasado, se dió orden a un transporte de ir a la isla a buscar toda la colonia, quedando con esto suprimida la colonia penal de Juan Fernández.

Al día subsiguiente de la estadía en esta isla se zarpó en la mañana con rumbo a la isla de Más a Tierra, donde se permaneció una semana aprovechándose de hacer excursiones para conocerla completamente.

Aquí se dió fe de lo que era comer langostas, pues la mayoría de los guardiamarinas como también la tripulación la conocían desde las vitrinas.

Una tarde de un día domingo se hizo una excursión en tres botes, a cargo de los tenientes Gómez y Angulo a Bahía Inglesa, para visitar ahí, la gruta de Robinson Crusoe, cuyos excursionistas no pudieron regresar en el día por descompostura del tiempo, teniendo que pernoctar en la isleta, haciéndose las veces de que eran los Robinsons, tocándolas la mala suerte que se les hizo pedazo un bote.

El comandante al notar la ausencia de los oficiales nombrados y la tripulación que los acompañó, dispuso inmediatamente ir en su auxilio, lo que no fué posible debido al mal tiempo que se desencadenó, pudiendo tan pronto como se pudo dominar el mal tiempo recogerlos; los que se encontraron con hambre y frío, pero este último fué dominado inmediatamente con la arbolada del comandante que los hizo entrar en calor.

El día 5 de septiembre se levó ancla aprovechándose a la salida para efectuar ejercicios de artillería, disparándose con carga de ejercicio con la banda de estribor sobre la isla; todas las piezas eran servidas por los guardiamarinas y al mando del teniente de Artillería, la impresión de los guardiamarinas fué grande, pues era la primera vez que disparaban.

Terminado el ejercicio, se apagaron los fuegos y se largó la vela y después de una semana de navegación, se fondeó en Valparaíso, terminándose con esto la primera parte del viaje de instrucción.

SEGUNDA PARTE DE ESTE VIAJE DE INSTRUCCION

En los primeros días del mes de octubre de este mismo año, se embarcó el curso de guardiamarinas de 1.ª, que ya habían hecho el viaje de instrucción en el Zenteno, con el ob-

jeto de que hicieran práctica de vela, embarcándose también el guardiamarina de 1.ª señor Julio Allard y Arturo Robinson, que venía el primero como jefe de cámara.

Más o menos el 5 de octubre zarpó con rumbo a Talcahuano, permaneciendo en este puerto tres o cuatro días a fin de aprovechar que se le efectuaran algunas reparaciones en el dique. De Talcahuano zarpó a Lota para hacer carbón, 250 toneladas, pues toda la navegación de ida al Sur iba a ser a vapor.

En este puerto los guardiamarinas fueron invitados a conocer las distintas reparticiones de las minas y la Planta Eléctrica que en ese entonces estaba en Chivillingo, un poco al interior del puerto de Lota. La excursión a este último punto se hizo a caballo, único elemento de transporte que se disponía y como toda excursión tuvieron sus pequeños accidentes sin consecuencias graves, como aquellas bajadas bruscas de los caballos sin el deseo de sus jinetes.

DE LOTA

Se zarpó con rumbo a Corral, donde se aprovechó visitar los fuertes del tiempo de la Colonia, los Altos Hornos de Corral que recién iniciaban su trabajo. La Compañía Ganadera Chile Argentina, ofreció un paseo a la región de los Lagos (Lago Lacar), excursión que resultó interesante y se hizo parte en coche y lancha; se llegó hasta el pueblo de San Martín de Los Andes en Argentina, donde fueron muy bien recibidos por los oficiales de la guarnición de ese pueblo, a la oficialidad se les invitó a un baile, la que hizo contraste con la tenida que llevaban, pues para todo era apropiado menos para el acto a que se les invitaba. Gran parte de los oficiales para evitar esta circunstancia aceptaron las ropas que le ofrecían los oficiales argentinos, lo que de todas maneras siempre resaltaba, pues había a muchos que el sastre había equivocado la medida.

El regreso de la excursión se hizo en buenas condiciones y dentro de la mayor armonía, perdurando el eco de las atenciones recibidas.

En Valdivia se le dió a la oficialidad un gran baile en el Club, el cual por su entusiasmo y gran concurrencia estuvo brillantísimo, no escatimándose las atenciones para la oficialidad.

De Corral se zarpó con rumbo a Ancud, permaneciendo en este puerto día y medio, tiempo suficiente para visitar la ciudad y alrededores.

De Ancud se zarpó con rumbo a Puerto Montt, tomándose el canal de Chacao.

PUERTO MONTT

En este puerto se hizo un hermoso paseo a la región de los Lagos y que fué ofrecido por la Compañía Chilena Argentina. La partida se hizo en coche y caballo desde Puerto Montt a Puerto Varas, donde se tomó el vaporcito que los condujo a Ensenada, donde se almorzó. Desde ahí se siguió viaje a Petrohué, puertecito que está situado en el extremo del lago "Todos los Santos" y nacimiento del río Petrohué.

Desde Ensenada a Petrohué el viaje se hizo con los mismos elementos del anterior, se atravesó el Lago Todos los Santos en un tiempo aproximado de 3 horas y media, recalándose a Peulla más o menos a las 18 horas, donde se alojó para seguir al día siguiente hasta Puerto Blest, después de haber atravesado la Laguna Frias.

El viaje duró cuatro días durante cuyo lapso fueron atendidos especialmente por los representantes de la Compañía y se aprovechó de haber gozado de un panorama único.

En Puerto Montt se visitó la Isla de Tenglo, donde se estudió el régimen de marea.

Don Carlos Oelckers invitó a toda la oficialidad del buque a un curanto en su hermosa residencia de las Vejas de Calbuco, en esta oportunidad muchos de los asistentes se dieron cuenta de lo que era un curanto, más cuando fué en una circunstancia de amabilidad y simpatía que brindó la familia Oelckers cuyo jefe se distinguió en forma especial por su finísima atención que siempre dispensó a la Marina en general.

De Puerto Montt se zarpó a las Vegas de Calbuco donde se fondeó sólo por horas para zarpar de ahí a Castro, permaneciendo una noche para seguir después por los canales de Chiloé con rumbo a las Guaitecas, fondeándose en Melinka.

Después de haber permanecido una noche se siguió por el canal Moraleda para fondear en puerto Lagunas y después en Balladares, saliendo al océano (Golfo de Penas).

Al amanecer se tomó el canal Messier para fondear en puerto Edén, de aquí se fondeó en Molli-neux, Grappe, Muñoz Gamero, encontrando en este último puerto la Comisión Hidrográfica del comandante Dagnino.

Se prosiguió por los diferentes canales hasta tomar en la tarde el

estrecho de Magallanes, se navegó toda la noche para amanecer en Punta Arenas.

En este puerto se aprovechó para visitar estancias vecinas como asimismo se aceptó bailes, también se visitaron algunos puertos vecinos con el buque. Después de cinco días se zarpó por el estrecho con rumbo al Atlántico con el objeto de conocerlo, llegando casi a la desembocadura, de regreso se navegó en la noche para que aprovecharan como práctica los guardiamarinas.

Se fondeó nuevamente en Punta Arenas, donde se tomó víveres, agua y carbón para hacer el viaje de regreso a Valparaíso.

Se levó anclas a las 12 de la noche de Punta Arenas y después de haber dado avante, hubo que parar porque se notó la falta de dos guardiamarinas, los que llegaron a bordo de un remolcador. El comandante recibió a los guardiamarinas con la amabilidad que en estos casos dispone la disciplina.

Se navegó toda la noche por el estrecho y casi todo el día siguiente arribando a la boca más o menos a las 4 de la tarde con un tiempo duro del W. Se puso rumbo al NW, y después de haberse alejado lo suficiente se apagaron los fuegos y se hizo a la vela. Al día siguiente con el mismo tiempo se distribuyeron a los guardiamarinas en sus puestos de ejercicios, los guardiamarinas de 1.ª al palo mayor, los guardiamarinas de 2.ª al palo trinquete.

Los guardiamarinas de 2.ª con la práctica que ya tenían se consideraban viejos lobos de mar, a vela, y aun no se daba la orden de subir por alto, cuando ya corrían por la jarcia. Los guardiamarinas de 1.ª faltos de práctica en estos ejercicios titubeaban para efectuar la maniobra y sólo el deber de cumplir la orden y no aparecer faltos de valor ante los guardiamarinas de 2.ª los hacía efectuar la maniobra para sobresalir a ellos.

Después de 10 días de navegación se recaló en Juan Fernández, isla Más a Tierra. En esta navegación se tomó el aparejo por avante con motivo de un contraste y como existiera en el buque un trinque cazado en uno de los puertos de los canales, el contramaestre dispuso fondearlo por ser el autor del contraste.

Después de una semana de estadía en Juan Fernández se zarpó con rumbo a Valparaíso, donde se fondeó después de una semana de navegación, dándose término con esto al décimo viaje de instrucción de la corbeta "General Baquedano".