

**FONDO: ARMADA DE CHILE****Sección:** Comandancia en Jefe de la Armada**Serie:** \_\_\_\_\_**N° Volumen:** 806**Título:** Correspondencia enviada y recibida por la Inspección General de la Armada. Confidencial**Año :** 1930

MARINA DE CHILE

CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIA



( Parte de viaje de Lota a Pascua y  
( regreso a Talcahuano.-

Talcahuano, a 28 de Febrero de 1930.-

Del Comandante de la Corbeta General Baquedano".-  
Al Sr. Ministro de Marina.-

CONFIDENCIAL No. 6.-M.M.-

Tengo a honra de dar cuenta a V.S. del viaje efectuado por la Corbeta a mi mando, de Lota a Pascua y de vuelta a Talcahuano, en cumplimiento a las instrucciones recibidas de V.S.

- 1.- Estudio de la derrota de Lota a Pascua.- Al efectuar el estudio de esta derrota se llega a la conclusion que hay dos rutas a elejir; una es subir al norte hasta tomar los alisios; la otra es trazar una ruta aprovechando los vientos divergentes del anti-ciclon de las latitudes medias. El Comandante José T. Merino recomienda en su parte de viaje que desde cualquier puerto que se parta es preferible subir hasta San Félix y San Ambrosio, sin embargo estudiando con detencion la Carta Maury, la cual siempre me ha merecido fe, noto que tomando la ruta directa se tienen en esta época, vientos favorables y los porcentajes de calmas son pocos. Me decidi por adoptar esta última ruta que casi va junto con la loxodrómica, haciendo una pequena inclinacion al N. para bordear el anti-ciclon y con lo cual acorto la distancia en 450'.

Además, estudiando diferentes viajes de la Baquedano se ve que a pesar de haber ido por la ruta N, lo que estaba indicado porque salian desde puertos del N, siempre han tenido que navegar un buen número de millas a vapor, así:

- a) El viaje del Comandante Montalva el año 18 que aunque es cierto que salió de Talcahuano tenia orden de verificar la situacion de San Félix y San Ambrosio, por lo cual tuvo que bajar en latitud y llevar la misma ruta de los Alisios.

Recorrió 2397 millas de las cuales 1055 a vapor y 1241 a Vela demorando 19 dias.

El Comandante José T. Merino el año 17, de 2322 millas,

Oficio a Bienestar Social, Confidencials M.M.  
Nº 1 de esta fecha 11-III-1930

CONFIDENCIAL

Al E. M. y G. R. y O. P. y O. P.

Se M.M. hacia al M. Bienestar Social, lo relativo a sanitarios, puertos de Lota y San Antonio.

C. F. F. F.



CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIA

No.2.-

// navegó 1300 millas a vapor y 1023 a vela, demorando 19 días.

El Comandante E. Costa, año 19, de 2282 millas, navegó 1100 a vapor y 1182 a la vela, demorando 23 días.

El Comandante Dittborn, año 20, de 2486 millas, navegó 428 millas a vapor y 2058 a la vela, demorando 21 días.

Comandante Campos, año 26, de 2551 millas, navegó 1570 millas a vapor y 981 a la vela.

El resultado final parece que justifica la ruta elejida, pues en este viaje se navegaron 1996 millas, de estas 474 a vapor y 1522 millas a la vela, demorando 19 días.

Como vemos, todos los viajes citados, el único un poco superior al nuestro en millas a vapor fué el del Comandante Dittborn, que navegó 428 millas o sea 46' menos que nosotros, pero se demoró 2 días mas.

Contemplando el gráfico vemos que ha sido una buena derrota (especialmente viendo el de regreso) y que los vientos experimentados fueron justamente los que se buscaban; en la parte final se sufrieron calmas debido a equilibrios momentáneos de las presiones en esos lugares.

En cuanto a corrientes, una vez fuera de la zona de como 300 millas que abarca la corriente Humboldt, empezamos a sentir la acción de la corriente caliente ecuatorial Sur que bordea el trópico de capricornio en su parte N, teniendo dirección W. o sea favorable a nuestra ruta.

2.- Descripción del viaje de Lota a Pascua. - En cumplimiento a las instrucciones de V.S. y una vez completamente aprovisionado, zarpé de Lota el 10 de Enero a las 1330 con rumbo a Pascua. Goberné a pasar a 3 millas de la parte norte de Santa María; a la cuadra de esta Isla con fresco viento Sur di la vela a las 1730 y puse rumbo a seguir el 'track' estudiado con anterioridad; este viento alcanzó a fuerza 6 y nos dió hasta 8 millas de andar.

De acuerdo con lo estudiado, los vientos fueron rolando en el sentido contrario a las agujas de un reloj, es decir, fueron alargando haciéndonos cambiar de amuras; se salió amurado por babor.

Las primeras singladuras se hicieron con el característico viento S.W. de la costa de fuerza 3 a 4 que daban al rededor de 150 millas

//

// diarias. El Lunes 13 de Enero se divisó el contorno de la Isla Mas Afuera de la que pasamos a 50 millas. Despues el viento fué moderando su intensidad manteniéndose de 2 a 3 y rolando como se dijo, o sea al S.SW y N.W. pero acompañándonos favorablemente hasta el 22 de Enero en que el viento aflojó; me mantuve un dia en espera de que refrescara naciendo una singladura de 19 millas solamente y viendo el aspecto general de calma me decidi a encender los fuegos y dar avante el 23 de Enero a las 1530 en L=29° 58' S. G=97° 1' W. con andar económico. El 22 aprovechando la calma ordené un zafarrancho de abandono efectivo, arriándose todas las embarcaciones, con sus dotaciones, asilados, etc., lo que sirvió para corregir los detalles de la organizacion.-

El 24 de Enero empezó a soplar una brisa del W aumentando en intensidad hasta afirmarse en fuerza 2 el que daba por la proa no permitiendo dar ni las cuchillas.

El 25 al amanecer este viento rondó al S.E. lo que correspondia con lo buscado por lo cual se mareó el aparejo en viento a las 0830 en L=28° 45' S. G=101° 15' W. y se apagaron los fuegos; esta brisa alcanzó a fuerza 2 solamente manteniéndose hasta el 27 de Enero en que aflojó completamente y ante el aspecto definido de una calma completa, ordené encender los fuegos y dar avante las máquinas a las 1500 en L=28° 6' S. G=104° 38' W. poniendo rumbo directo a la Isla de Pascua. Se navegó un dia de completa calma y al amanecer del segundo dia apareció por la proa la característica isla.-

Goberné a pasar entre la Punta Sur y el Islote Aguja, tomando enseguida el surgidero de Hanga-Roa en donde fondeé, a las 1130 del 29 de Enero, despues de haber navegado 1996 millas, de las cuales 1492' a la Vela y 474' a vapor,-

Estadia en Hanga-Roa.- Durante la estadia en esta rada abierta y en vista de las noticias de los frecuentes cambios de tiempo consideré prudente mantener los fuegos embancados.

Poco despues de fondear llegaron a bordo a saludar el Sr. Sub-Delegado Marítimo, el Sargento Martinez que hace de Prefecto y el Administrador de la Compañia Explotadora Sr. Earle; almorzaron a bordo y me impusieron en general del estado de la Isla y sus habitantes.

//

MARINA DE CHILE

CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIANo. 4.-

// Habiendo de antemano nombrado diferentes Comisiones para que cooperaran en el cumplimiento de la Mision que V.S.me encomendara, en la tarde y sin pérdida de tiempo, desembarcaron y comenzaron sus respectivos trabajos.

De todo lo relacionado con mi mision en la Isla como Delegado del Gobierno, doy a V.S.cuenta por separado.

Estando escasos de agua para el regreso, se hicieron gestiones para hacer agua. La única manera era por medio de botes que fueron a Hanga-Pico y ahí rellenaron unos barriles con agua de los estanques de la Compañía. Aunque la faena es lenta se comenzó en esa forma pero al segundo día hubo de suspenderse porque comenzó a soplar viento del NW que poco a poco llegó con intensidades variables, hasta el SW, o sea vientos del 3o. y 4o. cuadrantes de los cuales la rada no está protegida y por consiguiente echó a perder la barra. En Hanga-Pico se hizo imposible seguir haciendo agua; una noche, un bote ~~la~~ pasó ahí porque no pudo salir. La barra en Hanga-Roa también hizo el tránsito a tierra difícil y aún, en ciertos días, hasta peligroso en caso de mal gobierno; en estas ocasiones los botes <sup>de</sup> bien tripulados y los hacía acompañar por nativos que son muy expertos en juzgar el momento oportuno que han pasado las tres olas y si debe ~~para~~ cargar, para entrar o salir. No hubo, felizmente, que lamentar, ningún accidente y fué una buena y útil práctica para Guardiamarinas y tripulación.-

El 31 se mandó a tierra la Compañía de desembarco la cual hizo ejercicios y marcha hasta el Volcan de Rana-Kao. Al día siguiente bajaron los teams de football; se enseñó el juego a los canacas y se les dejó de regalo una pelota con su inflador.

En la tarde de este día Sábado 1o. de Febrero tuvo lugar en Hanga-Pico la triste tragedia que costó al día siguiente la muerte del Guardiamarina de la Clase Sr. Francisco Cumplido. De toda esta desgracia doy a V.S.cuenta en informe separado.

El Guardiamarina Cumplido dejó de existir a las 7 hs. del 2. Al izar bandera se colocó a media asta.-

Se arregló en la toldilla una capilla ardiente y a las

//

// 19 hs. se sube el ataud. Los Guardiasmarinas, de barada cubren guardia. A las 22 se comienza a soldar y cerrar el ataud.

A las 8.40 hs. del siguiente y con los honores de Ordenanza se procede a desembarcar el ataud. Se formó un cortejo con las dos chalupas y un bote.

En tierra se formó el cortejo compuesto de la Compañía de desembarco, con la banda, toda la Oficialidad y delegaciones de abordó. Asistieron también las autoridades y todo el pueblo.

Después de hacer uso de la palabra el 2o. Comandante Capitan Santibañez y dos representantes de la tripulación, se procedió a meter el ataud en la cripta que con anterioridad se había alistado en el Cementerio de la población.

En seguida se regresó a bordo y alistó el buque para zarpar.

A las 15,15 hs. se dieron avante las máquinas.-

### 3.- ESTUDIO DE LA DERROTA DE PASCUA A TALCAHUANO.-

En el gráfico de la derrota que se acompaña se puede ver la ruta que se estudió y pretendió seguir.

Al igual que era favorable el viaje de ida, es natural que en esta época sea desfavorable el mismo viaje de regreso.

Lo mismo también que en el viaje a Pascua, tenemos que proceder a buscar los vientos divergentes de la parte sur del anti-ciclón, porque al ir a tomar los polares que nacen más o menos a los  $43^{\circ}$ , nos resultaría muy largo y arriesgaríamos malos tiempos.

En consecuencia y a fin de evitar en lo posible los SE, se trazó el rumbo hasta llegar a cortar el meridiano 90 a la altura del paralelo 38; de ahí seguir por ese paralelo, y con los vientos del 3o. y 4o. cuadrante que son los predominantes ir enderezando al rumbo de recalada.

Según la Carta Maury, atravesaremos una zona de 2% de malos tiempos y precisamente el lugar donde nos alcanzó la depresión que experimentamos estaba exactamente en el cuadrículado de 2% de vientos fuerza 8 o más.

También más o menos a esta misma altura, pilló un temporal al Comandante J. Merino en 1917, haciendo este mismo viaje.

// El temporal mismo no fué contra-tiempo, ya que era una practica marinera que la tripulacion necesitaba, pero lo desagradable fué que nos sopló con fuerza ~~constantemente~~ del S.E. y por consiguiente, echándonos a perder nuestra ruta. Al tener que seguir al norte encontramos los vientos del E. que temiamos, pero lo peor fué que cuando despues de volver poco a poco al S. llegamos a la region en que la Carta Maury no marca ninguna flecha del 1o. y 2o. cuadrante, ~~por~~ continuan SE y NE, este último hasta el dia de la llegada. Creo que en todo el viaje no he tenido mas que un par de dias, al comienzo del viaje, en <sup>los</sup> los vientos ~~que~~ han ayudado a la derrota que deseaba seguir.

Respecto a corrientes de arrastre, siguiendo la ruta estudiada debemos experimentar corriente favorable, que es la contra corriente ecuatorial que bordea la parte sur del trópico de capricornio en direccion al E.

PARTE DE VIAJE DE PASCUA A TALCAHUANO.-

El Lunes 3 de Febrero a las 1500 levó y zarpo despues de efectuado los funerales del Guardiamarina de la Clase Sr. Francisco Cumplido.

Se gobierna a pasar lo mas cerca posible del Isote Mutumui para reconocerlo e inspeccionarlo bien, en atencion a la idea de instalar ahí la leproseria, como informé a V.S. en mi parte correspondiente.

A las 1600 y despues de efectuado lo anterior pongo rumbo a seguir la derrota trazada (En la carta linea roja de puntos) de antemano de acuerdo con la carta de vientos y pensando en bordear la parte sur del anti-ciclón del Pacifico para recibir los vientos divergentes de éste; ello me obligaba a ascender bastante en latitud hasta alcanzar  $38^{\circ}30'$  S por lo menos, considerando que subir de los  $40^{\circ}$  a buscar los buenos y francos vientos S.W. y W era ir en busca, tambien, de malos tiempos etc. La época para el viaje de regreso es bastante desfavorable por la traslacion al Sur del anti-ciclón, al igual que fué favorable esta circunstancia para el viaje de ida.

En la noche del 3 empieza a soplar suave brisa del NE. Al amanecer del 4 se establece este viento alcanzando a fuerza 3 a 4 mare-

//

CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIANo. 7.-

// ándo todo el aparejo a las  $7\frac{3}{4}$  hs. amurados por babor y ordenando embancar los fuegos en  $L=28^{\circ}13' S.$   
 $G=108^{\circ}10' W.$

A las 1100 hs. el viento empieza a aflojar acortando al E. lo que me saca mucho de la ruta; espero con los fuegos embancados a que se establezca una brisa definida y en la tarde a las 1500 hs. la brisa rola al NE refrescando. Al crepúsculo el viento empieza aflojar notablemente despues de una serie de chubascos, quedando así en calma por lo cual ordené alistar la máquina en atención a las pocas probabilidades de vientos en esta zona, <sup>según</sup> ~~que~~ muestra la Carta Maury. Dando avante a las 22 hs. en  $L=28^{\circ}40' S.$   
 $G=108^{\circ}25' W.$  Se navega a andar económico. Al amanecer del 5 se experimenta ligera brisa del E NE por lo cual doy las cuchillas, estayes y foques etc. que me dá abierto aproximadamente 4 cuartas de la proa.

A las  $8\frac{3}{4}$  hs. viento alarga estableciéndose del NE y refresca por lo que paro las máquinas y se embancan los fuegos y mareo en viento todo el aparejo; esto dura hasta las 1200 hs. en que afloja completamente y convenciéndome que se trata de ventolinás variables mando a alistar la máquina nuevamente dando avante a las 1530 hs. en  $L=29^{\circ}25' S.$   
 $G=106^{\circ}47' W.$  Se navega siguiendo el track en busca de los vientos divergentes que los debiamos encontrar aproximadamente en  $L=35^{\circ} S.$   
 $G=105^{\circ} 0'.$ , por lo que tenía presupuestado navegar a vapor toda esta zona que la carta de viento me muestra con vientos variables de diversas direcciones.

Al amanecer del 6 empieza a soplar ligera brisa del E. alargando como a las 8 hs. al E.N.E. y, refrescando, ~~decido~~ ~~me~~ a marear el aparejo en  $L=30^{\circ}29' S.-$   $G=105^{\circ}17' W.$  a pesar que me sacaba como 3 cuartas del rumbo, pero con la idea de ganar en latitud y tomar vientos de la parte sur del anti-ciclón que me daría favorable resultado a mi rumbo. Ordeno siempre embancar los fuegos, en espera de que establezca en forma definitiva. Se navega con amuras a babor aprovechando el máximum; viento refresca alcanzando fuerza 4, pero siempre de la misma dirección. Al atardecer, en vista de lo estable de este viento se apagan los fuegos definitivamente.

Aprovechando este viento fresco, a la hora de ejercicio de Maniobras ordené a uno de los Tenientes hiciera una virada por avante pero como le fallara se practicó una virada por redondo.-

//

CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIA

// Viento siempre del ENE, se navega aprovechando amurados por babor; sigue fresco y el 7 a las 1000 hs. empieza a alargarse quedando del NE lo que permite ir al rumbo deseado. En la tarde de este día y con viento fuerza 4 se practicaron dos viradas por avante mandada por los Tenientes; el Teniente Vio consiguió virar el buque. *Esta tercera virada por avante que se consigue realizar.*

Viento sigue alargando de acuerdo con lo estudiado aprovechando todo el tiempo, en vista de haber sido llevado un poco al Sur de la ruta trazada; el 9 el viento ya establecido del N nos permite navegar con viento a la cuadra.

En la tarde de este día el viento alarga por cuartas, quedando de NW el que se mantiene fresco.

El día 10 amanece con aspecto chubascoso y siempre el NW fuerza 4 acompañado de fuertes chubascos de viento y agua de esa dirección. El barómetro empieza a descender en forma notable no respetando la marea; el cielo cubierto de cirrus nimbo me indican mal presagio.

A las 9 hs. se experimenta un fuerte chubasco que hace saltar el viento al W y a las 1000 hs. otro en que salta al W SW, todos los hechos dicen encontrarme en <sup>el</sup> semi-círculo peligroso de una depresión que nos alcanza; los vientos están rolando en el sentido contrario a las agujas del reloj y el barómetro descendiendo.-

A las 11 hs. con todo el aparejo se alcanza a una velocidad 8.8 con viento fuerza 5 a 6. Situando la depresión veo que esta va con dirección SE y que yo me encuentro en semi-círculo del N a gran distancia del vértice ya que las bajadas no son bruscas y sin embargo los vientos han ido rolando muy rápidamente <sup>por</sup> lo que me decide a continuar en mi ruta esperando pase el ciclón y dispuesto a correr en un caso favorable.

A las 1330 hs. se experimenta un fuerte chubasco del S alcanzando el viento a fuerza 7; con anticipación se cargan juanetes y sobres. El viento se mantiene de fuerza 7 y el buque experimenta grandes tumbos navegando con las gavias; todo el aspecto indica que nos encontramos en el punto más cercano al vértice del ciclón y en la línea de los senos ya que el barómetro empieza a ascender muy suavemente. Durante este período culminante del temporal el viento saltó al SE, poniéndome a correr con las mayores en vista de que la gavia se comenzó a rifar en la relinga de caída donde se hace firme al amante de rizo, al tratar de tomarle un rizo; inmediatamente se

//

No. 9.-CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIA

// desenvergó para cambiarla; esto mismo sucedió mas tarde con la otra gavia justamente en los momentos que se necesitaba. Despues me puse a la capa con las mayores alcanzando velocidades de 7'.5.

A las 1600 hs. el viento disminuye un poco en intensidad quedando de fuerza 6 y de direccion SE; se dá el aparejo a excepcion de los sobres y se gobierna aprovechando, Barómetro ascendiendo suavemente. El SE. continua en la misma direccion e intensidad hasta el 12 al amanecer en quí afloja. El 11 se experimentan grandes balances registrándose hasta de 35 grados consecuencia de la mar dejada por el paso de la depresión.

Esta depresion experimentada, a pesar de sacarme de la ruta echándome muy al norte con el SE constante que la siguió, ha servido mucho para probar el velamen y fogear al personal; como consecuencia de esta prueba puedo decir que las velas estan viejas y son poco reforzadas para un caso de viento duro. Además fué de gran provecho para los Guardiasmarinas que pudieron darse cuenta claramente de una maniobra con viento fuerte etc.

El 12 de Febrero se conmemoró dignamente la Batalla de Chacabuco izando el pabellon a los acordes de la Cancion Nacional cantada por todos los tripulantes; el Teniente lo. Sr. Fernando Aranda leyó una alocucion patriótica alusiva al hecho. En la tarde se efectuaron diversas competencias de juegos y entrenamientos etc. con sus premios correspondientes.-

Todo el dia 12 y 13 experimentó vientos bastantes flojos del SW -W teniendo singladuras de 45 y 36' solamente; el 14 amaneció en calma completa y ordené encender los fuegos dando adelante las maquinas a las 9 $\frac{3}{4}$  hs. en G= 92° 12 W. con andar económico. En la tarde de este dia empieza a soplar suave brisa del E. casi por la proa y en la mañana del 15 rola al E. NE estableciéndose en esa direccion de fuerza 2; dandome abierto 3 cuartas de la proa; doy las cuchillas y foques cayendo un cuarto de arribada para que tomen viento. En la tarde a las 14 hs. viendo que ha refrescado me decido a dar todo el aparejo a pesar de que me sacara 2 a 3 cuartas del rumbo echándome mas al Sur.

Al amanecer del 16 acora el viento al E. S. E. lo que me obliga a navegar al S; como además estuviera muy flojo ordeno encender los fuegos que los tenia embancados en atencion a que este viento del E. no lo tenia consultado que nos soplara.

//

No.10.-CÓRBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIA

L-37° 26' S.

// A las 6 hs. se dá avante las maquinas en G-88°40 W. y se navega a vapor con el viento por la proa hasta el 17 en la mañana en que ha refrescado bastante quitándonos andar hasta 2.' 5 debido a una mar gruesa por la proa. Me decidi a caer para dar las cuchillas, estayes y foques y navego mixto tipo Shooner, lo que me da excelentes resultados pues lo que ~~me~~ pierdo en rumbo se recupera con creces en distancia pues en estas condiciones daba hasta 6' y sin cuchillas y viento por la proa iba dando menos de 3'.-

El 17 en la mañana a la hora de instruccion de Artilleria, se practicó tiro de <sup>apo de</sup> 7 m/m sobre un blanquito fortuna lanzado al garate y se hicieron varias corridas, tambien se dispararon las ametralladoras.

Se sigue navegando "tipo Shooner" aprovechando hasta el 18 en que el viento alargó al SE refrescando bastante por lo que decidi a parar las maquinas y dar todo el aparejo.

Este dia se aprovechó para efectuar competencias entre Divisiones de maniobras veleras y arriando e izando la chalupa con mar gruesa etc.

L- 37°56' S.

A las 15 hs. se para la maquina y dá la vela en G- 83°54 W.; el rumbo resultante me saca de la ruta tirandome al norte. Viento SE continua refrescando y alcanza a fuerza 5 al atardecer por lo que ordeno cargar y aferrar los sobres para la noche.

El amanecer del 19 aparece chubascoso y el barómetro empieza a bajar suavemente y el viento refresca acompañado de fuertes chubascos de lluvia y viento; alcanza a fuerza 6 a las 9 hs. y empieza a acortar rolando en sentido contrario a las agujas de un reloj. El O.M.C. indica <sup>que</sup> una depresion bordea las Islas de Juan Fernandez y que se ha desplazado al W; es indudable que es esta la que nos ha cruzado cortando las isobaras exteriores del semi-circulo peligroso. Continúa al mismo rumbo y cargo juanete y sobres en atencion a los continuos chubascos fuertes, que experimento. Se alcanza a tener velocidades de 8'.3 sin juanetes y sobres.

En vista que el viento ha acortado mucho, sacandome de la ruta y ademas ha aflojado notablemente, como a las 1530 hs. decidi a dar la maquina cargando el aparejo en L-36° 50 S.- G- 81° 25 W.-

Al amanecer del 20 el viento refresca y alarga un poco quedando 4 cuartos abierto de la proa dando las cuchillas y estayes. Despues empieza a acortar nuevamente cayendo de arribada por cuartas para que tomen

//

MARINA DE CHILE

No.11.-CÓRBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIA

// viento las cuchillas etc.-

En vista que el viento refresca bastante y se ha establecido del NE decido a dar todo el aparejo lo que me saca 2 cuartas fuera de rumbo; a las 1600 hs. se paró la máquina y marea todo el aparejo en viento en G- 36° 45 S.  
to en G- 78° 30 W.-

El viento continua de igual intensidad y direccion. El 21 de Febrero en la mañana, se carga todo el aparejo y se dá adelante la máquina con objeto de efectuar un tiro preliminar de Combate con el fin de probar material y foguear al personal. Se echa al agua el blanco tipo A-B y a las 1000 hs.30 se efectúa el tiro con bala de fierro carga reducida sobre el blanco al garrete con ambas bandas y disparando primero con los cañones de 120 m/m y despues con los de 57 m/m y ametralladoras.-El tiro termina a las 13 hs.

En la tarde aprovecho para efectuar competencias divisionarias de regatas a la vela, a remo, de carrera en las jarcias, etc. consiguiendo con esto gran entusiasmo y buena eficiencia en las Divisiones.

En la tarde calmó completamente por lo cual continuo a vapor poniendo proa a Tumbes.-

A las 9.10 hs. del 22 se avista y reconoce la Isla Santa Maria a 25' millas, a las 10.45 hs. reconoce Gualpen, Cullinto etc. y a las 11.10 aparece Tumbes poco abierto por la amura de estribor.

A las 14.30 entro por la boca chica y una vez en la Bahía gobierno a pasar cerca del Buque Escuela español "SEBASTIAN ELCANO" con el objeto de hacerle honores fondeando a las 15.45 en Talcahuano, despues de haber navegado 965' a vapor y 1196 millas a la vela.

#### 5.- INSTRUCCION DE GUARDIASMARINAS.-

Con fecha 18 de Diciembre de 1929 se presentaron a bordo los 18 Guardiasmarinas que componian el nuevo Curso de Instrucción pero debieron quedarse por enfermos los Guardiasmarinas H. Ossa y F. Bonett.

Durante la estadia en Talcahuano, se les interiorizó con el régimen del buque, y con el conocimiento del mismo; practicaron tambien boga y bote a vela, haciendo a la vela una excursion a Penco a fin de visitar la Fábrica de Azucar. Al zarpar se hizo una companación a los compases en que tomaron parte los Guardiasmarinas.

//

CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIA

// El régimen y horario de instrucción seguido a bordo es en general muy semejante al que se estableció en el viaje anterior. Acompañé a V.S. copia de ellos, como así de un parte Semanal de instrucción. Se varió sobretodo en la hora de la tarde donde antes había clase de inglés. De estas, dos dejé para señales pues el resultado que tuve al final del viaje anterior no fué tan bueno como había deseado. También el conocimiento de señales con que han salido estos Guardiasmarinas de la Escuela Naval es muy escaso. Me hace la impresión que ahí faltan modelos de buque y mas códigos de banderas y de señales para hacer la instrucción mas práctica. En la Escuela Naval peruana había un modelo de buque por alumno y ahí cada uno contestaba con sus banderas las señales del buque Jefe; mas aún, recuerdo que cada modelo tenía un círculo graduado donde se ponía el rumbo y como el piso de esa clase es cuadrado los buques maniobraban como en escuadra. Entre nosotros creo hay uno. Sin embargo es en esa edad de Cadete "donde las señales se aprenden jugando y difícilmente se olvidan mas tarde.

He tratado que en todo sentido la instrucción sea lo mas práctica posible y creo que dada la experiencia adquirida por los Oficiales instructores con el Curso anterior, este objetivo se ha conseguido.

En máquinas también tuvieron clase una vez por semana y dos veces, divididos en grupo, hicieron ellos mismos el calentamiento, desde apallear carbon.

En maniobras siempre efectuaban en la mañana sus ejercicios de velas y a la hora de ejercicio de maniobras, ellos mandaban las diferentes maniobras y practicaban arriar chalupas, echar botes afuera, etc.

En artillería hicieron mesa de carga, tomaron el tiro preliminar del combate con carga, y sobre todo practicaron con las ametralladoras.

Durante la estadia en Pascua, efectuaron tiro de rifle y de revolver. En forma de pic-nic y paseo visitaron toda la Isla y sus volcanes, monumentos etc. En todo momento iban acompañados por su instructor. También fondearon con el bote un anclote por la popa.

Acompañé también a V.S. un parte del Teniente Instructor; se desprende que a este Curso le falta sobretodo práctica de navegación costanera, siendo en ese sentido muy de lamentar que no hayan podido tener la útil práctica que se adquiere en/ la navegación de Canales.

Se mantuvo el mismo régimen de Conferencias de Oficiales,

//

CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIA

//los Miercoles y Sabados, alcanzándose a dar las siguientes:

- Capitan de Navio Comdte. Edgardo von-Schroeders (1) Disciplina".-  
(2) Espiritu de cuerpo.-
- Cap. de Corbeta 2o. Comdte, Sr. Julio Santibanez. - "Isla de Pascua".-
- Teniente 2o. Sr. Luis Recart S. - "Comunicaciones" Organizacion-Importancia  
Citas históricas.-
- Teniente 2o. Sr. Claudio Vio V. - "Estudio de la Derrotota" Navegacion" en  
Neblina".-
- Teniente 1o. Ing. Sr. Homero Salinas. - Timones-Timones Fletner.-
- Teniente 1o. Cont. Sr. Carlos Ashton. - Reconocimiento de viveres.-
- Teniente 1o. Cirujano Sr. Enrique Zárate. - La lepra.-
- Ga. Ma. de 1a. Sr. Sigifredo Ferrando. "Corrientes".-
- Ga. Ma. de 1a. Sr. Alberto Kahn. - Diferentes aparejos de botes a la vela-  
Maniobra de botes a vela.-
- Ga. Ma. de 2a. Sr. Hernan Searle. - Consideracion sobre la instruccion en  
la Escuela Naval y durante la estadia  
en el Buque-Escuela.-

6.- INSTRUCCION GENERAL.-

Se siguió en general, el mismo regimen del viaje anterior. El horario no era fijo sino que se hacia elástico, en forma de variarlo semanalmente, segun las necesidades y atrasos que se notaren. Adjunto a V.S. copia de una guia Semanal de instruccion.

Además de los zafarranchos y ejercicios marineros que se efectuaban de regimen, un dia de calma se efectuó un zafarrancho real de abandono de buque, echando afuera todas las tripulaciones y embarcando a toda la dotacion con sus viveres etc. *Se nota que correspondia tener un par de "Carboys"*

En una ocasion se hizo ejercicio de hombre al agua con mar algo arbolada, como practica final de los ejercicios efectuados y demostrándose bastante pericia marinera.

La instruccion de artilleria finalizó con un tiro preliminar de combate contra un blanco tipo A-B. Se disparan seis balas de fierro con carga reducida por cañon de 120 m/m, rompiéndose el fuego a 3.500 mets. porque la visibilidad no era buena. Con los cañones de 57 m/m se disparan 10 tiros cada uno a 2.000 mts. Se disparó tambien con la ametralladora Pom-Pom, Maxim y Lewis. Por falta de practica el tiro dejó que desear; acompañó al respecto el parte del Oficial Artillero Teniente 1o. Sr. Fernando Aranda.

Ejercicios de Infanteria se efectuaba al menos una vez por semana, y en Pascua se aprovechó para llevar a tierra a la Compania de desembarco.

//

No. 14.-

CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIA

// Acompaño a V.S. copia de la competencia efectuada entre las dos Divisiones de Cubierta, por la demostración de su preparación al final de viaje. La 1.ª División está al mando del Teniente Recart y la 2.ª del Teniente Flores; ganó la última en reñida competencia.

A la División ganadora se le dió permiso extra al llegar, y además un almuerzo especial con vino y amenizado por la banda.

Para desarrollar la eficiencia y el espíritu de buque, que es la base del espíritu de cuerpo, el infrascrito siempre ha estimado que al efectuar con tacto esta rivalidad amistosa es de gran beneficio.

#### 7.- ESTADO SANITARIO.-

Tengo el honor de acompañar a V.S. el parte pasado a fin de viaje por el Teniente lo. Cirujano Sr. Enrique Zárate y además un estudio sobre el número de contagiados venereos, y los puertos en que han tenido lugar.

Recomiendo a V.S. la lectura de este corto estudio que viene acompañado de un gráfico en el cual se ve la curva de la blenorragia partir de cero en Mollendo y sube verticalmente, hasta casi desaparecer del cuadro, al llegar a Valparaíso y Talcahuano.

Por el triste resultado experimentado y que afectó a personal de Grumetes mas fuerte y sano, a pesar de todas las conferencias medicas y de todas las medidas para desinfeccion, ha sido muy desalentador, ya que es una demostracion, en pequeño, de como se pierde y degenera nuestra raza. Si esto sucede con muchachos que han recibido cierta cultura y educacion los cuales han adquirido hábitos de higiene y tienen un nivel moral muy superior al medio de donde salen, ¿qué será con aquellos que no han tenido la fortuna de recibir los beneficios de la cultura y cuidado general que les procura la Armada?

Casi sin excepcion, individuo que faltó llegó a bordo contagiado. Si no hubo mas enfermos fué porque a todos los que llegaban diariamente a bordo, hubiesen o no tenido contacto, pasaban obligadamente por una sala de desinfeccion cerca del portalon.

Estando la salud, la higiene y la moral de las tripulaciones de la Armada tan intimamente ligada a las condiciones sanitarias y morales de nuestro primer puerto militar, considero Sr. Misnistro, que si no se toman medidas radicales, severas y oportunas para mejorarlos, será inutil

//

CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIA

todo el esfuerzo, molestias y trabajo que se gasta a bordo por levantar las condiciones físicas y morales de nuestro personal de baja fuerza.

8.- CARGO DE NAVEGACION.-

En vista de lo informado por el infrascrito en mis partes de viaje anteriores la Oficina de Hidrografía y Navegación estimo conveniente cambiar el compás del puente. A pesar de los fenómenos experimentados por este compás y de lo explicado por escrito y de palabra, se creyó simplemente que la razón de todo residía en que la construcción era defectuosa por tener las consolas de las esferas de fierro dulce. El remedio al mal fue un nuevo compás con consolas de bronce; sin embargo los compases de gobierno a mano que tenemos a bordo tienen consolas de fierro dulce y funcionan correctamente.

Como la medida tomada por la Oficina de Hidrografía y Navegación no parecía dar garantías de seguridad ordené al Oficial de Navegación hiciera un estudio detenido de este compás y que se perdiera ocasión de hacer observaciones conducentes a aclarar cualquier error anormal que se notara.

A pesar de la cuidadosa compensación efectuada al zarpar de Talcahuano se notaron en el viaje a Pascua que con un poco balance las oscilaciones hacen variar notablemente los asies que se dan del Magistral a cada momento y de ahí el peligro de usar este compás. Se observó también el caso ocurrido de que las oscilaciones máximas son a las proas E y W..

En vista de lo anterior solicité al Oficial de Navegación Teniente Vío y al Capitán Sr. Santibáñez especialista en esta rama que informaran al respecto; acompaño a V.S. ambos informes.

Me permito recordar a V.S. los antecedentes generales de este asunto.

Quando al recalar en San Francisco después de tres días de neblina, se sufrieron las consecuencias de estos errores, que pudieron llegar a ser de trágica gravedad, tanto el Oficial de Navegación como el Capitán Santibáñez me informaron de que no podían ser sino debido al efecto de la proximidad de la chimenea cuando se navega a vapor.

Antes de dar entera fe a esta ~~tema~~ se hizo una nueva y

CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIA

detenida compensación de compases; sin embargo en el viaje a Seattle se comprobó que continuaba la extraña anomalía posiblemente debido a las altas latitudes, de que en el puente no se podía tener confianza en el gobierno ni aun con los continuos "asies" del compás Magistral.

Se trataba de un caso especial y extraño y de una situación excepcionalmente delicada. En efecto en esas circunstancias se me informaba de que no había ninguna constancia de que antes se hubiere descubierto un error semejante y naturalmente parecía difícil creer que fuese debido a la chimenea y que en treinta años este hecho tan notable no se hubiese hecho presente. Por otro lado debía continuar mi viaje por canales que de día presentan dificultades y peligros; ahora debía hacerlo navegando varias noches con el gobierno a mano. Todo esto en una de las regiones del globo donde las neblinas son más frecuentes y muy dignas de ser tomadas en cuenta, sobretodo por quien como el infrascrito venia de recalar tanto a San Francisco como Juan de Fuca en neblina cerrada. Estaba de por medio la responsabilidad y tranquilidad del Comandante, la seguridad del buque escuela y el nombre de la Marina. Es por todo esto Sr. Ministro que deje al Oficial de Navegación Tte. Vio, que cuando fuese a tierra a adquirir cartas a la Oficina de Navegación en Seattle conversara con alguno de los expertos e invitándolo amistosamente a bordo a visitar el buque, podría aprovechar de echarle una mirada a nuestro curioso compás.

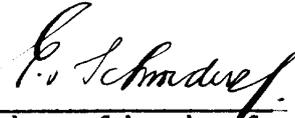
Así fue hecho; no ha habido nada Oficial como que tampoco se pago un centavo por este servicio. El público de los E.E.U.U. ni la Marina de los E.U.U. se han impuesto de que la Marina de Guerra de Chile pedia auxilios para compensar un compás, y naturalmente soy seguro de que a V.S. no se le habra pasado esto por la mente sabiendo que el infrascrito, en todo momento, ha velado por el prestigio del país y de la Institución. Me he permitido extenderme sobre este punto por que he tenido conocimiento de que el hecho de haber consultado a un experto ha sido desfavorablemente comentado por los compañeros de armas. Si di cuenta de ella a V.S. en mi parte de viaje, lo que no era necesario ya que no fue ni pagado, fue con la expresa intención de llamar la atención de los encargados a fin de que al llegar al país se remediara una situación que consideraba de suma gravedad. Lamento haberme equivocado, ya que se han recibido las críticas pero aun no se ha <sup>remediado</sup> ~~considerado~~ la peligro-

No. 17.-CORBETA "GENERAL BAQUEDANO"  
COMANDANCIA

sa situacion.

En efecto puedo terminar asegurando a V.S. que si con las condiciones <sup>actuales</sup> ~~aplicadas~~ de sus compases se vuelve a repetir un viaje semejante al recién realizado, llegaría a peligrar la seguridad del buque. Pues, salvo los informes que se adjuntan, no se ha sacado ningún provecho práctico de la experiencia adquirida con muchos sinsabores, pero felizmente a la vez con mucha suerte.

Saluda a V. S.



Edgardo von Schroeders S.  
Capitan de Navio  
COMANDANTE