

LA GLORIOSA “ESMERALDA”: Algunas Precisiones Históricas.

Pedro Campos Arizabalo*

- Introducción.

La corbeta “*Esmeralda*”, que fuera hundida durante el heroico combate del 21 de mayo de 1879 en la rada de Iquique, al mando del valeroso Comandante don Arturo Prat, ha sido desde aquel glorioso día, objeto de diversos estudios, escritos y trabajos de corte histórico, en los cuales se mencionan datos sobre su construcción, hechos relevantes en los cuales el buque participó, fechas importantes u otro tipo de menciones, basándose supuestamente en fuentes primarias o relatos de época.

Sin embargo, como “aficionado” al estudio y conocimiento de La Guerra del Pacífico –donde el Homérico Combate de Iquique ha constituido un tema de particular interés – y por cierto, dentro de éste, el estudio de la vieja corbeta hundida en Iquique, el autor ha recopilado desde hace mucho tiempo, antecedentes sobre el buque, de la más diversa índole -una gran parte de ellos inéditos-, los cuales han permitido comprobar que existen algunas imprecisiones y datos erróneos respecto del buque y su vida en la Marina de Chile. Lo anterior, se complementa con la afición al buceo del autor, lo cual le ha permitido visitar y estudiar los restos del histórico buque que descansan en Iquique.

El presente trabajo, aborda algunos aspectos relacionados con la construcción

del buque, como el Astillero Pitcher lugar donde fuera construida la “*Esmeralda*”, antecedentes del contrato de construcción y se explica el porqué de algunas falencias constructivas del buque.

En la búsqueda de información, el autor ha recibido la colaboración de Ken McGoverin, amigo, diseñador escocés e historiador aficionado a la historia de los astilleros del Támesis, quien ha sido un incansable colaborador, así como otros descendientes de la familia Pitcher, propietarios originales de los astilleros existentes en aquella época.

Como parte del Diplomado en Historia, mención Guerra del Pacífico, de la Escuela Militar Bernardo O’Higgins, el autor ha creído interesante compartir los antecedentes inéditos que se exponen en el presente trabajo, dándoles la forma de una monografía; toda vez que forman parte de un libro en proceso de ejecución.

- Génesis del buque.

Durante el gobierno de don Manuel Montt (1851-1856) el mandatario y su Ministro de Marina don José Francisco Gana, impulsaron la construcción de la gloriosa corbeta “*Esmeralda*”, mediante la dictación de un Decreto Supremo de fecha 30 de junio de 1852, en el cual se autorizaba a invertir “hasta la suma de 200 mil pesos para llenar el vacío que deja en la marina militar de la república,

* Ing. Naval Méc. MCs. MSc.

la falta de un buque de vapor, perfectamente guerrero en su construcción y armamento”¹.

Los fondos no fueron asignados sino hasta el año 1854 con la autorización del Congreso, para contratar en astilleros y maestranzas británicos, la construcción de una corbeta a hélice y vela de 800 toneladas, 200 caballos y 20 cañones de 32 libras.

Lo anterior se materializó a través del Ministro Plenipotenciario ante el Gobierno de Francia, Vicealmirante Manuel Blanco Encalada, quién junto al Capitán de Navío don Roberto Simpson fueron los encargados de vigilar la construcción y estudiar las propuestas y contratos respectivos. La construcción se inició en el astillero Pitcher de Northfleet, bajo la dirección del Comandante Simpson, de acuerdo a los planos y especificaciones presentados por éste y aprobados por al Almirante Blanco Encalada².

Existe en el Archivo Nacional, sección contratos las “Especificaciones de la Maquinaria para una Corbeta a Vapor”, en inglés, las cuales utilizó el Comandante Simpson para la construcción de la “Esmeralda”.

Si bien no existe certeza de que se hayan cumplido totalmente dichas especificaciones, permiten confirmar algunas dimensiones obtenidas desde el buque bajo el agua.

Al respecto, no ha podido ser confirmada la fecha de inicio de la construcción del buque como el 15 de diciembre de 1854³. Sin embargo, otros datos relacionados con la construcción, como por ejemplo la fecha de lanzamiento al mar de la corbeta, consignada por la historiografía chilena como el 18 de setiembre de 1855, han sido confirmados y como se demostrará más adelante, no es exacta.

- Northfleet.

En la época (1840-1850), Northfleet era una localidad ubicada en la ribera Sur del río Támesis, en el condado de North Kent, opuesto a Tilbur y Docks y ubicado a unos 30 kilómetros de Londres, aguas abajo.

Northfleet deriva de la palabra north creek y su aparición en la costa del Támesis data del año 1201 con el nombre de Northfluet⁴) y oficialmente se conoce como Northfleet en 1610, adyacente al pueblo de Gravesend.

En la Figura N^o1 se puede apreciar la conformación del río en esa época y las diversas localidades ubicadas a lo largo de éste. A la ciudad se accedía desde Londres, por un servicio de tren a vapor, cuyo viaje duraba alrededor de una hora y media.

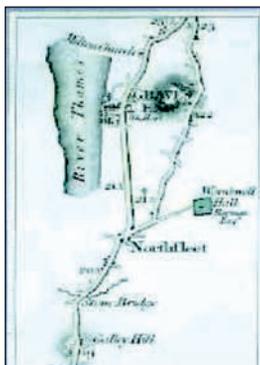


Fig. 1: Antiguo mapa que muestra la ubicación de Northfleet.

- El Astillero Pitcher.

La historia del astillero Thomas Pitcher & Sons, data de 1788, fecha en la cual Thomas Pitcher inició el negocio de astilleros, con la construcción de buques a vela, especialmente naves mercantes, para el traslado de mercancías desde y

hacia el oriente, lo cual duró hasta 1825⁵.

En esta primera etapa, el astillero era bastante grande y desarrollado a juzgar por los 48 buques construidos en los 36 primeros años. Sin embargo, el advenimiento del vapor y la cercanía a Gravesend⁶, lugar desde donde zarpaban los buques a ultramar, fueron algunos de los factores que afectaron la continuidad del astillero.

1.- Ibis. “La Armada de Chile”, Rodrigo Fuenzalida Bade, Volumen II, Imprenta de la Armada, 1975.
2.- Ibis. “La Armada de Chile”, Rodrigo Fuenzalida Bade, Volumen II, Imprenta de la Armada, 1975.
3.- Ibis. “La Armada de Chile”, Rodrigo Fuenzalida Bade, Volumen II, Imprenta de la Armada, 1975.
4.- “Shipbuilders of the Thames & Medway” Ken McGoverin, 2006.
5.- Apuntes personales de Ken McGoverin sobre la historia del astillero Pitcher de Northfleet.
6.- “Shipbuilders of the Thames & Medway” Ken McGoverin, 2006.

Hasta 1813 el astillero operaba exitosamente y mantenía una muy buena reputación debido a la construcción naval de larga duración que efectuaba, como el HMS "Eaglet", construido en 1804 el cual se mantuvo a flote hasta 1926. Cada vez que se lanzaba un buque en el astillero, se izaba una bandera en el mástil más alto y se disparaba una salva.

Sin embargo en 1913, Thomas Pitcher comenzó a usar en la construcción "devils" (en castellano demonios), que era la marca comercial de unos clavos de acero con la cabeza de cobre, en reemplazo de clavos de cobre usuales. Estos clavos de acero se corroían rápidamente por la acción electrolítica del agua de mar y constituían un peligro. El resultado de un ahorro mal entendido y el riesgo asociado llevaron a Thomas Pitcher a perder todos los contratos con el Almirantazgo británico y la Compañía East India⁸.



Fig. 2: Astillero Pitcher de Northfleet, alrededor de 1860. (Fotografía gentileza de Ken Mc Goverin).

Cerca de 180 buques fueron construidos en el astillero, en poco más de 78 años de historia⁹. Pocos detalles se conocen sobre los métodos constructivos empleados, salvo generalidades como el tipo de madera, su procedencia, la introducción de la hélice y la máquina a vapor, la invención del descanso de

empuje para el eje propulsor y otros aspectos netamente correspondientes a construcción naval.

Sin embargo, en la época de construcción de la "Esmeralda" el astillero era administrado por Henry Sotheby Pitcher, nieto de Thomas Pitcher -el iniciador del negocio- quién a esa fecha ya había fallecido y su tío William Pitcher, quien aún vivía.

No existen en la actualidad archivos contemporáneos sobrevivientes sobre el astillero, con la excepción de algunos datos y documentos en poder del Dr. Chris Pitcher quién conjuntamente con Mr. Ken McGoverin, han investigado acerca de los astilleros del Támesis. Sin embargo, la compleja situación financiera del astillero y las relaciones entre la familia Pitcher y otras personalidades de la época, generan algunos vacíos de información.

Sin embargo, la fotografía inédita del astillero, que se muestra en la Figura N° 2, proporcionada por Ken Mc Goverin, muestra la única foto sobreviviente del astillero. Esta fue tomada alrededor de 1860 no pudiéndose precisar la fecha¹⁰.

En la Figura N° 3 se muestra el lanzamiento de la cañonera "Pelter" y del vapor Portugués "Dom Pedro Segundo", el 28 de agosto de 1854.

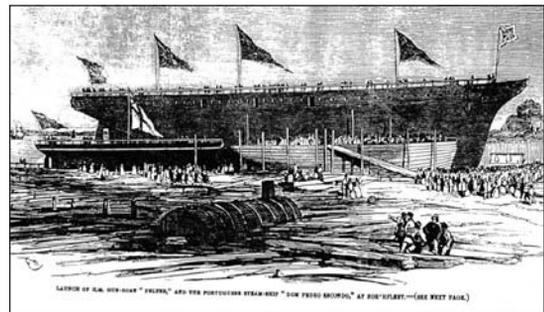


Fig.3: Astillero Pitcher durante el lanzamiento de la cañonera "Pelter" y del vapor Portugués "Dom Pedro Segundo".

7.- "Shipbuilders of the Thames & Medway" Ken McGoverin, 2006.

8.- Apuntes personales de Ken McGoverin sobre la historia del astillero Pitcher de Northfleet.

9.- "Shipbuilders of the Thames & Medway" Ken McGoverin, 2006.

10.- Apuntes personales de Ken McGoverin sobre la historia del astillero Pitcher de Northfleet.

Se aprecia en la figura anterior, que el casco de los buques era armado a la intemperie y en la ribera del Támesis. Posteriormente, el casco era llevado a dique seco para efectuar la instalación del eje propulsor, la maquinaria y demás componentes¹¹.

- **El Contrato de Construcción.**

El contrato de construcción entre el astillero Pitcher y el Gobierno de Chile, se encuentra escrito en el idioma inglés, razón por la cual se efectúa la traducción de las partes más importantes. Por la misma razón, las dimensiones del buque y los costos asociados a la construcción existentes en la historiografía, pueden ser aproximaciones.

La fecha de firma del contrato es el 23 de octubre de 1854 y las dimensiones de la "*Esmeralda*" que allí se consignan, son las siguientes:

- Eslora entre perpendiculares : 180 pies (54,87 m.)
- Manga máxima : 32 pies (9,75 m.)
- Carga Útil : 854 t.

De las dimensiones anteriores, se puede demostrar que el buque poseía un mayor desplazamiento que el que usualmente se le asigna como 800 toneladas; primero porque la capacidad de carga útil sola es mayor que el desplazamiento mencionado usualmente, y segundo; porque las unidades de medida mencionadas en el contrato son unidades antiguas. Estimaciones del autor que se encuentran fuera del alcance del presente texto, permiten calcular el desplazamiento del buque alrededor de las 1000 t., lo cual concuerda con otros buques similares construidos para la marina rusa, por Pitcher & Sons, en la época.

Por otra parte, en el contrato se excluye los salarios y víveres, la máquina a vapor, las calderas, la hélice, su sistema de levante y la instalación de los

mismos, carbón, camas, ropa de cama, cristalería, vajilla, instrumentos náuticos, artillería y armamento.

Lo anterior junto a otra cláusula del contrato que obligaba a Pitcher a "proveer la ayuda y asistencia usual a los ingenieros que instalan la maquinaria"¹², permite deducir que se debió suscribir otro contrato con los ingenieros, ya que además, en otra cláusula, Pitcher se protege de demoras provocadas por éstos, en la entrega final de la nave.

Respecto del plazo de construcción, se compromete a entregar el buque en un plazo de diez meses calendario a partir de la firma del contrato.

Respecto de los costos, el contrato menciona que fue de £23.000 libras esterlinas, a lo que se debe agregar el equipamiento, armamento, más todo lo excluido del contrato.

- **El Diario de Vida de Anne Pitcher.**

Otra fuente inédita investigada ha sido el diario de vida de la señora Anne Pitcher. La señora Pitcher, era la esposa de Henry Jones Pitcher y madre de Henry Sotheby Pitcher. Tenía unos 70 años en esa época y vivió en el astillero entre 1855 y 1856¹³; por lo cual, fue un testigo ocular de la construcción de la "*Esmeralda*", como más adelante veremos, por los relatos de su diario de vida.



Contraalmirante Roberto Simpson.

Su diario de vida es manuscrito, con algunas imperfecciones en la letra que pueden ocasionar algún detalle de traducción, pero que en general, ilustran muy claramente, la época, la vida en el astillero, las visitas del Almirante Simpson y algunas anécdotas ocurridas.

11.- Contrato de Construcción de la "*Esmeralda*", fotocopia del documento original, en poder del autor.

12.- Ibis. Contrato de Construcción de la "*Esmeralda*", fotocopia del documento original, en poder del autor.

13.- "Mrs. Anne Pitcher Diary", Northfleet 1855-1856, Greenwich Maritime Museum. Fotocopia en poder del autor.

- **Sábado 15 de setiembre de 1855.**

“Este día fue lanzada al mar la Corbeta *“Esmeralda”*. Un día espléndido, en compañía de chilenos en una gran fiesta, Almirante Blanco representante de su gobierno y Dorma Signora.(¿?). También el representante de la República de La Plata. Se ofreció un banquete en el Hotel Rosherville. Todo salió muy bien”.

(Nota del Autor: La Sra. del Almirante Blanco era doña Carmen Gana López y Villavicencio y la madrina del buque fue la Sra. Tránsito Irrázabal de Guzmán).

- **Miércoles 28 de noviembre de 1855.**

“No tan bueno como ayer. Henry fue a la ciudad a las 11, Duncan fue a cabalgar, Mountague y Rose para conocer al joven Henry en la Estación Kent. El Almirante Simpson, su hijo, el Capitán Williams y otro caballero llegaron a las 2:30. Había refrescado. La señora Hutchins, la señora Tufnell y Anne Keays llamaron luego. La nueva cama, el colchón, cobertor y almohada llegaron de Coopers Gravesend. Henry salió a las 5 otra vez”.

- **Sábado 8 de diciembre de 1855.**

“Una fría mañana, cae aguanieve a intervalos. Las cañoneras a hélice *“Forward”* bautizada por la señora de Robert Keays y la *“Grasshoper”* bautizada por la señora de Vincent Pitcher fueron lanzadas antes de las 12 horas.

Después de despejarse, Mountague, Rose and Duncan pasearon después de almuerzo. Henry no pudo ir en todo el día, ocupado en el varadero con la *“Esmeralda”*. Cenamos a las siete”.

- **Lunes 17 de diciembre de 1855.**

“El Almirante Simpson volvió desde el varadero y esperaba que cenara con Henry pero no lo hizo, pues estaba comprometido para oír a Jenny Lind”.

(Nota del autor: Jenny Lind era una cantante sueca que estaba actuando en Londres, en esa fecha).

- **Lunes 31 de diciembre de 1855.**

“Leigh bajó a las 11. El Almirante (Simpson), vino a tomar cocoa a la una. Mr. Mountague, Leigh y Duncan fueron a cazar conejos en los acantilados. Mountague Pitcher se abrigaron y fueron con ellos, pero no estuvieron lo suficiente para disparar. El Almirante (Simpson) y Henry llegaron a cenar a la 3:30 y gradualmente todos se fueron y reunieron después de cenar. Rose y sus niños partieron para Jersey, el almirante y Henry también se fueron al mismo tiempo a Londres. Henry los dejó seguros en el tren a Southampton y regresó a casa en el último, preguntando donde Leigh y el Dr. Gould, se habían ido a fumar. Mountague sintiéndose mal se fue a la cama muy precariamente, se fue a acostar.

- **Jueves 24 de enero de 1856.**

“Mountague partió con Anne Keays y su grupo a Crayford para ver la imprenta ahí. El almirante llegó y pidió cocoa para el almuerzo, cenó con Henry y con el Capitán Peacock... Se fueron a las ocho y entonces Henry se juntó con el grupo.

- **Jueves 31 de enero 1856.**

“Un bonito día. Julia llegó a las 9:30. Mountague no se levantó hasta las 12. A las 4 se realizó el lanzamiento del *“Staunch”* y *“Mayflower”*. Elisha y Elizabeth Cullum fueron las madrinas. El almirante vino a cenar con Henry, Julia, Mountague y dos más. Anne Keays y su prole. Emily White, su hermano y con el almirante tomaron té a las 6. Henry se fue al río al buque *“Polonade”* y el Capitán, Mrs Hayes y su hijo mayor se fueron con él, regresando acá, en la noche...El almirante se fue con Julia a las 7, ofreciéndose gentilmente para acompañarla a la estación de Norwood. Nuestra velada no terminó hasta pasadas las 11:30.

(Nota del autor: Durante la construcción de la *“Esmeralda”*, se construyeron simultáneamente varias cañoneras que eran encargadas por la Royal Navy, para ser enviadas a la guerra de Crimea).

- **Sábado 9 de febrero de 1856.**

Una bonita y soleada mañana. El almirante vino a tomar cocoa al almuerzo y cenó aquí también su hijo. A las 3 de la tarde se realizó la botadura de las cañoneras "*Charon*" y "*Haughty*".

- **Jueves 3 de abril de 1856.**

"Henry nos contó que el hijo mayor del Almirante Simpson había fallecido; un teniente embarcado a bordo de un buque de guerra. Yo leí después acerca de la pérdida del buque de guerra a vapor "*Cazador*", donde decía: ...de 368 hombres a bordo sólo 43 se salvaron...".

(Nota del autor: El buque chileno "*Cazador*" era del tipo "war steamer", nombre que se le daba a los primeros buques de guerra con propulsión a vapor. A los buques mercantes a vapor se les designaba como "screw steamer". Había sido construido en Francia y se había comprado en 1851, en Valparaíso. El 30 de enero de 1856 se hundió en un accidente ocurrido en Punta Carranza, Golfo de Arauco, muriendo casi toda la tripulación y entre ellos, el Teniente de la Armada Roberto Simpson Baeza, hijo mayor del Almirante Roberto Simpson Winthrop, quién además era el oficial de guardia en el momento del accidente).

- **Viernes 23 de mayo de 1856.**

La corbeta "*Esmeralda*" salió del dique hoy. El Almirante se fue en tren a las 10 horas".

- **Lunes 26 de mayo de 1856.**

Henry se fue a Londres a las 10. Le escribí a Lizzie y Annie enviándoles las medidas de sus chaquetas a la señora Norton. Mountague, Annie y Rose y yo fuimos a cenar a las seis. Esperamos al almirante hasta un cuarto para las ocho. El llegó con mucho apetito de a bordo de la Corbeta ("*Esmeralda*") y por supuesto tuvimos que poner todo otra vez, y él cenó a las 9:30. Henry regresó de Londres y teníamos un té a las 9, donde Annie y

Rose cantaron, agradando mucho al almirante y sus tíos. El almirante se fue en el tren de las 10 como era usual".

- **Lunes 2 de junio de 1856.**

Una bonita mañana. Envié por un coche (con caballos) a las 11:30 AM. Annie, Rose y yo partimos; primero hicimos una visita a Mrs. Keats y luego a lo de Mr. Smith, dejándolo en la Sociedad de Libros, habiendo compartido el carruaje con Mr. Smith y su familia. Mrs. Tufnell y Mrs Seacombe vinieron a tomar té. El almirante llegó a las 08:30 PM a tomar su té. La sobremesa siguió con algo de música después de lo cual el almirante y su hijo se fueron.

Mountague llegó del muelle con tío William y cenaron aquí, acompañándola al té Mrs Hutchinson y yo, retirándose después de las 11 pm.

- **Miércoles 4 de junio de 1856.**

Tomé mi desayuno en cama y fuimos a (no se entiende) después. Saqué varios platos y artículos plateados para la casa de Mountague. Henry partió a Londres a la una y Mountague a las 2:20 en el tren a Tilbury. Annie y Rose caminaron al tren con él. Cenamos a las 4:00 pm. Annie escribió a su madre y yo a Mrs. Collins y Julia. El almirante llegó a las 08:00 pm, cenó, tomó el té y nos dejó a las 09:45 pm. Me fui a la cama a las 10:30. Henry y Mountague llegaron en el último tren.

- **Sábado 7 de junio de 1856.**

"Un bonito y caluroso día. Escribí a Epps pidiendo cocoa, en el correo matutino. Henry y yo almorzamos a la 1:30 pm. El almirante llegó y tomó su cocoa a las 2:30 y luego bajamos al astillero con Emily, Emma White y L. Bagshaw para ver la botadura de las cañoneras "*Porpoise*" y "*Hunter*". Luego tomamos el té con las White y Mr. Keats. Henry volvió y salió a montar con Emily y Emma White".

- **Lunes 9 de junio de 1856.**

“Buen día pero no tan caluroso. Henry fue a la ciudad a las 10:00 am. Emily White llamó Fine day but not so warm as it yesterday. Henry went to town at 10:00 am. Emily White llegó and Mrs. Tufnell más tarde, cenando a las 6:00 pm. con el almirante, Mountague, Annie, Rose y yo. Tío Henry y Annie salieron a montar a las 6:30. El doctor Gould y Mr. Tufnell llegaron a tomar vino con los caballeros. Rose y yo les enviamos luego café a la terraza y la reunión duró hasta la hora del té. Cuando Tío Henry y Annie volvieron de su cabalgata, hubo buena música hasta las 11:30, dejando que los caballeros fumaran en la sala, nos fuimos a acostar”.

- **Martes 10 de junio de 1856.**

Maravilloso día. La “*Esmeralda*”, una corbeta chilena construida en Northfleet, dejó el muelle en su viaje de pruebas. Henry y Leigh se fueron a bordo a las 11:30. Nosotras vimos pasar el buque desde la habitación del tío Henry.

El Almirante Simpson y su hijo, el Capitán Peacock y Mrs. Pellard llegaron de la corbeta a tomar el té y luego los tres se fueron a la ciudad y luego a Londres en el último tren. Henry y Leigh los acompañaron hasta la estación.

- **Martes 17 de junio de 1856 .**

“Henry, Mr. y Mrs. Copper partieron a las 10:30 a Crystal Palace y Woodlands. Mountague se quedó con nosotros, no sintiéndose muy bien. Almorzamos a la 1 pm. Mientras yo recogía un vestido de seda y Annie y Bessie enseñaban música el día se pasó. En la tarde, Tío Henry con Annie y Bessie fueron a Rosherville Gardens y llegaron a las 10 pm. junto con el Almirante Simpson, tomamos el té y se fueron a Londres en el último tren. Henry volvió de Londres en el último tren”.

- **Jueves 19 de junio de 1856.**

“Una mañana húmeda. Mr. Cullen y el Almte. Simpson llegaron ambos por

café, luego cenamos con ellos y el captain Simmons, dejándonos ambos a las 09:45 pm. Henry y Mountague los acompañaron a la estación”.

- **Lunes 23 de junio de 1856.**

Henry se fue a bordo de la corbeta “*Esmeralda*” a las 10:30 y de allí a Londres. Escribí a Marian, Annie a su padre. Anne Keys llamó. Annie estaba ocupada con la vajilla y los adornos del mantel. A las 04:30 pm. Mountague y su amigo Mr. Ryner llegaron; las mujeres habíamos almorzado a la una pm, por lo que ordené que preparan la cena, haciéndolo a las 6:30 después de ver al Tío Henry. Annie y Rose salieron a cabalgar, mientras el Almirante Simpson tomaba el té, reuniéndose luego con Mountague y Mr. Ryder a fumar hasta que las jinetes regresaron, tomando el té todos juntos. Después hubo música y canto hasta pasada medianoche, quedándose el almirante con nosotros, a esa hora las damas nos retiramos y los caballeros se fueron caminando a la casa”.

- **Jueves 26 de junio de 1856 .**

“Henry fue a Londres a las 11:00 am y a la vez fuimos Mountague, Annie, Rose y yo, y nos encontramos con las dos señoritas White y su hermano en la estación de Northfleet. En Londres nos encontramos con Henry en la estación de Kent Norte y tomamos dos taxi (coches de caballos) para reservar las camas en el hotel. Teniendo té y sándwiches nos fuimos al Majesty’s Theatre donde nos encontramos con el Almte. Simpson y su hijo, para ver la ópera. Todo el grupo volvió junto y una vez en el hotel, cada uno se fue a su departamento.

- **Viernes 27 de junio de 1856.**

“Es el cumpleaños de Emily White. Rose, las dos señoritas White y su hermano fueron llamados por el Tío Henry y se fueron con él a la ciudad a ver la Torre (de Londres) y la Iglesia de St. Paul. Deja-

ron a los White oír la banda en la Torre, hasta que llegó la hora de partida del tren a casa, entonces Henry y sus sobrinas disfrutaron el Cristal Palace. Mary Sotheby, Mountague, su amigo Mr. Riensy y yo fuimos a echar un vistazo a la Abadía de Westminster y luego a Crystal Palace en coche. Ahí nos encontramos con el almirante y su hijo y cenamos todos juntos, para luego caminar por los alrededores (yo en una silla), hasta las 09 pm. A las 10 Henry, Annie, Rose y yo partimos de Londres hacia Northfleet. Whiteman volvió a casa con el equipaje, a las 4 pm.

- **Sábado 28 de junio de 1856 .**

“Henry fue a Londres a las 10 am. Annie escribió a su madre y entonces ambas, Annie y Rose, fueron a tomar un baño caliente. Henry regresó temprano y Mountague y el Almirante Simpson cenaron con nosotros. A las 8:00 pm fuimos todos juntos a Rosherville Gardens en el coche de Webster. Ahí las White’s se juntaron con nosotros y Henry, quien había arrendado un asiento campestre que compartió conmigo. Todos partieron a Rosherville Court mientras yo volví a casa a las 11:45.

- **Lunes 30 de junio de 1856 .**

Ni Henry ni Mountague fueron a Londres. El Almirante Simpson vino a despedirse de Annie y Rose después de las 2 pm. Tomó té y se fue a Londres a las 3:30 pm. Su hijo cenó con nosotros a las 6 y partió a Londres en el último tren.

- **Miércoles 2 de julio de 1856.**

“Anne Keays y Sofia Pitcher llegaron. Henry fue a Londres a la 1:00. Mr. Brady llegó y el almirante vino a tomar el té a las siete con carne fría. Henry regresó de Londres en el último tren”.

- **Sábado 5 de julio de 1856.**

“Llovió mucho en la noche y temprano en la mañana. Un día maravi-

lloso y cálido, Henry se fue en el tren de las 10:00 desde Gravesend. Yo fui a montar desde las cuatro hasta las 6 pm. La Sra. Tufnell, la señorita Willis y la Sra. Hutchinson, llegaron a casa a tomar té conmigo, también el Almirante Simpson y su hijo. Henry vino tomó té y luego caminó con la Sra. Hutchinson a casa”.

- **Domingo 7 de julio de 1856.**

“Henry fue a Londres en el primer tren para cenar con el Sr. Lady, el asistente inspector de la Armada, perdiendo el último tren de la noche. Yo fui en coche al oficio (religioso) a la iglesia Santa Sofía de Northfleet. Pasé un día tranquilo, sola y esperando a Henry hasta las 12:20 pasada medianoche. Leí el libro de Jeremías y capítulos de San Mateo”.

- **Lunes 14 de julio de 1856**

“Henry fue a Londres y regresó en el último tren. Yo fui a Gravesend a comprarle ropa a las 11:00 y regresé a la 1:30, cenamos a las seis carne asada. El Almirante Simpson vino y cenó conmigo y tomó el té a las 8:30. Él se fue a las 10 pm a su alojamiento en India Arms”.

(Nota del Autor: Este era un hotel modesto o posada de Northfleet).

- **Jueves 17 de julio de 1856.**

Las sillas y un sofá fueron re-tapizados en el astillero. Anne Keays y el Almirante Simpson llegaron a las 2 pm y tomaron cocoa. Él y el capitán Symonds cenaron con nosotros a las 7 y se fueron en el último tren. Henry no fue al pueblo, porque estuvo muy ocupado en el dique seco y a bordo de la “Esmeralda”.

- **Viernes 18 de julio de 1856.**

“Henry fue temprano a Londres y William Pitcher partió para Gales. El ingeniero Sr. Harman y otro caballero, almorzaron aquí. Henry volvió en el último tren.

- **Jueves 24 de julio de 1856.**

“El Sr. y Sra. Eady y la señorita Williams llegaron después de las 11. Nosotros teníamos almuerzo a bordo de la “*Esmeralda*” y el grupo partió a bordo a las 2:30. La Sra. Eady estaba con William Pitcher mientras llegó Sofía a cenar a las seis. El Almirante Simpson también cenó con nosotros”.

- **Listado de Buques.**

Efectuada una revisión del listado de buques construidos en el astillero Pitcher entre los años 1855 y 1856, adjunto en el apéndice Nº 2 al presente trabajo, podemos verificar que el astillero construyó en su mayoría, cañoneras de 230 toneladas de desplazamiento, lo cual significaba que el trabajo en serie ya se utilizaba. En efecto del mismo diario de Anne Pitcher, podemos verificar que fueron lanzadas ocho cañoneras, en el mismo período durante el cual se construía la “*Esmeralda*”.

- **Algunas Conclusiones.**

- **Del Contrato.**

Es difícil saber si los datos sobre costos del buque, dimensiones y otros, que se han dado a conocer hasta la fecha son reales. Las diferencias de unidades utilizadas, las actualizaciones del valor de la moneda y las exclusiones al contrato, impiden aventurar una cifra sobre el costo total del buque.

Sin embargo, el estudio del contrato permite verificar la inexperiencia en construcción naval existente en nuestro país, al fijar las características de una corbeta en desplazamiento (800 t) y propulsión (200 IHP), en un decreto supremo sin antes calcular o efectuar el diseño¹⁴.

Por otra parte, la exclusión del contrato de componentes tan importantes como la maquinaria y el armamento,

permiten deducir que el buque era un prototipo, lo cual se comprueba al revisar la lista de buques construidos por el astillero en la época, que consisten en su mayoría, en cañoneras de 230 toneladas. Sin embargo, existen buques de desplazamiento similar como el “*Voin*” construido para la marina rusa.

- **Del Astillero.**

Todo lo anterior, asociado a un astillero que había sido un buen astillero en la época de la vela, pero que se encontraba tratando de revertir una situación técnico-económica lamentable y que construía principalmente buques pequeños, no pareciera haber sido el astillero más calificado para construir un buque de guerra a vapor, considerando que la marina británica ya no construía sus buques de guerra mayores, en dicho astillero.

- **De las Fechas.**

Del diario de la Sra. Pitcher, queda claramente definido que la fecha de lanzamiento al mar de la corbeta “*Esmeralda*”, no fue el 18 de setiembre de 1855, sino el sábado 15 de setiembre de 1855. Esta precisión permite acuñar la verdadera fecha de botadura al mar del glorioso buque.

Por otra parte, el primer viaje de pruebas se efectuó el 10 de junio de 1856, habiéndose firmado el contrato el 23 de octubre del 1854, es decir, habían transcurrido más de 20 meses. Comparando la fecha de lanzamiento del casco al agua (15 de septiembre de 1855) con la fecha de firma del contrato, también se calcula un retraso con respecto a los 10 meses pactados en el contrato, existiendo una demora adicional de 23 días. Ningún antecedente se ha podido obtener a la fecha, respecto de la aplicación de las multas estipuladas en el contrato.

* * *

14.- “La Armada de Chile”, Rodrigo Fuenzalida Bade, Volumen II, Imprenta de la Armada, 1975.

REFERENCIAS

- 1.- "La Armada de Chile", Rodrigo Fuenzalida Bade, Volumen II, Imprenta de la Armada, 1975.
- 2.- "Shipbuilders of the Thames & Medway" Ken McGoverin, 2006.
- 3.- Apuntes personales de Ken McGoverin sobre la historia del astillero Pitcher de Northfleet.
- 4.- Apuntes personales de Dr. Chris Pitcher sobre la historia de la familia Pitcher de Northfleet.
- 5.- Contrato de Construcción de la "Esmeralda", fotocopia del documento original, en poder del autor.
- 6.- "Mrs. Anne Pitcher Diary", Northfleet 1855-1856, Greenwich Maritime Museum. Fotocopia en poder del autor.
- 7.- "Historia de la Marina de Chile", Carlos López Urrutia, Editorial Andrés Bello, 1969.

APNDICE Nº 1 CONTRATO DE CONSTRUCCION DE LA CORBETA ESMERALDA

Articles of Agreement made and extend into this 23rd day of Oct. 1854 between William Pitcher of Northfleet Dockyard in the County of Kent Shipbuilder of the one part and Robert Simpson of 33 Northumberland Street Strand acting on the part and on behalf of the Government of Chile on the other part. Now these presents witness that the said William Pitcher for and in consideration of the payment to be made him by the said Robert Simpson, does every for himself, his heirs, executors, and administrators agree to and with the said Roberto Simpson on behalf of this governments to undertake to lay down build and lurch a this dockyard of Northfleet aforesaid a "War Screw Steamer" of the following dimensions:

	Feet	Inches
- Length between the perpendiculars	180	"
- Length of the keel for tonnage	166	"
- Breadth Extreme	32	"
- Breadth for tonnage	31	8
- Breadth moulded	31	"
- Depth in hold to Throat of floor	18	
- Burthen in tons (old measurements)	854 ^{77/94}	
- Room and space Amidship	2	1
- Room and space forward and aft.	2	3

The said steamer to be built according to Plan in the best manner and of the best materials as slated in schedule "A" here to annexed, to satisfaction of Roberto Simpson; And the said William Pitcher further agrees to equip her out in a manner similar and equal to vessels of the same class in Her Britannic Majesty Navy excepting wages and provisions for the crew, steam engines and boilers, screw propeller, and appliances for lifting, the same shaft and all other appertenances together with the fitting them on board the vessel, coal kentledge, plate, glass, crockery, beds, bedding (except such as is specially provided for) stewards stores and nautical instrument and also exclusion of all armament and arm s.

The said steamer to be delivered to the said Robert Simpson or to his order in writing, in the river Thames ready for sea complete and fitted and to his satisfaction, without any extra bill or change, excepting for alterations which may be ordered after the work has been once properly performed, but showed any alteration or alterations were required due notice will be given in writing by the said Roberto Simpson who agree to am shall and will are to pay to the said William Pitcher a fair a reasonable amount for making such alterations without vitiating or setting aside this contract and in like manner if any article or articles in the specification should not be deemed necessary by the said Robert Simpson from the equipment of the ship the fair value of such article or articles are to be deducted from the last sum payable.

The construction of the vessel being as the risk of the said William Pitcher until completed and in every respect fit for delivery it is further agreed that all risk or damage to the said vessel (but not the engines, boilers, screw propeller, shaft etc from fire or otherwise previously to her being delivered over unto the said Robert Simpson shall fall on the said William Pitcher and he will at his cost insure the said vessel against fire to the extent of the monies

paid on account of the Chilean Government, and will deposit the Policy or policies with Messrs Baring Brothers Co. of the N° 8 Bishopgate Street within, who in case of loss from fire are hereby empowered to recover the same for amount of the said William Pitcher, placing the amount recovered against the amount of the instalments paid for the construction of the vessel. This whole of the materials and workmanship, shall at all reasonable working hours, be subject to the inspection of the said Robert Simpson and that of any competent or impartial he may appoint and superintend the work, who shall at all reasonable working hours be allowed free access to the work, drawings and specifications and about the same to examine the workmanship and progress thereof.

Should any defective or unfit materials be used by the workmen employed by the said William Pitcher in the building or equipment of the said vessel, the same when pointed out to them, shall be forthwith removed and replaced with sound materials and good workmanship at his expenses. And should any omissions respecting the building or fitting of the said vessel occur in the specification and drawing, (and) shall in no way be considered to authorize the omission of any matters in the performance of the contract and within the fair meaning thereof, but on the contrary the said vessel shall be completed without extra charge to the satisfaction of the said Robert Simpson; and in case of the failure of the said William Pitcher to complete and finish the said vessel, the said Robert Simpson on condition that his part of the agreement shall have been performed, shall have a lien or claim upon the said vessel to the amount of money paid for the same.

The said William Pitcher is to provide and give usual assistance to the engineers while the engines are fitting and to launch the vessel within ten calendar months from the day of signing this contract and on being so launched she shall be placed in the East India docks or in Dry Dock at Northfleet and there to receive her machinery for as mutually agreed on by builder and engineer and be equipped and rigged, and in the event of any delay in the launching the said William Pitcher binds himself to pay to the said Robert Simpson a penalty of five guineas per day for every day she may be delayed.

The said vessel to be completed and in a perfect state for delivery as far as regards the work contracted for in this agreement within fourteen calendar months from the date of signing document, unless the work be impeded by the engineers in which case a fair and reasonable time shall be allowed for such impediments and in the event then the non fulfilment on the part of the said William Pitcher he binds himself to pay a penalty of five guineas per day for every day the delivery may be delayed.

And these presents further witness that the said Robert Simpson for himself and on behalf of the Chilean Government do the hereby promise and agree to and the said William Pitcher his heirs, executors and administrators that he the said Robert Simpson shall and will pay or cause to be paid on behalf of this government to the said William Pitcher by orders on Messrs Baring Brothers Co. of N° 8 Bishopgate Street within, as the price of the said "War Screw Steamer" hereby agreed to be built and equipped the sum of twenty three thousand pounds sterling say £ 23.000, such payment to be made by five net cash instalments during the progress of the work namely.

- 1 st on signing this agreement	£ 4.600
- 2 nd when the vessel is in frames	£ 4.600
- 3 rd when the beams are across	£ 4.600
- 4 th when launched	£ 4.600
- 5 th when the vessel is finished and delivered over to the said Robert Simpson on behalf of the Chilean Government in the river Thames being the residual	£ 4.600

It is further agreed that if on the measurement of the vessel after construction she should be found to be of less dimensions than those agreed who paid for by the said Robert Simpson, that in such case a rative proportion shall be deducted from the amount agreed to be paid for any deficiency there may be.

In the event of any differences of opinion or dispute respecting the quality of materials, workmanship or any matter respecting the performance or rights understanding of the conditions of this contract, the same shall as the request in writing of either of the parties to this agreement be referred to Mr. George Peacock of 17 Gracechurch Street, London whom decision or award shall be binding and conclusive on both parties and may, if necessary be made a rule of any Court of Law as in that case provided and directed.

Lastly, It is also like wise agreed that the present contract is to be approved in the name of the Government of Chile by Admiral Blanco Encalada the Minister Plenipotentiary of the aforesaid Republic to His Majesty the Emperor of the French.

In witness where of the parties to these presents have hereunto their hands and seals the day and year first above written.

Signed, sealed and delivered by the above named
 Robert Simpson and William Pitcher in the presence of
 William Pitcher
 Henry S. Pitcher
 Incens Terrace
 Robert Simpson
 Southampton

AP NDICE N° 2

CONTRATO DE CONSTRUCCI N DE LA CORBETA E SMERALDA

Name of ship	Owner	Date of launch	Type of ship	Tonnage	Information
Northfleet	Dent & Co.	25th June 1853	Blackwall Clipper	951	
Tamar	R.M.S.P.Co.	31st January 1854	Wood Paddle Steamer	1850	Launched by Mrs Murray
Vityaz,	Russian Govt.	15th May 1854	wooden hull corvette	250	Seized by Govt. and re-named HMS Cossack
Voin	Russian Govt.	1854	wooden hull corvette	1300	Seized by Govt. and re-named HMS Tartar
Les Trois Amis	Australia	1854	screw steamer	29	Swan River ferry
Pelter	Royal Navy	28 Aug. 1854	W.S. gunboat	212 x 60HP	Gleaner Class Gunboat
Dom Pedro Segundo	Luizo Brazihoro Steam Co. Portugal	28 Aug 1854	passenger vessel	1519bm	Passenger vessel
Pincher	Royal Navy	05 Sept. 1854	W.S. gunboat	216 x 60	Gleaner Class Gunboat
Badger	Royal Navy	23 Sept. 1854	W.S. gunboat	216 x 60HP	Gleaner Class Gunboat Ex Ranger .
Snapper	Royal Navy	04 Oct. 1854	W.S. gunboat	216 x 60HP	Gleaner Class Gunboat 1865 used as a coal hulk
Starling	Royal Navy	01 Feb. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Thistle	Royal Navy	03 Feb. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Snap	Royal Navy	03 Feb. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Redwing	Royal Navy	19 Mar. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Weazel	Royal Navy	19 Mar. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Cracker	Royal Navy	02 Apr. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Clinker	Royal Navy	02 Apr. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Boxer	Royal Navy	07 Apr. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Stork	Royal Navy	07 Apr. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Skylark	Royal Navy	03 May 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Biter	Royal Navy	05 May 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Swinger	Royal Navy	10 May 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Seagull	Royal Navy	04 Aug. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Skipjack	Royal Navy	04 Aug. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Emily White

Shelldrake	Royal Navy	01 Sept. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Mrs Tufnell
Sandfly	Royal Navy	01 Sept. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Mrs Pitcher
Plover	Royal Navy	08 Sept. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Jennings
Esmeralda.	Chilean Govt.	15th Sept. 1855	Corvette	200IHP	Launch by Admiral Manuel Blanco Encalada and Mrs Trnsito Yrarrabal de Guzmán
Banterer	Royal Navy	29 Sept. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Mrs Warrenner
Bullfrog	Royal Navy	06 Oct. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss White
Bustard	Royal Navy	20 Oct. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Bagshaw
Carnation	Royal Navy	20 Oct. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Sotheby
Charger	Royal Navy	13 Nov. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Johnson
Cockchafer	Royal Navy	24 Nov. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Dickson
Dove	Royal Navy	24 Nov. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Mrs Emma White
Tickler	Royal Navy	08 Sept 1855	W.S. gunboat	232	Dapper class
Forward	Royal Navy	18 Dec. 1855	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Mrs Robert Key
Grasshopper	Royal Navy	18th Sept.	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Mrs H. St. Vincent Pitcher
Insolent	Royal Navy	26 Jan. 1856	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Nixon
Mayflower	Royal Navy	31 Jan. 1856	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Cullum
Staunch	Royal Navy	31 Jan 1856	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss E. Cullum
Charm	Royal Navy?		W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Dawson
Haughty	Royal Navy	09 Feb. 1856	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Alice Daws
Leveret	Royal Navy	08 Mar. 1856	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Wallis
Mackerel	Royal Navy	08 Mar. 1856	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Emily White
Procris	Royal Navy	13 Mar. 1856	W.S. gunboat	232	Dapper class
Shamrock	Royal Navy	13 Mar. 1856	W.S. gunboat	232	Dapper class
Spey	Royal Navy	29 Mar. 1856	W.S. gunboat	232	Dapper class
Tilbury	Royal Navy	29 Mar. 1856	W.S. gunboat	232	Dapper class
Peacock	Royal Navy	12 Apr. 1856	W.S. gunboat	232	Dapper class
Pheasant	Royal Navy	01 May 1856	W.S. gunboat	232	Dapper class
Primrose	Royal Navy	03 May 1856	W.S. gunboat	232	Dapper class
Pickle	Royal Navy	3 May 1856	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Mrs Collings
Prompt	Royal Navy	21 May 1856	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Mrs Boodle
Fenella	Royal Navy	19 May 1856	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Rich
Garnet	Royal Navy	31 May 1856	W.S. gunboat	232	Clown class
Handy	Royal Navy	31 May 1856	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Rose Rich
Porpoise	Royal Navy	07 June 1856	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss L. Bagshaw
Hunter	Royal Navy	07 June 1856	W.S. gunboat	232	Dapper Class Launched by: Miss Treathey