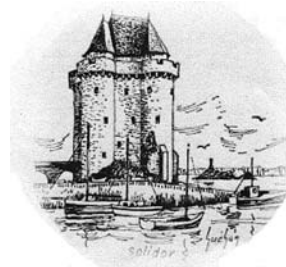


COMMUNICATION

N° 55 - Août 2020

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



SPÉCIAL CONGRÈS 2020 DE CHLC Le mot du Président

Notre congrès des 3 et 4 octobre à Saint-Tropez va être l'occasion de faire le point sur les recherches concernant le naufrage du 3-mâts *Delphine* en 1840 sur la côte du Chili. Notre ami Christophe POLLET, chercheur en archéologie marine et sous-marine, membre de l'Instituto de Arqueología Náutica y Subacuática à Santiago (Chili), apporte ses compétences pour ce travail. Il ne pourra malheureusement pas être parmi nous, mais l'article qu'il nous propose nous éclaire sur sa place dans notre travail sur les Cap-Horniers.

Il s'agit du naufrage du 3-mâts *Pacifique* de la Cie Bordes en 1885, au large d'Iquique (Chili). Nous voyons que l'étude des épaves peut apporter d'utiles compléments à la connaissance de l'activité des voiliers français qui sont venus au Chili pendant près d'un siècle. Leur route, pour presque tous, passait par le cap Horn à l'aller et au retour. Rapidement leur rôle s'est spécialisé dans le transport de charbon de Grande-Bretagne pour l'industrie et les transports chiliens, et en retour vers l'Europe, dans le transport de nitrate, à la fois engrais et composant des poudres explosives.

Merci Christophe pour cet article qui nous permettra de sentir ta présence parmi nous au congrès, et bon courage à toi et à ta famille pour supporter les difficultés de la vie imposées par la "Covid 19".

Yvonnick LE COAT

PS : nombre de lecteurs nous ont dit attendre avec impatience la suite de la relation du sauvetage de l'équipage du 3-mâts britannique *Dalgonar* par les marins du 4-mâts *Loire*. Nous les prions de nous excuser d'avoir donné la priorité à l'actualité du congrès, la suite attendue sera dans le n° 56.

Témoignage : Le naufrage du trois-mâts *Pacifique* au Chili en 1885.

Durant près d'un siècle les navires et les marins de l'armement BORDES ont sillonné les côtes du Chili. Et pourtant, seuls quatre grands voiliers cap-horniers y ont fait naufrage : *Adolphe* (Tunquén, 1880), *Pacifique* (Punta Gruesa, 1885), *Valentine* (Totalillo, 1898) et *Madeleine* (Iquique, 1911).

De nouvelles pièces retrouvées récemment dans les archives et les journaux au Chili fournissent des détails inédits qui permettent d'éclairer les circonstances dans lesquelles le trois-mâts *Pacifique* (premier du nom de la Cie BORDES), capitaine Louis THOREUX, en provenance de Sydney (Australie), a sombré au sud d'Iquique, le 22 mai 1885. Nous les présentons et les reproduisons ici librement traduites de l'espagnol.

Le trois-mâts *Pacifique*

Pacifique était un trois-mâts carré, coque en chêne, jaugeant 851 tonneaux, « robuste, élégant et élané », selon une description de l'agence d'assurance maritime Lloyd's Register qui supervisa sa construction. Ses dimensions étaient 55,32 m de long et 10,37 m de large pour un creux de 6,64 m. Sa quille ayant été posée en 1873 dans les chantiers navals de Lucien ARMAN à Bordeaux pour le compte de la maison BORDES, il se trouve encore en construction lorsque celui-ci décède. Le navire est finalement achevé à la fin de 1875 sur les chantiers de BICHON Frères.

Ses dix premières années de service le mènent principalement au Chili (Talcahuano, Valparaiso, Coquimbo, Antofagasta, Iquique), d'où il rapporte du nitrate, du cuivre, des lainages et autres produits du pays. Pour son deuxième voyage, il se trouve à l'ancre à Valparaiso lorsque se produit le grand raz-de-marée qui détruit les ports du nitrate et du guano sur la côte de Tarapaca et d'Atacama, le 9 mai 1877, y coulant plus d'une douzaine de grands cap-horniers. Il s'en faut donc de peu pour qu'il en subisse les mêmes effets : il est, en effet, dès le mois de juin mouillé à Molle (Iquique), pour y embarquer du nitrate. Dans les années qui suivent, il se rend plusieurs fois encore au Chili, ainsi qu'en Australie et en Asie. Son neuvième voyage lui sera fatal.

Pour renforcer sa capacité d'action

adhérez à l'association

CAP HORN AU LONG COURS



Cotisation annuelle : individu 15 €, couple 20 €, association ou institution 50 €

Contact : 9 Clos de Bures, 91440 Bures-s/Yvette

Tél : 01 69 07 72 26 <mailto:by.coat@gmail.com>



Les atterrages d'Iquique.

La scène se déroule près de Punta Gruesa, à 10 milles nautiques au sud d'Iquique, que les Chiliens ont conquis durant la Guerre du Pacifique (1879-1883). Il s'agit alors du troisième naufrage auquel les habitants d'Iquique ont l'occasion d'assister, après celui de la corvette chilienne *Esmeralda* dans la rade même d'Iquique, au cours de la célèbre bataille navale menée contre le moniteur péruvien *Huáscar*, le 21 mai 1879, et celui de la frégate cuirassée péruvienne *Independencia*, le même jour, jetée par l'escadre chilienne sur les récifs de Punta Gruesa.

Les documents retrouvés sont particulièrement intéressants puisqu'ils en fournissent différentes versions, notamment celle des habitants d'Iquique dont les observations – témoignages directs rares dans les sources documentaires chiliennes – furent rapportées par les journaux locaux. Il est frappant de constater à quel point ce type d'événement fournit une occasion de spectacle au pays du nitrate, sur la côte déserte de Tarapaca.

Rapport du capitaine, Louis THOREUX¹



Louis THOREUX.

« Au port d'Iquique, le 23 avril 1885, a comparu ci-devant le gouverneur maritime, le capitaine du trois-mâts français *Pacifique*, M. THOREUX, et après l'avoir interrogé pour la forme sur les causes et autres circonstances qui ont causé le naufrage de son navire, hier à Punta Gruesa, a exposé sous

serment et ci-devant M. le Gouverneur maritime, ce qui suit :

– Je déclare. À 1 heure de l'après-midi, le 22 avril, me dirigeant vers mon port de destination, avec un chargement de charbon, je venais de relever l'extrémité de la Punta Gruesa au SSE et le phare d'Iquique à l'E 19°, navigant cap à l'Est 11° lorsque, tout d'un coup, le navire toucha un haut-fond qui n'était pas marqué sur mes cartes, filant à une allure de 6 à 7 nœuds ; je vis immédiatement que toute tentative de sauver le navire était inutile, aussitôt je fis mettre le cap sur la côte dans l'espoir d'y échouer le navire et de sauver ce qui pouvait l'être ; dans le même temps, je donnai l'ordre à l'équipage de mettre les canots à l'eau pour se sauver, mais la force de l'impact ne me le permit pas car le navire enfournait alors par instants. Finalement, à environ 2 heures de l'après-midi, je fis embarquer mon équipage. Nous eûmes tout juste le temps de nous éloigner du tourbillon que formait le navire en sombrant. Je me dirigeai alors, avec tout mon équipage, vers le port d'Iquique où nous fûmes logés ensemble à bord du navire de M. Ricardo PELATI ; c'est tout ce que je peux exposer, à vrai dire, sur ce qui s'est passé.

Signé : L. THOREUX, capitaine »

El Industrial (Iquique), édition du 23 avril 1885

« **Naufrage du Pacifique.** – L'une de ces fortunes de mer qui se produisent rarement dans les ports de la côte Pacifique, s'est déroulée hier aux environs du lieu appelé Punta Gruesa, à trois lieues au sud de notre port.

Vers une heure de l'après-midi commença à circuler dans notre ville la rumeur selon laquelle un navire s'était échoué dans ce secteur. La nouvelle se répandit comme une traînée de poudre et jusque dans les rues les plus reculées d'Iquique, nous prîmes rapidement connaissance de cet événement.

Les habitants ne tardèrent pas à se mettre en marche, la nouvelle étant suffisamment sérieuse pour

¹ Archives Nationales du Chili, Fonds Ministère de la Marine, v. 452. Commanderie Générale de la Marine, janvier-avril 1885. Pièce N° 130. *Déclaration du capitaine THOREUX, commandant du trois-mâts Pacifique, Iquique, le 23 avril 1885.*

s'en abstenir. Ainsi, peu de temps après, on vit une colonne de personnes qui, à pied, à cheval ou en charrette, empruntait la route du sud afin de se rendre sur place et d'assister aux scènes qui ne manqueraient pas de s'y dérouler ou pour voir de leurs propres yeux comment les vagues mettraient en pièce le navire sur les roches où il s'était échoué.

Parce qu'ils ne voulaient pas manquer ce qui se passait au large, ceux qui n'avaient pu abandonner leurs activités pour en faire de même en raison de leurs obligations, grimpaient sur le toit de leurs maisons et, à l'aide de longues-vues, tentaient d'apercevoir sur la mer, à l'horizon, ce que disait la rumeur.

Malheureusement, la scène avait été si prompte et ses actes principaux s'étaient déroulés avec tant de précipitation que ni les uns ni les autres ne purent se rendre compte du drame qui se jouait pour la seconde fois à Punta Gruesa.



Punta Gruesa vue depuis Cavanca (Iquique). Les badauds rassemblés sur cette plage purent apercevoir les voiles de *Pacifique* en perdition.

À peine la brume – qui baigne chaque matin l'atmosphère² – s'était-elle dissipée, qu'on aperçut un navire français toutes voiles dehors, navigant au large de ladite pointe, en pleines manœuvres afin de gagner le port. Personne n'en s'en étonna. En effet, il n'y avait alors aucun motif de croire que, quelques heures plus tard, quelque chose de grave se produirait.

Le navire français, un trois-mâts barque [sic] du nom de *Pacifique*, arrivait en provenance de Sydney.

Il naviguait depuis lors sans encombre, aussi, lorsque l'équipage avait enfin aperçu l'île³ et les toits des habitations, ses membres avaient poussé des cris de joie car cela voulait dire qu'ils avaient atteint leur port de destination. Cela faisait déjà soixante-trois jours que

le navire naviguait. Il avait, en effet, appareillé de Sydney le 19 février.

Fût-ce le vent qui le poussait ou bien les courants qui l'entraînaient, ou même les deux éléments qui se conjuguèrent pour l'empêcher de poursuivre sa route, à vrai dire on le voyait depuis un bon moment immobile.

Tout à coup, le capitaine et l'équipage, qui se trouvaient alors sur le pont, sentirent un grand tremblement et on entendit tous les bois du navire craquer d'une manière inhabituelle. Aussitôt le capitaine donna l'ordre d'amener les voiles, mais il sut instantanément que tout effort serait vain. Le navire toucha une roche qui n'était pas marquée sur les cartes, à une distance de quatre milles de Punta Gruesa, et prit l'eau rapidement.

Faisant preuve d'un calme de vieux loup de mer, M. THOREUX ordonna de mettre les canots à la mer, car, alors, tout laissait présager d'un sort funeste pour le navire. Une fois l'équipage embarqué sur les canots, le

capitaine inspecta une dernière fois les chambres principales et le pont de son navire, lorsqu'il se rendit compte que celui-ci commençait à donner de la gîte.

Convaincu de son mauvais sort et que tout était perdu, comprenant également qu'il courait un grand risque à rester à bord, M. THOREUX abandonna le pont du navire et prit son poste à bord d'un des canots.

À peine eut-il le temps de s'asseoir que le navire se coucha et quelques secondes plus tard commença à s'enfoncer dans le roulis avec une telle rapidité que les marins durent ramer de toutes leurs forces pour ne pas être entraînés par le courant formé par le vide que tout corps étranger produit en s'immergeant. L'horrible scène s'est déroulée en moins de dix minutes et peut-être en moins de temps encore que celui que nous avons pris à la décrire.

Un navire américain, le trois-mâts barque *McBeth*, qui était alors un peu plus au large que le navire en perdition, mit le cap sur lui mais perdit son gouvernail

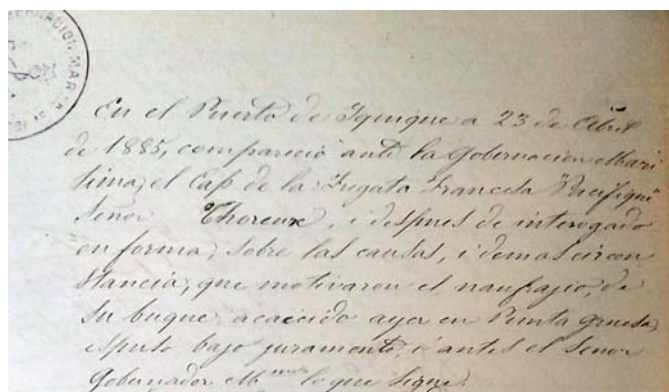
² La *camanchaca*, caractéristique de ce littoral.

³ L'île Serrano, autrefois Gouanne (guano), n'est à l'époque pas encore artificiellement rattachée au continent. Le mouillage des grands voiliers à Iquique se trouvant sous le vent de cette île, elle constituait pour les navigateurs un repère remarquable dans leur approche.

dans l'action ; il manœuvra en vain car, en effet, le naufrage fut si rapide que dix minutes suffirent pour que le navire se perdit totalement.

Aussitôt la nouvelle connue, tous les canots de la Capitainerie et de la Défense maritime furent mis à l'eau afin de porter secours au navire en perdition si c'était encore possible, toutefois, sans produire l'effet escompté ni obtenir de résultat puisqu'il était déjà trop tard pour un éventuel sauvetage.

Le *Pacifique* était un navire de 851 tonneaux, il rapportait un chargement de charbon d'Australie consigné à Tocopilla. Il faisait escale dans notre port dans l'unique but de prendre ses ordres et d'appareiller dans la foulée vers le port de destination où l'attendait déjà un chargement de nitrate qu'il devait transporter en Angleterre pour le compte de ses armateurs.



Extrait du rapport du capitaine THOREUX conservé aux Archives Nationales du Chili.

Le navire était en bois et fut construit en 1875. Par conséquent il avait environ dix années de service, et appartenait à la maison commerciale de M. Antoine Dominique BORDES. Son équipage, capitaine y compris, comptait vingt membres.

Ni le navire ni le chargement n'étaient assurés ; par conséquent la maison commerciale BORDES accuse une grosse perte, évaluée à environ 50 000 piastres.

En raison du malheureux événement, le capitaine M. THOREUX se trouvait hier dans un état de désespoir, ne réalisant pas ce qui lui était arrivé, pouvant encore moins s'expliquer pourquoi les autorités maritimes, sachant l'existence d'une roche inconnue des marins et non signalée par les cartes, ni davantage par les almanachs nautiques, n'avaient pas fait installer une balise ou une marque pour indiquer le danger que couraient ceux qui s'en approchaient.

Du fait de la rapidité du sinistre, ni le capitaine ni ses membres d'équipage ne disposèrent du temps nécessaire pour sauver plus qu'une partie de leurs effets personnels, ce qui fut pour eux un véritable désastre.

À peine arrivés dans la baie, l'équipage et le capitaine furent conduits au ponton⁴ de M. PELATI où ils furent reçus avec toute l'hospitalité que ce gentilhomme sait donner à ses amis et à ses compagnons de la profession. »

Le naufrage d'un navire de cette envergure ne représenta pas seulement une perte sèche pour son armateur. Sa proximité avec le port d'Iquique représenta également une aubaine pour le chasseur d'épave local, qui réussit l'exploit de la retrouver, une année plus tard, malgré les incertitudes concernant sa position et les moyens de plongée de l'époque :

El Industrial (Iquique), édition du 20 août 1886

« **Le Pacifique.** – L'épave de ce navire français qui s'est perdu à Punta Gruesa, a été retrouvée à environ 2 milles au nord de ses récifs ; ceci démontre que ledit navire a talonné quelque peu au large du site où s'est perdue l'*Independencia*, poursuivie par la *Covadonga*.

C'est M. Thomas YOUNG qui a retrouvé les restes du navire dont on parle. Il a pu extraire avec un plongeur différents objets appartenant au dit navire, comme les ancres, chaînes, vergues, mâts, etc. »

Remarques

Concernant les circonstances du naufrage, Louis LACROIX rapporte qu'« après avoir pris le pilote et tout préparé pour le mouillage, [le capitaine] descendit se changer pour se rendre à terre sitôt à poste. Tout à coup le navire s'arrêta sur une aiguille de roche jusque là ignorée et sombra en moins d'une minute. THOREUX, qui était en train de se raser, n'eut que le temps de monter de sa cabine et arriva à terre avec toute sa barbe d'un côté seulement, ce qui lui valut le surnom de demi-gratté ». Si l'anecdote, non rapportée par les sources chiliennes, est savoureuse, on s'étonne devant cette version dont la lecture semble minimiser l'éventuelle responsabilité du capitaine. On sait en effet, par le rapport du gouverneur maritime d'Iquique, qu'en l'absence de remorqueurs à vapeur, les secours – dont le pratique [marin local faisant fonction de pilote] – envoyés en canots sur le lieu du naufrage dès l'annonce du sinistre, retardés par les vents du sud, n'arrivèrent pas à temps. Ils ne purent que constater sur place que le navire avait sombré dans les parages de Punta Gruesa. Par conséquent le pratique n'avait pas pu embarquer. Cette version est corroborée par les journaux locaux. Aussi, le rapport du capitaine THOREUX à Iquique étant relativement bref et avare en détails, on peut s'interroger sur la version que celui-ci a bien voulu fournir à son arrivée en France.

Quant à l'épave du *Pacifique*, elle est depuis les travaux de Thomas YOUNG, tombée dans l'oubli. La découverte et l'étude du gisement archéologique constitueraient un apport pertinent à l'histoire de l'armement BORDES et des clippers du nitrate, une problématique scientifique qui n'a encore jamais été abordée à ce jour par les archéologues.

Christophe POLLET,
Instituto de Arqueología Náutica y Subacuática
Santiago, Chili

christophe.pollet@ians.cl

<http://www.ians.cl>

<http://www.facebook.com/ians.chile>

⁴ D'anciens navires hors service servant d'entrepôts flottants.