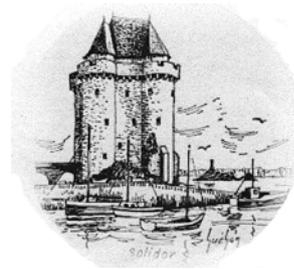


COMMUNICATION

N° 85 - Mars 2024

CAP HORN AU LONG COURS

<https://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Les Cap-Horniers français ont laissé au Chili de nombreuses traces de leur activité, sur terre comme dans le Pacifique. C'est à Papudo, au Nord de Valparaiso, que le trois-mâts *Ville de Dijon* a cessé de sillonner les Mers du Sud. Dans son naufrage, au cours d'une tempête dévastatrice en juillet 1913, trois marins ont laissé la vie.

Le Consul de l'époque, F. Chausson, a recueilli les déclarations du Capitaine, Constant Menier, il nous les livre ici. Merci à Christophe Pollet pour ce document du Consulat de France à Valparaiso.

Avec l'épave du *Ville de Dijon* a été construit un restaurant tout peint de rouge, "El Barco Rojo". Il fait dire aux Chiliens aujourd'hui : « El Barco Rojo vuelve navegar », "Le Bateau Rouge" navigue à nouveau ! Bruno Arcos Arenas nous le présente ici après le récit du naufrage.

Les progrès techniques que nous avons faits dans la présentation par notre site des marins, de leurs voiliers et de leur histoire, semblent avoir facilité l'accès des visiteurs. Nous en sommes très heureux. Tous peuvent comprendre que ce site est en construction, travail qui n'est pas près de s'achever car le nombre des Cap-Horniers est sans doute de l'ordre de 100 000. Ne nous tenez pas rigueur de ne pas y trouver votre parent, dont vous savez qu'il a bien embarqué sur ces voiliers dont les destinations étaient des ports du Pacifique... ça va venir.

La souplesse du logiciel de gestion du site nous permet de proposer à qui le veut de travailler pour le

site sur l'activité cap-hornière de son parent, à partir de documents accompagnés de quelques directives nécessaires que nous fournissons. Nous accueillons donc tous ceux, membres ou non de notre association "Cap Horn au Long Cours", qui désirent apporter leur contribution à cette œuvre collective. Et ce que nous constatons à ce jour, c'est que ça n'est compliqué pour personne, ça marche très bien. Cela permet à ce parent cap-hornier d'apparaître plus rapidement sur le site. Nombre de ces personnes acceptent même de traiter l'ensemble des voyages d'un voilier à la suite... c'est très très utile !

Nous formons ainsi une équipe, petite encore certes, qui en grossissant accélère avantagement le développement de www.caphorniersfrancais.fr notre site. Nous avons ensemble déjà passé le cap des 20 000 marins répertoriés sur le site.

Mais si notre objectif est de présenter tous les marins qui ont navigué sur les voiliers cap-horniers français, nous entendons aussi apporter le plus possible de documents d'époque, textes et photos, pour la rubrique "Tranches de vie" en particulier. Fournir des documents pour le site est une autre façon, très très utile, de contribuer au développement du site... qu'on se le dise !

Nous pourrons ainsi tous, descendants de Cap-Horniers ou non, approfondir la connaissance de la vie de ces hommes, arriver à comprendre comment ils ont réussi à être fiers de leur métier malgré les conditions souvent extrêmement difficiles de son exercice... car là est pour nous l'essentiel du patrimoine que nous ont laissé ces marins.

Yvonnick LE COAT

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 courriel : by.coat@gmail.com



Témoignage : Naufrage du trois-mâts *Ville de Dijon* à Papudo (Chili).

Extrait du Registre des Actes de la Navigation du Consulat de France à Valparaiso :

Ce jourd'hui, 24 juillet 1913, par devant nous, Consul de France à Valparaiso, a comparu M. Menier Constant, capitaine au long cours, commandant le voilier *Ville de Dijon*, de 1701 tonneaux, appartenant à la Société Nouvelle d'Armement et armé à Nantes. Lequel nous a fait le rapport suivant :

« Me trouvant dans la baie de Papudo, province d'Aconcagua (Chili), à 60 milles au Nord de Valparaiso avec mon bâtiment contenant un chargement de charbon consigné à Kemick et déchargeant depuis 5 jours, dans la nuit du 20 au 21 juillet 1913, le navire bien affourché par 12 brasses d'eau, savoir

alors plus tranquille, mais la mer grossit de plus en plus. Filé alors un peu de chaîne avec l'aide de mes officiers et appelé le mécanicien pour lui faire allumer la chaudière pour pouvoir s'en servir à tout hasard.

« La mer grossit toujours et le navire fatigue par toutes ses parties ; le youyou, hissé sur les bossoirs à bâbord est enlevé par une lame. J'ai immédiatement appelé tout l'équipage sur le pont et donné l'ordre de préparer les embarcations de sauvetage pour être mises à l'eau le cas opportun dans le plus bref délai possible.

« C'est à ce moment que la tempête se déchaîne dans toute sa fureur, la chaîne de tribord casse et le navire dérive avec une vitesse effrayante. Je ne puis affirmer que celle de bâbord ne l'est pas également, je n'ai pu m'en rendre compte. Toute tentative pour



Trois-mâts *Ville de Dijon*. Par F. G. Purvis, en 1910, « pour François Menguy » qui le commande. Coll. Particulière.

5 maillons tribord, 4 maillons bâbord avec les deux ancres de bossoir, en plus une ancre de croupiat, selon les coutumes en usage au Chili, le tout à l'emplacement désigné par le capitaine du port de Papudo, et selon ses ordres et instructions, j'ai eu à subir un ouragan de vent du Nord.

« À minuit, la mer est déjà forte et le bâtiment rappelé par son croupiat embarde. J'ai aussitôt fait frapper une aussière sur le bout de cette [chaîne] et l'ai filée par le bout. Le navire, debout au [vent] est

mettre une embarcation à la mer est impossible, les vagues recouvrent le navire de bout en bout.

« Quelques secondes plus tard le navire commence à talonner. J'ai donné l'ordre aussitôt à tout le monde, craignant pour la mature, de se mettre à l'abri dans la chambre de veille et de se munir des gilets de sauvetage. Immédiatement après le navire [échoue], le grand mât tombe avec un fracas épouvantable et la mer continue son œuvre de destruction arrachant et brisant tout sur le pont. Les embar-

cations sont mises en miettes, les ponts crevés, la dunette elle-même arrachée, et tous les matelots chassés de la chambre de veille sous les coups de mer qui viennent la défoncer. Tout l'équipage monte alors dans les haubans du mât d'artimon, qui chancelait lui-même, notre unique et dernier refuge.

« Au jour, nous voyons la plage recouverte de monde, gens inexpérimentés, mais la mer démontée rend toute tentative de secours impossible. Trois matelots courageux, Gendron, Sellin et Quéméner se jettent à l'eau, tâchant de porter à terre un cordage qui par trois fois s'est coupé sur les rochers. Ces hommes sont recueillis sur la plage à demi noyés et n'ont été rappelés à la vie qu'après des soins énergiques. À dix heures du matin le mousse Pierre Mallet, quoique je l'eusse enveloppé dans mon pardessus, succombe congestionné par le froid et la peur.

« Toute la journée se passe en tentatives infructueuses pour nous porter secours, la mer toujours démontée les faisant échouer. Dans la nuit, le matelot Marrec Antoine et le novice Arribard Joseph moururent épuisés après une lente et terrible agonie. Ce n'est que le mardi 22 juillet 1913, à huit heures du matin qu'un canot du port put commencer le sauvetage. Je quittais le bord le dernier à 9 heures. On avait refusé à ce moment de prendre les cadavres. À moitié mort moi-même et rendu à terre, je tombais dans un délire de fièvre pendant toute la journée du 22. Le lendemain encore bien souffrant, j'obtins, après bien des difficultés, l'embarcation du capitaine du port pour me rendre sur les lieux du sinistre. Tout est absolument perdu et le navire brisé dans toutes ses parties. Rien n'a pu être sauvé et je n'ai pu recueillir ni papiers, ni instruments, ni effets.

« Le Consul de France, qui n'avait été avisé que par la lecture des journaux, est arrivé à Papudo le 23 juillet à 1 heure 30 et emmena tout l'équipage à Valparaiso où nous sommes arrivés à 11 h du soir.

« Les trois décédés ont été inhumés à la charge du Consulat à La Ligua le 23 au soir. La malle et le sac du matelot Heuzé décédé pendant le séjour à Newcastle, lesquels sous scellés étaient enfermés dans une cabine à clef, ainsi que l'acte de décès de cet homme, qui était épinglé au rôle et les pièces concernant la Caisse de prévoyance ont aussi été complètement perdus pendant le naufrage.

« Je dois faire en terminant le plus grand éloge de M. Braudt, sujet danois résidant à Papudo, qui a été avec le Gouverneur de La Ligua l'instigateur de toutes les tentatives de sauvetage, risquant sa vie et sa santé sans compter. Je dois aussi citer le nommé Ramon Palacios qui, le premier, s'est risqué jusqu'à bord avec la seule embarcation restée à terre.

« En foi de quoi je déclare et affirme sous serment le présent rapport sincère et véritable sous réserve de l'amplifier si les circonstances ou les besoins l'exigent, pour la sauvegarde et les intérêts de qui de droit. »

Dont acte fait et dressé en la Chancellerie du Consulat de France à Valparaiso les jour, mois et an que dessus, et a signé avec Nous dit Consul, après lecture.

Le Capitaine,	signé : Menier
Le Consul,	signé : F. Chausson,
Le Chancelier Substitué,	signé : R. Jojot

Et à l'instant nous avons fait comparaître devant nous et successivement les officiers et les marins dont les noms suivent, ayant tous fait partie de l'équipage du voilier *Ville de Dijon*, et leur avons fait lecture du rapport ci-dessus du capitaine Menier et avons reçu de chacun d'eux individuellement et séparément sous serment la déclaration que ledit rapport contenait vérité et qu'ils en attestaient pour avoir été présents.

Interrogés en outre afin de savoir si, à leur avis, il avait été fait par le capitaine et l'équipage tout ce qu'il était possible de faire pour sauver le navire, ils ont répondu également sous serment et individuellement qu'il n'y avait rien à reprocher au capitaine ou à toute personne ayant fait partie de l'équipage et qu'il avait été fait tout ce qu'il pouvait être fait.

Et ont signé avec Nous dit Consul après lecture faite les nommés :

Gautier Jules, capitaine au cabotage, inscrit à Saint-Malo n°666, second capitaine à bord,

Le Gonidec Ismaël, capitaine au cabotage (brevet supérieur), inscrit à Paimpol n°36355, 1^{er} lieutenant à bord,

Plémer Jean, inscrit à Auray n°1815, maître d'équipage à bord,

Lor Alexandre, inscrit à Saint-Malo n°5821, cuisinier à bord,

Le Meunier Annibal, inscrit à Saint-Nazaire n°1652, mécanicien à bord,

Bihel Eugène, inscrit à Lorient n°1650, matelot à bord,

Gendron Augustin, inscrit à Noirmoutier n°1155, matelot à bord,

Rouxel Jean-Baptiste, inscrit à Dinan n°1059, matelot à bord,

Le Turnier Eugène, inscrit au Croisic n°568, matelot à bord.

Les huit marins suivants étant mineurs d'âge, n'ont pas été appelés à prêter serment, mais ont signé leurs déclarations :

Peulier Édouard, inscrit au Croisic, né à Mesquer le 27 août 1893,

Le Guen François, inscrit à Dinan, né à Pleudihen le 4 mars 1894, charpentier à bord,

Richard Mathurin, inscrit à Vannes, né à Kerleguen le 31 mars 1895,

Quéméner Jean, matelot, inscrit à Brest, né à La Forêt-Fouesnant le 2 février 1893,

Gouyet François, matelot léger, inscrit à Saint-Malo, né à Saint-Servan le 18 janvier 1894,
Sellin Marc, novice, inscrit à Concarneau, né à Névez le 28 juin 1894,

Cormerais Émile, novice, inscrit à Saint-Nazaire, né à Paimbœuf le 31 décembre 1896,
Crolais Joseph, matelot léger, inscrit à Saint-Brieuc, né à Pléneuf le 2 octobre 1895.

Qu'est devenue l'épave ?

Cela s'est produit durant l'hiver 1913. Pendant une violente tempête le voilier français *Ville de Dijon* a chaviré sur les récifs qui séparent la Grande Plage de la Petite, les membres de l'équipage furent sauvés des énormes vagues par trois vaillants pêcheurs de Papudo qui furent plus tard décorés par le président français Raymond Poincaré.

Avec des vestiges du navire endommagé fut construite une grande maison tout en bois à côté de la Grande Plage, elle fut nommée hôtel Lilien et fonctionna pendant 80 ans. Il y a un peu plus de 10 ans, un étudiant français en dessin industriel, Nicolas Paillard, en voyage à Papudo, découvrit le vieil hôtel et l'histoire du trois-mâts *Ville de Dijon*. Pour être né en Bourgogne, près de Dijon, celle-ci lui parut magique, il imagina de restaurer l'hôtel avec sa compagne Carola Lepe, peintre chilienne. Ainsi mourût l'hôtel Lilien et naquit le restaurant "Le Bateau Rouge", "El Barco Rojo". Paillard prit pour associé Christophe Callemand, un autre français fasciné aussi par cette histoire.

La cuisine de Carlos Yanca et de la même Carola Lepe ensorcela les convives venus de tous les coins du monde, au point que le plafond du "Barco Rojo" est recouvert par les enveloppes des lettres écrites par des clients qui, de retour dans leurs pays, ressentent la nostalgie d'une nuit dans les mers du sud.

Carlos Yanca, un cuisinier à l'exceptionnel talent culinaire, a continué à naviguer dans ce bateau magique pendant plusieurs années, les dernières presque seul. D'autres projets ont éloigné Paillard, Callemand et Lepe.

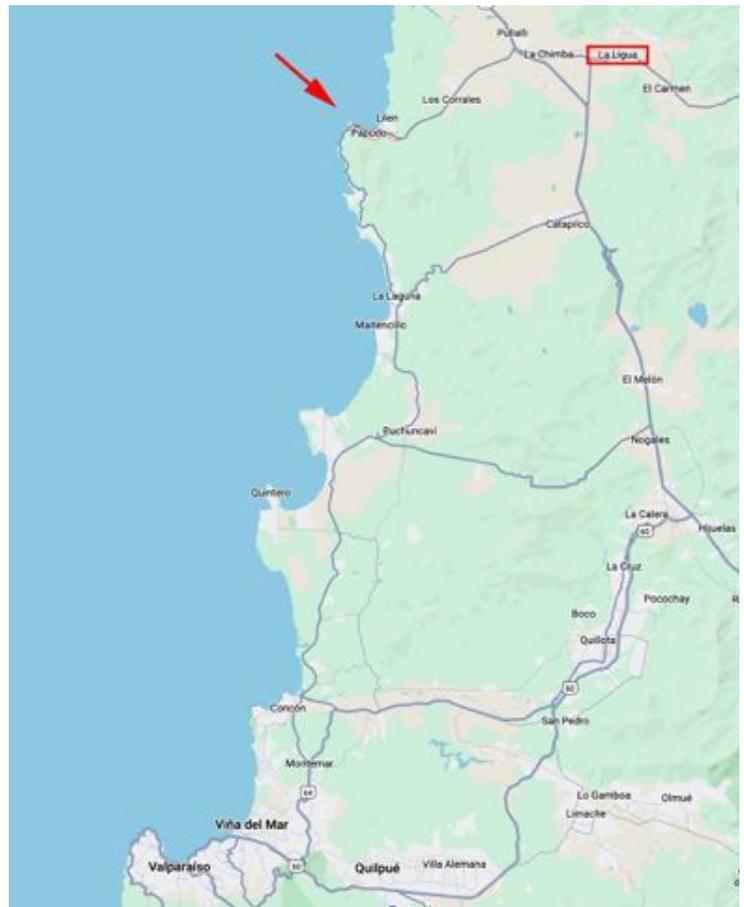
Néanmoins, au milieu de l'océan, de nouveaux vents soufflent sur ce bateau, une nouvelle route s'est ouverte grâce à une remarquable famille "papudana" qui a pris le contrôle du bateau. La famille Lepe Rojas a redynamisé le restaurant le plus pittoresque de la zone, en devenant de véritables professionnels de la "picada" pour ceux qui savourent le repos de nos plages.

Avec ses spécialités de poissons et de fruits de mer, et avec quelques recettes uniques qui sont un délice pour qui a la chance d'embarquer, "Le Bateau Rouge" est un lieu bohème avec plusieurs vestiges du naufrage, un œil de bœuf, des poutres et un plancher en bois, les tables avec des bougies et une carte manuscrite.

... "El Barco Rojo", "Le Bateau Rouge"



"El Barco Rojo" à Papudo, Chili.



Par Bruno Arcos Arenas, <http://papudoorg.blogspot.com/2010/07/el-barco-rojo-vuelve-navegar.html>