

## **ALGUNOS NAUFRAGIOS DE VELEROS CHILENOS EN EL EXTRANJERO**

Jorge Sepúlveda Ortiz  
Vicealmirante

### **NAUFRAGIO DE LA BARCA PONDICHERY**

Esta era una barca, construída en Québec en 1875. Tenía 49,2 metros de eslora, 10,6 metros de manga y un calado de 6 metros. Su casco era de madera, con un tonelaje 826,3 toneladas.

Fue matriculada en la Marina Mercante Chilena en diciembre de 1880 con el número de registro 229 y señal de llamada "HBL5".

Los armadores fueron, al comienzo, la Compañía de Madera y Buques de Valparaíso. En 1885 fue adquirido por la compañía "Lyon hermanos" del mismo puerto.

He considerado a este buque como naufragado en el exterior porque nadie había bajado aún a tierra para los efectos de trámites de su recalada.

La "Pondichery" recaló a Valparaíso procedente de Port Townsend, cerca de Seattle, el día viernes 11 de junio de 1886, a las 09.00 horas, ( \*) cuando comenzaba a soplar una brisa del norte, que ya estaba levantando alguna marejada.

La intensidad de viento fue aumentando de tal manera que el Capitán Valk, decidió fondear la segunda ancla.

Como a las 1130 horas el viento continuaba arreciando y las fuertes estrepadas sufridas cortó la cadena de la primera ancla que se había fondeado al recalar.

Al quedar fondeada con una sola ancla, el buque comenzó a garrear.

La "Pondichery" en su movimiento arrastrando el ancla, chocó con la barca británica "Illimany", destruyéndole el bauprés.

No pudiendo aguantarse de alguna forma, el buque siguió garreando hasta que quedó sólo a merced de la marejada, siendo lanzada a la costa, y finalmente estrellarse, un poco después del mediodía, contra la punta del fuerte Andes, donde se destrozó completamente.

El Capitán Valk, que se encontraba sobre cubierta dirigiendo la maniobra fue barrido por una ola, junto a ocho de los tripulantes, y sepultados en el mar.

Podemos imaginar la cantidad de público que debe haber estado observando, a mediodía, desde la costa y cerros vecinos, esta tragedia.

Dice Vidal Gormaz en su obra "Naufragios ocurridos en la costas chilenas":

*"El espectáculo que en tan supremo instante ofrecía la cubierta del buque náufrago, es indescriptible. Para comprender tan doloroso cuadro, baste saber que la esposa del Capitán, con una tierna criatura de nueve meses en sus brazos i a su lado otros dos hijos de cinco i dos años de edad lloraban desesperadamente."*

Según el periódico "The Chilean Times" de Valparaíso, el niño de cinco años era sobrino del Capitán Valk.

De la dotación sólo salvaron los marineros Vicente Vásquez, Cotillo Lizama, Manuel Rocha y Ruperto Paredes. Además un menor, sobrino del Capitán Valk, hijo del Capitán Mann. Este muchachito había hecho el viaje a Norteamérica con sus tíos y primos.

Todos ellos al sentir que el buque chocaba contra las rocas, y las olas amenazaban arrebatarnos hacia el mar, se arrojaron sobre la gran cantidad de madera del cargamento que el buque traía, logrando llegar a la playa con la ayuda de la gente de tierra.



En el fuerte Andes, de la Artillería de Marina, se les hospedó y atendieron en todas sus necesidades.

Perecieron en esta tragedia: El Capitán, Don E. Valk, su esposa y sus dos hijos. El piloto K.Stark, el contraamaestre A. Wilson, el mayordomo José Leiva, los marineros Policarpo Paucho, José Ramos, Pedro Leyton, y los mozos Julio Zuñiga y Henker Eberhardt.

A pesar del agitado estado del mar en la bahía de Valparaíso, los días sábado y domingo, un gran numero de hombres mujeres y niños se arriesgaban a tratar de rescatar los fragmentos de la “Pondichery” y maderas de la carga del buque para llevarlos a tierra.

Como era dable de esperar, ocurrieron varios accidentes. Dos hombres y una mujer, fueron golpeados por pesadas piezas de madera, causándole la muerte.

Un número considerable salieron con heridas de diversa consideración.

Fuera del naufragio de la barca chilena “Pondichery” sucedieron otros incidentes en la bahia de Valparaiso ese fatidico día de junio.

La barca británica “Nagpore“ garreó y al colisionar con otro buque perdió su bauprés.

La barca británica “Limari” (posteriormente chilena), garreó y luego perdió su ancla y bauprés, yendo a colisionar con otros buques y dañó su proa.

La barca británica “Partnock” garreó y perdió su bauprés

Las barcas chilenas “Fortuna”, “Vanora” y “Telegraph”, la barca británica “Cicero”, la barca francesa “President Mabire”, la barca noruega “Athelet”, y la barca italiana “ Graziosa” también garrearón de sus fondeaderos; pero no sufrieron daños.

El fisco también sufrió daños: la lancha a vapor de la Capitanía de Puerto de Valparaíso se hundió en su fondeadero; pero fue reflotada a un costo de \$ 250 de la época.

#### **Notas.**

( \* ) El Capitán de Navío Don Francisco Vidal Gormaz, indica que la “Pondichery” recaló a Valparaíso a las 9 de la mañana; el New York Times, citando como fuente al “Chilean Times”, indica que el buque recaló a las 9 de la noche. Creo válida la información entregada por Vidal Gormaz, puesto que es contemporáneo y debe haber tenido toda la información pertinente. Además es poco probable que la “Pondichery” haya fondeado a las 9 de la noche, con la oscuridad reinante en invierno.

#### **Fuentes consultadas.**

**Vidal Gormaz, Francisco.** Naufragios ocurridos en las costas chilenas.

**Memoria de Marina.** Años 1880-1886.

**The New York Times.** Agosto 2 de 1886

## LOS NAUFRAGOS DE LA FRAGATA CHILENA LOTA

La Fragata “LOTA” de 1067 toneladas gruesas, 1.047 tons.registro. Eslora 57,0 metros, fue construída en Brunswick en 1866. Señal de llamada “HBJT”

Durante la Guerra del Pacífico formó parte del convoy de la Expedición del Capitán de Navío Don Patricio Lynch a Pisco-Paracas en 1880.

Fue devuelto a su dueño Don Federico Peede, armador de Valparaíso, al término del conflicto.

El tráfico que cubría esta Fragata era normalmente de cabotaje entre puertos chilenos transportando maderas de la zona de Chiloé o carbón desde Lota o Coronel, a Valparaíso y más al norte a puertos salitreros.

Su ruta de ultramar era en lastre o con carga, probablemente salitre, a Puertos de la costa del pacífico de Canadá, como Vancouver, Moody Ville o Burrard Inlet, y puertos en el Estado de Washington, en EEUU, como Puget Sound o Port Townsend, y también San Francisco, cargando maderas de esos puertos, con destino a Australia, Melbourne y al puerto de Newcastle (New South Wales).

En este último puerto embarcaba carbón con destino a Chile, como carga de retorno.

Los últimos movimientos de la barca “LOTA”, al mando del Capitán A. Jonson, fueron los siguientes:

El 13 de Mayo de 1888, recaló a Melbourne proveniente de San Francisco, desde donde había zarpado el 12 de Febrero con un cargamento de madera.

El 26 de Julio de ese año, zarpó de Melbourne con destino a Newcastle NSW, donde recaló el 3 de Agosto.

El 16 de Agosto zarpó con destino a Valparaíso con un cargamento de 1.496 toneladas de carbón.

En este viaje de regreso a Chile, se enfrentó a un violento e imprevisto temporal que hizo naufragar a la “LOTA” el 19 de Septiembre de 1888, como a 10 millas de la Isla Palmer, probablemente en la Fidji Occidental.

El naufragio fue desastroso, escapando con vida sólo el contramaestre Herman Johnson de nacionalidad escocesa, casado y radicado en Chile, y el muchacho de rancho, que iniciaba su carrera en la mar, Ramón Rojas de nacionalidad chilena.

Este joven de sólo 16 años de edad, era oriundo de Valdivia.

Ambos náufragos lograron llegar a la Isla Palmer, asidos a un madero de la Fragata “LOTA”.

Esta isla estaba completamente deshabitada, sólo encontraron cerdos y cabras

salvajes.

Johnson y Rojas al verse en tierra comenzaron por buscar un lugar donde refugiarse y decidieron construir una cabaña para ponerse a cubierto de la intemperie y de las numerosas serpientes y alimañas existentes en la isla. Esta tarea fue de suyo difícil, pues no habían logrado salvar ninguna herramienta, ni siquiera un cortaplumas.

Debe haber sido muy sorprendente el hundimiento de la Fragata Lota, pues en la época de veleros era fundamental que cada tripulante portara un cuchillo, para cualquiera emergencia con la cabullería o con las velas.

De esa manera permanecieron por el espacio de dos años en completo aislamiento, alimentándose con cocos y naranjas que eran muy abundantes, con huevos de aves marinas y también mejorando el rancho con carne de cerdo y cabras.

Me imagino que al menos alguno de ellos habría leído las aventuras de Robinson Crusoe, sin pensar que se encontrarían en una situación algo similar; pero con menos medios de supervivencia con el que desembarcaron a Alexander Selkirk.

Selkirk, no sólo llevaba su Biblia, sino una escopeta con pólvora y munición, víveres, ropas y catalejo, pues era el piloto de uno de los buques.

Esa lectura, habría sido fuente de inspiración para suplir con imaginación la falta de herramientas.

En 1890, a los dos años de encontrarse en la Isla Palmer, Rojas se enfermó de una fuerte disentería, probablemente por una grave infección gástrica, causándole la muerte en breves horas.

Johnson quedó sin su compañero y reducido a sobrevivir totalmente solitario.

Tres años después, en 1893, avistó un buque.

Se hizo a la mar auxiliado de una balsa que había construido y con el apoyo de diversas señales para llamar la atención, fue visto desde el buque el velero que era alemán e izado a bordo.

Herman Johnson, con una larga barba y con su cuerpo medio cubierto con tejido de pieles de aves y hojas de árboles, ofrecía una extraña figura que no pudo menos que conmover profundamente a los tripulantes de la nave, tratándose de un hombre de su misma profesión, que había sufrido tantas penurias.

El Capitán le hizo prodigar toda clase de cuidados en forma muy especial por haber notado en él cierto estado de confusión mental.

Un estado mental, me permito comentar, muy lógico de esperar luego de vivir aislado cinco años y encontrarse súbitamente rodeado por mucha gente que no

conocía y que, sin dudas, lo acosaba con preguntas en un idioma que probablemente no dominaba completamente.

El buque tenía como puerto de destino Hamburgo. A su recalada, fue atendido y pasó su recuperación en un hospital por cuenta del Cónsul de Chile.

Probablemente, el mismo Cónsul logró embarcarlo en un buque inglés, que zarparía con destino a Chile.

Este buque, por razones que no he logrado establecer, continuó directamente al Callao.

En ese puerto, Johnson habló con el Capitán para obtener su licencia y poder volver a Chile a reunirse con su familia en Coronel. En vista que el Capitán se negara a esa petición, no le quedó más remedio que desertar, embarcándose más tarde en un buque con destino al puerto donde se encontraba su familia.

Regresó al puerto de Coronel a fines de Junio de 1895, después de casi ocho años desde que zarpara de Chile, donde fue recibido por su esposa y un hijo suyo, quienes ya habían perdido toda esperanza de volverlo a ver, pues lo daban por muerto, como a todos los tripulantes de la Fragata "LOTA".

### **Fuentes consultadas**

Vidal Gormaz, Francisco, Capitán de Navío. "Naufragios ocurridos en las costas de Chile". Imprenta Helzeviriana, Santiago de Chile 1901.

Diario "El Mercurio" de Valparaíso, 2 de Julio de 1895.

Agradecimientos a Gillian Simpson, Public Enquiries Librarian. Australian National Maritime Museum, que envió los antecedentes siguientes:

The Australasian Shipping News, del 14 y 28 de Julio, y del 4 y 25 de Agosto de 1888

The Argus, de fecha 14 de Mayo de 1888.

The Sydney Morning Herald, de fecha 17 Agosto de 1888.

## Hundimiento de la Barca “Leonore”

En los registros de Memoria de Marina, no aparece la barca “Leonore”, si no que una con el nombre “Leonor”, y que seguía navegando hasta el año 1900.

Como comenta el Director del Territorio Marítimo en su Memoria de 1901 al Señor Comandante General de Marina:

*“...Aprovecho esta oportunidad para llamar la atención de V.S. i mui especialmente la de nuestros cónsules, quienes, en conformidad a la autorización que les confiere la Lei de Navegación en su articulo 19, conceden pasavantes a naves que zarpan con destino a estas costas i que desgraciadamente no llegan a ellas.*

*Como caso concreto puedo indicar a V.S. el que se relaciona con el vapor “Bowhead”, que figura al pié de la lista oficial i que han transcurrido a la fecha cerca de dos años sin que haya reclamado su papel de navegación i quizás se encuentre navegando en costas extranjeras con esa patente provisoria.”*

En las fuentes citadas aparece la Barca “Leonore” como barca chilena, y por esa razón la incluyo entre los buques chilenos naufragados en el extranjero.

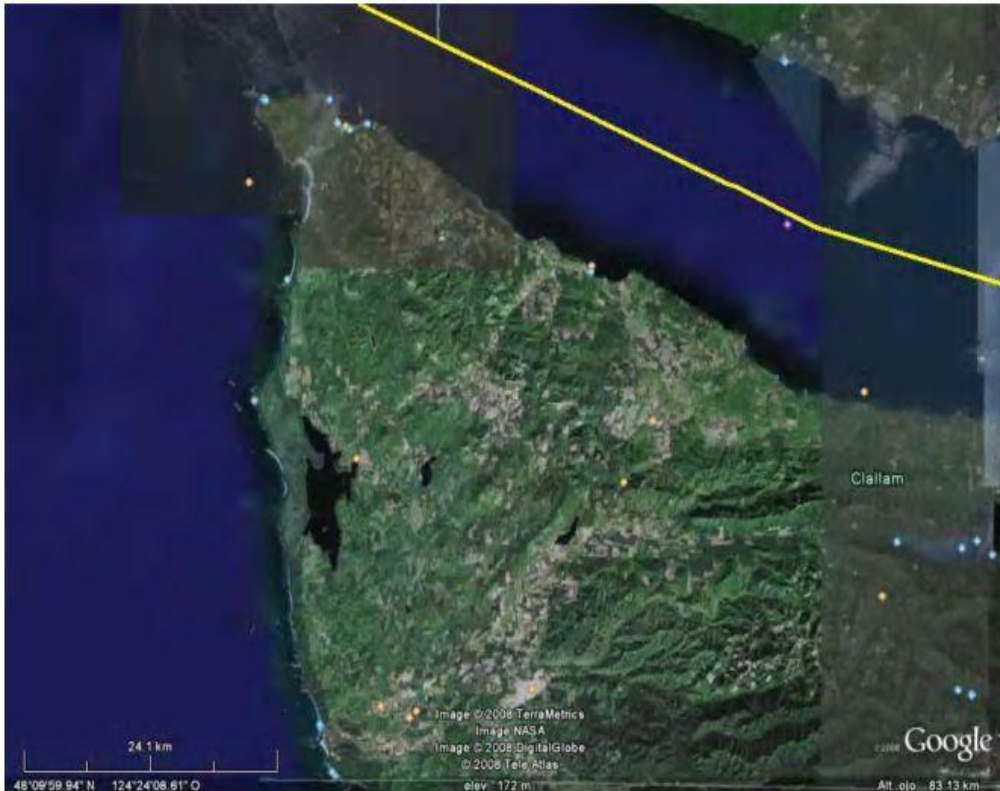
El día 3 de octubre de 1893, la barca chilena “Leonore”, procedente de Valparaíso navegaba hacia Puget Sound, cerca de Seattle, enfrentando un fuerte temporal que le impedía tener una buena estima.



### ***Ingreso al Estrecho Juan de Fuca.***

El buque iba al mando del Capitán Jenaca, y su esposa navegaba con él.

Cerca de las 01.00 horas del día 4, el vigía, a pesar de la pésima visibilidad debido a la fuerte lluvia, informó el avistamiento de un buque por la proa.



***Cabo Flattery, área aproximada del naufragio***

El Capitán de inmediato ordenó cerrar la caña para evitar la colisión, y poco después la “Leonore” chocaba con la rocosa costa.

El vigía había confundido una gran roca con un buque.



**Costa en la cercanía de Cabo Flattery**

La barca había varado tres millas al norte de la desembocadura del río Quillayute, al sur del Cabo Flattery.

El viento soplaba huracanado desde el norweste, y la lluvia caía a torrentes.



Dentro de la normal confusión que reina en esas ocasiones, incentivada por la oscuridad, la fuerte lluvia, la mar montañosa rompiendo sobre el buque, el viento huracanado silbando a través de las jarcias, y la quilla destruyéndose en las rocas, era imposible, a mi juicio, arriar embarcaciones. Sólo quedaba lanzarse al mar y esperar lo que Dios quisiera.

El Capitán se lanzó por la borda con su esposa y casi inmediatamente una fuerte ola los azotó contra el casco, pereciendo ambos instantáneamente.

El cocinero, el carpintero y un marinero siguieron al capitán. Sólo el marinero logró alcanzar la playa vivo.

El Capitán, su esposa y cuatro miembros de la tripulación perecieron.

Media hora más tarde después de haber encallado en las rocas, el buque sólo era un montón de trozos esparcidos y los cuerpos de la tripulación se encontraban a la deriva.

Durante la época de los veleros, 1830 – 1925, se registraron 137 grandes naufragios en las cercanías a la entrada al Estrecho de Juan de Fuca.

A esta área marítima se le llegó a conocer como “**El cementerio del Pacífico**”

## **Fuentes consultadas:**

**Memoria de Marina** 1890 – 1898

**Disaster Log of Ships: A pictorial account of shipwrecks, California to Alaska** (Seattle: Superior Publishing Company, 1971), 102. (Internet)

**SOS North Pacific: Tales of Shipwrecks off the Washington, British Columbia and Alaska Coasts** (Portland: Binfords & Mort, 1955), 26-35, 84-87, 150-158 (Internet)

**Wilma, David. HystoryLink.org .**

[http://www.historylink.org/essays/output.cfm?file\\_id=7936](http://www.historylink.org/essays/output.cfm?file_id=7936)

**Mapas. Google Earth**

## **Nafragio de la Barca nacional “Eaton Hall”**

La barca “Eaton Hall” fue construida en Inglaterra en 1870 para los armadores **SUN SHIPPING Co.**

Era una barca de tres palos, casco de fierro, de 67,8 metros de eslora, 12,45 metros de manga y 8,07 metros de puntal. Con un tonelaje de 1.671,56 toneladas.

En 1875 fue vendida a Balfour, Williamson & Co. de Liverpool. En Chile la Compañía filial era Williamson, Balfour y Cía.

En 1905 fue adquirida por la Sociedad Nacional de Buques y Maderas de Valparaíso.

El foro del “sitio de Internet del grupo investigador en arqueología marina”, argumenta que como Balfour & Williamson habría adquirido la barca y la concesión para la explotación de Isla de Pascua, era una señal que la barca “Eaton Hall” era chilena.

Efectivamente, la firma Williamson, Balfour de Valparaíso tomó la concesión de la Isla, después de la empresa de Merlet; pero el armador de la “Eaton Hall” era la empresa ya mencionada.

Esta empresa era el mayor armador chileno, con quince veleros entre fragatas y barcas, más un vapor. (1)

La barca “Eaton Hall”, como las otras barcas de la compañía, hacia viajes a puertos del Estado de Washington y Canadá. Transportaban madera ya sea a Nueva Gales del Sur en Australia, retornando con carbón de ese país hacia Chile, o trayendo cargamento de madera directamente a Valparaíso y puertos del norte del país.

Es muy probable, entonces, que en uno de los viajes de regreso con destino a Chile, haya sufrido un accidente en Tahiti, alrededor del año 1908.

No hay mayores antecedentes de este naufragio, sólo la información proporcionada por la Memoria de Marina de 1909.

Esta barca habría naufragado y su casco enajenado en Tahiti posteriormente.

En esta Memoria, se indica la cancelación de su matrícula debido a su naufragio.

-----

(1) Veleros de la Sociedad Nacional de Buques y Maderas de Valparaíso.

Barcas: Antonieta, Benilde, Bertha, Curzon, Eaton Hall, Ema Luisa, Hydra, Ivanhoe, Juan de Dios Navarro, Lake Lemonn, Matilde, Othello, Royal Sovereign, Silurian y Vanora.

## **Fuentes consultadas**

**Marina de Chile**, Memoria de Marina de 1905 a 1909.

**Archeonavale.org**. “Forum du site Internet du Groupe de Recherche en Archéologie Navale”

### **El naufragio del velero chileno “Carelmapu” en aguas del Canadá**

**“Last of the Windjammers Goes Down”**

**“Se hunde el último de los veleros”**.

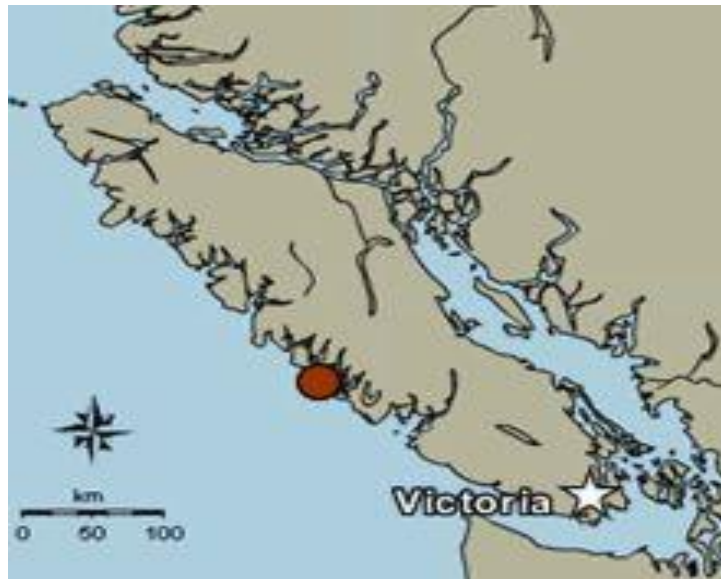
**“Cementerio del Pacífico clama otra víctima”**

Estos eran los titulares de la prensa canadiense de fecha 30 de Noviembre de 1915.

La velero chileno de tres palos “Caremalpu”, pertenecía a la flota de veleros de los Armadores “Oelckers Hermanos”, basada en Puerto Montt. Su nombre anterior era “Kinross”, construida en Inglaterra, con un tonelaje de 1.302 TRG.

Ya desde la década de 1880 un intenso tráfico de veleros chilenos, transportaban maderas de Canadá y puertos de EEUU en el Estado de Washington con destino primeramente a Australia, al puerto de Newcastle NSW, y transportando carbón a Chile. Posteriormente maderas desde los puertos de América del norte, ya mencionados, directamente a Chile

El Capitán Fernando Desormes al mando de la “Carelmapu”, en lastre, después de una larga travesía desde Chile, se aproximaba el 24 de noviembre de 1915, a la costa occidental del Canadá, a recibir un cargamento de maderas con destino a Valparaíso y puertos del norte de nuestro país.



### ***Acceso al Estrecho Juan de Fuca, desde el NW***

Para llegar a su puerto de destino debía navegar por el Estrecho de Juan de Fuca.

Debido al persistente mal tiempo que había soportado la "Caremapu" y navegando con permanentes cielos cubiertos, el Capitán no contaba con una buena situación del buque al aproximarse a la costa del Canadá en la oscuridad y con fuerte lluvia.

Se habían adoptado las medidas de seguridad requeridas ante esta situación, con sondas continuas y cubriendo los puestos reforzados de vigías.

De pronto el vigía de proa gritó que la costa se encontraba cerca!

El temporal que ya estaba desatado arrastraba a la "Caremapu" hacia las rompientes.

El Capitán Desolmes, vio que las únicas herramientas a su disposición eran las velas; pero éstas gualdrapeaban inútiles, rifadas por el violento ventarrón. Pero aún tenía sus anclas.



***La “Carelmapu” siendo arrastrada hacia la costa***

Ordenó fondear las dos anclas, las que agarrándose en el fondo, permitieron al buque mantenerse alejado de los roqueríos cercanos a costa.

La “Carelmapu” con 24 almas a bordo, izó las señales reglamentarias de peligro y lanzó cohetes, para avisar de su situación.

El 25 de Noviembre de 1915, despiadadas olas golpean al “Carelmapu”.

El viento azotaba la arboladura y junto con la marejada, hacía “garrear” al buque hacia la costa.

La barca de tres mástiles soportaba noblemente, hasta que su estructura se quebró a la cuadra de Gowlands Rock, Caleta Schooner, en la costa weste de la Isla Vancouver.

Por si mismo el buque ya no podía salvarse, sin embargo el “Princess Maquinna”, vapor de la CPR (Canadian Pacific Railways), al mando del Capitán Edward Gillam, aparece dirigiéndose hacia el buque en peligro.

El vapor canadiense maniobró a una distancia de unas doscientas yardas del “Carelmapu”, lanzando una línea salvavidas, que desgraciadamente no alcanzó su objetivo.

Luego lanzó al mar una espía con el propósito que llegara al costado de la “Carelmapu”; pero este intento también falló.

Gillam le gritó por megáfono al Capitán Desolmes: "Lance un bote y estaremos listos para rescatarlos."

Dos botes de la “Carelmapu”, colgaban de sus pescantes, con parte de la tripulación embarcada.



***Fotografía tomada desde el “Princesa Maquinna”***

Rápidamente fue arriada la primera; pero el fuerte oleaje hizo que el marinero que maniobraba con el aparejo, perdiera el equilibrio, arriando en banda la embarcación y lanzando al agua a sus tripulantes, siendo éstos tragados por las voraces olas.

El otro bote fue arriado no sin dificultad, y navegaba en dirección al “Princess Maquinna”, cuando las inmensas olas terminaron por hundirlo con todos sus tripulantes.

La “Carelmapu” convulsionada con la implacable mar y un temporal del sureste, desaparecía sobre los roqueríos.

No se veían signos de vida entre los restos del naufragio, y el vapor “Princess Maquinna” se dirigió a buscar refugio.

El gobierno canadiense recibió un telegrama de una estación costera informando de la pérdida de velero chileno “Carelmapu”, con todos sus tripulantes.

Este temporal había sido la muerte del buque y de toda su tripulación, era el sentir de todos los que pudieron observar el naufragio.



***La “Carelmapu” poco antes de su hundimiento.***

Sin embargo, el Capitán Desolmes, todavía amarrado a su “Carelmapu” dirigiendo el abandono de la tripulación en las embarcaciones, cortó las amarras que lo sujetaban para evitar que las olas lo lanzaran por la borda al mar.

Fue el último en abandonar su buque !!

Todo el tiempo creyó que su fin estaba cerca; pero luchó contra las olas que jugaban con su helado y cansado cuerpo, hundiéndolo, a veces, hasta el fondo y otras sacudiéndolo en la superficie.

Finalmente alcanzó la playa, donde descubrió otros sobrevivientes!

El hijo del dueño del buque y dos marineros!!

Mientras se calentaban al lado de una fogata, otro miembro de la tripulación, tiritando, se les reunía. Era el perro mascota de a bordo, que llegaba a reunirse con sus amos.

Habían recuperado sus vidas al mar. !

La “Carelmapu”, fue el último de los veleros, sin propulsión auxiliar, que naufragó en la costa occidental de Canadá.

**Fuentes consultadas.**

**Shipwreck Times, 30 de Noviembre 1915**

## **El naufragio de la Chata-Goleta chilena “W.J. Pirrie” en EEUU, 1920**

La “W.J.Pirrie” fue construída en 1883 en Belfast. Era un buque de casco de fierro, de algo más de 92 metros de eslora y de cuatro palos.



***“ W.J.Pirrie” , antes de su conversión co aparejo de Goleta***

En 1904, mientras descargaba carbón en Chile, sufrió un incendio. El casco fue abandonado hasta la primera guerra mundial, cuando fue comprado por la empresa Grace y Compañía, siendo aparejada como goleta, capaz de navegar a vela. Su señal de llamada era “HCBP”.

La mayoría de las veces navegaba remolcada, transportando madera a lo largo de la costa.

Estaba al mando del Capitán de la Marina Mercante Nacional Don Alfredo Jensen, con una tripulación de 17 personas.

El miércoles 24 de noviembre de 1920 el vapor “Santa Rita” zarpó de Tacoma, con destino a San Francisco, remolcando a la “W.J.Pirrie”. El destino final de la “Pirrie”, con cargamento de madera y aceite, era Antofagasta.

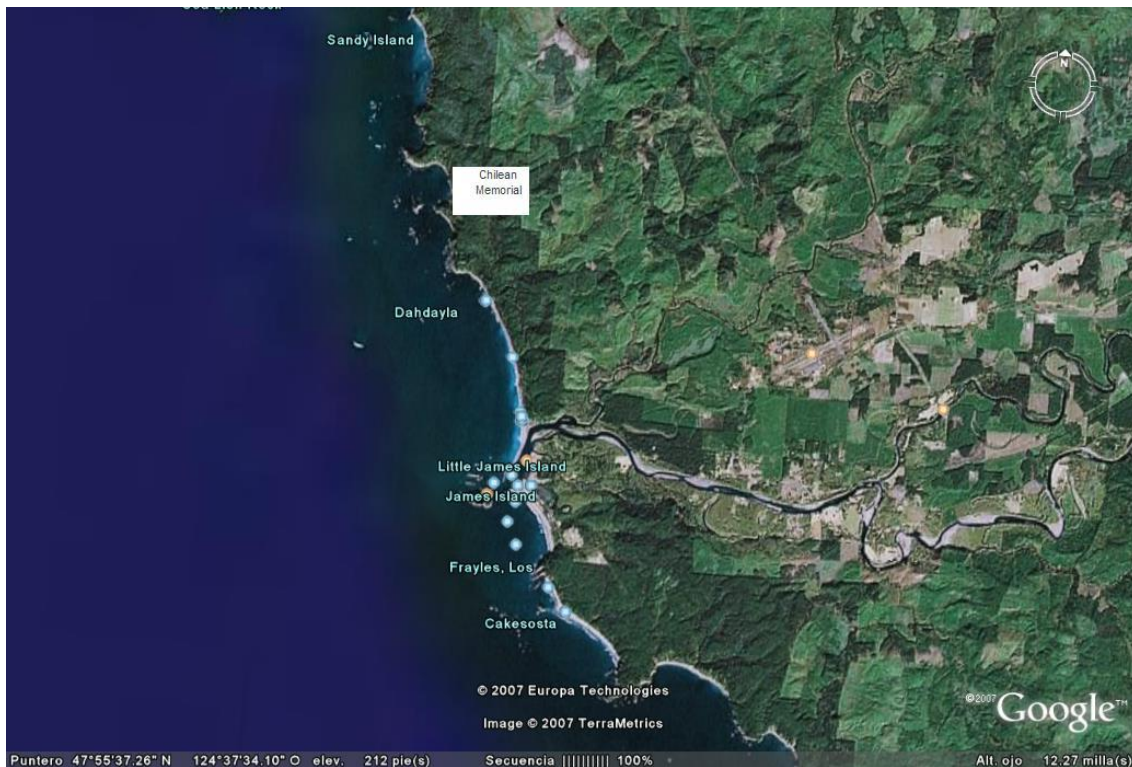
En la tarde siguiente doblaron por el Cabo Flattery, enfrentando tan mal tiempo, que el vapor “Santa Rita”, cortó el remolque y regresó al Estrecho, dando aviso a la Guardia Costera de esta la situación.



El Capitán de la chata “Pirrie” ordenó izar las velas, pero ya el viento aumentaba a 85 millas por hora. Se arrió el ancla de estribor; pero no encontraron fondo.

A merced del temporal, la “Pirrie” fue derivando a unos arrecifes cercanos a Cake Rock, donde se partió por la mitad.

Antes de que se hubiesen arriados los botes salvavidas, las olas barriendo sobre la cubierta lanzaron al mar a la tripulación, al Capitán, su esposa y su pequeño hijo.



### Área del naufragio de la “W.J.Pirrie”

El buque de la USCG “Snohomish” llegó al área del naufragio después de recibir el SOS del vapor “Santa Rita”.

El lugar del naufragio dado por el USCG fue en latitud 47°56 N y longitud 124°40 W

Sólo dos miembros de la tripulación sobrevivieron al naufragio. Ellos nadaron en dirección a la costa cerca del Cabo Johnson, alcanzando tierra para comenzar a caminar sin comida y ropa seca, hasta que fueron encontrados por la partida de rescate quienes los ayudaron a llegar a La Push.

El equipo de rescate por tierra llegó al sitio del suceso el día viernes, encontrando los cuerpos de los tripulantes esparcidos en la playa en un extensión de 7 a 8 millas, incluyendo a la esposa del Capitán y su hijo.

Fueron enterrados, en una tumba común en Big Bay, al sur weste del Cabo Johnson, en un sitio conocido ahora como **“Chilean Memorial”**.

Vale la pena mencionar, que en la misma área marítima se encuentra actualmente el centro de entrenamiento de la Guardia Costera de los EEUU, “La Push”, para operación de rescates, bajo malas condiciones de mar.



## **Obras consultadas**

Memoria de Marina, 1920 p 420.

Olimpic Coast. National Marine Sanctuary (Internet)

Channel Islands National Marine Sanctuary. Shipwreck Database (NOAA)

## **El naufragio de la barca “Flora”**

Esta barca de 5 mástiles, fue construída en 1895 en astilleros alemanes para integrar la flota de F. Laeisz, con el nombre de “Potosí”.

Este buque tenía una eslora de 111,63 mts, una manga de 15,12 mts y un puntal de 8,65 mts., casco de acero Su capacidad de carga era de 6.400 toneladas de salitre.

Los veleros alemanes que quedaron internados en Chile durante la primera guerra mundial, fueron “Potosí”, “Isebek”, “Claus”, “Albertus Vinnen”, y “Olivia”.

Los armadores chilenos Gonzalez, Soffia y Cia., adquirieron el “Potosí” que cambió provisoriamente su nombre a “Luisa”, la “Isebek” que pasó a llamarse “María”, la “Claus” que tomó el nombre de “Laura”, y finalmente la barca “Albertus Vinnen” fue bautizada como “Lucía”.



*Barca “Flora” ex “Potosí”*

Después de las reparaciones necesarias efectuadas en Valparaíso a la “Luisa”, y antes de iniciar sus navegaciones por el litoral, el 8 de Septiembre de 1923, cambió de nombre a “Flora”, y quedó bajo el mando del Capitán Adolfo Oetzmann.

El 5 de Noviembre de ese año, zarpó de Corral, el buque más grande que surcaba los mares, con el más grande cargamento de madera que se había hecho hasta esa época, con destino a Antofagasta.

La barca “Flora” continuó navegando por el litoral con cargamentos de madera y carbón, hasta Diciembre de 1924, cuando zarpó con destino a Hamburgo con un cargamento de salitre desde Antofagasta.

A mediados de 1925, la “Flora” zarpó de Hamburgo a Cardiff para recibir un cargamento de briquetas de carbón.

Terminada su carga, zarpó con destino a Mejillones a mediados del mes de Agosto.

Mientras navegaba por el Atlántico, el 16 de Septiembre se detectó un incendio en las bodegas debido a una combustión espontánea, afectando a las briquetas y al carbón harneado que transportaba la barca. Se encontraba en latitud 46° S y longitud 66° W.

El Capitán estimó que lo más conveniente era dirigirse hacia Puerto Stanley, pero un inoportuno cambio de viento, lo hizo desistir de continuar a ese rumbo y decidió aproximarse a la costa argentina, para recalar a Comodoro Rivadavia.

Suponía que por las instalaciones petrolíferas podría encontrar mayor apoyo para combatir el incendio.

El crucero argentino “Patria” interceptó las llamadas por radio del “Flora”, acudiendo al lugar del buque siniestrado, pero no pudo prestarle ayuda por no contar con elementos apropiados para combatir el incendio. (3)

Al ingresar al Golfo de San Jorge, se encontró con un petrolero a quién le informó que tenía un incendio a bordo. Este buque se encargó de comunicar esta situación a Comodoro Rivadavia como a Buenos Aires.

El ingreso a Comodoro Rivadavia, el día 19 de septiembre, fue bastante dificultoso debido a que no tenía carta del puerto y una densa neblina dificultaba aún más su aproximación. Cuando solicitó Práctico se le comunicó que debía hacerlo por sus propios medios.

Una vez fondeado, el representante del Lloyd’s, que ya se encontraba junto a funcionarios de Yacimientos Petrolíferos Fiscales iniciaban las operaciones para intentar controlar el incendio, que al producir mucho humo abarcaba diversos compartimientos del buque.

Desgraciadamente los medios de que disponían eran muy precarios, las bombas eran pequeñas para la magnitud que presentaba el siniestro.

Por disposición de las Autoridades del puerto, la “Flora” debía cambiar de fondeadero, por encontrarse cerca de las instalaciones petroleras. El Capitán Oetzmann decidió, con la ayuda de un vaporcito costero, remolcarlo para vararlo en la playa, y tratar de salvar el velero más grande de bandera chilena.

Cuando aparecieron llamaradas, sobrevino una gran explosión botando un mástil sobre cubierta.

El Capitán Oetzmann viajaba con su esposa y su hijo mayor Hans.

En una de las explosiones, una tapa escotilla golpeó la cabeza de Hans, un niño aún, que le produjo serios daños al cerebro, falleciendo años más tarde. (1)

Dado el incremento del fuego, y dándose el buque como perdido, se decidió abandonar el buque.

El viento y la resaca hicieron derivar el buque hacia alta mar, siendo un peligro para la navegación.

La barca “Flora” ex “Potosí”, convertida en una tea encendida, fue hundida con fuego de artillería, por el crucero argentino “Patria”, el 19 de octubre de 1925. Don Arturo García Muñoz. Gerente de la empresa “Gonzalez, Soffia y Compañía” armadores del buque, viajó a Buenos Aires para tomar contacto con el Lloyd’s.

A su regreso a Chile declaró a la prensa que:

“... el hecho del siniestro se produjo en la rada de Rivadavia, mientras el barco estaba cargado con carbón de Cardiff, y que, a consecuencias del gas acumulado en las bodegas se produjo el incendio. Que en el primer momento se creyó fácil extinguir con las bombas. Pero la gran cantidad de gas que se producía a cada instante, produjo la explosión. La explosión voló uno de los mástiles.

A a pesar de todos los esfuerzos que desde el primer momento hizo la tripulación , al mando del Capitán, hubo necesidad de abandonar la barca...”

**Fuentes consultadas:**

**García Prieto, Jaime.** Investigador de naves antiguas. Facilitó las informaciones por él recopiladas. (1)

**Memoria de Marina,** año 1925, p 420. Marina de Chile.

**La Unión de Valparaíso.** 20 de Octubre de 1925(3)