

# SETENTA Y DOS HORAS EN LA VIDA DEL VICEALMIRANTE SIR LUIS GÓMEZ CARREÑO K.C.V.O. DEL 13 AL 15 DE JULIO DE 1905

JORGE SEPÚLVEDA ORTIZ  
ACADÉMICO HONORARIO

## Introducción

Hablar de una persona que uno admira, es difícil. Se puede ser subjetivo o ensalzar en exceso a esa persona.

El vicealmirante Luís Gómez Carreño es la persona a quien me refiero, e intentaré en esta introducción hacer una enumeración de algunos de las numerosas actuaciones destacadas en su vida, antes de sumergirnos en las setenta y dos horas que son el objeto de esta presentación.

En 1879, al declararse la Guerra del Pacífico, el padre de Gómez Carreño, Luciano Gómez, trabajaba como funcionario de la Aduana en Valparaíso y se embarcó como contador en un transporte de la Armada. Su hijo Luis se embarcó “de pavo” (polizón) en la bodega de un buque transporte de tropas que se dirigía al norte, pues deseaba, a sus recién cumplidos 14 años, ir a luchar por su patria.

Al saber su padre que había abandonado su casa, lo hizo buscar, lo llamó a su presencia y le manifestó: “¿*Qué te parece, hombre, que nos vayamos a pelear juntos? Juntos ganaremos y volveremos triunfantes*”.

Estuvo en varias campañas de la guerra, hasta 1881, con el grado de aspirante de Marina. En octubre de ese año este veterano de guerra ingresa a la Escuela Naval, graduándose dos años después como guardiamarina.

Fue transbordado al blindado *Blanco Encalada*, en su viaje al Reino Unido, cuando este buque fue sometido a reparaciones en astilleros de ese país. Fue en esa oportunidad que estuvo embarcado en comisión de servicio en el acorazado británico *Iron Duke*, donde entabló amistad con muchos oficiales de la Armada de Su Majestad Británica.

A su regreso al país estuvo embarcado en diversas unidades. En 1890 fue transbordado a la corbeta *Abtao*, en un viaje de instrucción de guardiamarinas al Mediterráneo, al mando del comandante Alberto Silva Palma.

Al retorno, en 1891, el buque se unió a la Escuadra del almirante Montt, durante la Guerra Civil. Su desempeño en diversas acciones de esa campaña fue sobresaliente. Baste nombrar su acción al desembarcar en Quintero al mando de la compañía de desembarco, con pesadas ametralladoras de campaña, para apoyar a las tropas constitucionales en Concón y Placilla. Terminado este conflicto, continuó embarcado en diversos buques, ya sea en unidades de la Escuadra o en actividades hidrográficas.

En 1903 asumió el mando de la corbeta *General Baquedano* e inició su navegación alrededor del mundo (16 meses y 3 días y 39.817 millas navegadas). A su regreso, asciende al grado de capitán de navío y asume como gobernador marítimo de Valparaíso.

Bien conocida es su destacada actuación como jefe militar de plaza, durante el terremoto de 1906 en Valparaíso; y su brillante actuación en 1918, como jefe de la flotilla de submarinos recién construidos en EE.UU. y su viaje a Chile.

Encontrándose como jefe de la Misión Naval de Chile en Londres, fue nombrado caballero, agraciado por el Rey Jorge V con la orden "K.C.V.O." (Caballero Comandante de la Orden de la Reina Victoria) y el derecho a usar el título de Sir. Aún en Inglaterra, fue nombrado comandante en jefe de la Escuadra compuesta por los destructores *Uribe*, *Riveros* y *Williams*, el RAM *Sibbald* y el transporte *Angamos*. Izó su insignia en el acorazado *Almirante Latorre*.

Estando fondeado en Devenport, el almirante Gómez Carreño, personalmente, rescató a un joven oficial británico de dotación del acorazado HMS *Warspite*, que se había caído al agua, a media noche, a la altura de la popa del *Latorre*.

Como comandante de buque, siempre visitaba a sus oficiales y personal de gente de mar que se encontraban enfermos, ilustrando su gran calidad humana. Hay muchas otras actitudes del almirante que dejan en evidencia que era un hombre de excepción, y que no mencionaré por ser tema de una conferencia dedicada a su vida. Vamos, entonces, a estas "*Setenta y dos horas en la vida del vicealmirante Sir Luis Gómez Carreño K.C.V.O.*"



Vicealmirante Sir Luis Gómez Carreño K.C.O.V.

### **Jueves, 13 de julio de 1905**

Un periodista del desaparecido diario *La Unión*, de Valparaíso, recibió una comunicación en julio de 1905, dirigida desde la barca alemana *Steinbek* y suscrita por Federico 2º Stöber, por la cual hacía el denuncia de encontrarse secuestrado a bordo de dicha barca.

Llegada la denuncia a conocimiento del Segundo Juzgado del Crimen, el juez Santa Cruz procedió de oficio, dando cuenta al gobernador marítimo de Valparaíso, capitán de navío Luís Gómez Carreño, a través de la nota que se transcribe textualmente a continuación:

Núm. 197.- Valparaíso, 13 de julio de 1905.- Se ha denunciado a este Juzgado el hecho de hallarse secuestrado en la barca *Steinbek* el menor Federico Stöber. Sírvase VS. disponer la investigación correspondiente dentro de dicha barca, y si en realidad el menor se encuentra allí contra su voluntad, ordenar su comparecencia ante este tribunal. Dios guarde a VS.---Santa Cruz.- Al señor Gobernador Marítimo de Valparaíso.

Como consecuencia de lo anterior, el gobernador marítimo dirigió al Juzgado la comunicación que se transcribe a continuación:

Valparaíso, julio 14 de 1905. Entre los tripulantes de la barca *Steinbek* que fue preciso a desembarcar a las 4 A.M. de hoy por encontrarse el buque en peligro, figura el menor Federico Stöber, al que, en atención al oficio de VS., de fecha de ayer, he interrogado personalmente acerca de las causas por qué se encontraba a bordo, contestó encontrarse allí por la fuerza y que, aunque suscribió un contrato, lo hizo obedeciendo a exigencias del Sr. Enrique Piump, domiciliado en calle Victoria núm. 64. Expresó finalmente al infrascrito, el deseo de no permanecer a bordo por causa alguna y que hasta el alimento había rehusado ayer, manifestando sus deseos de ocuparse en tierra para ayudar con su trabajo a las necesidades de su madre, y expone además, que fue traído amarrado de Santiago.

Al capitán del buque no lo he llamado a comparecer por encontrarse ocupado salvando su buque del peligro en que se encuentra.

Para los efectos que VS. juzgue conveniente, pongo al menor expresado a disposición de VS. Saluda a VS. Luís Gómez C.”

En conformidad con la comunicación anterior, el gobernador marítimo remitió al niño Stöber a disposición del juez, ante el cual prestó la declaración siguiente:

Yo fui contratado por mi padre D. Federico Stöber, para servir de marinero en la barca *Steinbek*, pero se me hizo creer que iba a ganar un muy buen sueldo y también me imaginé que allí lo pasaría bien, pero posteriormente me he impuesto que he sido engañado, pues sólo se me pagarán seis pesos chilenos o sea 10 marcos y el tratamiento que dan a bordo no es conveniente para mi salud, por lo que no me hallo dispuesto a continuar embarcado y pido que el contrato respectivo sea anulado.

Como se puede apreciar, el muchacho Stöber cambió su declaración ante el juez con respecto a la entregada al gobernador marítimo.

El juez, ante esta declaración, expidió de inmediato su resolución indicando que no había delito de secuestro y remitió nuevamente a Francisco 2º a disposición del gobernador marítimo para que resolviera sobre la validez o nulidad del contrato en cuestión.

Se aprecia entonces, que no ha existido el delito de secuestro, sino que Federico 2º Stöber, de unos quince años de edad, según el periodista, fue contratado para servir como marinero a bordo de la barca *Steinbek* y probablemente la vida dura de abordaje no se compadecía con su personalidad, y por eso fue su intento de lograr su desembarco.

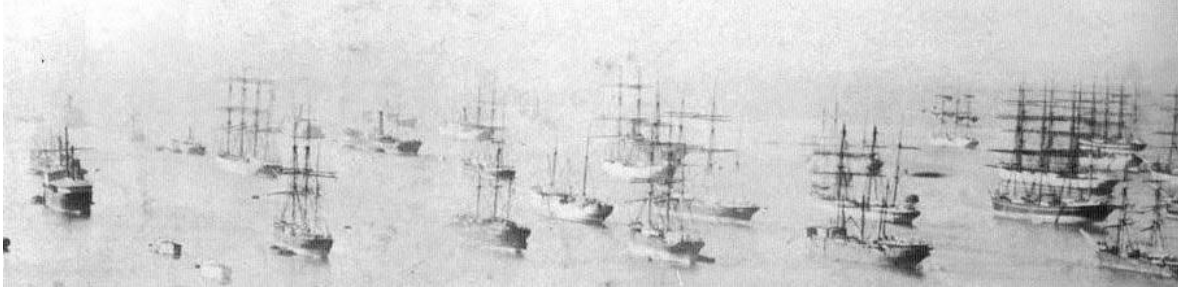
El muchacho fue devuelto a la Gobernación Marítima, donde pasó la noche, pues se resistía a volver a bordo.

¿Qué fue de él? No he encontrado más antecedentes. Probablemente lo salvó la campana debido al evento que se estaba desarrollando en esos momentos en la bahía de Valparaíso.

### **Viernes, 14 de julio de 1905**

Valparaíso enfrentaba un mal tiempo. La barca alemana *Steinbek*, buque donde estaba contratado Federico 2º Stöber, se encontraba en situación peligrosa frente a Barón, siendo auxiliada por remolcadores de la “Compañía de Remolcadores de Valparaíso” y amarrada a una de las boyas de los buques de guerra. Esta fue la razón por la cual el capitán de la barca no bajó a tierra para comparecer en el caso Stöber. Al parecer, al encontrarse en peligro, hubo un primer abandono del buque.

Ya a las 19:00 horas del 14 de julio, se declaraba un temporal típico de esta época del año. A eso de las 19:30, la barca alemana *Steinbek*, cortó sus amarras a la boya y comenzó a derivar a causa del viento. Por segunda vez la barca fue abandonada por el capitán y sus tripulantes, dejando así al buque abandonado a su suerte.

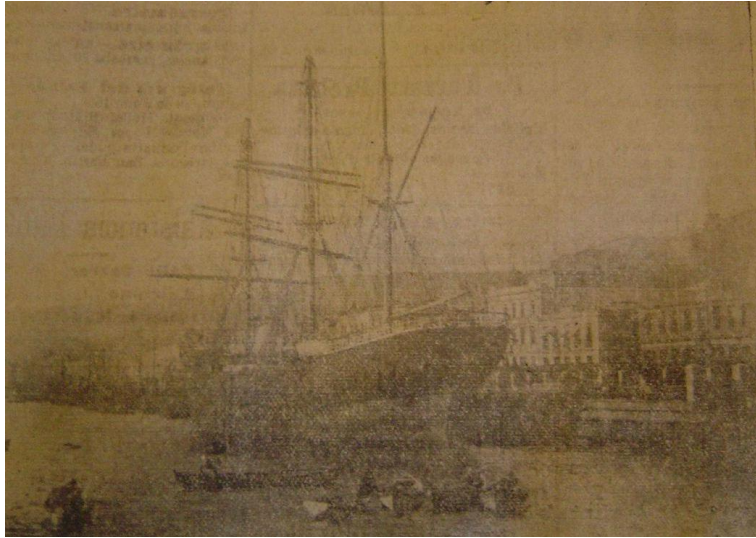


Puerto de Valparaíso, en 1906

El gobernador marítimo de Valparaíso, capitán de navío Luís Gómez Carreño, apreciando que si la barca quedaba a merced de las olas, no sólo estaba expuesta a zozobrar, sino a causar incalculables perjuicios a causa de las inevitables colisiones, estimó necesario tomar acción de inmediato.

En efecto, se embarcó en un bote salvavidas, acompañado de su segundo, el capitán de corbeta Florencio Dublé, del piloto 2º de la Armada Ernesto Caraccioli y del práctico del puerto Augusto Schwendt. Se dirigieron al costado de la *Steinbek*, que ya estaba al garete, con el propósito de ayudar al capitán en las maniobras para evitar mayores accidentes. Se encontraron con la sorpresa de que no había tripulante alguno a bordo. El capitán se encontraba en un bote.

El comandante Gómez Carreño le ordenó que se embarcara y tomara el control de su buque; pero el capitán no obedeció. En vista de esta negativa, el comandante Gómez Carreño, acompañado con los oficiales ya nombrados, abordó la barca y tomó el gobierno del buque. Peligrosísima en extremo era la tarea, pues la barca estaba a merced del viento y las olas, moviéndose en medio de la enorme cantidad de veleros, vapores y embarcaciones, fondeadas y amarradas a boyas. No obstante, el comandante Gómez Carreño maniobró con tanto acierto que la barca fue varada bajo el paseo del malecón. En su desplazamiento, el buque chocó contra el cabezo del muelle, abriéndose una vía de agua.



Barca *Steinbek* atracada al malecón de Valparaíso

Una vez que se consiguió asegurarla bien a las bitas del malecón, se procedió, durante el transcurso de la noche, a sellar provisoriamente la vía de agua, controlando de este modo la inundación. Cuando la barca quedó completamente asegurada al malecón, se presentó el capitán de la *Steinbek* con el propósito de embarcarse; pero el comandante Gómez Carreño, a mi juicio con toda razón, no se lo permitió.

### **Sábado, 15 de julio de 1915**

El día sábado 15, el gobernador marítimo tuvo una reunión para tratar sobre el segundo accidente de la *Steinbek* con el cónsul de Alemania, a quién se le hizo una completa relación de lo sucedido.

El comandante Gómez Carreño le manifestó que la Autoridad Marítima se haría cargo de desvarar la barca y remolcarla al dique, quedando solo entonces a cargo del consulado y si lo estimaba conveniente, entregar el mando de la barca *Steinbek* a su capitán.

Con el consentimiento del cónsul, el comandante Gómez Carreño, secundado por sus colaboradores en la ardua tarea del día anterior, procedió con todo género de precauciones a desabracar la proa de la barca, moviéndola con espías hacia una boya y, posteriormente, halando con otras espías hechas firmes en el dique *Santiago*, hasta desvararla totalmente. Una vez a flote, fue presentada a la entrada del mismo dique, mientras éste se sumergía para recibir al buque.



Barca *Steinbek* entrando al dique

A las 3 de la tarde, la barca *Steinbek*, después de dos horas de maniobras, ya se encontraba dentro del dique. Terminada exitosamente toda la maniobra planeada, el comandante Gómez Carreño, mediante un documento, hizo entrega del buque al cónsul alemán. Más tarde, el capitán subía al buque que había abandonado en dos ocasiones en 24 horas, para reasumir su mando.

### **El juicio de responsabilidad**

Al día siguiente se iniciaron las reparaciones de la barca *Steinbek*, salvada por el gobernador marítimo y el personal de la Gobernación.

Según la prensa, la barca iba a necesitar a lo menos unos quince días en dique, pues habría que tapan la rotura del casco a la altura de la línea de agua, cambiar tres planchas y arreglar no pocos remaches que se habían soltado.

El cónsul de Alemania tomó declaración al capitán y, acumulando todos los antecedentes, los preparó para enviarlos a los armadores de la barca, los señores Knöhr & Burchard, de Hamburgo.

La Gobernación Marítima, por su parte, expidió un decreto para convocar una Corte Marítima para averiguar la responsabilidad que afectaba al capitán.

Con motivo del acto de abnegación y arrojo del comandante Gómez Carreño, secundado con tanto entusiasmo y éxito por el capitán de corbeta Florencio Dublé, el piloto 2º Ernesto Caraccioli y el práctico Augusto Schwendt, se han hecho, en medio del coro de elogios, muchos comentarios respecto del provecho que pueda o deba reportar el salvamento de la nave a las personas indicadas. Las personas letradas de la época se abstuvieron de avanzar un juicio, por no conocer el asunto con toda claridad para fundamentarlo legalmente. Pero algunas personas respetables, con intereses vinculados a compañías navieras, y consultadas por los periodistas, indicaron:

Que habiendo sido abandonado dos veces por la tripulación y su capitán, constituyendo en la última, un verdadero peligro para los demás barcos, pertenecía de hecho a sus salvadores, tanto como un ave que volando libremente fuera cogida por una persona.

Los oficiales de la Gobernación Marítima, involucrados en la maniobra de salvar la barca *Steinbek*, comentaron que sólo cumplieron con su deber y nada pretendían.

Se recibieron felicitaciones escritas para el gobernador marítimo y los oficiales que lo secundaron en el salvamento de la barca *Steinbek*, de parte del intendente, del comandante general de Marina, del director del Territorio Marítimo y los elogiosos comentarios de la prensa, de los capitanes de los buques extranjeros y nacionales fondeados en la bahía y de las compañías navieras.

### **La barca *Steinbek***

La *Steinbek* era una barca de tres palos, de casco de fierro, construida en 1884 con el nombre de *Lodestar*. En 1897 fue comprada por los señores Knöhr & Burchard, de Hamburgo. Entre 1903 y 1906 el capitán de la *Steinbek* fue Herr B. Giertz. En abril de 1907 fue vendida a la empresa Viva, de Arendal, en Noruega. Cambió el nombre a *Viva*. En 1914, en viaje de las islas Pescadores con destino a Amberes, recaló en Coquimbo, quedando de para en ese puerto.

En 1915 fue adquirida por J. Ripamonti, de Valparaíso. En 1918 fue vendida a L. Belardi, de Valparaíso. En 1919, la empresa se traslado a Italia. En 1920 fue vendido a Alvargonzález S.A., de Barcelona. En 1921 fue vendida a J. Michel, de Barcelona. En 1925 fue desguazada en Italia.

### **BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS**

Diario *La Unión* (1905) Varios números, Valparaíso.

Fuenzalida Bade, Rodrigo (1985) *Marinos ilustres y destacados del pasado*, Ed. Spimex, Santiago de Chile.

Knöhr & Burchard, *Fleet List*, Hamburgo.

Museo Marítimo Alemán, Bremerhaven.

Pichner, Bruno, capitán (R) de la Marina Mercante alemana, comunicación personal.

Sepúlveda Ortiz, Jorge (1967) *Influencia del Poder Naval en la Guerra Civil Chilena de 1891*, En: Revista de Marina, Vol. 83, N° 660, p. 585, Valparaíso.



