

# EL NAUFRAGIO DEL *SAN PEDRO DE ALCÁNTARA* (1786)

Paula DEMERSON (\*)  
Doctora en Filosofía y Letras

El *San Pedro de Alcántara* era un imponente navío de guerra de la Real Armada. Del porte de 60 cañones, había sido construido con madera de caoba, en 1770-1771, en los arsenales de Cuba por un armador inglés al servicio del rey de España. En su fábrica se habían observado las normas establecidas por François Gautier (1). Sin embargo, pese a la fama de que gozaban los veleros construidos con arreglo a este método, el *San Pedro*, ya en las primeras pruebas de mar, había mostrado algunos defectos: el trinquete se hallaba emplazado muy a proa, y acusaba mucha escora con viento fresco, lo que impedía el uso de la artillería. El navío efectuaba a menudo viajes a Chile y, a veces, a Brasil (2).

En el otoño de 1784 se encontraba anclado en El Callao, puerto distante ocho kilómetros de Lima, preparando una navegación muy particular, un viaje que revestía una importancia excepcional. En efecto, se trataba de transportar hasta Cádiz un verdadero tesoro, destinado al Comercio de la ciudad y, en su mayor parte, a la Corona: 763.000 pesos fuertes de oro y plata y 13.000 quintales de cobre procedentes de las minas peruanas, a los que se añadían una valiosa colección de cerámicas precolombinas de la cultura chimu (3) —recogidas en 1780 en unas ruinas de la región de Tarma (4)—, 862 cajas de quina, 71 cajas de producciones del Perú para el Gabinete de Historia Natural, 20 tinas con plantas para el Jardín Botánico, resinas, semillas, cacao, seis cajones de bálsamos para el rey y tres zurrones de lana de carnero. Esta carga, de unas 1.000 toneladas, representaba casi el doble de la autorizada usualmente

---

(\*) Durante la fase de edición de este número ha fallecido en Francia nuestra colaboradora Paula Demerson. Desde estas líneas editoriales todo el equipo de redacción de la REVISTA lamenta profundamente esta pérdida y se siente muy honrado con la publicación de su último y póstumo artículo. (*N. de la R.*)

(1) Gautier (François), arquitecto naval francés llamado en 1770 para que se hiciese cargo de las construcciones navales españolas, con la idea de aumentar el tonelaje y artillado de los navíos, cuyo límite máximo era entonces de 80 cañones.

(2) El 14 de abril de 1784 había salido de Lima rumbo a la Concepción de Chile, de donde retornó para Lima el 14 de septiembre.

(3) La cultura chimu conquistó todo el norte de la costa peruana. Su capital era la ciudad de Chan Chan, que albergó una población de 60.000 personas. Los chimu emergen a la luz de la historia en el 900. Se afirma que hacia 1470 fueron derrotados por los incas del Cuzco.

(4) Tarma es hoy una ciudad emplazada en la provincia del mismo nombre, perteneciente al departamento de Junín (Perú). Ubicada en pleno corazón de los Andes, es un nudo entre la costa central, las provincias andinas de Junín y la selva central.

en un buque de aquel tipo. Tamaño peso embarazaría sensiblemente la maniobra y, en caso de tormenta, pondría al buque en riesgo de sufrir graves averías y hasta de perder sus fondos.

El primer comandante, Bedoya, que en principio se había negado a embarcar tanto cobre, había acabado por ceder ante los requerimientos del virrey (5) y del visitador. Antes de iniciar el viaje, falleció «tristemente» (no se dan más detalles sobre el particular) y la comandancia paso a manos del brigadier don Manuel Eguía. Al salir de El Callao el 4 de noviembre de 1784, con gran escándalo de Lima, el navío venía en triste estado: hacía ya cuatro pulgadas de agua en veinticuatro horas, según el diario del capitán de fragata Josef de Rojas. Llevaba 419 personas a bordo, entre oficiales de mar, tripulación, oficiales y soldados del transporte, incluidos 11 pasajeros, entre ellos dos capellanes, un cirujano, el maestro de plata don Gaspar de Almenabar, un padre agustino y el teniente coronel don Nicolás Marnara, acompañado de cuatro miembros de su familia. Discretamente reclusos y cargados de grillos, entraban también en este total un grupo de incas del movimiento independentista Tupac Amaru (6).

Las infiltraciones de agua aumentaron rápidamente. Ya en Talcahuano (7) llegaron hasta 20 o 24 pulgadas por día, lo que llenó de inquietud a los oficiales. El comandante Eguía, desatendiendo las representaciones de los oficiales y del maestro de plata, que solicitaba aligerar la carga y dejar una porción de cobre en Talcahuano, se empeñó en proseguir el viaje. Para precaverse de las constantes recriminaciones de sus subalternos, el 10 de febrero de 1785 se reservó para sí y para su segundo y amigo, el capitán de fragata Francisco Verdesoto, el reconocimiento de los fondos. El 19 y 27 de febrero, los oficiales insistieron en la necesidad de controlar el estado de dichos fondos, pero Eguía les desoyó y repuso que, sólo en el caso de que aumentase el agua, convocaría a junta y se determinaría a arribar. El 3 de marzo, don Manuel de Rojas, en un prolijo escrito, expuso a Eguía las razones de su creencia en que el navío no podía continuar su viaje. Eguía no atendió sus argumentos, alegando que el agua filtrada no era suficiente para justificar un regreso a El Callao. La obstinada actitud del comandante sembró gran discordia entre los oficiales y derivó en arrestos como el del teniente de navío Miguel Emperan, que sufrió prolongada prisión.

---

(5) A la sazón, Teodoro de Croix. Su gobierno del virreinato del Perú se destacó por la descentralización del territorio, que subdividió en siete intendencias, y por la adopción de medidas genuinamente ilustradas, como la creación del Anfiteatro Anatómico o el inicio de las obras del Jardín Botánico de Lima; no obstante, combatió con rigor las ideas enciclopedistas revolucionarias. Participó asimismo en la creación de la Junta Superior de Comercio y Tribunal de Minería.

(6) El movimiento tomaba su nombre de Tupac Amaru, último emperador inca. Ejercía su soberanía sobre los restos rebeldes del imperio incaico que, concentrados en el valle de Vilacamba, pervivieron a la conquista y colonización hispana. Los españoles lo ejecutaron en 1572, tras capturarlo luego de una fugaz guerra que liquidó el mencionado foco rebelde.

(7) Emplazamiento ubicado en la histórica comarca del Arauco, hoy perteneciente a Chile. Adquirió condición portuaria el 5 de noviembre de 1764, cuando fue fundado en calidad de «Puerto de Registro, Surgidero y Amarradero de Navas». El topónimo talcahuano proviene de Talcahueñu, «Cielo Atronador», nombre al que respondía un gran guerrero y hábil estretega araucano.

Prosiguió la navegación rumbo al cabo de Hornos con tiempos bonancibles. Las infiltraciones alcanzaban ya las 96 pulgadas por día. Con todo, Eguía no convocó a junta para considerar la oportunidad de una arribada. Pero el viento cargó el barco en las alturas de las islas Malvinas (8). Ante lo apurado del trance, pues ni todas las bombas del navío eran suficientes para achicar el agua, el primer piloto y Verdesoto representaron juntos para recalcar la imperiosa necesidad de arribar. Esta vez Eguía se avino a razones y el *San Pedro de Alcántara* hizo escala en Río de Janeiro el 12 de junio. Allí permaneció varios meses, acometiendo las reparaciones indispensables. Para suplir la detención, el comandante se vio precisado a acortar la ración de víveres y de agua. Llegado octubre, Eguía se mostraba impaciente por hacerse a la mar de nuevo. A corta distancia del puerto, había bordeado durante casi un mes esperando en vano vientos favorables. A pesar de que la prudencia aconsejaba no zarpar hasta pasado un mes, Eguía decidió hacerse a la vela el 4 de noviembre (¿obedecía la decisión a alguna creencia supersticiosa? Había salido de El Callao un 4 de noviembre...), sin haber conferenciado con sus oficiales ni consultado con los prácticos del país sobre si convenía emprender el viaje para España en aquella estación. Aunque el comandante declaró después haber consultado al capitán del puerto y que éste le había asegurado que la estación era oportuna, un marinero y un grumete desmintieron esta declaración y aseguraron que el comandante, con un acopio de víveres para cuatro meses, zarpó contra el dictamen de todos.

El 23 de enero, desde el *San Pedro* se avistó la isla de Santa María (9). A partir de aquel punto, el buque emprendió su derrota para Cádiz, dirigida por el piloto Mora. Persistía la animosidad entre el comandante y los oficiales, algunos de ellos arrestados por insubordinación, como señalamos más arriba. Navegando al este, la expedición divisó tierra el 2 de febrero, a las tres de la tarde. Aunque no se había observado la latitud desde hacía dos días, por la «estima» se conjeturó que era de 40 grados y minutos y, por consiguiente, que la costa descubierta debía de situarse entre las sierras de Mondego y la Punta de Aveiro. El piloto Mora afirmó que la tierra avistada eran las islas Berlingas (10), cuya configuración conocía muy bien. Otro portugués mostró un parecer distinto, pero se despreció su opinión. Sin acercarse más para cerciorarse de la costa, Eguía mandó gobernar al sur. Aunque otro oficial sugirió hacer proa más al oeste, el comandante se mantuvo firme en su primera resolución y dispuso navegar sólo con el trinquete. El oficial de guardia, Francisco Quesada, dio orden de amurar por estribor el trinquete y desaferrar la mayor para aproximarse, lo que tal vez habría salvado el navío pasando por el canal de las Berlingas; pero Verdesoto, como ha quedado dicho amigo de Eguía, cuya opinión nunca cuestionaba, mando virar por redondo porque vio también

(8) Archipiélago próximo a la punta meridional de América del Sur.

(9) La isla de Santa María es una de las Azores, distante 1.300 km de la costa de Portugal.

(10) Las Berlingas son un grupo de pequeñas islas en la costa de Portugal, distantes 80 km de Lisboa y nueve del cabo Carvoeiro.

tierra por la proa. Empeñóse, pues, la virada y, antes de concluirse, se descubrió la costa muy inmediata al este. Entonces, se mandó el disparate de volver a ejecutar la primera disposición. Pero aquella noche la marea era particularmente baja y no había agua bastante para maniobrar tan de continuo. Así que, como no podía menos de ocurrir, el navío encalló, chocando a una velocidad de casi seis nudos, con gran violencia, contra las rocas de la ensenada de Apapoa, en Peniche, distante tres leguas del norte de las Berlingas. El pesado casco se partió en dos, abriéndose por las cintas. Las obras vivas se hundieron sin tardanza, encajonándose en la restinga sus fondos. Eran las diez y media de una noche apacible, con mar serena. El combés resistió unas horas más, antes de zozobrar a su vez.

De las 419 personas que traía el navío, 128 murieron ahogadas. Buena parte de los 291 supervivientes se habían refugiado en la toldilla, que resistió hasta el amanecer del día siguiente. Los que sabían nadar ayudaron a los otros. El comandante Eguía se salvó, pero no el capitán de fragata Verdesoto, su amigo. Murieron el teniente coronel Marnara con su familia, un padre agustino y todos los indios encarcelados salvo uno. El maestre de plata salió airoso del lance, con sólo una leve contusión en el tobillo.

Ocupaba entonces el cargo de embajador de España en Lisboa el conde de Fernán Núñez (11), hombre de gran entereza y rectitud al que adornaban otras muchas prendas morales. Enterado del desastre, este humano y diligente administrador despachó dos expresos: uno a Madrid, para dar al Rey cuenta del suceso, y otro a Cádiz. Ambos llegaron el 6 de febrero. Informó también del percance al Ministerio de la Reina de Portugal. Disfrutando de gran favor en la corte de España, al conde de Fernán Núñez, por disposición real, se le concedió entera libertad para organizar los socorros. En esta tarea gozó del respaldo de María I, Reina Fidelísima de Portugal (12), quien sin escatimar su ayuda, con prontitud impartió órdenes de cuidar de los enfermos, suministrarles víveres y vestidos y custodiar el importantísimo caudal que atesoraba el buque, granjeándose por su corazón generoso y magnánimo la gratitud de toda España (12 bis).

El primero que socorrió a los naufragos fue el vicecónsul, don Antonio Denis Carvalho, quien auxiliado por sus criados rescató a los infelices de las

---

(11) Don Carlos Gutiérrez de los Ríos, sexto conde de Fernán Núñez, nacido en Cartagena en 1742, había sido nombrado para esta embajada por Carlos III en 1778, en reemplazo del duque de Almodóvar. Ostentaba el grado de mariscal de campo desde 1776, como premio por su conducta durante la desdichada expedición a Argel. Carlos III lo había condecorado en 1783 con el Toisón de Oro, al firmarse la paz con Inglaterra.

(12) María I había ascendido al trono portugués en 1777, al fallecimiento de su padre, José I de Portugal. En 1760 contrajo matrimonio con su tío Pedro. Éste, a la muerte de su hermano, se hizo coronar rey, aunque no participó en los asuntos de gobierno. Pedro III de Portugal, (1717-mayo 1786), llamado «el Clemente», era cuñado del rey Fernando VI de España en virtud del matrimonio de éste con Barbara de Braganza. María I sobrevivió a su esposo cuarenta años. Falleció en 1826.

(12 bis) Cabe precisar que existía entre las dos coronas un tratado de amistad, comercio, neutralidad y garantía recíproca, conocido como tratado de El Pardo, firmado el 11 de marzo de 1778.

ruinas del navío. El gobernador y el juez de fuera de Peniche acudieron también con prontos y eficaces auxilios. Los secretarios de Marina y Guerra, así como el intendente general de Policía, intervinieron rápidamente para vigilar los caudales y demás efectos. El general duque de Alafoes prestó generosa ayuda, ofreciendo su propia casa al comandante y a sus oficiales. En medio de la confusión, los moradores de Peniche, en gran parte marineros, respondieron con mucha humanidad a la tragedia, tratando con sus barcos de salvar a los que se estaban ahogando y llevándose a sus casas a los rescatados, a los que cedieron sus propias camas y ofrecieron consuelo. Al cabo de unos días, se habilitaron unos cuarteles para instalar con menos embarazo a los supervivientes.

A pesar del mal tiempo que empezó a reinar poco después del naufragio, con una continua resaca y alteración del mar, se organizaron sin dilación los trabajos de recuperación del tesoro. Don Xavier Muñoz y Goosens, capitán de navío de Cádiz, fue designado para dirigir las operaciones. El 17 de febrero llegó a Peniche con dos fragatas, la *Asunción* y la *Colón*, que transportaban buzos, gentes y pertrechos para la extracción del tesoro. Le acompañaban el ministro de la Contratación de Cádiz, don Juan Álvarez Valcárcel, y dos cónsules y diputados del Comercio, para poner en cobro los caudales y efectos recuperados. El comandante de la Bahía, don Felipe Gómez Corvalán, había enviado por su parte tres faluchos para colaborar en las maniobras. Y Fernán Núñez, «para llevar en el lugar del naufragio su voz», nombró desde el principio al capitán de infantería don Manuel Gayoso. Don Xavier Muñoz empezó al punto sus reconocimientos y declaró que esperaba rescatar bastante de lo hundido. Al día siguiente, 18 de febrero, durante la mañana se recuperaron dos cajones de plata con las marcas del registro del tesoro, 300 ó 400 pesos sueltos y una barra de cobre. El buzo dijo que había gran cantidad de cajones bien estibados y otros sueltos a una profundidad en bajamar de cuatro brazas, o sea, 6,40 metros. La empresa era dificultosa por lo escabroso del sitio, el mal tiempo y lo esforzado del trabajo, pero con el auxilio de los buzos y el infatigable celo de don Xavier Muñoz, éste confiaba en salvar gran parte del tesoro, esperanza que compartía el conde de Fernán Núñez.

A lo largo de marzo llovió casi sin interrupción. Para implorar la clemencia del cielo, el cardenal patriarca de Lisboa ordenó elevar rogativas en todas las iglesias. El 23 de marzo, los marineros españoles hicieron celebrar en Peniche solemnes exequias por las almas de sus compañeros naufragados, y el 27 del mismo mes se ofició otra misa cantada, con sermón y *Te Deum*. Una compañía de infantería, destacada por el gobernador de la plaza, asistió a los oficios y rindió honores militares al capitán Muñoz (13).

El frío y el mar embravecido derivados del temporal impedían a los buzos trabajar más de dos horas al día. Desde el 26 de febrero hasta el 2 de marzo se empleó un único buzo, que sacó por sí solo un cajón de oro, 27 cajones y una talega de plata acuñada. Mientras se aguardaba la llegada de otros buzos, se reco-

---

(13) *Gaceta de Madrid*, 14 de abril de 1786.

gían en las playas despojos del navío y todos se dedicaban a lavar la plata extraída y a ponerla en cajones y talegos antes de depositarla en el castillo. Los días 3, 4 y 5 de marzo fueron bastante provechosos: se recogieron 112 cajones de plata acuñada, 2 de oro, 3 lingotes de plata, 7 barras de cobre y algunas alhajas. El 6 y el 7 hubo que interrumpir el trabajo por el mal estado del mar. El 8 se logró extraer un cajón de oro, 17 de plata y una barra de cobre. El monto de lo recuperado hasta aquella fecha era ya considerable: 1.019.500 pesos fuertes. El día 16, 34 cajones de plata, varios doblones y una barra de cobre se sumaron a este total. Luego, hasta el día 22, los temporales hicieron imposible el buceo. Ese día abonanzó el tiempo, lo que permitió sacar dos cajones de oro, trece y medio de plata y 136.500 pesos. Durante los días 23 y 24 no se pudo hacer nada.

Los buzos trabajaban en condiciones muy especiales. Su indumentaria era a la vez elemental y estrafalaria. Vestían un uniforme compuesto de una camisa con mangas de piel de cabra (pelo hacia adentro, como las zamarras bien tupidas), calzones, medias y zapatos de lo mismo. Calzaban sus manos con guantes a los que se les había cortado las fundas para los dedos, a modo de mitones, para no insensibilizar el tacto. Sobre un cinturón ancho de hojalata, se ceñían con cuerdas la camisa y los calzones, para evitar la entrada de agua. Al cuello, otra placa ancha de hojalata permitía ajustar un morrión de piel provisto de un cristal grueso para reconocer el terreno. De la parte superior del morrión salían dos canutos de hojalata de una vara, aparejados con un cuero. El cañón mayor iba provisto de dos bocas: una para hablar y responder, la otra para respirar. Del barco que flotaba sobre el lugar inspeccionado por el buzo colgaba una cuerda que se sujetaba a éste y permitía izarlo en caso de urgencia. La mayoría de los buzos no sabían nadar y realizaban sus inspecciones en apnea, es decir, mediante zambullidas breves y reiteradas. Para facilitar la inmersión, a modo de lastre llevaban dos pesados sacos que, desde el cuello, se sujetaban al muslo y a la pierna (14).

Aquel marzo tan tormentoso acarreó más desgracias. En el mismo paraje maldito, encalló el navío portugués *Nuestra Señora del Carmen y San Joseph*, procedente de Pernambuco, drama del que se tuvo noticia únicamente por unos desvencijados restos de géneros arrojados a la playa. Se salvaron siete personas, «tan maltratadas que sin duda sólo una podrá sobrevivir». Se encontraron también unos géneros de fábrica inglesa, de lo que se infirió que otro buque, éste inglés, del cual nada se sabía, se había estrellado en aquellas inmediaciones (15).

A pesar de tan deplorables condiciones, una carta de Xavier Muñoz enumera el trabajo efectuado por seis buzos y tres aficionados, con cinco barcos, la mañana del 15 de marzo: en cuatro horas y media se extrajeron 3 cajones de oro, 94 de plata, dos barras de lo mismo, una de cobre, más una mescolanza de joyas, monedas, piezas de plata u oro, arquetas, candeleros, cubiertos de plata, palanganas, cuadros, cafeteras, bandejas... (16).

(14) AHN, Estado, leg. 4475.

(15) *Gaceta de Madrid*, 7 y 21 de abril de 1786.

(16) AHN, Estado, leg. 4475.

El tiempo, tras haberse apaciguado un tanto a principios de abril, volvió a ponerse borrascoso. Las copiosas lluvias provocaron estragos terribles. Naufragó un buque inglés, cuya tripulación por fortuna se libró. Algunas naves surtas en la ría se desamarraron y perdieron el ancla. Un yate proveniente de Vianha empezó a hacer agua y, aunque se dio por perdido, se procuró salvar parte de su carga (17). A pesar de tantos obstáculos, el 21 de abril se hicieron a la vela para Cádiz las fragatas *Asunción* y *Colón*, cada una de ellas con un millón de pesos a bordo.

Arrancó mayo sin dejar mucho resquicio para la esperanza. El mal tiempo imperaba en toda la costa. Desde el 18 de febrero, en que había empezado la recuperación del tesoro, hasta el 3 de mayo, o sea, en treinta y ocho días, se habían acumulado, no sin riesgo, 160,5 horas de trabajo efectivo. El atraso de las operaciones se achacaba al insuficiente número de buzos. Sólo cuatro, venidos de Cádiz, trabajaron las primeras semanas en las condiciones descritas, y a veces lo hizo uno tan sólo. Luego, de otros puertos de España, vinieron más. En mayo sumaban 32 hombres. Salvo un francés y dos napolitanos, el resto eran españoles, tres de ellos procedentes del arsenal de Cartagena. Su valía profesional era dispar. Sólo seis de ellos se juzgaban buenos, por cuatro regulares, siete endebles y unos quince mediocres, cuyo trabajo había rendido escaso fruto. En aquellas 160,5 horas de trabajo efectivo, con 32 buzos entre buenos, pasaderos y mediocres, se habían sacado, además de 4.600.000 pesos fuertes de oro y plata, una culebrina del bronce de calibre 36, 10 cañones de hierro de a 18 —gracias a un complejo sistema de cables y poleas—, 10 cañones más pequeños, un ancla de 70 quintales —y dos más pequeñas y bastante maltratadas—, más de 400 brazadas de cables enormes, gran porción de obenques y brandales, y mucha jarcia menuda.

A principios de mayo, el Comercio de Cádiz informó a la plaza de Peniche de los éxitos de unos ingleses (Guillermo Braitwait y sus dos hijos) en Gibraltar en una labor de extracción de artillería sumergida, para lo que se habían valido de una máquina de su invención. Fueron requeridos para rescatar el tesoro del *San Pedro* cuando se hallaban en Salé (Marruecos). No tardaron en llegar a Lisboa, a bordo de su balandra, el padre y uno de los hijos, que se trasladaron a Peniche portando una carta de recomendación del conde de Fernán Núñez. Don Francisco Muñoz los recibió con la mayor cortesía y los condujo al lugar del buceo para mostrarles las condiciones en que se practicaba. Los ingleses se mostraron muy reacios a todo experimento, alegando la dificultad del sitio y la mucha mar de leva, que complicaría las maniobras y llenaría de inestabilidad la máquina suspendida en su balandra. El comandante Muñoz ofreció a los ingleses grandes lanchas para solventar este impedimento, pero éstos permanecían indecisos. Cuando llegó el momento de tratar del ajuste, surgieron grandes disensiones con la Diputación del Comercio de Peniche. Pedían los inventores un 10 por 100 de la

---

(17) *Gaceta de Madrid*.

moneda suelta que se sacase (plata u oro), el 5 por 100 de la encajonada y el tercio del cobre. Eran exigencias desmedidas, muy alejadas del premio convenido por contrato con los buzos, que no llegaba al 0,5 por 100. Se negaron los ingleses a conformarse con las condiciones pactadas con los buzos, de modo que se restituyeron a Lisboa para pasar luego a Cádiz, donde Comercio les pagó los gastos de su viaje. No se supo, pues, si la famosa máquina merecía el crédito que sus creadores le concedían.

Otra máquina «muy ventajosa», ésta presentada por un sardo, fracasó lamentablemente. Se hicieron dos pruebas con el artefacto. En la primera, poco faltó para que pereciera el hombre que desde su interior lo manejaba, y en la segunda, el propio inventor, mucho antes de tocar fondo, gritó que le subiesen. A la vista de la ineficacia de la máquina, hubo por fuerza que despedir a su inventor (18).

Mientras tanto, proseguía la recuperación. El 11 de mayo, trancurridos quince días de su partida de Cádiz, arribó a Lisboa la fragata de guerra *Asunción*. Dejó el puerto portugués el día 15, con otro millón de pesos a bordo. Y el 25 y el 27 de mayo, otras dos fragatas, la *Santa Bárbara* y la *Raquel*, procedentes de Cádiz, llegaron asimismo a Lisboa prestas para nuevos cargamentos.

El mes de junio fue decisivo, a pesar de que arrancó con ciertos vaivenes meteorológicos que obligaron a interrumpir varias veces el buceo. El 13 de junio, el total de lo sacado en 294 horas de trabajo de los buzos durante sesenta y un días, sin más auxilio que sus brazos, se estableció así: 6.122.562 pesos fuertes (oro y plata); 1.878 barras de cobre; 50 cañones de los calibres 36, 18, 12 y 6; 553 brazadas de cables de distinto grosor; 590 brazadas de guindaleza y calabrote; mucha jarcia menuda y otros pertrechos del navío. El 18 de junio, tras otra suspensión de la actividad debida a la mucha mar de leva, se reanudó el trabajo. A flor de agua asomaban astillas y pedazos de madera que hacían temer que los planes del navío, con la furia del mar y del viento, empezasen a dislocarse y a hacerse pedazos contra los peñascos, perdiéndose así el resto del tesoro. Para asegurar el casco, el comandante Muñoz mando traer de la plaza seis cañones, con cuyo peso confiaba en estabilizar los fondos. Pero el riesgo persistía. Entonces pensó que lo mejor sería remolcar los planes. Afortunadamente, el día siguiente, 19 de junio, amaneció sereno. Aprovechó Muñoz para trasladarse con su gente y varias embarcaciones al sitio del buceo. Los buzos recogieron unas 300 barras de cobre hacia la proa y una porción de balería. Para remolcar el casco en la pleamar de las nueve de la noche, ideó Muñoz, con la ayuda de 11 embarcaciones, sacarlo y vararlo en una ensenada, a unas 11 toesas de las murallas de la plaza. Así se pudo ver la única porción del *San Pedro* que quedó entera (aunque sin codaste ni roda). Medía 122 pies de largo y 37 de ancho, o sea, unos 39,60 metros de largo y 12 de ancho. Los buzos lograron rescatar 103.381 pesos. Se estimaba entonces que apenas un 5 por 100 del tesoro había quedado sin recuperar. El 20 y el 21 de junio, los carpinteros y calafates desguazaron la parte interior del casco

---

(18) *Ibidem*.

para recoger la plata esparcida, pero sólo encontraron 34,37 pesos y diversos artículos. El 29 de junio salió de Lisboa para Cádiz la *Asunción* «con el octavo millón de pesos».

Así, tras cinco meses de esfuerzo entreverado de mal tiempo y merced a una organización sin par, se había salvado la casi totalidad del tesoro que albergaba en sus flancos el *San Pedro de Alcántara*.

En los días que siguieron el naufragio, los caudales recobrados se depositaron en la Aduana de Peniche. Pero ya el 10 de febrero de 1786 expresaba Fernán Núñez, en una carta-respuesta dirigida a don Ayres de Sa y Mello (19), sus dudas acerca de la idoneidad del lugar elegido. La Aduana era un edificio reducido, incapaz, decía, de acoger en el recinto de sus muros mucho caudal, de modo que sugería el castillo inmediato, cubierto por bóvedas adecuadas, como un sitio más a propósito para este fin. Pedía también al ministro portugués que autorizase al brigadier Eguía, comandante del navío, para que bajo su dirección y órdenes se trasladaran desde la Aduana al Castillo todos los caudales que se guardaban allí, y que en lo sucesivo se colocasen allí todos los caudales y efectos que se sacasen del navío naufragado. Así se hizo.

Luego, a medida que se amontonaban los fondos, se planteó la cuestión de su traslado a Cádiz. Las primeras remesas se habían enviado con las fragatas desde Peniche sin el menor percance. Pero todos tenían bien presentes las sucesivas tragedias ocurridas en el área del naufragio del *San Pedro*, así que, ya en abril, se acordó que el transporte de caudales hasta el puerto de Lisboa se haría por tierra, visto lo aventurado de conducirlos por mar desde un punto tan poco seguro (20). La desgraciada suerte de la balandra *El Vencejo*, que se estrelló contra la costa el 28 de abril, arrastrando a la muerte a 92 personas, confirmó lo acertado de esta resolución.

La operación, sumamente difícil, demandaba mucha reflexión. Peniche distaba 75 kilómetros de Lisboa, y la ruta hasta la capital portuguesa discurría por caminos estrechos o malos en su mayoría. Sólo los carros de bueyes o de mulas podrían salvar la dificultad. El 4 de abril de 1786 se dictaron 10 puntos, correspondientes a otras tantas prevenciones que se debían observar en el transporte (21):

«Primero, los carros de bueyes, que se tomarán en Peniche y sus inmediaciones, vendrán a cargar en Peniche lo que se había extraído y pasando por Lourinha (22) y Torres (23), lo depositarán al tercer día en Mafra (24). Al día

---

(19) Don Ayres de Sa y Mello había sustituido en marzo de 1777 al marqués de Pombal, ministro portugués de Estado.

(20) El tráfico del puerto de Lisboa era considerable. Durante aquel año de 1786, entraron 1.059 embarcaciones: 269 portuguesas, 328 inglesas, 107 holandesas, 94 francesas, 73 danesas y otras tantas sueltas, 38 españolas, 32 venecianas, 22 americanas, 10 raguseas... Por entrar, entraron hasta una una rusa y otra marroquí.

(21) AHN, Estado, leg. 4475.

(22) Lourinha: villa emplazada 70 km al noroeste de Lisboa.

(23) Torres Vedras: villa amurallada, ubicada 45 km al norte de Lisboa.

(24) Mafra: villa 26 km al noroeste de Lisboa.

siguiente, y por el mismo camino, volverán a cargar en Peniche. En Mafra, en vez de bueyes, se usarán mulas. El transporte hacia Lisboa se hará en varias remesas de 25 carros cada una. Entre los 25 carros habrá uno vacío o sólo con tercio de carga, por si se rompiera uno de los otros. Cada carro transportará seis cajones de 3.000 pesos de plata o 48.000 pesos de oro. Una o dos personas, nombradas por la Junta de Comisión de Peniche, quedarán responsables de la conducción de cada remesa hasta la entrega en las fragatas. La *Asunción* cargará la plata porque la *Colón* tiene menos cabida. En cada remesa habrá un oficial de carromatero con dos mozos llevando cuerdas, clavos, herramientas y pertrechos, por si algún carro necesitara arreglo. Además, la acompañará un furriel, un cabo y un destacamento de 12 soldados para prestar auxilio eventualmente. Los carros de «mulas de Lisboa» saldrán de Mafra, pasarán a Velas, de donde saldrán al día siguiente muy temprano, para que, llegando al puerto de Lisboa a las ocho de la mañana, tengan tiempo de pasar los caudales a bordo de las fragatas. Si el tiempo no permitiese el transbordo, los fondos se depositarán bajo custodia en el Almacén Real. El ir y venir de los carros será ininterrumpido, para que, al volver las fragatas de Cádiz, encuentren otra carga de dos millones depositada en uno de los Almacenes Reales de Lisboa y puedan sin demora alguna, volver a cargar y hacerse a la vela. En Lisboa estará don Pedro Urraco, uno de los Diputados del Comercio, conocido por su aptitud, despejo e inteligencia, para vigilar y facilitar las operaciones».

Todo se desarrolló según el plan previsto. No hemos encontrado mención de percance alguno ocurrido durante aquellas caminatas de los carros. Ignoramos el número de remesas que fueron necesarias para trasladar a Lisboa los caudales del *San Pedro*, pero sí sabemos que el trasiego se prolongó varios meses. El 13 de julio zarpó de Lisboa la fragata de guerra *Santa Bárbara* con 702.000 pesos fuertes, 9.781 marcos de plata labrada y en barras, y 1.707 barras de cobre. Y el 20 de agosto de 1786 la última embarcación española zarpó de Lisboa rumbo a Cádiz con 1.596 barras de cobre, 46 planchas del mismo metal, 62 piezas de artillería y diversos pertrechos (25). Acababa de culminarse una verdadera hazaña, hecha posible merced al esfuerzo, valentía, abnegación e inteligencia de españoles y portugueses, así como a una perfecta coordinación entre ambos.

En septiembre, el conde de Fernán Núñez expresó por cartas de oficio, en nombre del Rey, su agradecimiento al duque de Alafoes, gobernador de las Armas de Portugal; al marqués de Angeja, capitán general de las Galeras de Alto Bordo de la Armada Real, y a los ministros y secretarios de Estado por el celo y esmero con que dieron órdenes eficaces para socorrer al *San Pedro de Alcántara*. Se distribuyeron preciosos regalos entre distintas personas. La reina de Portugal quiso gratificar a Fernán Núñez con un valioso presente, y Carlos III autorizó a su embajador para que lo aceptase, consciente del impor-

---

(25) *Gaceta de Madrid*.

tante papel que había desempeñado en aquella peligrosa y complicada empresa hasta el éxito final. Pero Fernán Núñez no quiso aceptar nada. Como recompensa por su desprendimiento, Carlos III le nombró consejero de Estado y le ofreció la embajada de Viena. Como el conde rehusara este ofrecimiento, el rey le propuso la de Londres, en sustitución del marqués de Almodóvar. Cuando todo estaba ya dispuesto para la marcha, el conde de Aranda dejó vacante la plaza de embajador en París. El Rey la reservó para Fernán Núñez, y éste tomó posesión de su nueva embajada a mediados de octubre. Don Francisco Monino, conde de Floridablanca, le sucedió como legatario español ante la corte de Portugal.

Dos cartas dirigidas desde Peniche por Xavier Muñoz a Fernán Núñez, el 10 y el 20 de octubre de 1786, dejan entrever que a fines de aquel mes se puso término al trabajo de los buzos. Muñoz explica que les había prometido el retiro a sus casas pues, siendo la extracción imposible sin ver el fondo, el buceo resultaba impracticable durante el invierno. Cuando se trabajaba sobre la pila de cajones, como al principio, los resultados eran apreciables. Pero el fondo se hallaba ahora cubierto de «hierba», la cual, al decir de los naturales del lugar, «sólo los temporales arrancan, pero también revuelven el fondo, dejando las aguas turbias e imposibilitando ver el fondo en un pie de agua». Para sacar 80 pesos, se precisaban 24 ó 26 zambullidas, cuando antes bastaban dos o tres para localizar los cajones. Como quiera que lo extraído durante el invierno no podría sufragar ni una tercera parte de los gastos ocasionados, lo procedente era esperar a la primavera siguiente y despedir los barcos y la gente del país, «para ahorrar los crecidos gastos que se están haciendo» (26). No conocemos la contestación de Fernán Núñez, pero podemos conjeturar que compartió la opinión de Xavier Muñoz.

La responsabilidad mayor del drama del *San Pedro de Alcántara*, que había conmovido a toda Europa, provocado la muerte de 150 personas (cifra definitiva) y hecho gastar tantas energías y recursos, recaía en su comandante, el brigadier don Manuel de Eguía. Hasta el 20 de febrero gozó de libertad. Pero el 21 de febrero de 1786 Fernán Núñez le notificó que el oidor don Juan Álvarez Valcárcel había recibido el encargo regio de formar la sumaria sobre las circunstancias del naufragio. Se disponía que todos los supervivientes quedaban a expensas de este ministro, quien les formularía las preguntas que estimara convenientes. Al mismo tiempo, Fernán Núñez anunciaba a Eguía que cesaba en el mando sobre los oficiales y marineros hasta esa fecha a sus órdenes, que en adelante quedarían subordinados al capitán don Francisco Xavier Muñoz. Mas tarde, los oficiales y la gente de la tripulación se transferirían a la Isla de León. Aquel mismo día, Eguía fue arrestado y recluido en un castillo.

Enterado Fernán Núñez de que se pensaba tomar declaración hasta al último de los grumetes, lo que hubiera llevado todo el verano, previno que bastaría interrogar a cuatro hombres por cada una de las tres clases de marinería

---

(26) *Ibidem*.

—recordemos que había sido autorizado por el Rey para decidir por sí y sin consultar a la corte la práctica de cuantas diligencias estimase conducentes al bien de su real servicio—. A principios de abril habían concluido ya los interrogatorios, y los hombres, poco a poco, empezaban a trasladarse a la Isla de León. Para la primera semana de abril se esperaba la llegada de Eguía con su oficialidad, pero a la postre se le mandó a Cádiz el 24 de abril, para aguardar la conclusión de la causa. Por real orden de 7 de diciembre de 1786 se supo que los autos sobre el naufragio del *San Pedro* habían sido remitidos al Consejo de Indias para que en un pleno de las tres salas se viese y se resolviese la causa. El 31 de enero de 1787, el Consejo comunicó esta real orden a los apoderados de Eguía y de sus oficiales don Josef de Rojas y don Francisco de Quesada, a fin de que promoviesen sus defensas. Estando ya conclusos los autos (de mucho volumen e importancia) y en estado de verse, se nombró un relator para que formase con ellos un memorial ajustado, el cual se cotejaría con la debida citación de las partes.

De unos documentos archivados en el Museo Naval de Madrid y dirigidos a Mazarredo, podemos seguir, *grosso modo*, la evolución del pleito en su primera fase.

El 13 de marzo de 1787, don Antonio Valdés (27), por real orden expedida en El Pardo, informa a don Josef Mazarredo —nombrado por real orden, en la consulta de 17 de febrero, en lugar de don Manuel Antonio Flores, general de la Armada (28), destinado para servir el Virreinato de Nueva España— que se examinara la causa sobre el *San Pedro* en un pleno del Consejo de Indias, con asistencia de los generales de la Armada don Ignacio Ponce y don Francisco Gil de Lemos (29). Los prolegómenos de la causa concluyen con la designación de estos personajes clave, pero el apuramiento de los plazos procesales y sucesivas prórrogas retrasarán la marcha del pleito en los meses siguientes. Mazarredo recibe distintos oficios que le señalan las fechas fijadas para la vista, oficios a los que siempre contesta, a veces el mismo día, que «concurrirá al Consejo de Indias a la conclusión del negocio a toda hora». Pero las previstas fechas de reunión del Consejo van siendo sucesivamente aplazadas (5 de octubre de 1787, 15 de febrero de 1788, día en que se esperaba la asistencia de don

---

(27) El almirante don Antonio Valdés, nacido en Burgos en 1744, fue un personaje señalado de la Ilustración española. Ministro de Marina y capitán general de la Armada, desempeñó los cargos de secretario de Estado y del Despacho Universal de Indias, primero con Carlos III y posteriormente con Carlos IV.

(28) Oriundo de Sevilla, don Manuel Antonio Flores hizo toda su carrera en la Marina, donde alcanzó el grado de capitán general. Distinguido por su valor y sus cualidades de administrador, fue nombrado virrey de la Nueva Granada (hoy Colombia) en 1775, cargo que ejerció durante once años. La muerte de su protector Carlos III, en diciembre de 1788, le afectó sobremanera. Enfermo, regresó a España en 1789, para fallecer en Madrid en 1799.

(29) Don Francisco Gil de Taboada, gallego nacido en 1736, había realizado muchas navegaciones en los mares patagónicos y malvineros. En enero de 1774 fue nombrado gobernador de las Malvinas. Prosiguió su carrera en España, hasta alcanzar el grado de teniente general de Marina. En 1796 accedió al cargo de virrey del Perú.

Francisco Monino, gobernador del Consejo). La primera sesión se abre por fin el 19 de febrero de 1788, y el 21 de febrero don Antonio Valdés remite el apuntamiento formado por el relator.

El jefe de escuadra don Francisco Gil de Taboada presenta el acta de acusación del comandante Eguía, que reúne diez cargos contra él. Entre ellos, el de salir de El Callao con un barco en mal estado; desatender las representaciones de sus oficiales; no llevar un diario de a bordo circunstanciado, tal como previenen las Ordenanzas; negarse a volver a El Callao; salir al cabo de tan sólo cuatro meses, luego de decidir por fin arribar a Río de Janeiro para emprender las reparaciones necesarias, cuando la prudencia aconsejaba demorar la partida otro mes; no haber seguido la derrota recomendada por el difunto Bedoya en sus instrucciones, a pesar de que todos los papeles del finado obraban en poder de Eguía; querer dirigir la navegación a su albur; haber infligido un trato indigno y cruel a los oficiales... Negligencia, incumplimiento de obligaciones, irreflexión, precipitación, inflexibilidad, omisiones de mucho peso, imprudencia, confusión en el mando..., tales eran las graves culpas que se imputaban al comandante, responsable del naufragio.

En su defensa, llamada «satisfacción», Eguía opuso objeciones a todas las quejas expresadas por el fiscal, cuya imparcialidad cuestionaba, citando a menudo tal o cual título de las Ordenanzas de la Armada para explicar y justificar su conducta. La defensa del inculcado se vio favorecida por la pérdida en el naufragio de sus papeles y de su diario.

Tras oír al procurador y al inculcado, cada uno de los cargos se ventilaron en juicios comparativos particulares, que atenuaron el alcance de las acusaciones y se consideraron definitivos. Tras el voto final, la pena impuesta a Eguía quedó fijada en un año de suspensión de empleo y de prolongación de su arresto (30).

No tardó mucho Eguía en interponer un recurso de súplica, que empezó a estudiarse a partir de abril de 1789. La sustanciación del recurso sufrió numerosas interrupciones y dilaciones. El 9 de septiembre de 1789, don Antonio Valdés participó al Consejo de Indias haber nombrado el rey al marqués del Socorro (31), teniente general de su Real Armada, y al jefe de escuadra don Antonio del Real Lombardón a fin de que, en calidad de asociados, asistieran a la vista del recurso, para la que se fijó como fecha el 2 de octubre, aunque a la postre aquélla se suspendió. Tras un nuevo aplazamiento de varios meses, el Consejo de Indias se reunió finalmente el 3 de agosto de 1791. Y por resolu-

---

(30) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués (Ciudad Real), Juzgado de Marina, Causas, leg. 3626/26 (24 folios).

(31) Don José Solano y Bote (1726-1806), nacido en Zorita (Cáceres), ingresó en la Armada en 1742. Ascendió a capitán de fragata en 1754 y tomó parte, durante siete años, en la comisión de límites al norte del río Marañón. En 1763 fue nombrado gobernador y capitán general de Venezuela, y en 1770 pasó a la isla de Santo Domingo para cumplir idénticas funciones. Ascendido a teniente general en 1782, regresó a España. En 1784 obtuvo del Rey el título de marqués del Socorro, y en 1791 fue condecorado con la Gran Cruz de Carlos III. Falleció en Madrid en abril de 1806. La memoria colectiva lo recuerda como un héroe de la patria.

ción del 29 de abril de 1792 del alto órgano, Eguía salió «absolutamente indemne» de los cargos y obtuvo el reintegro de sus sueldos retenidos.

De los tres oficiales inculcados en la causa, dos, don José de Rojas y don Francisco Quesada, quedaron absueltos. El tercero de ellos, el piloto don Joseph de Mora, había muerto en el naufragio.

Mientras permanecía detenido en Cádiz, Eguía imploró, en una carta fechada el 10 de julio de 1792, la compasión de Carlos III. En la misiva recordaba al monarca haber padecido «seis años de arresto con extraordinarios detrimentos en su estimación, salud e intereses por el proceso que se le fulminó». Mencionaba el atraso sufrido en su ascenso profesional, cuando por antigüedad y méritos habría podido conseguirlo en las diferentes promociones habidas durante su causa. Ahora, explica, «está en edad adelantada con varios accidentes dimanados de su infortunio, que le imposibilitan continuar en el RI Servicio». Suplica pues a S.M. se digne concederle su licencia para retirarse con su sueldo actual y el grado de Jefe de escuadra, sea en Pamplona, sea en un pueblo más acorde con su quebrantada salud. Y para mover la «innata piedad» de Carlos III, recuerda ladinamente que en tres ocasiones, a bordo de los navíos *Fénix* y *Rayo*, transportó al mismo Rey y a su familia. Igualmente, dirigió al general de la Armada don Luis de Córdoba (32) una solicitud de jubilación. Por real orden promulgada en San Ildefonso el 28 de agosto de 1792, el Rey le concedió el retiro en Pamplona con los dos tercios de su sueldo, de 1.500 reales vellón, y la graduación de jefe de escuadra.

Es de pensar que Eguía no tardó en recogerse en Pamplona. No obstante haber sido exculpado de sus fatales errores e imprudencias, y de gozar de libertad, no quedó enteramente satisfecho, toda vez que el 21 de enero de 1793 solicitó que se le eximiese del pago de las costas procesales. Tras casi un año sin recibir contestación, el 10 de noviembre, deseoso de no caer en el olvido, dirigió una nueva solicitud al Rey para que en la *Gaceta de Madrid* y en la *Guía*, donde no aparecía, se hiciese mención de la gracia de jefe de escuadra retirado que había obtenido, que permanecía inédita. No sabemos si, efectivamente, se atendió en la prensa oficial esta solicitud suya; desde luego, el rey no se opuso. De lo que sí tenemos constancia es de que el Consejo de Indias, reunido en pleno de las tres salas, dictaminó el 2 de octubre de 1794 que Eguía debía satisfacer las costas devengadas en la causa. Este fallo, contra el que no cabía recurso, le fue comunicado el 17 de noviembre de 1794 (33).

Nada más se supo comandante del *San Pedro*, que terminó sus días el 19 de enero de 1812. ¡*Sic transit gloria mundi!*

---

(32) Don Luis de Córdoba y Córdoba (1706-1796) ingresó en la Armada en 1721. Fue ascendido a capitán de navío en 1747, y a teniente general en 1774. Sirvió con distinción en muchas campañas y fue condecorado con la Gran Cruz de Carlos III.

(33) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués, Juzgado de Marina, leg. 3626/26.

La carrera de Manuel de Eguía había sido intachable hasta el drama del *San Pedro de Alcántara*. Su hoja de servicios lo atestigua. Nacido en Pamplona en 1726, caballero de la Orden de San Juan, había estado empleado durante cuarenta y ocho años al servicio de S.M. Guardiamarina en 1744, había ascendido regularmente: alférez de fragata en 1751, alférez de navío en 1754, teniente de fragata en 1760, teniente de navío en 1766, capitán de fragata en 1774, capitán de navío en 1778 (34). Cuando solicitó el puesto de segundo comandante del *San Pedro de Alcántara*, desechando el que le estaba destinado en otro navío, lo hizo acariciando la esperanza de un nuevo ascenso. Contaba entonces con unos sesenta años. Y era soltero. La comandancia de aquel navío, cargado de un tesoro excepcional, le brindaba ocasión de lucirse y de alcanzar sus pretensiones. Pero Eguía era plenamente consciente de que la personalidad descollante en la empresa sería la del primer comandante, Bedoya, avezado marino, elegido por su valentía, energía y disciplina para capitanear misión tan arriesgada. Inesperadamente, Bedoya, que había presenciado y dirigido el proceso de carga, ya de por sí dificultoso, «murió tristemente» en El Callao (¿por una enfermedad repentina, por un accidente fatal?) cuando el *San Pedro* estaba a punto de hacerse a la mar. El hecho es que, de segundo comandante, el brigadier don Manuel Eguía pasó de improviso a único comandante, responsabilidad que, lejos de abrumarle, le envaneció e hizo que emergiera su carácter tozudo e impetuoso. Si manifestó a lo largo de la navegación tanta precipitación, es porque quería lograr una hazaña: llegar a Cádiz lo más pronto posible, para hacerse así acreedor de todos los honores y de la admiración del Rey, lo que le pondría en disposición de satisfacer su ambición personal. Orgullo y ambición le animaban, qué duda cabe, pero uno y otra son entendibles. En cambio, su falta de humanidad resulta menos excusable. Sabemos de sus disensiones con ciertos oficiales durante la travesía, y de los arrestos a que sometió a los insubordinados. Uno de éstos, Miguel de Emparan, relató en una carta remitida desde Peniche, el 15 de febrero de 1786, a su hermano Vicente, residente en Cádiz, el trato indigno que había sufrido, lo que su hermano comunicó a su vez a Mazarredo el 21 de febrero. Refería Miguel que el 20 de septiembre de 1785 había sido arrestado por Verdesoto. El 26 de diciembre se le pasó a la santabárbara, donde se hallaba «privado de toda comunicación, suministrándome cada 24 horas un corto sustento no capaz de conservar mi existencia sin el socorro que ofrece el reconocimiento de algunos individuos del equipaje». Emparan señala que la noche del 2 de febrero seguía en arresto y que hubo de salvarse saliendo de su celda a nado. Enterado Fernán Núñez de lo que había pasado, lo designó para vigilar la extracción de caudales (35). Sus futuros jueces sabían a carta cabal a qué atenerse sobre la personalidad del responsable mayor del naufragio. Entonces ¿por qué mostraron esa indulgencia con Eguía? Si todos los cargos se redujeron en los juicios comparativos —menos el noveno, que precisa: «...

---

(34) *Ibidem*.

(35) *Ibidem*.

no usó del medio prudente de haberse quedado a la capa hasta el amanecer para seguir el rumbo hasta San Vicente. Sin reflexión ni dato seguro, determino seguir el viaje con notoria equivocación que condujo el navío a la ruina en una noche clara y serena y navegando con viento a popa»—, fue porque los jueces encontraron circunstancias atenuantes: el mal estado del navío antes de darse a la vela, los errores concomitantes de algunos oficiales subalternos, el riesgo que comportaba tomar las Berlingas —numerosas y de configuración alargada, formando una tierra dilatada susceptible de confundirse con las costas de Peniche, como señala el derrotero del portugués Pimentel (36)—, el hecho de no estar encendidos, como antaño, los fanales de las Berlingas y de Peniche, la imprecisión de los instrumentos de a bordo y, por encima de todo, la imposibilidad de determinar la longitud con certeza.

Efectivamente, en el siglo XVIII todavía no se había hallado, pese al mucho empeño puesto en la búsqueda, un método fiable para determinar la longitud. Los mapas, las brújulas magnéticas, el sextante, los relojes marinos que obraban en poder de los comandantes no bastaban para calcular la posición con la precisión suficiente. Tales relojes marinos requerían condiciones atmosféricas favorables para funcionar debidamente. Muchos capitanes hacían sus cálculos tomando como referencia la distancia lunar, cuando se lo permitía el cielo; pero éste era un método engorroso que requería observaciones astronómicas, consultas de las efemérides y correcciones arriesgadas... Así pues, los marinos se veían forzados a navegar «a la estima», es decir, ignorando su posición exacta, sopesando ésta, así como las millas recorridas, basándose en los inciertos datos que les suministraban sus instrumentos. Así las cosas, ignorando el punto exacto en que se hallaban, morían perdidos en la mar o pillados por una fatal sorpresa incontables marinos. Un grado de longitud equivalía a 60 millas náuticas o 68 millas terrestres, de suerte que un error en una fracción de grado suponía una distancia considerable, susceptible de causar errores fatales. La científica estadounidense Dava Sobel, en una obra muy interesante (37), recuerda el espantoso naufragio ocurrido el 22 de octubre de 1707 en las islas Sorlingas, cerca del extremo sur occidental de Inglaterra. Cinco buques de guerra británicos de la escuadra del almirante Clowdisley Shovell regresaban victoriosos a su país. La noche era brumosa. Por una equivocación al calcular la longitud, cuatro de los cinco navíos se fueron a pique y 2.000 tripulantes perdieron la vida. Ante tamaña tragedia, la misión de «descubrir la longitud», pese a que diríase casi imposible, se hizo apremiante.

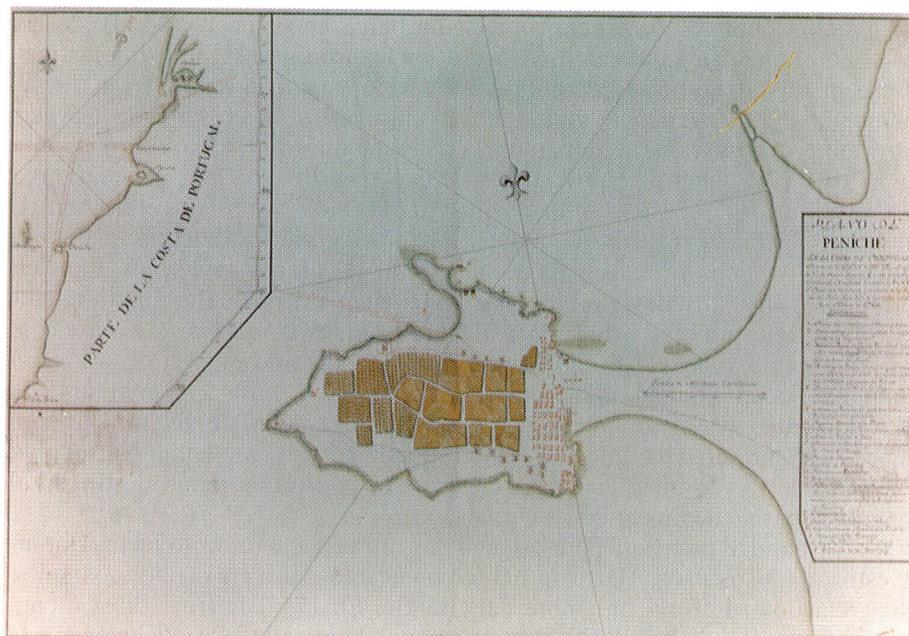
Inglaterra, nación de navegantes, se empeñó en encontrar la solución. En 1714, la reina Ana creó un Consejo de la Longitud, organismo compuesto por científicos, oficiales de marina y funcionarios que perviviría hasta 1828. Destinado a fomentar las investigaciones en este sentido, instituyó una serie

---

(36) El portugués Manuel Pimentel fue autor de un *Arte de navegar* publicado en Lisboa en 1720.

(37) SOBEL, Dava: *Longitud*. Editorial Debate, Madrid, 1998.

## EL NAUFRAGIO DEL SAN PEDRO DE ALCÁNTARA (1786)



Plano de Peniche, en la costa de Portugal. Museo Naval de la Armada, Madrid, sign. 117-2.

de recompensas para premiar los inventos que se reputaran interesantes. El premio mayor, de 2.000 libras esterlinas, equivalente a varios millones de dólares de nuestros días, se destinaba a quien hallase un método de determinar la longitud con un margen de error no superior a medio grado.

Dava Sobel relata el lento y esforzado avance en el camino para mejorar el cálculo de la longitud. Y gracias a ella nos enteramos de que el genio que encontró la solución tan anhelada no fue un científico renombrado, sino un autodidacto desconocido: John Harrison (1693-1776), modesto carpintero en su juventud al que cuya avidez por saber le llevó a leer compulsivamente obras de mecánica y de matemáticas. Este espíritu metódico, cautivado por el problema universal de la longitud, y sin duda seducido también por el cuantioso premio que prometía el Consejo, de carpintero pasó a relojero y construyó en 1725 y 1727 sendos relojes de péndulo de bronce que bautizó como H1 y H2. Pesaban 34 y 39 kilos. Observados durante un mes entero, en el curso de ese período su margen de error jamás excedió de un segundo, cuando a la sazón los mejores relojes de bolsillo acumulaban un retraso diario de un minuto. Para contrarrestar las dilataciones o contracciones que las variaciones de temperatura provocaban en los metales, Harrison había combinado tiras largas y cortas de latón y acero para que la oscilación del péndulo no resultara demasiado lenta ni demasiado rápida. Sin embargo, estos aparatos de precisión, sometidos a las más rigurosas pruebas (calentamientos, enfriamientos, violen-

ta agitación durante horas para semejar un barco en pleno temporal), de las que siempre habían salido airosos, representaban un gran progreso, efectivamente, pero sólo en tierra. Idear un reloj marino, capaz de funcionar perfectamente entre los vaivenes de un mar enfurecido varios días o semanas, necesitaba tiempo y reflexión. Pero merecía la pena intentarlo.

El perfeccionismo de Harrison era tal que cuando, en 1741, presentó ante el Consejo su H2, a despecho de los comentarios elogiosos que recibió, criticó su propio aparato y manifestó que quería enmendar ciertos defectos, así como reducir su tamaño. Ya empezaba a concebir el H3. Tardó casi veinte años en terminarlo, años difíciles, de estrechez y absorbente dedicación a un minucioso trabajo que minó su salud. Para alentarle en sus esfuerzos, el Consejo le ayudó con cinco pagos de 500 libras esterlinas cada uno. Su «curiosa tercera máquina», como él mismo la llamaba, pesaba unos 27 kilos y se componía de 753 elementos. Medía 600 centímetros de alto y la mitad de ancho. Harrison quedó bastante satisfecho de su obra, porque le parecía que había conseguido reducir todo lo posible aquel aparato, un reloj marino de pared destinado al exiguo camarote de un capitán o comandante.

La casualidad intervino para orientar sus miras hacia otro proyecto. Durante estos afanosos años, Harrison había contactado con varios relojeros, entre ellos, con John Jeffreys, miembro del Gremio. En 1753, Jeffreys fabricó para Harrison un reloj de bolsillo para uso personal, siguiendo las indicaciones que éste le había dado. El aparato se reveló el primer reloj de precisión. Harrison, admirado, llevaba siempre consigo el ingenio, sobre cuyas propiedades meditaba sin cesar. En junio de 1755, cuando todavía no había terminado el H3, explicó ante los miembros del Consejo que tenía buenas razones para pensar que estas pequeñas máquinas, si se seguían sus instrucciones, podían resultar de gran utilidad para determinar la longitud. Sin tardanza, se puso a la tarea de crear un nuevo modelo, el H4. Lo terminó en 1759. Esta su obra maestra, que le valdría más tarde el premio tan apetecido, era un hermoso reloj marino de curiosas características. Pesaba sólo 1.360 gramos y medía 127 milímetros de diámetro. Harrison lo definía como «marcador de tiempo para la longitud». En 1775 llegó a ser considerado un guía infalible: de un día para otro, no adelantaba ni retrasaba más de tres segundos. Harrison había inventado el cronometro marino (38).

Al *San Pedro de Alcántara*, en 1786, no lo asistían tales adelantos. La siguiente máquina patentada por Harrison, la H5, tardó en comercializarse. Compleja y cara, resultaba casi inasequible. Así pues, el comandante del *San Pedro* y sus oficiales navegaron guiándose tan sólo por la latitud y «la estima», y parece que Eguía, al final de su navegación, hasta se desentendió del «corto trabajo de [calcular] un punto de estima». Para ellos, y para la multitud de sus compañeros marineros, la longitud continuaba siendo una noción brumosa, un hermético enigma.

---

(38) *Ibidem*.

La tragedia del *San Pedro de Alcántara* que acabamos de narrar ocurrió hace más de dos siglos, pero su recuerdo sigue vivo. En 1975, dos investigadores —Jean-Yves Blot, arqueólogo, y su esposa, María Luisa Pinheiro Blot— emprendieron excavaciones submarinas en el sitio del naufragio para localizarlo exactamente, lo que consiguieron en 1977. En tierra encontraron una zona con vestigios óseos, donde es presumible que se enterrara a las víctimas del naufragio. El mismo Blot, en 1982, presentó en La Sorbona un estudio relativo al *San Pedro* (39). Por otra parte, el recuerdo del desastre permanece indeleble en dos obras del francés Jean Pillement (40), pintor de cámara de Carlos III que, a requerimiento del Rey, asistió a los primeros días del salvamento. Ambos lienzos están expuestos, desde 1987, en el Museo Nacional de Arqueología de Lisboa.

---

(39) BLOT, J.-Ives y M.<sup>ª</sup> Luisa: *O Interface História-Arqueologia: o caso do San Pedro de Alcántara (1786)*. Academia da Marinha, Lisboa, 1992-1993.

(40) Jean Pillement (1728-1808) era natural de Lyon (Francia).