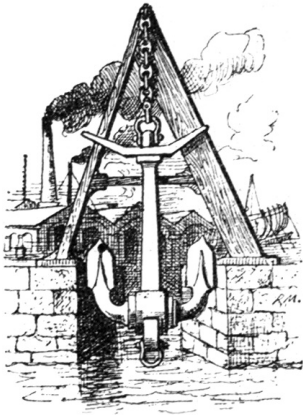


# LA DESAPARICIÓN DEL VAPOR *MALASPINA*

Manuel RODRÍGUEZ AGUILAR  
Oficial de la Marina Mercante



mediados del siglo XIX, el sistema de comunicaciones postales entre la península Ibérica y las islas Filipinas presentaba algunos inconvenientes, puesto que un país de gran tradición marítima como era España carecía de medios propios directos y regulares. Los casi dos meses (entre 48 y 60 días) que tardaba en llegar hasta aquellas lejanas posesiones tanto el correo como otro tipo de carga tenía su origen en Gibraltar o Marsella, puertos a donde había que remitir los envíos para su embarque en buques de bandera extranjera de dos compañías contratadas por el Gobierno español: la británica Peninsular & Oriental (P&O) Steam Navigation Company y la francesa Compagnie des Services Maritimes

des Messageries Nationales (desde 1853 Messageries Imperiales). Una combinación de sus buques, después de un largo viaje (vía istmo de Suez), dejaba el cargamento en el puerto de Hong Kong.

El sistema completo requería además un servicio adicional entre la colonia británica y Manila, el destino final. Hasta 1856 se encargaban de ello los vapores de ruedas de la Armada española *Magallanes*, *Elcano* y *Reina de Castilla*, que tenían establecido un servicio mensual, y a partir de ese año se hizo cargo de la contrata la Peninsular & Oriental Steam Navigation Company.

## Nuevos buques para la Armada

Hacia 1856, la sociedad St. Petersburg Steam Ship Company, fundada en 1846 y con sede social en Londres, encargó al astillero escocés Scott, Sinclair & Co., en Greenock, la construcción de un vapor mixto de hélice con casco de hierro. La naviera, que tenía establecida desde el mismo año de su constitu-

ción una línea regular de carga y pasaje entre la capital británica y puertos rusos del Báltico, era propiedad de los hermanos Malcomson, con Joseph, el mayor de ellos, al frente. La familia tenía su residencia y una buena parte de sus negocios marítimos (navieras, astilleros y compañías pesqueras) en la localidad irlandesa de Waterford, donde matriculaba sus buques. A lo largo de 1857, el *Luna*, nombre elegido por sus propietarios, tocó el agua por primera vez y terminó entrando en servicio. El nuevo vapor, construido con casco de hierro, proa de violín y aparejo de corbeta, tenía unas 576 toneladas de registro, 391 netas y alrededor de 800 de desplazamiento. Sus principales dimensiones eran: 228 pies de eslora, 207 pies y 2,5 pulgadas de quilla limpia, 29 pies y tres pulgadas de manga, 15 pies y ocho pulgadas de puntal, 13 pies de calado a popa y nueve pies de calado a proa. Su equipo propulsor, situado a popa, lo había fabricado la firma Tulloch & Denny, de Dumbarton, y estaba compuesto por dos calderas de dos hornos cada una y una máquina alternativa de doble expansión, que desarrollaba una potencia de 130 NHP (según alguna fuente eran 150 NHP). El consumo diario a toda fuerza era de unas 18,5 toneladas, con una capacidad total de carboneras próxima a las 300 toneladas. Propulsado por una hélice de dos palas, su andar máximo con máquina estaba en torno a los 9,75 nudos. El vapor disponía de tres bodegas de carga, dos a proa del palo mayor y una tercera a popa, así como alojamientos para un número indeterminado de pasajeros. A bordo se estibaban cuatro embarcaciones menores en la toldilla de popa, dos a babor y otras dos a estribor de una espigada chimenea.

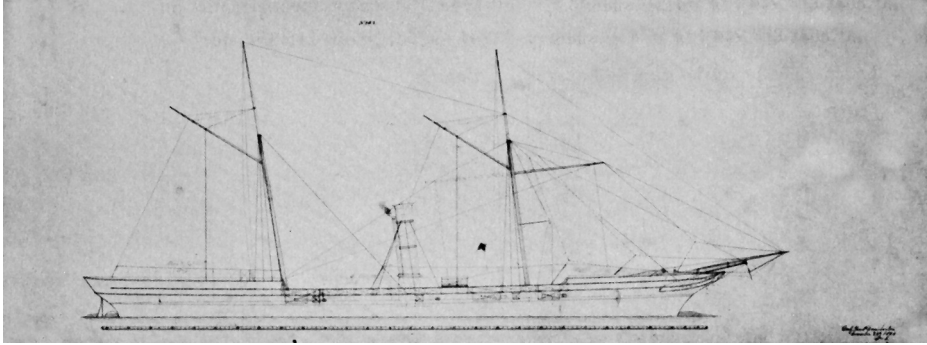
En la segunda mitad de la década de 1850, los buques de la Peninsular & Oriental Steam Navigation Company que realizaban el servicio de transporte quincenal entre Hong Kong y Manila eran el *Shanghai*, de 497 toneladas de registro y 100 NHP, y el *Rajah*, de 419 toneladas y 80 NHP. Con el fin de continuar prestando el servicio, el aumento «tan extraordinariamente exagerado» de la subvención solicitada por la P&O para el año 1859, cuyo montante pasaba de los 120.000 pesos fuertes anuales hasta los 216.000, obligó a las autoridades españolas a buscar otro sistema de transporte entre ambos puertos asiáticos. Tras un breve periodo de estudio, todas las propuestas pasaban por rescindir el contrato con la naviera británica y establecer el servicio de conducción de la correspondencia por buques del Estado español «no sólo por el decoro de la bandera, sino por el beneficio material de poderlo hacer con una notable economía y con más garantía de éxito y seguridad». En todas las negociaciones, en las que estaban implicadas los ministerios de Marina y de Ultramar, se decidió «adoptar todas las medidas que exige la premura del caso», y llegado el mes de mayo de 1859 se puso sobre la mesa una primera propuesta de sustitución, que consistía en la compra de dos transportes de hierro y hélice, de 100 a 120 caballos nominales de potencia, con cámaras de 15 o 20 pasajeros y capacidad para 400 toneladas de carga, además de dos buques de guerra de 100 caballos nominales de potencia, que pudieran ocupar

el lugar de los dos primeros en caso de avería o de detención de cualquier especie. Las previsiones oficiales eran que los nuevos buques estuviesen prestando servicio en Manila a primeros de 1860.

Una vez estudiadas las ofertas recibidas en las oficinas de la representación del Estado español en Gran Bretaña, la «poderosa casa de comercio» de origen hispano Zulueta & Company, los técnicos seleccionaron los dos primeros buques: el *Duke of Rothesay*, de la Aberdeen Line, y el *Luna*, de la St. Petersburg Steam Ship Company. El contrato de compraventa del vapor *Luna* se firmó el 14 de mayo de 1859. En su encabezamiento figuraban, de una parte, Zulueta & Co. (designado «contratista»), representada por su apoderado Carlos Jiménez, y de otra, el «agente de los dueños» Anthony George Robinson (*ship agent and merchant*), ambos con residencia en la capital británica. De acuerdo con el documento contractual, el segundo de ellos «se compromete a vender el vapor *Luna* del puerto de Waterford alrededor de 576 toneladas de registro por la cantidad de 13 mil libras pagaderas al contado dentro de 15 días de esta fecha al recibo de la competente escritura de propiedad cuando esté pagada la expresada cantidad, se hará un traspaso legal de la venta y a favor de los compradores a su propia costa, y el referido vapor con todo lo que le pertenece será entregado con arreglo al inventario exhibido». A través de la casa Zulueta & Co., el Ministerio de Marina recibió toda la documentación de la operación, incluyendo las copias traducidas del contrato de compraventa del *Luna*.

Pero no fue el único vapor que se adquirió en esos meses. Un lote de nueve buques fue incorporado a la Armada española para distribuir entre varios apostaderos, todos ellos procedentes del mercado británico de segunda mano que, además, eran los primeros de hélice destinados a desempeñar el cometido exclusivo de transporte de guerra. Además del *Luna*, las necesidades de la Armada recomendaron la adquisición del *San Francisco de Asís* (ex-*Alps*) y el *San Quintín* (ex-*Andes*), de 1.300 toneladas de desplazamiento (t) y 300 NHP; *General Álava* (ex-*Lebanon*), de 1.500 t y 280 NHP; *Patiño* (ex-*Teneriffe*) y *Marqués de la Victoria* (ex-*Taurus*), de 1.200 t y 160 NHP; *Don Antonio de Escaño* (ex-*Duke of Rothesay*), de 800 t y 130 NHP; *Ferrol*, de 800 t y 110 NHP, y *San Antonio* (ex-*Glasgow*), de 600 t y 90 NHP. Tanto la propuesta inicial como las diversas gestiones y la mayoría de los contratos de compraventa se habían realizado con la intervención fundamental del incansable brigadier Trinidad García de Quesada y López Llanos, director de Ingenieros de la Armada, que había sido comisionado por la Marina a Gran Bretaña para esa importante misión.

Nada más verificarse el 26 de mayo el pago de las 13.000 libras esterlinas (al cambio 1.311.440 reales de vellón), sus armadores hicieron entrega del vapor *Luna* que, a continuación, entró en uno de los diques secos del puerto de Liverpool para pintar sus fondos y el casco y recorrer las cubiertas. Al salir del dique, una tripulación británica se encargó de conducirlo hasta Ferrol. Un



Plano del vapor *Don Antonio de Escaño*, recogido en el libro *The Denny List*, recopilado por David John Lyon y editado por el National Maritime Museum de Greenwich.  
(Foto: vía Vicente Sanahuja).

día antes de llegar el vapor a la Península, todavía con el nombre de *Luna* pintado en su casco, el Ministerio de Marina nombró por Real Orden de 7 de junio comandante del buque recién adquirido al teniente de navío Manuel Velando y Paz. El cambio de nombre se autorizó por Real Orden de 2 de julio. De conformidad con dicha norma, los vapores británicos *Duke of Rothesay* y *Luna* recibieron respectivamente los nombres de *Don Antonio de Escaño* y *Malaspina*, especificando que su destino era el apostadero de Filipinas.

A mediados del mes de junio ya estaban preparados en el Arsenal de Ferrol para recibir al vapor transporte *Malaspina*, en cuyas instalaciones se iba a llevar a cabo su habilitación como vapor transporte artillado, levantándose al mismo tiempo su inventario y pliegos de cargo. Entre otras actuaciones se reformaron las calderas, se mejoró la disposición y capacidad de las carbonearas y se habilitó para acomodar a «600 hombres de transporte de un extremo al otro de la Península y 400 en viajes a ultramar con sus oficiales correspondientes en casos extraordinarios». Además, su destino en el lejano archipiélago filipino y el cometido que le esperaba como transporte de correo, de carga general y pasaje, obligó a preparar para estos últimos una cámara a popa, situada junto a la escotilla de entrada a la sala de máquinas, con capacidad para dieciséis personas: ocho mujeres en dos camarotes y ocho hombres en cuatro. La cámara de los oficiales y la del comandante, con acceso por la parte de proa del palo mayor, se encontraban situadas en el centro del buque, bajo un descubierto puente de mando.

Con respecto a este buque existe una curiosidad, puesto que debido a un error inicial de nombramiento (*Malespina*) por parte de la Dirección de Armas, Expediciones y Pertrechos, encargada de comunicar su adquisición y renombramiento, la errata se terminó transmitiendo a todos los estamentos y destinos de la Marina española. Incluso llegaría a figurar el nombre de

*Malespina* en los primeros Estados de Fuerza y Vida del transporte de guerra. En la prensa nacional ambos nombres compartieron indistintamente espacio desde su alta en la Armada hasta después de su desaparición en el otoño de 1867. Es probable que la incorrección tuviera su origen en una fragata de transporte que llevó ese nombre. Los antecedentes señalaban a la «causante» como la fragata mercante *Gertrudis*, comprada en Cádiz para la Armada en 1844 y rebautizada *Malespina*.

Tras su incorporación a la Marina, la dotación de reglamento del *Malaspina* se fijó en 81 hombres, aunque nunca superaría la cifra real de 76. Desde mediados de 1863, por reglamento, se rebajó hasta los 67 hombres, que coincidiría en la mayoría de los viajes con la dotación real. La oficialidad estaba compuesta por un teniente de navío (comandante), dos o tres pilotos, un contador y un médico. Del equipo propulsor se encargaban, según el momento, de tres a cuatro maquinistas y de uno a tres ayudantes de máquinas. Al nuevo vapor se le montaron dos cañones de hierro de a 10 libras de procedencia británica, en montaje con cureña ordinaria, y fue equipado con 25 fusiles, todos con sus correspondientes municiones. En sus años en la Armada tuvo dos numerales: 288 y 130.

### Un destino lejano y complicado

Con rumbo a Manila, el 1 de octubre de 1859 zarpó del puerto de Cádiz el vapor *Malaspina* «que conducirá para el último punto toda la correspondencia que le sea entregada en la Administración principal de Correos de Cádiz, franqueándose previamente al respecto de dos reales por cada onza de peso, de acuerdo con la tarifa vigente». Al mando se encontraba el teniente de navío Antonio Rodríguez y Pardo, que había relevado a su primer comandante unos días antes de la partida. Le acompañaban los siguientes oficiales: Antonio Sánchez del Águila (primer piloto, capitán de la Marina Sutil), Antonio de Olazarra (segundo piloto), Miguel de Guardo (segundo piloto), Emilio Pazos (contador, oficial 3.º del Cuerpo Administrativo) y Manuel Roldan y Terán (médico, 2.º profesor de Sanidad).

El vapor hizo una primera escala en Las Palmas y otra más el 22 de octubre en Fernando Poo, donde desembarcaron «el ganado, los útiles y materiales que se compraron en Cádiz y Canarias». En su larga travesía, durante la cual el vapor «proporcionó no pocos sabores al Oficial revestido con su mando», fue necesario entrar a carbonear en Macasar (Indias Holandesas), por entonces designado puerto libre. La llegada a Manila tuvo lugar el día 15 de febrero de 1860. En su bahía permaneció fondeado hasta mediados de marzo, cuando pasó al Arsenal de Cavite a recorrer las pequeñas averías que había sufrido en su viaje desde España, después de haber soportado malos tiempos durante la travesía. Con respecto a sus propiedades marineras, el comandante

informaba de que «su arboladura es excesiva en altura y grueso y con la mar de través sufre horrorosamente». Solventados los desperfectos producidos en su largo desplazamiento y otros pequeños problemas de adaptación del vapor *Malaspina* («para la cual es forzoso confesar que no tenía condiciones»), se puso en marcha el servicio entre Manila y Hong Kong, junto al vapor *Don Antonio de Escaño*, viajes que tenían una duración normal de tres días.

Una incidencia puntual surgida con la marcha de un tripulante del *Malaspina* en 1860 puso de manifiesto una problemática general que se venía repitiendo en algunos buques. Sus consecuencias producirían efectos y, «de conformidad en parte con el dictamen de la Junta Consultiva de la Armada», se le dio solución mediante la promulgación de una Real Orden de 6 de diciembre de dicho año. Toda la polémica había surgido con el desembarco en Manila de uno de los pilotos particulares del vapor y su dificultad para reemplazarlo por la escasez en las islas de otros de su categoría, así como el constante movimiento de altas y bajas de pilotos en los buques de la Armada, circunstancias que obligaron a dictar una norma general por la cual no se iba a dar «ingreso en el servicio de la marina militar a ningún piloto de la mercante sin que previamente y por escrito se comprometiera a servir cuando menos durante tres años consecutivos». A cambio, a los pilotos particulares que sirvieran en los buques de la Armada durante cinco años consecutivos se les concedería la graduación de alférez de fragata, o la inmediata a la que ya poseyeran, y la opción a ingresar en el servicio de tercios navales.

En el mes de noviembre de ese año, el vapor *Malaspina* tuvo que entrar de arribada forzosa en Cavite a consecuencia de una grave avería en la máquina.

Con motivo de la concesión de un crédito de 250 millones de reales a la Marina, el debate político terminaría alcanzando a nuestro protagonista. Así, en la sesión del 20 de enero de 1861 del Congreso de los Diputados, el diputado Salazar y Mazarredo lamentaba la fatalidad que presidía muchas de las compras de buques en el extranjero, con la siguiente explicación: «Los vapores *Escaño* y *Malespina* (sic) se compraron en 1859, y hubo que gastar en su reparación inmediatamente después. Ahora sirven para la conducción de la correspondencia entre Filipinas y China; pero en vez de hacer la travesía en tres días y medio o cuatro, tardan entre Manila y Hong-Kong diez, y hasta catorce días. Resultando que la correspondencia se retrasa y que los pasajeros suelen estar expuestos a morir de hambre en el viaje». Precisamente en ese mismo mes se había completado una amplia reparación para corregir varias deficiencias, tras la cual el comandante del vapor *Malaspina* informaba de que «se halla estanco, la mayor parte de las piezas principales de su máquina acaban de repararse en Singapur. Trae sus fondos completamente limpios y pintados cuya operación fue verificada en el Dique de News Harbour. Se colocó el mamparo de hierro estanco de carboneras y hornos y se colocó la plancha que faltaba de la 2.<sup>a</sup> sección. Se carenaron dos de sus botes y se adquirió uno nuevo, resultando tener cuatro en estado de servicio».

Mientras otros buques del apostadero se encargaban de viajar hasta Hong Kong con el correo y el pasaje, el día 4 de marzo de 1861 salieron de Manila el vapor *Malaspina* y la goleta de hélice *Constancia* con destino a Zamboanga, conduciendo al comandante general de la región de Visayas, al gobernador de Mindanao y a todo el personal destinado a la nueva organización militar, política y administrativa de dichas islas. Asimismo, iban a bordo 43 oficiales y 736 soldados del Regimiento de Infantería número 6. En el mes de octubre de ese mismo año se nombró nuevo comandante del vapor, mando que recayó en el teniente de navío José Roca y Parra.

Junto a la correspondencia y el pasaje, el vapor transportaba en sus rotaciones partidas de carga general. A modo de ejemplo, en uno de los viajes durante el mes de abril de 1862 el *Malaspina* transportó en sus bodegas hasta Hong Kong 95 quintales de café, 263 de cueros, 35 libras de oro en polvo, 2.200 picos en plata, 197 quintales de jarcia y 300 de jabón del país. Sin embargo, a causa del mal tiempo y de las escasas condiciones del buque, en determinadas ocasiones algunas partidas de carga llegaban deterioradas a su destino, mayoritariamente tabaco mojado. Las reclamaciones de los propietarios motivaron un largo pleito en el Tribunal de Justicia de Hong Kong, cuya principal consecuencia fue la prohibición de seguir transportando carga general, reduciéndose a finales de 1862 el servicio a la conducción del correo y el pasaje, circunstancia que propició la disminución de su dotación de reglamento.

En los siguientes años, gracias a los testimonios de sus comandantes, es posible conocer la trayectoria del estado del vapor *Malaspina*. Así, en agosto de 1863 se reconocía que «este buque se haya estanco, limpios sus fondos, su máquina en buen estado, y su arboladura, a excepción del palo trinquete que se haya enzunchado, tiene tres embarcaciones menores en buen estado y falta una por estar de exclusión». Casi un año después, el teniente de navío José Roca y Parra escribía en su informe: «Este buque se haya estanco, muy sucios sus fondos, algunas piezas de su máquina y caldera no merece confianza, su arboladura tiene el palo trinquete enzunchado, tiene tres embarcaciones menores en buen estado y falta una por estar excluida». Además, añadía que «este buque trabaja mucho por su arboladura y trancaniles». En el verano del año 1864, las críticas en Filipinas hacia todos los buques implicados en el servicio entre Manila y Hong Kong eran generales: «Está demostrado que ni la *Circe*, ni las otras goletas, ni los famosos cascajos *Malaspina* y *Escaño* pueden hacer este servicio». Todas las voces interesadas pedían la contratación de una empresa particular para conducir la correspondencia de Europa a Filipinas, aventurando la posibilidad de un siniestro si se mantenía el servicio tal como estaba («cuando los españoles tengamos que llorar una gran desgracia...»).

En el transcurso de 1865, el mal estado del vapor era más que patente, confirmado en un informe del Arsenal de Cavite, en su apartado de «Buques, Obras a flote», que lo recogía como sigue: «el vapor *Malaspina*, actualmente entre manos, es la más importante, porque ha necesitado sacar el eje de la



Una imagen del vapor *Lara*, perteneciente a la St. Petersburg Steam Ship Company, la misma naviera del vapor *Luna*, después llamado *Malaspina*. Su estructura es muy parecida a la del protagonista del artículo, aunque con varias soluciones más modernas, puesto que su construcción se llevó a cabo en 1867. (*The Poole Photographic Collection*).

hélice para nivelarlo, ajustar las chumaceras y aparatos de empuje; su caldera, hallándose en muy mal estado, ha sido extraída y reemplazada por otra de respeto que con anticipación se había preparado, aumentando el cofre del vapor, que era muy necesario, con algunas otras variaciones». En el mes de octubre de 1865 fue nombrado comandante el teniente de navío José María Nuza y Gómez, natural de Cartagena.

A mediados de 1866, su comandante comunicaba que «este buque no se haya estanco, y el agua que hace es por consecuencia de hallarse abierto de trancañiles. Durante la campaña que acaba de verificar ha tenido muchas averías en el cuerpo del buque como en su arboladura y velamen las cuales se menciona en relación de obras separadas. Se han rascado y pintado sus fondos en el mes de octubre último. El palo trinquete se halla enzunchado y en mal estado». Resulta que, durante uno de los viajes del *Malaspina* en octubre de 1866, cuando se encontraban cerca de Macao, fue detectada una entrada de agua por una plancha del fondo, bajo los cilindros de la máquina principal del buque. Ante la gravedad de la avería, el comandante dio la orden de dirigirse al puerto chino de Whampoa, próximo a Hong Kong, donde en uno de sus diques se taparon los tres agujeros descubiertos en el casco, aprovechando



la entrada para efectuar una limpieza general de los fondos. En otro de sus viajes en el mes de noviembre, el *Malaspina* perdió al timonel, el marinero ordinario Antonio Barcia, por un golpe de mar que pasó por encima del puente descubierto.

### El último viaje del vapor

Iniciado el año 1867, el movimiento de buques y mercancías entre las islas Filipinas y Hong Kong continuaba a pleno rendimiento, tráfico floreciente en el que participaban, aunque de forma limitada, los vapores *Malaspina* y *Don Antonio de Escaño*, que ya por entonces presentaban numerosos achaques. Por si era poco, todos los buques tenían que soportar muchas veces durante su recorrido la furia desatada del mar de la China. En una ocasión, la llegada a Hong Kong de uno de los buques españoles en difíciles condiciones meteorológicas era recogida por un periódico local con las siguientes palabras: «no hay más remedio que decir que los marinos españoles o son muy valientes o muy bárbaros o muy hombres de mar, cuando de continuo se arriesgan a atravesar el mar de China en este monzón con esas cáscaras de nuez». A modo de ejemplo, durante ese año entraron en el puerto de Hong Kong 67 buques de bandera española, con 1.402 tripulantes y 20.015 toneladas de cabida. En el mismo período salieron para el archipiélago 59, con 1.204 tripulantes y 17.780 toneladas de cabida. También partieron para los puertos filipinos 78 buques extranjeros.

Los mares de China y una parte del Pacífico llevan siglos siendo testigos de los temibles tifones (el vocablo usado en las Filipinas para denominarlos era «baguío») que se desarrollan durante los meses de agosto, septiembre y octubre. Tal era su capacidad de destrucción que en el trimestre del cambio de los equinoccios, las compañías aseguradoras no admitían ningún riesgo para ese periodo de tiempo y por aquellas aguas. A pesar de todo, el vapor transporte *Malaspina* partió de Manila el 4 de septiembre de 1867, con buen tiempo, en dirección a Hong Kong. Para ese viaje, la dotación estaba compuesta por: su comandante, teniente de navío José María Nuza y Gómez; Justo Salafraña, primer piloto (teniente de la Marina Sutil); José Luis Lois, segundo piloto; Jacinto Moncada y Guillén, contador (oficial 2.º del Cuerpo Administrativo); Manuel Rodríguez y Palma, médico (primer ayudante de Sanidad); Manuel Acosta y Peñaranda, primer maquinista; Ladislao Dámaso y Andrés Mallari, cuartos maquinistas; Mateo Ruiz, cuarto maquinista habilitado; Macario San Juan, Simón de los Reyes, Juan Tinoco, Domingo de Leiba y Agustín Notarte, ayudantes de máquinas; dos contramaestres, un practicante de cirugía, un condestable, un carpintero calafate, un escribiente, un maestre de víveres, un cocinero de equipaje, un guardabarreras, tres cabos de mar, seis marineros preferentes, siete marineros ordinarios de primera, veintiún marine-

ros ordinarios de segunda, seis fogoneros y tres paleadores. En total, 69 hombres, además de algunos pasajeros, entre los que se encontraba el alférez de navío Heliodoro Merry y Colom, que regresaba a la península Ibérica.

El tiempo se mantuvo bueno hasta el cuarto día. Un rápido descenso en el barómetro, desde los 29,70 a los 29 grados, con el empeoramiento claro del tiempo durante el quinto día, anunciaba la llegada de un nuevo tifón. El tremendo oleaje obligó al comandante a gobernar hacia el Sur, cuando el *Malaspina* se encontraba a unas 30 millas de la isla de Lamma, al sudoeste de Hong Kong. Sabiendo que estaban tan cerca de su destino, sus ocupantes pasaron en aquellas condiciones una noche espantosa. En medio de un horroroso temporal, los tripulantes se afanaban en una oscura noche, intentando resolver los problemas que no dejaban de aparecer por doquier. La arboladura y sus velas fueron los primeros elementos en sufrir la furia de unos vientos huracanados, rindiendo el palo trinquete y haciendo trizas el velamen. A lo largo de la cubierta los destrozos se multiplicaban. De esa forma, los cuatro botes fueron presa fácil para un impetuoso oleaje que barría la cubierta sin cesar. Ese mar que se colaba por todas partes fue el encargado de inundar la sala de máquinas, provocando el apagado de las calderas y dejando al vapor sin gobierno, convirtiéndole en un pelele a merced de los elementos.

Conocida la dirección del vórtice, el comandante ordenó rumbo Este para recibir mejor la mar y que, tanto el buque como sus ocupantes sufrieran menos, permitiendo a su tripulación ir poco a poco remediando las averías. Al no embarcar tanta agua, gracias a las bombas instaladas en la sala de máquinas se consiguió achicar, y al amanecer los maquinistas lograron arrancar de nuevo las calderas, levantar presión y dar avante, aunque con una velocidad de medio nudo. Con Hong Kong a la vista, en las escasas millas que quedaban hasta su destino no era extraño que se encontraran con varios naufragios y un buen número de aterrados náufragos que, después de enormes esfuerzos, tendrían que agradecer su salvamento (veintisiete hombres y dos niños) a la dotación del maltrecho buque español.

Durante su estancia en Hong Kong se procedió a reparar las averías y el día 20 de septiembre estaban listos para hacerse a la mar con destino a Manila, llevando a bordo la correspondencia y un número indeterminado de pasajeros. Entre estos se encontraban el capitán de fragata Francisco Patero y Chacón y su esposa María Rita Ossorio y Chacón, hija del comandante general del apostadero de Filipinas, brigadier Antonio Ossorio y Mallén.

Como una macabra repetición, un nuevo y devastador tifón visitó las islas Filipinas entre los días 22 y 25 de septiembre, cuando el *Malaspina* se encontraba en medio de una peligrosa y arriesgada navegación rumbo a su destino. El vigía de la isla del Corregidor esperaba en vano avistar el vapor, creciendo la intranquilidad conforme transcurrían los días. A la vista del temporal, los comentarios situaban al buque refugiado en algún puerto esperando que mejorara el estado de la mar. Pero fue pasando el tiempo y el *Malaspina* seguía sin

dar señales, convirtiendo las suposiciones conservadoras en una alarmante preocupación. Aplacados los mares que el tifón había agitado a su paso, varios buques del apostadero, entre ellos la corbeta de hélice *Vencedora*, las goletas de hélice *Circe* y *Valiente* y el vapor de hélice *Patiño*, salieron en su busca. Muchas millas recorridas, una larga e intensa búsqueda y al final un trabajo estéril, pues ni encontraron al *Malaspina* ni aparecería el menor rastro sobre su paradero.

Conocido el desastre, uno de los pasajes de una carta remitida desde las Filipinas, titulada *El último adiós al Malaspina* y publicada en un diario gaditano, hacía una emotiva descripción de lo que podían haber sido los últimos momentos del desdichado vapor: «Lo que pasó en la recalada, en la que debió de cargarle el tifón, sábelo Dios, pero lo presumimos. Debió de ser una cosa horrible, imposible de describir, prolongada agonía moral, bien que corto, rápido el tránsito material de la vida a la muerte, luchando tan heroica como desesperadamente con una mar tan colosal como indomable, sin más testigo que el cielo...». Según indicaba la prensa, solamente en la isla de Luzón los buques perdidos en el último «baguío» fueron cinco goletas, catorce pontines, dieciséis pancos, siete bancas, diez paraos y doce lanchas, lo que da una idea de la violencia del tifón. Numerosos estragos en tierra y varios cientos de fallecidos repartidos por la costa filipina completaban el desastre.

Las escasas esperanzas desaparecieron. El tiempo transcurrido sin noticia alguna confirmaba la terrible desgracia de una manera evidente. Así, el 18 de febrero de 1868 se celebraron en la iglesia de San Pedro Telmo de Cavite solemnes honras fúnebres por las almas de los naufragos del buque desaparecido. Pasados siete meses, el Ministerio de Marina tenía la fundada presunción de que su pérdida era un hecho consumado, confirmándose mediante Real Orden de 15 de abril de 1868 «por inútiles y repetidas investigaciones practicadas en averiguación del paradero del vapor *Malaspina* que salió de Hong Kong para Manila el 20 de septiembre del año anterior». La Junta Provisional de Gobierno de la Armada acordó el 12 de diciembre de 1868 su baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada al desconocerse toda noticia suya desde el 20 de septiembre de 1867.

Mi agradecimiento a Juan Luis Coello Lillo, a José Ramón García Martínez y a Vicente Sanahuja. Me ha resultado de gran utilidad el trabajo de José Ramón, *Buques de la Real Armada de S. M. C. Isabel II (1830-1868)*, editado en 2005 (en formato CD-ROM), y también el artículo de Juan Llabrés, titulado «El transporte de guerra *Malaspina* y su naufragio (1859-1867)», que fue publicado por la REVISTA GENERAL DE MARINA en noviembre de 1959.