

# EL NAUFRAGIO DEL VAPOR DE RUEDAS *PIZARRO* EL 11 DE SEPTIEMBRE DE 1878

Alejandro ANCA ALAMILLO  
Investigador Naval

## Resumen

El artículo trata de la pérdida del vapor *Pizarro* en el Atlántico, al haber decidido la superioridad, debido al dispendio que suponía verificar aquellas obras en ultramar, que le fueran reemplazadas sus calderas en España. Aunque pudo ser uno más de los trágicos sucesos que han jalonado la historia de nuestra Armada, la aparición providencial de un mercante italiano evitó una gran pérdida de vidas. Finaliza el estudio con una breve mención de la causa instruida en la búsqueda de responsabilidades, y las recompensas recibidas tanto por su dotación como al capitán del buque salvador.

Palabras clave: naufragio, salvamento, vapor de ruedas *Pizarro*, Joaquín Lazaga y Garay.

## Abstract

The article deals with the loss of the steamer *Pizarro* in the Atlantic, having decided the High Command, due to the waste that implied to do those works overseas, that their boilers were replaced in Spain. Although it could have been one more of the tragic events that marked the history of our Navy, the providential enter into the scene of an Italian merchant prevented a great loss of life. The study concludes with a brief mention of the cause instructed in the search for responsibilities, and the rewards received by both his crew and the captain of the salvor ship.

Key words: shipwreck, salvage, paddle steamer *Pizarro*, Joaquin Lazaga y Garay.

**H**ACE algunos meses, cuando me encontraba revisando en una librería de viejo un marmágnum de libros y folletos antiguos apilados en una de sus estanterías, apareció uno que enseguida llamó mi atención, pues su autor era nada más y nada menos que el contralmirante Joaquín M.<sup>a</sup> Lazaga

y Garay, y cuyo sugerente subtítulo (*Recuerdos de mi vida de mar*) hizo que procediera a su adquisición.

En sus páginas narraba en primera persona el naufragio del vapor de guerra que protagoniza nuestro artículo, ya que él formaba parte de la plana mayor del buque el día de su naufragio.

Si bien su relato cae en el sentimentalismo fácil (lo que suponemos fruto de la avanzada edad del marino) (1), se pueden extraer datos objetivos que, al contrastarlos con los que nos ofrecen otras fuentes oficiales, hacen que hoy podamos abordar con el rigor necesario el estudio de este siniestro.

### **El vapor de ruedas *Pizarro***

Construido en la tercera grada del arsenal de La Carraca, bajo la supervisión de José María de Cruz y Moya (2), con maderas de roble, álamo, cedro, pino y sabicú, fue plantada su quilla el 19 de noviembre de 1850, botado a las dos y media de la tarde del lunes día 24 de noviembre de 1851, y puesto en servicio el 9 de mayo de 1853 (3).

Bautizado originalmente como *Hernán Cortés* (real orden de 11 de abril de 1850), el nombre le fue cambiado por el de *Pizarro* el 22 de febrero de 1853, al haber naufragado el buque que hasta hacía pocos meses ostentaba dicha denominación (4).

De 57,63 metros de eslora entre perpendiculares, 9,45 de manga, 6,37 de puntal y 2,76 de calado, desplazaba a plena carga 1080 toneladas.

Su planta motriz estaba constituida por una máquina de dos cilindros oscilantes de acción directa, construidas por la casa Miller & Ravenhill, de 350 caballos indicados de potencia que movían dos ruedas de paletas. Disponía de cuatro calderas. Con capacidad para almacenar 330 toneladas de combustible sólido, su autonomía a una velocidad máxima de 11 nudos era de 2.296 millas.

Armado con cañones «bomberos» (dos de 203,16 mm y cuatro de 160 mm) de procedencia británica, su dotación la integraban 144 hombres.

---

(1) Nació en San Fernando el 3 de febrero de 1843, ingresando en la Armada como aspirante el 8 de enero de 1855.

(2) Ingeniero y en aquel momento jefe de escuadra y comandante general del establecimiento.

(3) Según nos apunta el reputado historiador Antonio de la Vega, en su magnífico libro *La propulsión mecánica en la Armada* (p. 48), «el 10 de mayo de 1852 entró en el primer dique de carenas para forrar los fondos y colocar sus máquinas, saliendo de él el 7 de abril (...) a partir del 20 de abril (1853) se probaron sus máquinas, quedando listo el 9 de mayo...». En dichas pruebas el buque navegó entre el arsenal y Rota.

(4) Este buque había sido botado el 27 de marzo de 1849 en el astillero Henry Loftus & Money Wigram, en Blackwall (Londres), entrando en servicio en la Armada española en el mes de julio siguiente. Se perdió al varar en el arrecife de Tango Farango (en la costa de Mariel) el 10 de septiembre de 1852.

## Su historial

Hasta el mes de junio el buque permaneció en La Carraca, y poco después emprendió viaje a Cuba con el fin de integrarse en las fuerzas navales del apostadero de La Habana, donde la superioridad dispuso que quedara basado.

El 12 de marzo de 1854, a las cuatro y media de la madrugada, varó entre las puntas de Maysi y Jeraile, a unas treinta millas del puerto de Baracoa, adonde se dirigía conduciendo 300 hombres de tropa. Tras las primeras e inútiles disposiciones de su comandante para intentar liberarlo del fondo de arrecifes en el que se encontraba asentado, decidió botar una balsa para que desembarcaran los soldados. Luego fondeó dos anclotes por la popa, para inmovilizar la nave ante el peligro de que en bajamar fuera más a tierra. En los días siguientes se procedió a aligerarlo, y por fin, llegada la noticia de su accidente a la comandancia del apostadero, el día 18 llegó el vapor francés *Ordent* en su auxilio. El día 24 se logró dejar el barco estanco, y al día siguiente llegó el *Ulloa*, desde Nuevitás, para prestarle remolque. Por fin, el día 27, el *Ulloa* tiró del *Pizarro* aprovechando una marea viva, logrando ponerlo a flote a las siete de esa misma mañana. Tras volver a recuperar su flotabilidad, fue llevado a Nuevitás para proceder a los trabajos de reparación (5).

Retornado al servicio activo, a finales de aquel mismo año lo encontramos conduciendo tropas en aguas de Bahía Honda.

A finales de septiembre de 1856 volvería a varar en Nuevitás, pero en esta ocasión sin mayores consecuencias.

En mayo de 1857, en la escala que hizo en las islas Terceras llevando el correo a la Península, quiso la fatalidad que, cuando el buque realizaba el saludo de cañón a la plaza, la pieza reventó, matando a dos hombres de su dotación.

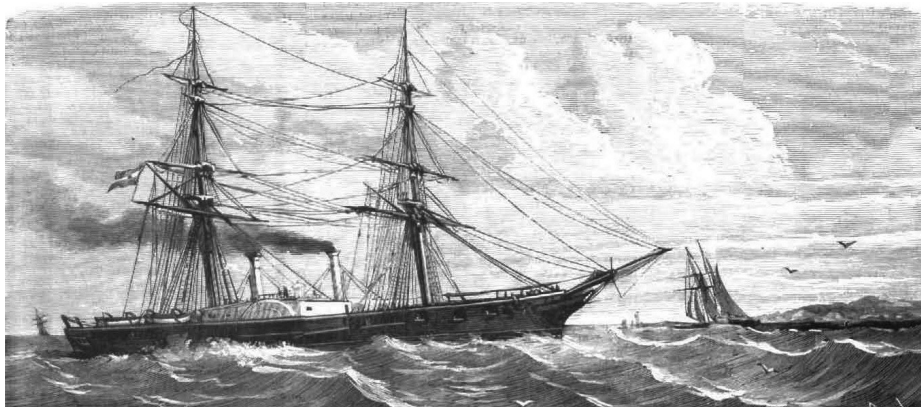
El 14 de septiembre siguiente, y debido a que durante su viaje de vuelta a Puerto Rico varios miembros de su dotación enfermaron de fiebre amarilla, tuvo que pasar la cuarentena en el lazareto de San Miguel (Vigo), del que no pudo zarpar hasta el mes de octubre.

Durante los siguientes años permanecería en aguas metropolitanas verificando diversas comisiones. Bajo el mando del capitán de fragata Rudesindo Machón formó parte, a finales de mayo de 1858, de la división naval que de Alicante condujo a la reina a Valencia. Tras ello le serían compuestas sus calderas, y ya en el mes de julio, bajo el mando del capitán de fragata Jacobo Mac-Mahón, nuestro buque protagonista fue el encargado de llevar el equipaje de SS.MM. de Vigo a Gijón.

El 18 de junio de 1860 zarpó de Cádiz con rumbo a La Habana transportando al general Joaquín Gutiérrez de Rubalcava, que había sido nombrado comandante general del apostadero, aunque de camino también recibió la orden de hacer escala en Santo Domingo para dar parte al Gobierno sobre la

---

(5) Según Lazaga, en la obra que en la bibliografía reseñamos, «... largó la zapata y la mayor parte de la quilla, desprendiéndose los tablones de aparadura, magullados a manera de filamentos, por los tremendos golpes que dio contra el fondo de piedra...».



El vapor de ruedas *Pizarro*. La Ilustración Española y Americana, 6 de octubre de 1878

sinceridad de los deseos de sus habitantes de anexionarse a España. En 1861, y consumada la referida anexión, estuvo basado a partir del 3 de julio en el puerto de su capital, verificando en ocasiones durante ese año y el siguiente varios viajes de ida y vuelta a Cuba y uno a Puerto Príncipe para hacer presente la protesta de nuestro Gobierno con la actitud hostil de los haitianos.

En 1863 condujo tropas al puerto de Samaná, y al año siguiente lo encontramos en aguas de Puerto Rico, donde, a causa de una avería en su planta motriz, permaneció amarrado a puerto durante varios meses.

En junio de 1865 regresó a aguas cubanas, donde se reincorpora a los servicios de policía de sus costas, hasta que el 12 de diciembre del año siguiente una real orden dispone su regreso a la Península para su reparación.

El 23 de noviembre de 1869 arribó a Nueva York, con objeto de escoltar a trece de las cañoneras clase Ericcson construidas en Estados Unidos en su viaje a Cuba, para meses más tarde verificar otro viaje a Venezuela transportando a varias familias españolas que querían fijar su residencia en Cuba. Al parecer, ese mismo año se le cambiaron de nuevo las calderas.

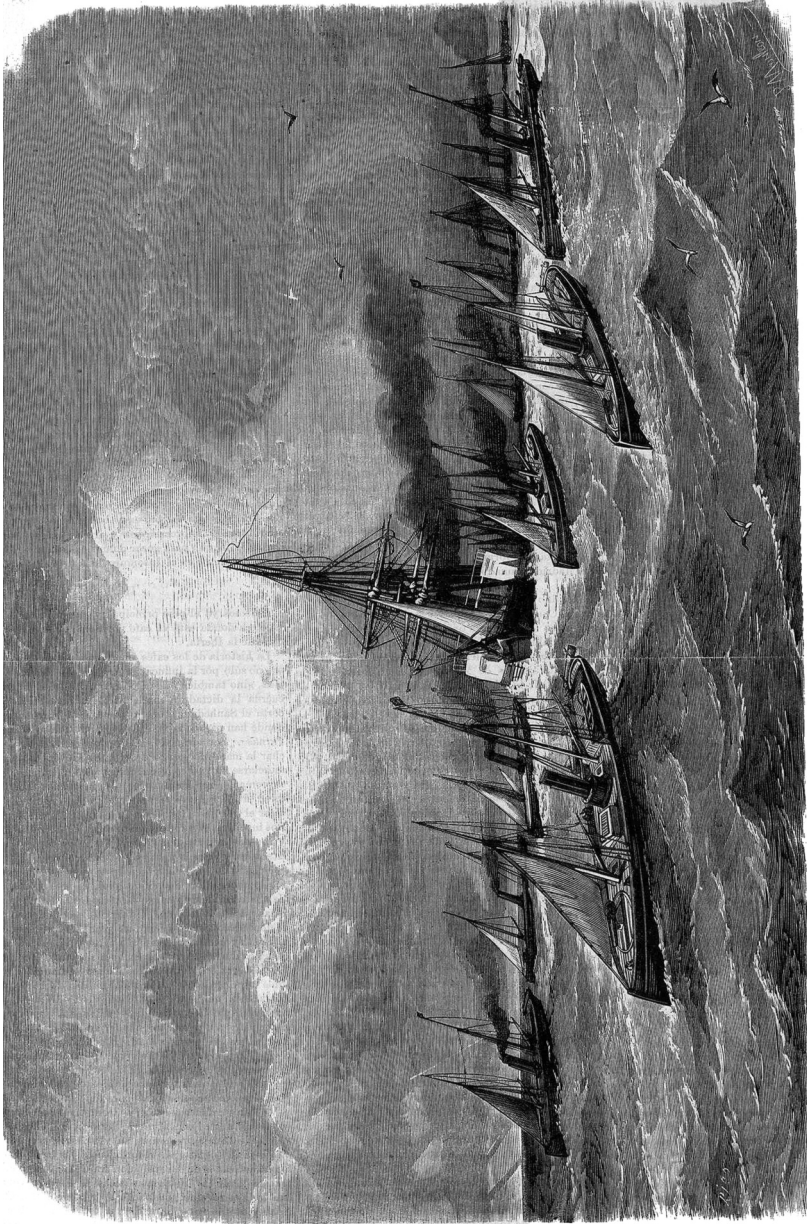
En 1872, y con el mando interino de Segismundo Bermejo y Merelo (futuro ministro de Marina), fue el buque encargado de custodiar al vapor filibustero *Virginia* en Puerto Cabello, donde tuvo que advertir al capitán de un buque norteamericano de que no intentara tomarlo a remolque o convoyarlo a su país pues, en otro caso, abriría fuego. En agosto del mismo año regresaría a la Península.

En julio de 1876 se recorrió en firme su casco en el arsenal de La Habana, verificando hasta su naufragio varios cruceros por las Antillas.

### **Los motivos de su viaje a la Península**

En el año en que emprendió el viaje que precipitaría su fin se encontraba basado en San Juan de Puerto Rico; y, aunque su arboladura se encontraba en





LAS CAÑONERAS ESPAÑOLAS ESCOLTADAS POR EL VAPOR "PIZARRO".

- |                   |                    |                            |                      |                  |
|-------------------|--------------------|----------------------------|----------------------|------------------|
| NÚMERO 1 BEGUSON. | NÚMERO 7 GUARDIAN. | NÚMERO 12 CONTRAMARINERRE. | NÚMERO 19 CALINERRE. | NÚMERO 25 CARBE. |
| 2 ARTURO.         | 8 YUSIA.           | 13 SALVADOR.               | 20 GABELA.           | 26 ALAMA.        |
| 3 RAPIDO.         | 10 DONADO.         | 14 CELAGE.                 | 21 TELERRAMA.        | 27 DISCORRIDOR.  |
| 4 SANCHEZ.        | 11 ESCO.           | 15 JERBEL.                 | 22 CALLAO.           | 28 CALINERRE.    |
| 5 LANCE.          | 12 DRETELLO.       | 16 CAZADOR.                | 23 IBERIA.           | 29 FLECHA.       |
| 6 CENTINELA.      |                    |                            |                      | 30 DARBO.        |

Las cañoneras españolas escoltadas por el vapor Pizarro. La Ilustración Española y Americana



Sr. D. JOAQUÍN M.ª LAZAGA Y GARAY  
CAPITÁN DE NAVÍO DE PRIMERA CLASE.

Joaquín M.ª Lazaga y Garay. *La Ilustración Española y Americana*

buen estado, tanto las jarcias fijas como su casco presentaban algunas deficiencias, si bien el verdadero talón de Aquiles del buque estaba en sus calderas. El deplorable estado de estas hacía que fueran incapaces de generar más de seis libras de presión, lo cual provocaba que fuera incapaz de ir a más de seis nudos de velocidad máxima. Tomada por la superioridad la decisión de reemplazarlas, y teniendo en cuenta lo onerosa que había sido para el Erario la reparación del vapor *Hernán Cortés* (100.000 pesos), se decidió, en contra de la opinión del ingeniero jefe de 1.ª clase del arsenal de La Habana Faustino Abascal López, que dichos trabajos fueran realizados en Vigo.

De esta manera, el 12 de julio de 1878 el ministro de Marina, con el fin de que el buque evitara la época de huracanes (agosto-octubre), dirigió al comandante general del apostadero de La Habana el siguiente telegrama: «Ordene V.E. por telégrafo que vapor Pizarro salga para Vigo con urgencia, limpiando fondos en San Thomas rápidamente...».

Trasladada al día siguiente la orden urgente de zarpar tanto al comandante de Marina de Puerto Rico como a su comandante, el capitán de fragata Olimpio María Aguado y de Rojas (6), tras solicitar el primero 15.000 duros de las «cajas» de las islas para alistar el buque (7) y pago de la carena, la contestación del Tesoro fue que aquellas estaban «exhaustas» y que no era posible «atender ni a muchas de las obligaciones de primera necesidad de las islas». Lo curioso es que, hasta ese momento, los fondos necesarios para el sostenimiento del buque siempre se habían librado sin dilación.

El dinero, pues, tenía que venir de Cuba, por lo que hasta el 8 de agosto, día en que desde La Habana se garantizó su libramiento, el buque no pudo aprestarse para verificar el viaje.

(6) Ingresó en la Armada en el año 1848. El 14 de agosto de 1863 se le promueve a teniente de navío. El 13 de febrero de 1865 fue nombrado ayudante de derrota de la fragata *Esperanza*. El 14 de diciembre de 1866 se dispuso su embarque en el vapor *Lepanto*. Teniente de navío de 1.ª clase en 1865, por resolución del Ministerio de Marina de 18 de diciembre de 1867 fue nombrado ayudante del distrito de primera clase de Masnou. Ascendió a capitán de fragata el 24 de febrero de 1873.

(7) En este importe se incluían las pagas de personal y la compra de víveres, pertrechos y carbón.

Por fin, a las cinco de la tarde del día siguiente, pudo el *Pizarro* entrar en el dique flotante, tras haber solicitado por vía telegráfica su comandante, el citado Aguado y de Rojas, turno para entrar en él.

La plana mayor del buque estaba integrada, en calidad de segundo, por el teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase Joaquín Lazaga, el teniente de navío Luis Ibáñez, los alféreces de navío Enrique Capriles y Manuel Godínez, el contador Luis Cueto, el médico Joaquín Mascaró, el capellán Luis Yebra y el 1.<sup>er</sup> maquinista Juan Carbó. La dotación se completaba con 16 clases y 126 marineros. También iba a bordo un único pasajero.

Las órdenes especificaban que tras la carena debía hacer escala en Fayal (Azores), con objeto de reabastecerse de combustible, para luego dirigirse a Vigo. Si, llegado el caso, el consumo de carbón fuera excesivo, se le permitía tomarlo en Bermudas.

El buque se encontraba, en general, en buen estado. Su casco hacía de 10 a 14 pulgadas de agua a las veinticuatro horas, algo normal para un barco de sus años y que, desde luego, no representaba ninguna amenaza a su estanqueidad. Tanto sus aforros como las cuadernas estaban en perfectas condiciones. Su arboladura también presentaba buen aspecto, y las bombas de achique funcionaban bien, excepto la de la patente Danton, que se encontraba en el sollado.

A pesar de las buenas condiciones meteorológicas, el buque no llegó al puerto de «San Thomas» hasta las tres de la tarde del día 10, debido a que la velocidad máxima que logró alcanzar durante momentos concretos de la travesía fue de cinco nudos.

Pasó de inmediato al dique, pues aquel se encontraba sumergido para recibirlo, quedando en seco a las ocho y media de la noche.

Cuando al día siguiente se pudo reconocer su casco, aquel se encontraba repleto de todo un muestrario de fauna y flora marinas, a consecuencia de la prolongada permanencia del buque en las aguas cálidas puertorriqueñas.

Llegada la noche, el mal tiempo hizo que, a toda prisa, se apuntalaran las escoras y se calaran sus masteleros; y, aunque se llegó a sopesar la posibilidad de que se inundara el buque para que quedara zafado de él, en vista de que la integridad de la nave en aquella situación peligraba, el tiempo cambió y no hubo necesidad de ello.

Prosiguieron, pues, los trabajos de su recorrida hasta que se terminaron. Encargado el segundo comandante del buque de reconocer el casco junto al ingeniero del dique, dos de sus maestros y un carpintero y un calafate de a bordo, se levantó también el forro de cobre en diez puntos distintos, con el fin de ver el estado de la madera de la obra viva, y se comprobó que estaba en buenas condiciones.

Una vez salió del dique flotante, y sin pérdida de tiempo, su comandante ordenó que se repusiera la aguada y carbón hasta ese momento consumidas, aparejando el miércoles 13 de agosto con rumbo a Fayal.

Tras tres días de tranquila travesía, de la caldera proel de estribor comenzó a salirse el agua, por lo que tuvo que ser apagada. A las pocas horas, y por

idéntica circunstancia, quedó inoperativa la de proa, y cuarenta y ocho horas después se vació la de popa pero, al repararse la primera que se había averiado, se decidió continuar viaje en cuanto hubo viento a favor. El caso es que, a pesar de todos los esfuerzos, la otra caldera de popa no pudo volver a ponerse en servicio, mientras que la única que hasta ese momento no había dado problemas dejaría de funcionar. Ni el comandante ni su segundo daban crédito a lo que estaba ocurriendo, pues una cosa es que las calderas estuvieran en mal estado, y otra que quedaran casi todas inoperativas a la vez.

El comandante entonces decidió convocar una Junta de Oficiales, en la que tras exponerles que el buque carecía casi de propulsión propia, en su concepto se planteaban sólo dos opciones: o volver a «San Thomas» o Puerto Rico, o poner rumbo a las islas Bermudas con el objeto de ir a reparar al arsenal de San Jorge. Como lo primero no era factible al existir vientos desfavorables, se decidió poner rumbo a las Bermudas, adonde se llegó el día 22, quedando el buque fondeado fuera de puntas del puerto de San Jorge al ser informados por el práctico de la prohibición de amarrar en él hasta que no se tuviera la autorización expresa del gobernador.

El caso fue que, enviado un oficial a entrevistarse con el vicecónsul para informarle de la comprometida situación en que se encontraba el buque, este enviaría una nota al gobernador expresando la más enérgica protesta por el hecho de obligarle a dilatar su entrada en aquellas circunstancias, a lo que la máxima autoridad de la isla contestó pidiendo disculpas e informando de que dicho práctico sería castigado por su modo de proceder. De esta manera, a últimas horas de la tarde ya, el *Pizarro* embocó el puerto, quedando amarrado frente al muelle de carbón.

Al poco de haberse apagado y vaciado las calderas, se declaró una inundación en la sentina, que a las tres horas de ser detectada alcanzaba una altura de 1,70 metros.

Como, con las bombas de achique, la dotación a duras penas podía contener la inundación, se decidió que aquella se colocara en cadena para que, manualmente y por medio de cubos, se extrajera de manera más rápida el agua. Gracias a ello, nueve horas más tarde el nivel no superaba los 15 centímetros.

Con el fin de comprobar la estanqueidad del casco, el comandante ordenó al día siguiente que fuera reconocido con exhaustividad, pero no se encontró boquete alguno en él. De hecho, el buque, una vez achicado, volvió a hacer las normales 14 pulgadas de agua en veinticuatro horas que hacía cuando salió de Puerto Rico. El suceso se achacó a que alguien de la dotación había abierto por equivocación el grifo de inundación.

Los días siguientes se dedicaron a la composición de las calderas, si bien desde el primer momento los operarios que procedieron a ello advirtieron de que por su deplorable estado no podían responder por completo de su reparación.

El día 31 la isla fue azotada por un huracán, por lo que el buque se tuvo que aguantar como pudo con las anclas.



Por fin, en la mañana del día 5 de septiembre se probaron las calderas, y tras comprobar el comandante su correcto funcionamiento, convocó una nueva junta de oficiales, con la presencia del 1.º maquinista, para plantear la conveniencia o no de continuar viaje, dado lo avanzado de la estación y el peligro evidente de toparse durante la navegación con otro huracán.

Se decidió por unanimidad continuar en demanda de la Península, atendiendo a que el buque se encontraba suficientemente estanco y con sus calderas reparadas, a la vez que se aprobó la compra de una nueva bomba de achique con el fin de suplir a la defectuosa, por lo que dos días después se alejó de las Bermudas con el «barómetro alto, mar llana y ventolina del O.»

## El naufragio

El día 9 comenzó a bajar el barómetro y, como consecuencia de ello, las condiciones meteorológicas fueron empeorando, lo que hizo que el buque, poco a poco, embarcara más y más agua. A las 20.00, el maquinista saliente de guardia informó al comandante de que la inundación había aumentado de manera preocupante, y que las bombas en funcionamiento no conseguían reducirla. Debido a ello se pusieron en funcionamiento tanto la circular del sollado como el bombillo de contraincendios, con lo que el nivel de aquella bajó poco a poco.

Sobre las 22.00, la mar se convirtió en arbolada, y dos horas más tarde, a causa de un fuerte balance, el buque embarcó una gran cantidad de agua. Ante la crítica situación, el comandante llamaría a *abor y estribor de guardia*, poniéndose en funcionamiento todas las bombas de achique disponibles. Aun así, no se podía evitar que en el buque se filtraran 50 pulgadas a la hora. Por ello, toda la dotación, salvo la imprescindible para la maniobra, se empleó en sacar el agua de forma manual.

El comandante sabía que, en estas condiciones, un fallo en la planta motriz era sinónimo de naufragio, y los maquinistas, a pesar de que a las cuatro de la madrugada ya del día 10 trabajaban con el agua hasta la cintura, no cejaron en su empeño de avivar los fuegos de las calderas, ante las accidentales entradas de agua que se producían tras los bandazos de la nave, a merced de las olas. De hecho, cuando esto ocurría no dudaban en recurrir al aguarrás para que no se apagaran.

Pero, a pesar de todos estos esfuerzos, no se pudo evitar que a las seis de la mañana el agua alcanzara la corona de los hornos, la cual, al apagarse, provocó que la máquina —y, por consiguiente, las dos bombas de achique de dependían de ella— se parara.

Condenado de esta manera el buque a ser tragado por la mar, pues sin estos elementos de achique la inundación era incontenible, Aguado decidió convocar una nueva junta de oficiales con objeto de consensuar las medidas a adoptar para retrasar todo lo posible el inevitable final. Se acordó taponar el tubo



Punto exacto (según coordenadas) donde naufragó el *Pizarro*. Google Maps.

de descarga (8), y solo en el caso de que a pesar de ello no se redujera la inundación, se «levantaría la capa», con objeto de que la nave se acercara a la ruta de paso de los buques que navegaban desde Europa. Además, a fin de aligerar el barco, se tomó la determinación de arrojar por la borda todo lo que no fuera imprescindible, como la artillería, anclas, piezas de repuesto de la máquina y, si fuera necesario, hasta el equipaje de la gente.

Como el taponamiento del tubo de descarga no tuvo ningún efecto, Aguada preparó todo para levantar la capa. Según el citado Joaquín M.<sup>a</sup> Lazaga, la maniobra se verificó de la siguiente manera:

«Fue izada a su sitio la verga de trinquete con su vela enjuncada; se cubrieron las escotillas lo mejor que se pudo, tendiéndose andariveles para que nos sirvieran de asidero; por último se pusieron marineros con hachas al pie del palo mayor y en las inmediaciones de los acolladores de barlovento, para derribarlo o picarlo si como era posible quedaba el vapor dormido en la arribada. Cargado el cangrejo mayor, acuartelada la trinquetilla y cazado a barlovento cuanto fue posible, el cangrejo de proa, dio el Comandante la voz de ¡andar! ¡Momento solemne y de sin igual expectación! El barco (...) obedeció al timón como el más fino clipper, abrió el viento tres cuartas más por estribor, se descargó el trinquete redondo, y sin más contratiempo que la pérdida de los bacalao del tambor de barlovento, con las cocinas y jardines que sobre ellos se asentaban consumó el *Pizarro* brillantemente la atrevida arribada, hasta quedar arrumbado N.N.O...»

---

(8) Para realizar aquella operación se presentaron como voluntarios los cabos de mar Rafael Mateo y Francisco Álvarez Prieto.

Luego se procedió a tirar por la borda los pesos, lo cual hizo que el buque solo volviera a embarcar 50 pulgadas a la hora, circunstancia que permitió aplazar algunas horas el naufragio.

Con la tarde llegaría una mejoría sensible del tiempo y un nuevo problema: la bomba de achique Danton dejó de funcionar, por lo que solo quedaba en servicio la adquirida en Bermudas.

Ante la inminencia de la catástrofe, Aguado convocó a sus oficiales a una nueva junta con objeto de preguntarles si podían sugerirle algún medio más que ayudara a mantener la flotabilidad, a lo que todos contestaron que nada quedaba por hacer. En vista de ello, ordenó la construcción de una balsa con capacidad para 30 personas y el apresto de los cuatro botes disponibles. Además, dispuso que en todas estas embarcaciones se embarcaran dos barriles de agua, uno de galleta, faroles, una brújula, un sextante, una carta, cohetes, bengalas, mantas (9) y una bandera nacional. La idea era que en los botes, con capacidad para 20 personas, se embarcaran un total de treinta y una; que en la balsa entraran los 29 hombres restantes, y que, una vez todas en el agua, fueran los botes los encargados de remolcar la balsa hasta la ruta por la que pasaban los buques.

Al llegar la noche, todo estaba listo para proceder al abandono del buque. A las dos de la madrugada del día 11 ya se encontraban completamente inundadas todas las cámaras y el sollado; solo la cubierta alta permanecía a flote. Una hora más tarde, la última bomba de achique dejó de funcionar, de manera que el abandono del buque era inminente. Aguado, no obstante, prefería verificar la maniobra de transbordo a los botes y la balsa de amanecida, si el barco lograba aguantar hasta entonces.

Pero, tan solo media hora más tarde, el comandante llamaría a la voz a su segundo, para señalarle un bulto confuso que había divisado por la banda de estribor. Al quedar de acuerdo ambos en que se trataba de un buque, media hora más tarde se dio la voz de «barco a la vista», por lo que se hizo sonar la campana y se prendieron bengalas y cohetes para captar la atención de aquel.

La nave en cuestión, el brick-barca de matrícula genovesa *Carlo Frugoni*, habiéndose percatado de la difícil situación que atravesaba el *Pizarro*, navegaba en demanda de él. Mientras, desde el vapor, su comandante ordenó preparar un bote con objeto de comunicar al capitán del *Frugoni* la urgencia del socorro. Para ello se ofreció voluntario el alférez de navío Enrique Capriles, que dominaba el inglés, el francés y el italiano. Pero, cuando arrió el bote, el buque salvador había desaparecido en la oscuridad de la noche. No obstante, salieron en su búsqueda, quedando el resto de los hombres a la expectativa de que levantara el día.

Sin embargo, la amanecida no desveló ni el paradero de la nave italiana ni el del bote que había zarpado en su demanda, por lo que Aguada decidió el abandono de la nave. Pero, cuando se ultimaban los preparativos para ello, apareció por barlovento el buque. Entonces, Aguada ordenó izar, amorrónada,

---

(9) Las mantas no solo servirían como abrigo para los naufragos sino, llegado el caso, empapadas de agua de mar y puestas sobre sus cuerpos desnudos, también para calmar su sed.





Esta ilustración, prácticamente coetánea al suceso, nos puede hacer una idea del momento en el que la dotación del *Pizarro* decide abandonarlo. Ilustración colección del autor

la bandera de combate del *Pizarro*, y entre los palos mayor y trinquete, la señal del código internacional «el barco se va a pique», «necesito pronto auxilio». La respuesta fue la esperada, y el capitán italiano, Giuglio Frugoni, maniobró para quedarse en facha a sotavento del vapor español, a cinco cables de distancia. Fue en ese momento cuando desde el *Pizarro* se advirtió que los tripulantes del bote estaban a salvo a bordo del *Frugoni*, al verlos saludando desde las regatas y las jarcias —habían sido recogidos por los italianos al poco de amanecer.

Así pues, todo estaba preparado para la evacuación, pero antes Aguada decidió convocar una última junta, con el fin de saber si a alguno de sus

oficiales tenía algo que objetar a la decisión de abandonar el *Pizarro* o alguna idea para salvar el buque. Todos estuvieron conformes en abandonarlo, de modo que, sin más demora, se procedió a ejecutar lo decidido.

Aparte de la dotación, el comandante ordenó salvar algunos barriles de agua, sacos de galleta, el dinero que custodiaba a bordo, las libretas y fondos de los marineros y soldados, el cuaderno de bitácora, los cronómetros y el libro de claves reservadas. Debido a la mala mar aún reinante, la operación, que dio comienzo sobre las siete de la mañana, no fue ni mucho menos sencilla pues, tal y como narró en su parte oficial Aguado,

«... Inmediatamente dispuse fuera el segundo comandante a bordo del buque italiano para que hubiera orden a la llegada de los naufragos y regresaran los botes enseguida de dejar a unos para recoger a otros y se verificase el trasbordo lo más pronto posible; al efecto se arrió el primer bote, para lo cual se orzó cuanto fue posible, pues el *Pizarro* no gobernaba y al arriar dicha embarcación le cogió un golpe de mar y arrojada contra el costado con gran violencia, quedó abierta de tal modo que se fue a pique a los pocos momentos, más el segundo comandante que se había embarcado en el bote, sufrió tan fuerte contusión que lo subieron los marineros a cubierta sin sentido, siendo auxiliado en el acto por el médico y volvió en sí; al momento se arrió el segundo bote sin novedad y se embarcó en él y con un número proporcionado de hombres se trasladó al barco italiano y empezó el trasbordo...».

A pesar de que el salvamento de la gente fue desesperadamente lento, ya que duró unas seis horas, por fin, a la 13.40, Aguado, en su calidad de último hombre a bordo, abandonaría el buque en la canoa llevándose bajo el brazo el cuadro de la Virgen del Carmen.

Una vez a bordo del *Carlo Frugoni*, y tras comprobar que los 152 miembros de su dotación se encontraban a salvo, pidió a Frugoni que se mantuviera en las inmediaciones del *Pizarro* hasta que se hundiera.

El *Pizarro* sería tragado por las aguas horas después, ya caída la tarde, en las coordenadas 35° 35' N y 57° 7' O. El *Carlo Frugoni*, entonces, puso proa a Delaware, donde fondeó sin mayor novedad al atardecer del día 18.

### **La sumaria instruida en la averiguación de los hechos**

La noticia del naufragio llegó rápidamente a la Península (10), y en la sesión del Congreso celebrada el día 31 de octubre, el diputado Leopoldo Alba Salcedo realizó una interpelación al ministro de Marina acerca del suceso, que achacaba a la falta de potencia del vapor y al «descuido en que

---

(10) Aguado, nada más llegar a puerto, se dirigió al cercano pueblecito de Lewes para telegrafiar al ministro de Marina, al embajador en Washington, al comandante general del apostadero de La Habana y al jefe de la Comisión de Marina de EE.UU. con el fin de dar parte de lo ocurrido. La dotación fue repatriada a La Habana, vía Nueva York.



se encontraba este barco, el cual no se hallaba, en opinión de los prácticos, en disposición de hacer la expedición a San Thomas a Puerto Rico, no sin antes hubiera sido carenado». El ministro negó que la pérdida del buque fuera atribuible a su estado, a sus muchos años de servicio o a la impericia de su comandante, señalando que el suceso había sido fruto de un mar embravecido.

El consejo de guerra de oficiales generales, reunido en La Habana el 7 de enero de 1879, dio comienzo al proceso, que se prolongaría hasta el 2 de abril siguiente, cuando, por unanimidad, absolvería al comandante del *Pizarro* de «toda culpa y pena», al entender que la pérdida del buque había obedecido a «un desgraciado e inevitable accidente de mar». Refrendada aquella resolución por real orden de 30 de junio de 1879, el 2 de julio el Ministerio de Marina resolvió, por medio de otra real orden, que a su comandante «no le sirviera de nota en su carrera la pérdida del vapor».

Ya en el mes de agosto, el Ministerio, y en virtud de una nueva real orden, dio las gracias, por su conducta en el naufragio, a los jefes, oficiales e individuos del vapor, a quienes se recompensó con la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo. Mientras se instruyó el proceso, el gobernador general de Cuba informó al ministro de Ultramar de la conducta tanto del capitán como del piloto (Pablo Tomassini) del *Carlo Frugoni*, pidiendo que fueran recompensados (11) por el salvamento. Accediendo a la petición, el Ministerio de Marina, en virtud de las reales órdenes de 4 y 6 de noviembre de 1879, les concedió sendas Cruces del Mérito Naval, de primera y segunda clase, respectivamente. Además, y gracias a la suscripción que se realizó entre los generales, jefes y oficiales de todos los cuerpos de la Armada, Giuglio Frugoni recibió como regalo un quintante con pie y horizonte artificial, un anteojero dedicado, un cronómetro marino Losada también dedicado, un álbum de cartas marinas realizado por la Dirección de Hidrografía y un reloj de señora (para su mujer, quien, encontrándose a bordo, atendió y dio de comer a los naufragos) con incrustaciones de oro y plata.

El peor parado fue el segundo maquinista del buque, quien al parecer perdió la razón a causa de la gran impresión que le causó el suceso (12).

## Fuentes

### Bibliografía

ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Buques de la Armada española del siglo XIX. La Marina isabelina (1834-1867)*. Edición del autor, Madrid, 2012.

---

(11) Debemos señalar que, en Delaware, al capitán de fragata Juan N. Montojo se le abonó de inmediato, de manos del jefe de la Comisión de Marina de EE.UU., el valor de la comida consumida y el de los pasajes de la dotación con arreglo a la tarifa que regía en la Compañía Transatlántica.

(12) Véase la página 3 del diario *La Crónica de Cataluña* en su edición del jueves 14 de noviembre de 1878.

*EL NAUFRAGIO DEL VAPOR DE RUEDAS PIZARRO EL 11 DE SEPTIEMBRE ...*

LAZAGA Y GARAY, Joaquín María: *El naufragio del Pizarro. Recuerdos de mi vida de mar.* Madrid, 1903.

VEGA, Antonio de la: *La propulsión mecánica en la Armada.* Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid, 1986.

***Publicaciones oficiales***

Diario de Sesiones, Congreso de los Diputados.

***Publicaciones periódicas***

— *El Imparcial*

— *El Mundo Naval Ilustrado* (edición de 15 de septiembre de 1897)

— *La Crónica de Cataluña* (edición del jueves 14 de noviembre de 1878)

— *La Ilustración Española y Americana* (edición del día 8/10/1878)

— *La Opinión* (edición del día 15/12/1889).