



RINCÓN DE LA HISTORIA

Navegación e historia de la ciencia: El naufragio del *Sirio*

Navigation and history of science: The Sirio shipwreck

Ignacio Jáuregui-Lobera

Instituto de Ciencias de la Conducta y Universidad Pablo de Olavide de Sevilla. España

* Autor para correspondencia.
Correo electrónico: ijl@tcasevilla.com (Ignacio Jáuregui-Lobera).

Recibido el 4 de agosto de 2020; aceptado el 11 de agosto de 2020.

Cómo citar este artículo:

Jáuregui-Lobera I. Navegación e historia de la ciencia: El naufragio del *Sirio*. JONNPR. 2020;5(10):1245-61. DOI: 10.19230/jonnpr.3931

How to cite this paper:

Jáuregui-Lobera I. Navigation and history of science: The *Sirio* shipwreck. JONNPR. 2020;5(10):1245-61. DOI: 10.19230/jonnpr.3931



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License
La revista no cobra tasas por el envío de trabajos,
ni tampoco cuotas por la publicación de sus artículos.

Resumen

El 04 de agosto de 1906, el barco italiano *Sirio* embarrancó en unos bajos de la costa murciana. Desde Génova se dirigía a Argentina no sin antes hacer escalas en otros puertos, fuera de la ruta oficial, a fin de recoger emigrantes ilegales deseosos de ir a América aunque fueran alojados en las bodegas del barco. Al mando iba el Capitán Giussepe Piccone, con 46 años de navegación a sus espaldas, iba a ser su último viaje al mando del *Sirio*. Cerca de Cabo de Palos, navegando de forma inusualmente cercana a la costa, hacia las 16.00 horas embarrancó. En pocos minutos el *Sirio* quedó sumergido a popa y con la proa asomando desde el agua con escora a estribor. En el rescate intervino el pueblo sencillo, el patrón de un pequeño barco, el *Joven Miguel* y otros pescadores. Nunca se han conocido con certeza la lista de pasajeros, los fallecidos, desaparecidos y rescatados. La zona es hoy un lugar privilegiado para el submarinismo, paraíso para los amantes de los pecios. Cuando el *Sirio* finalmente se hundió el 13 de agosto, aún salieron a flote numerosos cadáveres. La avaricia de una compañía naviera tuvo mucho que ver con lo sucedido.



Palabras clave

Nafragio; inmigración ilegal; rescate; hundimiento; Sirio

Abstract

On August 4, 1906, the Italian ship *Sirio* ran into some shallows on the Murcian coast. She went from Genoa to Argentina, but not before stopping at other ports, off the official route, in order to pick up illegal immigrants who wanted to go to America even if they were housed in the ship's holds. Captain Giuseppe Piccone was in command, with 46 years of sailing behind him, it was going to be his last trip commanding the *Sirio*. Near Cabo de Palos, sailing unusually close to the coast, at around 4:00 p.m., she ran aground. In few minutes the *Sirio* was submerged aft and with the bow sticking out from the water with a list to starboard. The rescue involved simple people, the owner of a small boat, *Joven Miguel*, and other fishermen. The list of passengers, the deceased, disappeared and rescued, has never been known with certainty. Today the area is a privileged place for scuba diving, a paradise for wreck lovers. When the *Sirio* finally sank on August 13, numerous corpses still surfaced. The greed of a shipping company was a cause of everything happened.

Keywords

Shipwreck; illegal immigration; rescue; sinking; Sirio

El pesquero “Rúa Mar”, naufragado y desaparecido desde la madrugada del 23 de enero, estaba siendo investigado por una presunta relación con una organización dedicada al tráfico de drogas, en una causa dirigida por la Audiencia Nacional, según han confirmado fuentes fiscales a Europa Press. La investigación no está concluida y junto al “Rúa Mar” se investiga a otros barcos. La utilización de pesqueros para transportar droga no es inusual en la zona.

La Vanguardia, 31-01-2020 ⁽¹⁾

... si tenemos en cuenta la costumbre muy extendida en la época de embarcar pasaje de forma ilegal a costa de sobornos a las autoridades en puerto, marineros, oficiales e incluso a los capitanes.

La Razón, 25-10-2010 ⁽²⁾



Barcos y actividad delictiva no son una asociación inusual. Y que fruto de dicha actividad se produzcan tragedias hace que tal asociación salga a la luz pública en medio de la consternación. Esta es una de esas historias.

El 4 de agosto de 1906 el vapor italiano *Sirio* embarrancó en los bajos de la isla murciana de las Hormigas, frente al Cabo de Palos, hundiéndose tras una violenta explosión ⁽²⁾. El *Sirio* era un buque de 115 metros de eslora, 7.000 toneladas de desplazamiento y capacidad para 1.300 pasajeros. Había zarpado de Génova el 2 de agosto con destino a Argentina y tenía escalas previstas en Barcelona y Cádiz. El día 3 atracó en Barcelona, embarcando allí unos 90 viajeros, y siguió viaje con 120 tripulantes y 731 pasajeros, de los que 661 se hacinaban en tercera clase, la mayor parte de ellos emigrantes sin recursos que viajaban con sus familias en busca de una vida mejor. Como decía el antes mencionado artículo de La Razón, la cantidad real de pasajeros debió de ser sensiblemente mayor, si tenemos en cuenta la costumbre muy extendida en la época de embarcar pasaje de forma ilegal a costa de sobornos a las autoridades en puerto, marineros, oficiales e incluso a los capitanes. De hecho, se estima que en el momento de su hundimiento es probable que el *Sirio* duplicara la cantidad de pasajeros declarada por el capitán del barco, Giuseppe Piccone ⁽²⁾.

El barco y su singladura

El *Sirio* fue un buque de la N.G.I. (*Navigazione Generale Italiana*), una de las empresas más poderosas en su ámbito, que tuvo más de 500 barcos de vapor navegando por todo el mundo a finales del siglo XIX y principios del XX. Fue fundada en 1881 y en sus primeros años se dedicó al tráfico comercial por el norte del Atlántico y Mediterráneo oriental; a partir de 1884 inició un gran desarrollo coincidiendo con los grandes flujos migratorios de europeos hacia América. La compañía acabó dedicada al transporte intercontinental de personas hacia Sudamérica hasta su desaparición en 1932.

El barco fue construido en 1883, alcanzaba una velocidad de 18 nudos con una potencia superior a 5.300 HP y, como se ha dicho, su eslora era de unos 115 m y su manga de 12,8 m. Durante sus años de navegación, el *Sirio* surcó casi siempre la misma ruta: solía partir de Génova, recalaba en Barcelona y Cádiz (escalas oficiales), y en algún otro puerto no programado. Su rumbo era luego hacia América con escalas en las Islas Canarias y en Cabo Verde. Finalmente, se dirigía a sus puertos de destino, Río de Janeiro, Santos y Buenos Aires, fin de singladura ^(3,4). Figura 1.



Figura 1. Singladura habitual del *Sirio*

Aquel 2 de Agosto de 1906, el *Sirio* zarpó del puerto de Génova en lo que sería su último viaje, estimado para tres semanas. En el anuncio del este viaje sólo se reflejaban las recaladas en los puertos mencionados, pero en esa época era obvio que tenía escalas en otros puertos no previstos en el itinerario “oficial”. Y ello con un objetivo claro, cual era recoger numerosos emigrantes que de manera ilegal hacían la travesía del Atlántico alojados en las bodegas de estos buques ⁽³⁾.

Irregularidades, tráfico humano

El *Sirio*, como otros barcos que hacían la misma ruta, tenía escalas en “puertos no previstos” oficialmente de cara a recoger emigrantes que, de manera ilegal, realizaban la travesía del Atlántico alojados en las bodegas de estos vapores. En aquella ocasión, el *Sirio* había recogido clandestinamente en Alcira a un número indeterminado de personas sin billete, que pagaban la cantidad de 100 pesetas al Capitán. Eso explica que navegara tan próximo a tierra (unas 3 millas) cuando embarrancó en el Bajo de Fuera ^(4,5).



Al igual que ahora, el precio del viaje dependía de la clase elegida. Los de primera clase (30 pasajeros), situados en la popa del barco y totalmente independiente del resto, disfrutaban de un lujosísimo espacio con toda clase de comodidades dignas de un palacio. La vista también era excepcional y por supuesto el servicio no envidiaba para nada al que se podía ofrecer en un hotel de máxima categoría. Pero, por supuesto todo eso había que pagarlo. El billete de primera clase costaba en aquel momento unas 750 liras-oro. Los de segunda clase (50 pasajeros) se localizaban cerca del puente de mando, también separados del resto y con unos camarotes que, sin llegar al lujo de los anteriores, presentaban unas condiciones muy buenas. El billete para estos pasajeros era de una cantidad aproximada de 550 liras-oro. Los de tercera clase iban en seis ranchos, compuestos cada uno de ellos de 90 personas, ubicados en las partes más interiores del barco, pagando unas 160 liras-oro. Eran camarotes pequeños en donde el pasaje se aglomeraba exageradamente ^(3,6).

En la zona de tercera los niños se contaban de cuatro en cuatro como una sola persona, en ellos viajaban casi exclusivamente los emigrantes y entre ellos había familias enteras con un gran número de niños pequeños. Así, parece que se superaba el millar de pasajeros. Antes del desastre, el *Sirio* fondeó en distintos puntos de la costa española con el objetivo de embarcar a más emigrantes ilegales. En total podían viajar casi 1.300 pasajeros (30 de primera clase, 50 de segunda y el resto de tercera en camarotes colectivos); a todos ellos habría que sumar los emigrantes, que en condiciones muy precarias se hacinaban en un número indeterminado en las bodegas del barco.

El Capitán

Giuseppe Piccone había nacido en 1838. De 68 años de edad en esa época, llevaba 46 años navegando y 26 en la empresa. Era el decano de la *Navigazione Generale Italiana* (N.G.I) y ese iba a ser su último viaje al mando del *Sirio*. Conocía a la perfección su oficio y desde luego las costas mediterráneas españolas, ya que había realizado la travesía en muchas ocasiones sin percances. En aquel viaje, además de Piccone, la tripulación la componían Ángel Amézaga (primer oficial), Padobagli (segundo oficial), Cayetano Tarantino (tercer oficial); Nicolás Doderó (comisario); Esteban Scarzone (médico), Domingo Trassino (jefe de máquinas), así como varios maquinistas, despensero, cocineros, jefe de despensa de vinos, camareros, un capataz y un enfermero. En cuanto a pasajeros, discrepando con la realidad, oficialmente viajaban un total de 765 personas, además de 127 tripulantes (en total 892 personas) ⁽⁶⁾.



Al parecer, Piccone era una persona muy apreciada entre la gente de la mar, de gran experiencia y dotes como navegante, aunque su carácter resultaba adusto, cumplía con el viejo tópico de ser un lobo de mar. Figura 2.

Su comportamiento durante el naufragio y tras el mismo nos llegan de algunos testimonios. Se resume su responsabilidad en: a) no advertir del peligro que se corría al desviarse de la ruta; y b) no organizar la evacuación del pasaje y abandonar el barco antes que los pasajeros. Se dice que ante el incidente tenía tal estado de abatimiento que no sabía cómo reaccionar, optando por inhibirse y no asumir responsabilidades. Tampoco el resto de la tripulación actuó de mejor forma. Tras el desastre siguió profundamente depresivo y se corrió la voz (varias veces) de su suicidio, algo que no era cierto ^(6,7).

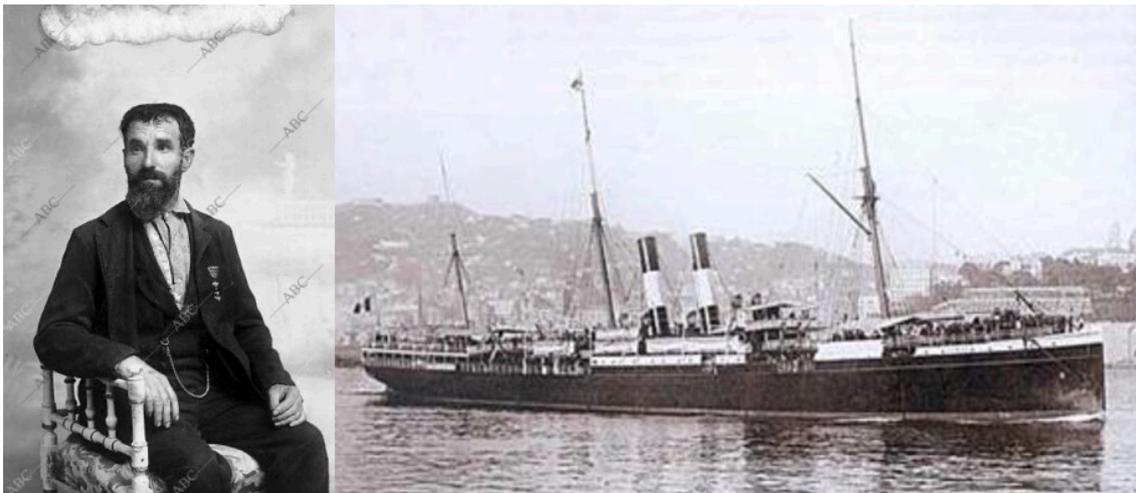


Figura 2. Capitán Piccone y vapor *Sirio*

Según Piccone la catástrofe se produjo por la ignorancia de la situación de los bajos en las cartas de navegación, por la desviación de la ruta del buque a causa de las corrientes marinas y por la alteración de la brújula del buque por las minas de hierro del litoral español. Pero todos estos motivos sólo eran excusas, ya que anteriormente había realizado el recorrido en más de 20 ocasiones sin ningún percance y el mar estaba en calma ese día. Otras causas que se barajaron fueron: a) la impericia del tercer oficial; b) la obstinación de Piccone por ahorrar 7 millas náuticas para cumplir en el menos tiempo la ruta prevista; c) un posible sabotaje, ya que el contenido de la caja fuerte había desaparecido; d) la trayectoria tan cercana a la costa para recoger inmigrantes; y e) causas meteorológicas. La verdadera razón fue que se debió a un error humano de la tripulación, debido a la temeridad con la que navegaban ⁽³⁾.



El naufragio

El 04 de agosto de 1906, el *Sirio* se acercaba a las costas de Cabo de Palos, navegando a toda máquina para ganar el puerto de Águilas, en una trayectoria inusualmente cercana a la costa. Trataba de ganar tiempo ante las numerosas paradas, debido a la gran competencia que existía entre los buques de la época por cubrir las rutas en el menor tiempo posible. Aproximadamente a las 16.00 horas embarrancó en el Bajo de Fuera de las Islas Hormigas. Según testigos se escuchó un tremendo crujido, producido por el vientre de acero del barco al chocar con la roca. El estruendo fue tal que se oyó desde tierra ⁽⁴⁾.

El conjunto de las islas Hormigas, está formado por los islotes de El Hormigón, La Losa y La Hormiga. El bajo de Fuera es una montaña submarina que asciende desde los 55 metros hasta llegar a los 3 metros, y ha sido uno de los focos de naufragios más intensos de la zona a finales del siglo XIX y comienzos de XX. El grupo de islotes se encuentra a unas 2 millas N de la torre del faro de Cabo de Palos como continuación de la Cordillera Bética. Está formado por La Hormiga, con una longitud de unos 200 metros y un ancho de unos 60, sobre un banco de piedra (con sonda de 12 y 18 metros); a unos 450 metros de ella se encuentra el Hormigón (u Hormiga chica), un pedrusco de unos 100 metros. El resto lo constituyen piedras y escollos, que no sobresalen sobre el nivel del mar. Entre ellos se encuentra el “Bajo o Seco de Fuera”, gran piedra de unos 200 metros de largo, a solo 3 metros de profundidad, una auténtica trampa para cualquier barco que pase sobre ella. Y esa fue la trampa para el *Sirio* ⁽⁴⁾.

El barco quedó bruscamente frenado en su avance, embarrancado y con los pasajeros caídos por el suelo. Crujía la estructura del *Sirio* y brotaban chorros de vapor de agua desde el interior del barco. El personal de guardia de la sala de máquinas y los cuartos de calderas no tuvo la menor opción, murieron aplastados por las planchas del fondo que se abrieron a sus pies. El *Sirio* quedó con la popa sumergida y la proa mantenida fuera del agua. Los desgraciados pasajeros de popa se vieron enredados con los toldos protectores del sol, arrastrados por ellos debajo del agua. Todo el mundo buscaba la proa, pero en escasos minutos estallaron las calderas, sembrando la muerte y destrozando las cubiertas ubicadas sobre ellas. Ahora el *Sirio* se elevaba de popa para, finalmente, caer en una especie de sube y baja sobre el escollo, y hundiéndose por completo ese extremo en unos 15 minutos. Desde la mitad del casco hacia proa el *Sirio* emergía de las aguas, con una escora a estribor de unos 35° ^(3,4).



El rescate

En el momento del accidente, sobre las 16.00 horas, la mayoría de los pasajeros descansaba. El sol y la elevada temperatura aconsejaban sombra y quietud. Los pasajeros de primera, en lujosos camarotes a popa, no tenían grandes problemas. Para los demás, incluidos ilegales, la cosa era algo peor. De proa a popa se deslizaban grandes lonas protectoras del sol y dado el excesivo calor interior, la mayoría estaban en cubierta bajo aquellas lonas que, tras el impacto cayeron sobre los pasajeros a modo de red gladiadora, indicio de su final. Navegaban cerca de la costa, a algo menos de una milla náutica y a unos 15 nudos. Tras el impacto el ruido se oyó hasta en Cabo Palos. Los pasajeros cayeron enredados en las lonas, la popa partida se hundió en unos cuatro minutos; la proa, levantada, sobresalía del agua escorada unos 35° a estribor. Quienes podían, gritaban y corrían, nadie organizaba la evacuación ni el auxilio. No pocos pasajeros cayeron al mar, muchos empujados por otros en medio del pánico. No dudaban en matar para alcanzar algún punto del barco no sumergido (Figura 3). Sólo un bote pudo lanzarse y en el trataron de salvarse 150 personas, el resultado fue su destrozo y hundimiento. Quedaba la lucha a muerte por alcanzar los aros salvavidas. La mayoría no sabía nadar y la caída al agua equivalía a la muerte ^(3,4,8). Empezaron a llegar barcos de auxilio, la lucha por llegar a ellos se avivó, la muerte se aceleró. No se conoce el balance real. La lista oficial de embarcados era de 892; se salvaron 669. Las cifras no son, en absoluto, reales. La cantidad de inmigrantes ilegales nunca se conoció. La suma de salvados y cadáveres jamás se aproximó siquiera a la dada por la *Lloyds's*. Tampoco todos los cadáveres fueron recuperados. Del rescate cabe recordar algunos hechos curiosos ⁽⁸⁾:

- Una famosa tiple de la época, Lola Millanes Borre, al ver su final cercano pidió un revólver para suicidarse. Antes de ello, cayó al agua y murió ahogada. Días más tarde apareció su cadáver en aguas de Torrevieja.
- Falleció también el Arzobispo de Sao Paulo, José de Camargo Barros.
- El Arzobispo de Belém, José Marcondes Homes de Mello, se salvó, lo rescató un marinero en el agua.
- El tenor catalán José Maristany sobrevivió a la tragedia al igual que otro de origen italiano que ya en Cartagena acudió a un joyero para que le grabara en su reloj *nací de nuevo el 4 de agosto de 1906*.
- El Doctor Eduardo França y su familia también se salvaron, él en un pequeño bote, su mujer y su hija en otro.



- El cónsul austriaco en Río de Janeiro, Leopoldo Politzer, se salvó pero perdió su caja fuerte con 27.000 francos.



Figura 3. Cadáveres en las playas de Cabo de Palos

Héroes: el patrón Vicente Buigues y los pescadores de Cabo de Palos

No había Guardia Civil del Mar (1991), no existía la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (1992) y tampoco la Unidad Militar de Emergencias (2006), aunque desde 1880 existía la llamada Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Pero se produjo la mayor operación de salvamento marítimo llevada a cabo por civiles en costas españolas. De la tripulación del *Sirio* sólo cabe hablar de negligencia. La ayuda heroica vino de fuera. Embarcaciones próximas acudieron de inmediato, si bien, no todas actuaron correctamente. Mientras unos actuaban, algunos en otras embarcaciones miraban. El caso más flagrante fue el de dos vapores, inglés y francés, que pasaron de largo y fueron luego denunciados. Las embarcaciones de mayor desplazamiento, no pudiendo aproximarse en exceso, lanzaron algunos botes. Algunas de ellas, especialmente el vapor italiano *Umbría*, rescataron bastantes pasajeros. Pero no constituyó eso la ayuda principal. El protagonista fue el pailebote (goleta pequeña, sin gavias, muy rasa y fina) *Joven Miguel* que navegaba de Denia a Cartagena. Se



estima que salvó a 450 personas. El patrón era Vicente Buigues Ferrando (de Moraira, Alicante) y en el pailebote iban su hijo Vicente, de 6 años, Francisco Arladis, Ramón Montoro, José Martínez y Ginés Sánchez ⁽⁵⁾. Viendo el desastre, arrumbaron hacia el casco semi-sumergido. La tripulación pedía a Vicente que no se acercaran demasiado por temor a explosiones de la caldera. El patrón se impuso revólver en mano. Se acercó y se puso a largar cabos a los que se aferraban algunos. El *Sirio* estaba sobre un bajo y el bote tenía una sonda de unos tres metros (muchos barcos no podían acercarse tanto), se acercó a proa y se amarró a su puente, disponiendo cabos y tablas para el rescate. Vicente subió a bordo del *Sirio*, con los cabos y las tablas lograron hacer una especie de puente para irse deslizando hasta el *Joven Miguel*. Y ello contra el reloj, de hundirse el *Sirio*, habría arrastrado al bote con él ⁽⁶⁾.



Figura 4. Recreación del rescate. A la izquierda el *Joven Miguel*

Surgió el nuevo problema: demasiada gente en aquel bote. Vicente no consintió abordajes descontrolados, de nuevo, revólver en mano. A diferencia de otros rescates fueron los hombres los primeros que se hicieron con el bote. Puesto orden, Vicente fue ayudando a mujeres y niños con calma. Vicente tuvo que mandar (a la fuerza) a muchos a la bodega, nadie quería ir “al fondo” del barco debido al pánico. Lleno de personas desnudas, moribundas muchas, cortaron las amarras que les unían al *Sirio*, se separaron y pusieron rumbo a



Cartagena. Vicente y su tripulación recibieron condecoraciones y dinero para arreglar el *Joven Miguel*. Otros barcos de pesca también ayudaron, al igual que José Acosta, farero de la Hormiga, y su ayudante (Figura 4). Entre los dos, con ayuda de algunos botes, lograron subir al pequeño islote a unas 100 personas y auxiliarlas ^(8,9).

Héroe también fue el pueblo de Cartagena. El cabo de mar que llamó desde el faro de Cabo de Palos llamó al único teléfono de la localidad, que no era otro que el de D. Juan de la Cierva ⁽⁸⁾. Los primeros en actuar fueron las autoridades municipales y se puso en marcha un remolcador que trabajaba en las obras del puerto. Cargaron ochocientas libras de pan, diez kilos de café y dos de azúcar. A la vez, en un tren especial, partían el alcalde, el secretario y varios médicos con botiquines de socorro. Los naufragos rescatados iban quedando en la playa de Poniente de Cabo de Palos. Los pescadores y algunos veraneantes fueron los primeros socorristas dando ropas y alimentos. Al llegar las autoridades se preparó un rancho y se fue organizando el traslado a Cartagena. Pocas horas después llegaba a Cartagena el remolcador con el *Joven Miguel* con centenares de naufragos, entre ellos el Capitán Piccone. En el ayuntamiento se les dio pan, café y alpargatas. Y fueron llegando más naufragos en otro remolcador. Hubieron de ubicarse en el Círculo Católico y el Teatro Circo. Y todos los cartageneros llevaban ropas y alimentos y abrieron una subscripción. Al llegar más naufragos se fueron ocupando posadas, algunos ya vagaban por las calles. La autoridad de Marina dispuso locales, camas, remolcadores y torpederos y el cónsul italiano (la mayoría eran italianos) obedeció la orden de su gobierno y tomó cartas en el asunto. Buzos del Arsenal de Cartagena rescataron documentos y pertenencias del *Sirio* pero no pudieron extraer 70 cadáveres aprisionados entre el casco. Rescataron la caja de caudales del *Sirio*, que estaba cerrada; al abrirla no había nada, ¿quién se llevó todo en los primeros momentos del naufragio? Nunca se supo. Desde Génova partió el vapor *Adria* para que quienes quisieran pudieran proseguir el viaje a América. Para los que prefirieron retornar a Italia, se esperó a que el trasatlántico *Italia* pasara por Cartagena (volvía de Montevideo) para recogerlos ⁽⁸⁻¹⁰⁾.

Las cifras de pasajeros, supervivientes y fallecidos resultan variopintas según los medios. Este hecho puede comprobarse en la Figura 5, tomada de “Cartagena histórica” en su número monográfico 18 (El naufragio del *Sirio*). Dicho documento se inicia con *E da Genova il Sirio partivano per l’America varcare varcare confin...* Y se remata la crónica con: *Sin una cruz ni una flor está el lecho sepulcral, de aquellos desventurados que tienen por tumba el mar.*



DISTINTAS VERSIONES, SEGÚN LA FUENTE, PARA DETERMINAR LAS CIFRAS DEL NAUFRAGIO			
FUENTE	PASAJEROS	SUPERVIVIENTES	FALLECIDOS
Compañía de seguros <i>Lloyds</i>	892	669	223
Alcaldía de Cartagena	812	580	242
Ministerio de Marina-Madrid	920	545	382
Sr. La Rosa. Gobierno Civil de Murcia	812	588	234
Agencia consular de Italia		561	
Marqués de Pilares. Capitán General de Cartagena		522	
José Piccone. Capitán del <i>Sirio</i>	832		
García Echegoyen <i>Grandes Naufragios</i>	822	382	440
Il corriere di Genova	810	460	350

Figura 5. Datos de pasajeros, supervivientes y fallecidos según distintas fuentes

El recuerdo

Más allá de cifras de naufragos y de la tragedia, el *Sirio* dejó un recuerdo imborrable en las gentes de la zona. Lo primero fue agradecer a los héroes su comportamiento. Así, a propuesta del Ministro de Marina, José Ferrándiz, en sesión del 12 de Octubre de 1907, se inició el proyecto de Ley para ratificar las distinciones entregadas por el Ayuntamiento de Cartagena a los salvadores de los naufragos del *Sirio*. Dicha propuesta fue ratificada por el Congreso en sesiones de 19 de Febrero y del 27 de Febrero de 1908. De los tripulantes del *Joven Miguel*, fue Ginés Soler el marinero que tuvo una actuación extraordinaria, por lo que recibió la Cruz de plata con distintivo rojo y pensión vitalicia de 7,50 pesetas mensuales. El resto de la tripulación, la misma distinción, pensionada con 2,50 pesetas. La tripulación la componía el patrón Vicente Buigues Ferrando, sus dos hijos Vicente y Hermenegildo Buigues Vives, Ramon Montoro, Francisco Arlandis y José Martínez. Vicente Buigues fue condecorado por los gobiernos de España e Italia con la Cruz de 1ª clase del Mérito Naval con Distintivo Rojo, pensionada con 30 pesetas mensuales, y con la Medalla de Oro de Salvamento de Naufragos. El propio rey Alfonso XIII le recibió en audiencia en el Palacio Real de donde surgió una amistad personal que perduró en el tiempo ^(4,8).

Actualmente, Cabo de Palos es privilegiado lugar de buceo en el Mediterráneo occidental. Es asimismo una de las zonas consideradas como uno de los grandes cementerios de barcos del mundo. Incluso pecios de más de 100 metros de eslora y 5.000 toneladas de desplazamiento. Ahí está el silencioso recuerdo del *Sirio*, sus restos diseminados alrededor del Bajo de Fuera, zona declarada Reserva Integral desde 1995. Sólo se permite algo de pesca artesanal. Gran parte de los restos del buque, como las calderas y diversas planchas del casco, se encuentran diseminados por la cara Oeste del bajo, a lo largo de una pendiente



suave. La popa se encuentra a unos 47 metros de profundidad. La proa en la cara Este, a unos 70 metros de profundidad, junto a los restos de otras naves. Hasta 1995 se podían visitar libremente los restos, pero con la declaración de Reserva Integral de las Islas Hormigas, sólo es posible bucear obteniendo una serie limitada de permisos en la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno Regional de Murcia. Hoy el *Sirio* es paisaje submarino ^(8,11).

Muchos elementos negativos

Se estima que el *Sirio* tenía una capacidad de 1300 pasajeros, que se dividían entre los 80 de primera clase, 40 de segunda y 1.160 de tercera. Pero era habitual que se agregaran multitud de inmigrantes ilegales a los que se hacinaba en las bodegas. El primer dato negativo es que nunca ha sido posible determinar el número de pasajeros que viajaban en el momento de la tragedia.

Otro aspecto negativo, vinculado al anterior, es que la ruta oficial era Génova-Buenos Aires. Lo que variaba eran las distintas escalas (Barcelona, Cádiz, Islas Canarias, Cabo Verde, Río de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires) según determinara la compañía en función de los pasajes vendidos. De manera oficial la ruta se hacía en quince días aunque era frecuente que tardara algo más. ¿El motivo? Se iba deteniendo antes de cruzar el Atlántico, en las costas españolas, para recoger inmigrantes ilegales. Claro que este aspecto nos se mencionaba en la propaganda previa al viaje: *Para Río de Janeiro, Santos y Buenos Aires. Viaje en quince días. Saldrá de Cádiz el día 5 de agosto, el magnífico y rápido vapor correo italiano "SIRIO"; de 4.141 toneladas de registro y fuerza de 5.332 caballos. Su comandante don. G. Piccone.*

Desgraciadamente hay aspectos de esta tragedia que parecen el preludio de lo que sería el accidente del *Costa Concordia* en 2012 al mando del Capitán Francesco Schettino. En el caso del *Sirio* se sabe que un grupo de oficiales cortó los cabos de un bote y con el Capitán Piccone a bordo, se alejó del barco. La tripulación, por incapacidad de controlar la situación o por cobardía, también abandonó al pasaje a su suerte. Una miserable acción por la cual todos deberían dar muchas explicaciones. Piccone dijo que se sumió en un shock mientras avanzaba entre cuerpos despedazados por la explosión de las calderas. Declaró a la prensa: *Yo iba en la cámara y no sobre cubierta como por algunos se ha dicho, y completamente confiado en el feliz término del viaje. Cuando sentí el terrible golpe comprendí lo que había ocurrido, y parece que recibí una punzada en el corazón, al pensar en tantos seres como llevaba a bordo.* Parece que tan solo dieron la talla el segundo piloto y el grupo de religiosos a bordo. En *El Eco* (Cartagena,



6 de agosto de 1906) se leía: *Los detalles del naufragio del trasatlántico Sirio, acaecido en Cabo de Palos en la tarde de anteayer, sin causa alguna que lo hiciera temer ni sospechar, y debido sólo a criminal abandono o imperdonable impericia del capitán del buque, son aterradores, tanto, que sólo por un esfuerzo supremo de voluntad, a la que sirven de acicate los deberes que con el público tenemos contraídos, quizás podamos referirlos, sobreponiéndonos a la impresión hondísima que aún nos embarga.*

En cuanto al rescate, algunos barcos no prestaron ayuda o lo hicieron “por cumplir”. Fue el caso del buque francés *Marie Louise*, que se limitó a recoger 29 náufragos. Algunos sobrevivientes dirían luego refiriéndose a este barco: *en todo caso podría compararse (su actuación) con el vergonzoso proceder de la torpe y cobarde tripulación del infortunado Sirio*. El barco *Poitien* también pasó de largo.

Y no faltó el pirateo. Cuando los responsables de Sanidad Marítima, autoridades y buzos accedieron al *Sirio* encontraron que había sido objeto de sistemáticos saqueos. Entre el desorden y la destrucción, con las maletas y los cofres forzados, todo objeto de valor de los pasajeros había desaparecido. También la caja de seguridad había sido abierta, y desde luego todo lo que pudiera haberse guardado en ella, se esfumó. Nada fue investigado.

¿Qué ocurrió? El día 6 comenzó a aparecer la verdad con todas sus crueles facetas: El diario *Il Secolo XIX*, de Génova, publicó una información en la que la Marina italiana atribuía la catástrofe a un error de ruta debido a la impericia o el descuido *de quien en aquel momento dirigiera el buque*. Se trataba del tercer oficial, que en aquel momento pilotaba la nave, aunque éste conocía su misión y además el capitán estaba junto a él. El Capitán Piccone, de 68 años entonces, llevaba 46 años navegando y 26 en la empresa. Era el decano de la *Navigazione Generale Italiana* y ese iba a ser su último viaje al mando del *Sirio*. Conocía su trabajo y las costas mediterráneas españolas, ya que había realizado la travesía en muchas ocasiones sin percances. El mar estaba calmo la tarde del 4 de agosto y el buque, que no tenía avería alguna, obedecía a su gobierno.

En las cartas náuticas constaba la existencia del grupo de islotes llamado Bajo de las Hormigas, continuación submarina del Cabo de Palos. Los pilotos que navegaban por la zona los conocían bien, lo cual no había impedido muchos naufragios producidos antes y después del que tuvo por protagonista al *Sirio*. Antes del desastre varios faros señalaban los sitios peligrosos (desde 1862 el denominado “de las Islas Hormigas” y el “del Estacio”; desde 1865 el del Cabo de Palos). Se llegó a decir que el accidente ocurrió por la tarde, cuando la luz de los faros aún no está activa, y que el hecho de que en los fondos subacuáticos del área en cuestión se encontraron restos de muchas naves de distintas épocas, podía hacer pensar en



facilidad para el desastre con escasa visibilidad. Sin embargo, la excusas de Piccone iban por otros derroteros: alegó que el naufragio se produjo *por la ignorancia de la situación de los bajos en las cartas de navegación, por la desviación de la ruta del buque a causa de las corrientes marinas y por la alteración de la brújula... por las minas de hierro del litoral español*, o algún otro fenómeno externo. Error humano es cuanto parece que ocurrió.

Además, Piccone negó las acusaciones de abandono del barco. Según su versión, toda la tripulación cumplió perfectamente con su deber y él había sido el último en abandonar el barco junto a los oficiales Amezaga y Tarentino y el marinero Vizziga, cuando era ya noche cerrada. Sin embargo, todo ello se contradecía por completo con las informaciones recogidas por la prensa española en el momento del naufragio, en las que se contaba que Piccone fue uno de los primeros en abandonar el *Sirio* en un bote, que momentos después se encontraba en Cabo de Palos observando el desarrollo de los acontecimientos y horas más tarde dormía plácidamente en la pensión *La Piña* en la calle San Cristóbal la Larga de Cartagena. Muchos supervivientes confirmaron estos hechos y reiteraron que habían quedado a bordo abandonados a su suerte. Además, los miembros de la tripulación reconocieron que el Capitán Piccone había sido advertido en reiteradas ocasiones por sus oficiales del peligro que suponía su temeraria navegación. Todo esto quedó suficientemente probado. Un oficial declaró que el cambio de rumbo se produjo para llegar de día a Cartagena, evitando así las dificultades que la entrada en aquel puerto presentaba por la noche. Las palabras de Piccone, al periódico *Il Secolo* de Milán fueron: *tomé todas las precauciones para seguir la ruta prevista y pasar a unas tres millas de distancia de la costa, pero a pesar de ello vino el naufragio, algo que de ningún modo podía yo prever. Tuvo que deberse a corrientes marítimas o a influencias magnéticas. Aquella parte de la costa es rica en minas de hierro que podían haber alterado la rosa de la brújula. En el momento del naufragio yo me encontraba junto a la brújula y el oficial Amezaga seguía la ruta indicada. No puedo suponer otra cosa.* En cuanto a posibles diferencias con sus oficiales, respondió que no las hubo, sino únicamente una indicación del oficial Tarentino, que consideraba que navegaban demasiado cerca de la costa. Como se había insinuado que el accidente obedeció a un capricho del capitán por ahorrar 7 millas náuticas (y así hacer la ruta en el menor tiempo posible), el propio Piccone señaló: *no es cierto que quisiéramos abreviar la ruta ni establecer competición con los vapores León XIII y Mendoza.*

La comisión de investigación creada por el gobierno italiano fue rotunda, al afirmar, como conclusión, que el *Sirio* no solo se dedicaba al transporte normal y habitual de viajeros desde y hacia Génova y el Río de la Plata con escalas oficiales, sino que además realizaba otras “extraoficiales”, de las que resultaban embarques clandestinos de emigrantes a lo largo



de la costa mediterránea española, motivo que explica ese aproximarse tan irresponsable a las playas, que aparentemente no era realizado por ningún buque de ese calado. Los técnicos italianos señalaron que la salvación del *Sirio* era del todo imposible y que, en pocos días, el vapor quedaría sumergido por completo bajo las aguas.

No se equivocaron. Hacia las 11.00 horas del lunes 13 de agosto de 1906, los tripulantes de una embarcación que vigilaba el navío escucharon un fuerte ruido observando que, seguramente como producto de los movimientos del mar, el casco se partía en dos mitades, hundiéndose a unos 40 metros de profundidad en su mayor parte. Durante algún tiempo más (parece que hasta el 21 de agosto) se mantuvo la proa a la vista, trabada entre las rocas. Al producirse la fragmentación, salieron a flote decenas de cadáveres, encerrados en las zonas sumergidas de la nave, que rápidamente fueron arrastrados por la corriente hacia las costas. Un desastre, aquel que derivado de la avaricia acaba rompiendo el saco (Figura 6)

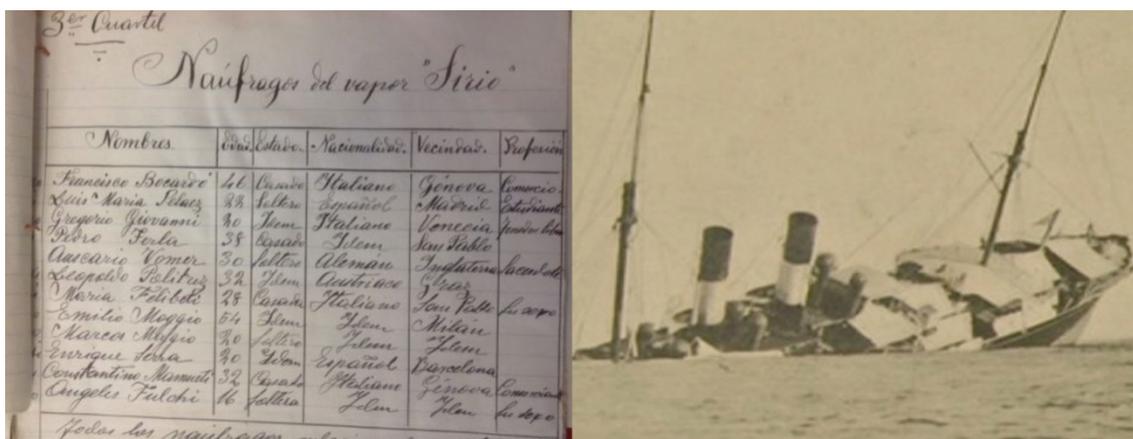


Figura 6. Algunos naufragos y hundimiento del *Sirio*

Referencias

1. El "Rúa Mar" estaba siendo investigado por presunto narcotráfico. *La Vanguardia*, 31-01-2020.
2. La avaricia rompe el casco: así fue el cruel hundimiento del *Sirio*. *La Razón*, 25-10-2010.
3. Cortese L. El naufragio del vapor "*Sirio*". Historia y Arqueología Marítima. En: <https://www.histarmar.com.ar/InfGral/NaufragioSirio.htm>
4. Rojas A. El naufragio del *Sirio*. En: <http://naufragiodelsirio.blogspot.com>



-
5. Ortola A. Vicente Buigues Ferrando. En: <http://historiadecalp.net/buigues.htm>
 6. Poblet E. El hundimiento del *Sirio*. Asociación de Personal Docente Jubilado de la Universidad Politécnica de Madrid. Conferencia, 23-09-2010.
 7. López A. La tragedia del barco con inmigrantes italianos que se hundió frente a Cartagena y cuyo capitán huyó el primero.
 8. En: <https://alfredlopez.tumblr.com/post/163784836930/la-tragedia-del-barco-con-inmigrantes-italianos>
 9. Pérez LM. El naufragio del *Sirio*. Cartagena Histórica. Cuaderno Monográfico 18; 2005.
 10. Vicente Buigues y los héroes de agosto de Cartagena. *Cartagena de Hoy*, 22-08-2014.
 11. Imarisio E. La pitricce del vapore *Sirio*. Génova: Frilli; 2003.
 12. Lira E. El último viaje. National geographic (edición en castellano). 2017;41:24-43.