

UNA FRAGATA DE LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS EN EL OCASO DE UN IMPERIO. *LA SANTO DOMINGO DE LA CALZADA (1803-1807) (II)*

Diego TÉLLEZ ALARCIA
Doctor en Historia Moderna

Resumen

Este trabajo analiza la trayectoria de la fragata *Santo Domingo de la Calzada*, de la Real Compañía de Filipinas, desde el inicio de su segundo viaje a Filipinas, en 1803, hasta su hundimiento en Montevideo en 1807. Se presta especial atención a sus cargas, pasajeros y vicisitudes durante el viaje.

Palabras clave: Real Compañía de Filipinas, comercio marítimo, rutas comerciales, reinado de Carlos IV.

El segundo viaje a Filipinas (1803-1805)

Carga y pasajeros en el trayecto de ida

EL buque que había quedado a cargo del comercio entre Filipinas y Perú, el *Santa Gertrudis*, había sido obligado por las autoridades limeñas a regresar a la Península cargado de 250.000 pesos fuertes. Su ausencia en el lucrativo comercio transpacífico obligaba a la Compañía a tratar de sustituirla con la mayor brevedad posible:

«... considerando que la falta de la *Gertrudis* en Manila podría privar a la Compañía en el año actual de los retornos de aquella factoría y de la de China a causa de no haber allí buque a propósito para el efecto inmediatamente que tuvo noticia de la resolución del comisionado de Lima de que hacía volver la *Gertrudis*

a España dispuso reemplazar esta expedición con la fragata *Santo Domingo* que se hallaba en Cádiz» (1).

Así las cosas, el mando fue encomendado nuevamente a don Juan de Latre (2). Como segundo de a bordo se nombraba a don Joaquín Sagasti, alférez de navío (3). La *Santo Domingo* salía de Cádiz el 3 de mayo con un panorama mucho más sombrío que en su anterior viaje. La paz entre Francia e Inglaterra apenas había durado un año. Con ambas potencias nuevamente en guerra, España había conseguido que su neutralidad se respetase a un alto coste. Por un lado, se veía obligada a pagar a Francia un costoso subsidio por la inaplicación de las cláusulas del tratado de San Ildefonso por las cuales estaba obligada a prestar auxilio al emperador. Por otro, Gran Bretaña presionaba diplomáticamente a la cancillería madrileña para que suspendiese dicho subsidio y daba órdenes a sus naves para que interceptasen toda embarcación sospechosa de conducir caudales que pudieran emplearse con ese fin. Este precario equilibrio exigía tomar todas las precauciones posibles.

En ello incidirían las instrucciones dadas a Latre. A pesar de que en ellas se reconocía poseer «certificados de los cónsules de Francia e Inglaterra sobre la neutralidad de España», advertían al capitán de que debía tomar toda una sarta de medidas de extrema prudencia, como «evitar los cruceros y cuanto pueda el encuentro con buques ingleses y aun franceses, a menos de estar muy seguro de la continuación de la paz con España»; dirigirse «a Canarias con el fin de tomar dicha noticia [sobre la continuación de la neutralidad]» y, en función de dicha noticia, suspender o seguir «su venida a Cádiz o al puerto de España que pueda coger»; y «permanecer con el buque de su mando cargado o descargado según lo crea conveniente en la rada de Santa Cruz de Tenerife u otro puerto de las Canarias» si la noticia de la ruptura de las hostilidades se producía (4).

No obstante tan funesto ambiente, la *Santo Domingo* portaba en este segundo periplo menos cañones que en el primero (catorce en total). Respecto a su carga comercial, sabemos que los bienes transportados ascendían a 688.256 reales, en efectos tanto nacionales como extranjeros, pero desconoce-

(1) AGI, Filipinas 991. Junta nacional de accionistas de la Compañía de Filipinas, 23 de diciembre de 1805.

(2) AGMAB, Compañía de Filipinas 7188. Comunicación del nombramiento a los directores de la Compañía y al Director General de la Armada, 20 de febrero de 1804.

(3) AGMAB, Compañía de Filipinas 7189. Sabemos poco sobre este oficial. Participó junto a Latre en las campañas del Río de la Plata, tanto contra los ingleses como contra el gobierno revolucionario de Buenos Aires. En 1817 volvió a dirigir un buque de la Compañía con destino a Filipinas. En 1819 comandó la fragata *Nuestra Señora de Atocha*, alias *Reina María Isabel*, llevando a bordo tropas de refuerzo para luchar contra los insurgentes.

(4) AHPBu, Archivos Privados 2. «Instrucción reservada que da la Dirección de la Real Compañía de Filipinas al Teniente de Fragata de la Real Armada don Juan Latre, Comandante de la nombrada Santo Domingo de la Calzada, propia de la Compañía, y a que deberá atenerse al regreso del viaje que va a emprender a Manila por el Cabo de Buena Esperanza». Martín Antonio de Huizi, abril de 1804.

mos su desglose exacto. Más importante aún era su carga en líquido: 200.000 pesos fuertes en plata (5), cantidad más que respetable para continuar engrasando la maquinaria de la Compañía en los mercados orientales.

Por lo que respecta a los pasajeros, el elenco de personajes difiere bastante del que hallábamos en el periplo anterior. Para empezar, en este embarca toda una autoridad: el nuevo arzobispo electo de Manila (6), fray Juan Antonio Zulaibar, eclesiástico perteneciente a la orden de los dominicos y adscrito al convento de San Pablo de Burgos. Había estudiado filosofía y teología en varios cenobios de su orden, y acabó nombrado catedrático de la segunda en Alcalá en 1796 (7). Su ascenso se produjo tras los fallecimientos del arzobispo fray Juan Antonio Gallego de Órbigo y de fray Ignacio de Salamanca, obispo de Cebú, designado en primera instancia como sucesor de aquel (8). Regiría la archidiócesis por espacio de veinte años (9). Las fuentes filipinas confirman su pasaje a bordo de la nave: «Este señor llegó a esta bahía el día 1 de septiembre del año de 1804, en la fragata llamada *Santo Domingo* de la Real Compañía de Filipinas». También confirman que no lo hizo en solitario: «Hizo su viaje en cuatro meses y llegó con toda felicidad. Trajo de familia un religioso llamado Fr. Pedro de la Iglesia, dos pajes y un sobrino aún muy joven» (10).

Más exótica todavía resulta la presencia de dos clérigos de origen chino: Marcos Ciang y Pablo Wan, que se habían formado en el Colegio de los Chinos de Nápoles y regresaban a su tierra de origen para predicar la religión católica (11). Su pasaje en la *Santo Domingo* se debía a una gestión del embajador del reino de Nápoles (12) —no debemos olvidar que Carlos IV era el hermano mayor del rey de las Dos Sicilias, Fernando I—. El capellán de la *Santo Domin-*

(5) AGI, Filipinas 991. Junta nacional de accionistas de la Compañía de Filipinas, 23 de diciembre de 1805.

(6) AGI, Arribadas 439B, N. 242.

(7) Un resumen de su carrera eclesiástica hasta entonces aparece en «Diversos hechos acaecidos durante el gobierno del Señor Arzobispo de Manila», Archivo de la Universidad de Santo Tomás, Manila (en adelante AUST), libro 34, 3, ff. 78v-79r. Hay una copia de la real cédula de su nombramiento, fechada el 16 de abril de 1804, en el Archivo Archidiocesano de Manila (en adelante AAM), caja 1.A.1., carpeta 8. Véase también GONZÁLEZ POLA, M.: *Obispos dominicos en Filipinas*, Madrid, 1991, pp. 94-95.

(8) AGI, Filipinas 1004, N.17.

(9) Sobre su gobierno se pueden consultar «Diversos hechos acaecidos durante el gobierno del Señor Arzobispo de Manila» (AUST, libro 34, 3, ff. 73-152) y Libro de Gobierno Eclesiástico (AAM, caja 1.D.10., carpetas 8-10, y caja 1.D.11., carpeta 8). Sus decretos al frente del arzobispado también se conservan en este último archivo (caja 1.B.4., carpeta 5).

(10) AUST, libro 34, 3, f. 70r. «Ceremonial observado en la llegada del arzobispo don Fr. Juan Antonio Zulaibar del orden de predicadores».

(11) Fundado en 1724 por el misionero Matteo Ripa, quien tras trece años en China había regresado a Italia con un grupo de oriundos, con el fin de formar un clero autóctono capaz de retornar a su país y evangelizarlo. Véase RIPA, M.: *Storia della fondazione della congregazione del Collegio de' Cinesi*. Manfredi, Nápoles, 1832.

(12) AGI, Arribadas 439B, N.348. Pedro de Ceballos a los directores de la Compañía, 12 de septiembre de 1803.

go (nunca se aclaró cuál de los dos clérigos) sería chino, al menos durante la travesía de ida (13).

También extranjeros, de origen irlandés en este caso, eran don Tomás Kelly y don Andrés Connely, «comerciantes de Madrid y Bilbao» (14). Ambos eran sobrinos del difunto Carlos Connely, capitán del Regimiento de Dragones de Nueva España, que había fallecido en Filipinas en 1794. Viajaban a Manila representando a su familia con el propósito de terminar de cobrar la herencia de su tío, que había sido administrada «por medio de [los] testamentarios» don Patricio Darwin, factor de la Compañía, en primera instancia, y su hermano don Manuel Darwin, a su deceso (15). Carlos Connely tenía una larga trayectoria al servicio de la Corona. Había ingresado en el regimiento de Ultonia como cadete, continuado en el de dragones de España en México, en calidad de alférez y teniente, para finalmente ascender a capitán del regimiento de Luzón (16). En 1789, por mediación de su hermano fray Thomas Connely (17), confesor de la familia de S.M. en los Reales Sitios, había obtenido un ansiado ascenso a teniente coronel y permiso para regresar a México como agregado. La propia Compañía de Filipinas había respaldado al religioso emitiendo un dictamen que alababa su labor en la promoción de la agricultura en la jurisdicción de Camarines, donde actuaba el irlandés en calidad de alcalde mayor (18). En total tenía a sus espaldas más de veinte años de servicios (19). Sus sobrinos permanecerían en Manila durante más de dos años, litigando infructuosamente en el Juzgado de Bienes de Difuntos por el legado fantasma de su pariente (20).

(13) Que un religioso de origen chino fuera el capellán en un barco español no era algo insólito, como puede deducirse de la real orden de 9 de octubre de 1791 por la que «S.M. se ha servido conceder licencia a los misioneros de Xanfi y Xenti en la China para que puedan conducir a Europa los alumnos que aspiren al sacerdocio en los buques españoles que van todos los años a Manila y Cantón». NAP, Celdulario, 1789-1793, exp. 45, ff. 80-81.

(14) AGI, Arribadas 439B, N.344.

(15) La testamentaria de Connely se conserva en Lilly Library, Indiana University, Philippine Mss. II.

(16) Sobre Carlos Connely, véase TÉLLEZ ALARCIA, D.: «Don Carlos Connely: un irlandés en Filipinas, 1780-1794» (en prensa).

(17) Respecto de las actividades de este personaje y de la relación con su hermano, véase BERGMAN, T.: «Correspondence of the lexicographer Thomas Connely OP (1783-93) in the Archivo General de Simancas», en *Archivium Hibernicum*, núm. 63, 2010, pp. 299-323.

(18) Sobre su actuación en este cargo véase Archivo Nacional de Filipinas, EP-CS 1785-1837, f. 2b.

(19) Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Guerra 6992, exp. 11, y Secretaría de Guerra 7272, caja 3, f. 4, hoja de servicios de don Carlos Connely.

(20) Al menos hasta septiembre de 1806, cuando don Manuel Darwin, a su regreso de Nueva España, pudo probar que el total de la herencia había sido transferido a la Península (Lilly Library, Indiana University, Philippine Mss. II, ff. 129r-145r, testimonio de don Manuel Darwin, septiembre de 1806). La situación económica a la que se vieron abocados fue bastante desesperada: «... los gastos que se nos han ocasionado a mí y mi primo para exigir de las coalbaceas la cuenta que en el día ha presentado don Félix Ruiz nos han reducido a la mayor pobreza, teniendo que mendigar de varios sujetos los socorros necesarios a nuestra manutención y decencia». *Ibidem*, f. 103r. Tomás Kelly al Juzgado de Bienes de Difuntos, 20 de septiembre de 1805.

Por otro lado, a bordo de la fragata viajaban también dos militares de cierto rango destinados a Filipinas. Se trataba de don Manuel de Fuentes, «electo comandante de uno de los batallones veteranos de Filipinas», quien viajaba con «su esposa doña María Catalina de Fuentes, su hija, doña Basilia, de edad de dos años y medio, y su asistente», el también militar «Francisco Sánchez, sargento electo de los mismos batallones» (21), y de don Juan de Porras, «electo teniente de uno de los batallones veteranos de Filipinas», a quien a su vez acompañaba, tan solo, su asistente, «José Morillo, sargento electo de los mismos batallones» (22).

Finalmente, los camarotes de la *Santo Domingo* albergarían a un último pasajero distinguido: don Pedro Ignacio de Echeverrigaray, «que por acuerdo de la Junta de Gobierno de la Compañía de Filipinas, pasa a Manila de teneedor de Libros de aquella factoría, llevando de escribiente a don Bernardo Morales» (23).

Ruta y vicisitudes en el trayecto de ida

Si en el primer viaje la obligatoria parada en El Callao había determinado que la ruta a seguir fuese la del cabo de Hornos y el Pacífico, en esta ocasión se navegaría hasta el cabo de Buena Esperanza, para luego atravesar el Índico. Franqueado con holgura el ecuador del siglo XVIII, este trayecto seguía vedado a las embarcaciones españolas, tanto por cuestiones técnicas (apenas se tenía conocimiento náutico de la navegación en dichas latitudes) como por razones políticas. No en vano se seguía invocando el tratado de Tordesillas, firmado con Portugal, para reintegrar a la Corona la ciudad de Colonia del Sacramento. Ese mismo convenio dejaba fuera de dichos mares a las naves españolas.

Sin embargo, el interés en abrir una ruta comercial directa con el archipiélago filipino acabó pesando más que otras consideraciones. Era este un viejo sueño del reformismo borbónico y de muchos de sus escritores y estadistas, desde el marqués de Santa Cruz de Marcenado hasta Francisco Leandro de Viana, pasando por los Ulloa, Uztáriz, Carvajal, Calvo u Ovando (24). Un sueño que se vio acelerado por acontecimientos como la toma de Manila por parte de los ingleses en 1763, en el marco de la Guerra de los Siete Años. La debilidad mostrada en aquella parte de los dominios españoles añadiría la urgencia militar al deseo reformista de ampliar el comercio filipino con la metrópoli, a fin de que el archipiélago abandonase su sempiterna condición de lastre para las arcas estatales. Así las cosas, Carlos III dio luz verde para explorar esta ruta, a partir de 1765, ni más ni menos que con buques de la Real Armada. El navío *Buen Consejo*, al mando de Juan de Casens, fue el

(21) AGI, Arribadas 439B, N.273.

(22) Ib., N.272.

(23) Ib., N.339.

(24) Un resumen de todos estos proyectos y propuestas, y de algunas otras, se recoge en MARTÍNEZ SHAW, C.: *El sistema comercial español del Pacífico (1765-1820)*. Madrid, 2007.

primero en hacerlo en 1765 (25). El experimento duró veinte años, durante los cuales se enviaron hasta catorce expediciones (26).

Pues bien, la Compañía de Filipinas era la heredera directa de esos esfuerzos. «Por ser la finalidad primordial de la empresa el fomento del archipiélago filipino, estableció el comercio directo Cádiz-Manila por la ruta del cabo de Buena Esperanza», señala Díaz-Trechuelo en su obra sobre la Compañía (27). Era la derrota que seguía la *Santo Domingo* en su segunda travesía.

De tal travesía disponemos de todos los pormenores gracias nuevamente a un extracto del diario del capitán Latre, que en él consigna todos los incidentes que sufrieron durante la navegación. A la ida, a decir verdad, fueron bastante escasos. Al poco de partir de Cádiz, el 3 de mayo, constataron que el reloj fallaba, lo que les hizo recalar en la isla de San Antonio de Cabo Verde para adecuar sus lecturas de longitud: «... por haber encontrado en el reloj de longitud alguna variación según distancias solares, en el movimiento diario que se consideró en el observatorio de la Isla de León, nos dirigimos a la Isla de San Antonio de las del Cabo Verde, por cuya marcación arreglamos el movimiento referido» (28).

El 26 de mayo cruzaron el Ecuador, en pleno océano Atlántico. El 28 de junio arribaron al cabo de Buena Esperanza, donde debieron tomar una latitud más al sur para evitar vientos contrarios. Ya en el Índico, pusieron rumbo a la isla de Christmas con el fin de asegurar su posición en las cartas náuticas, cosa que consiguieron a primeros de agosto. Llegaban a la zona más delicada de todo el viaje, que ya Casens había reseñado como peligrosa en su viaje inaugural con el *Buen Consejo* (29), y aún quedaban muchas millas de incertidumbre por recorrer. Pero, una vez superado el obstáculo del estrecho de la Sonda y los bajos subsiguientes, el camino hasta el archipiélago quedaba expedito. Y quince días más tarde, el 2 de septiembre, arribaban a Manila (30).

(25) MARTÍNEZ SHAW, en «La Armada en Filipinas (1765-1784)» (*Revista de Historia Naval*, núm. 69, 2014, pp. 93-116), ofrece un relato pormenorizado de este viaje.

(26) El resumen de los datos de todas ellas se encuentra en ALFONSO MOLA, M., y MARTÍNEZ SHAW, C.: «La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas», en BERNABÉU ALBERT, S., y MARTÍNEZ SHAW, C. (dirs.): *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*. Madrid, 2013, pp. 307-340.

(27) DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, M.L.: *La Real Compañía de Filipinas*. CSIC, Sevilla, 1965, p. 183.

(28) AHPBu, Archivos privados 2, «Extracto de las navegaciones practicadas con la fragata *Santo Domingo* de la Real Compañía de Filipinas al mando del Teniente de Navío de la Real Armada, don Juan de Latre y su segundo el de fragata, don Joaquín Sagasty». Una copia de este mismo documento se conserva en AMN, Ms. 1020.

(29) «La fuerza y variedad de corrientes, la multitud de islotes, lo bajo de la costa de Sumatra, sus bajos, lo oscuro del tiempo, todo hace respetable este corto tránsito, y dudosa la suerte del que está obligado a emprenderle con malos aturbonados tiempos y de noche». MARTÍNEZ SHAW, C.: «La Armada en Filipinas...», p. 108.

(30) «Extracto de las navegaciones practicadas...»

Carga y pasajeros en el trayecto de regreso

La *Santo Domingo* quedó estacionada en la capital filipina durante los siguientes tres meses, ocupada en las operaciones habituales de descarga y carga, hasta que el 12 de diciembre de 1804 largó velas nuevamente en dirección a la Península. En esta ocasión conocemos los productos que la Compañía llevaba en el flete de retorno. Algunos procedían de la propia Filipinas: tejidos, pimienta, azúcar, miel... Otros se embarcaron en la parada que la fragata efectuó en la factoría de Cantón: mahones, abanicos, fichas de juego, más pimienta, medias de seda, canela, té... Como se advierte, se trataba en su mayor parte de productos con un alto valor añadido en el mercado europeo, como era habitual en el comercio desarrollado con esta alejada zona del mundo (31). La Compañía valoraba el cargamento en un total de 223.883 pesos fuertes (32).

LISTA DE PRODUCTOS EMBARCADOS EN LA *SANTO DOMINGO DE LA CALZADA* EN MANILA Y CANTÓN EN SU VIAJE DE REGRESO A LA PENÍNSULA (1804)

<i>Productos</i>	<i>Procedencia/cargador</i>
207 fardos de elefantes	Manila/Compañía de Filipinas
98 fardos de tejidos de Iloco	
12 fardos pañuelos de la costa	
130 sacos de pimienta	Cantón/Compañía de Filipinas
753 cajones de mahones	
10 cajones de abanicos	
3 cajones de fichas de juego	
360 cajas de canela	
277 cajas de té	
3550 sacos de pimienta	
1 cajoncito con [muestras] de té	
27 fardos [mantangue] crudo	
1 cajoncito con jalea de burro	
2 cajones medias de seda	
104 cajones de azúcar	
8 zurroneos de miel	
57 cajones arpillados	Cantón/particulares
11 cajones arpillados	
Torcós de abanicos y frioleras	

(31) Archivo General de la Nación, Uruguay (en adelante AGNU), Archivo Histórico (ex Archivo General Administrativo), Capitanía del Puerto 95.

(32) AGI, Filipinas 991. Junta nacional de accionistas de la Compañía de Filipinas, 23 de diciembre de 1805.

También embarcaron una cantidad de plata considerable (33).

Por lo que respecta a los pasajeros, en esta ocasión encontramos dos parejas de hermanos viajando a España con la intención de educarse: Fernando María y Luis Bracamonte Velaz de Medrano, hijos naturales del finado marqués de Tabuérniga (34); José María y Julián Pío González Calderón lo eran, por su parte, de un acaudalado comerciante filipino, don José Luis González Calderón. Ninguno de ellos alcanzaría la Península en el plazo previsto, y no hay constancia de que los primeros lo consiguiesen nunca (35). Respecto a los segundos, Latre tuvo que encargarse de ambos en el Río de la Plata, con la ayuda del factor de la Compañía en Buenos Aires, Martín de Sarratea, y de su yerno Santiago Liniers (36). Las guerras de independencia demoraron su viaje hasta 1817, cuando embarcaron en el bergantín inglés *Amazona*, al mando del capitán Carlos Julluk (37). A esta nómina de pasajeros hay que añadir a don José Díaz Mon, a dos criados de los hermanos Bracamonte y a «14 hombres de tropa de transporte» (38).

El trayecto de regreso: lorchas chinas, Cantón y varada en Banca

Y es que, frente a la tranquilidad de las singladuras de la ida, la vuelta estuvo plagada de incidentes. Desde la salida de Manila, la meteorología comenzó a mostrar su cara menos amable. Durante casi una semana, la embarcación se vio obligada a voltejar la costa de Luzón en dirección norte, protegiéndose de los vientos dominantes navegando en cabotaje. Una vez llegada al extremo septentrional de la isla, mudó de rumbo y aproó al noroeste, con intención de salvar la distancia que la separaba de la costa china en el menor tiempo posible. Allí la expedición se enfrentó a un temporal de consideración que le hizo perder las «perchas de proa, pescantes de las amuras del trinquete y las sujetiones del tajamar». Al término de la travesía, la sentina había hecho 24 pulgadas

(33) «Sr. Tesorero de esta Real Aduana don Ildefonso Pateyro, extraerá V. Md. de la caja de su cargo los 450 pesos que, por diciembre del año pasado de 1804, se recaudaron a los oficiales de dotación de la fragata *Santo Domingo de la Calzada*, (...) por el 3% de extracción de plata, deducidos de 15.000 pesos que embarcaron en dicho buque». NAP, Aduana de Manila, 1805-1806, 8 de febrero de 1805.

(34) Sobre los Tabuérniga, véase TÉLLEZ ALARCIA, D.: *Jaque al rey: la conspiración del marqués de Tabuérniga*. Endymion, Madrid, 2015.

(35) Fernando M.^a, de hecho, otorgó testamento en Montevideo el 6 de agosto de 1811. AGN, Uruguay, Archivos Judiciales, Civil 1º, año 1811, t. 1, ff. 18v-21r. El 17 de noviembre de 1814, el escribano Márquez sacó «testimonio del testamento contenido en estos folios» para «entregar a don Luis Bracamonte, albacea de su hermano don Fernando». Es la última noticia documental que se tiene de él hasta la fecha.

(36) Hay una abundante información sobre los gastos de los dichos en su estancia en Buenos Aires y en Córdoba en AHPBu, Archivos Privados 2.

(37) «Salió para el Janeiro con el mismo cargamento llevando de pasajeros embarcados en Buenos Aires a Juan (*sic*) González Calderón, José María Calderón y José Rodríguez Braga». AGNU, Archivo Histórico, Capitanía del Puerto 96.

(38) *Ibidem*, Capitanía del Puerto 95.

de agua. No obstante, estas pequeñas averías no eran nada en comparación con lo sufrido por otros buques que hicieron por esas fechas el mismo cruce. El propio Latre hace mención de un navío sueco que, completamente desarbolado, llegó un día después que la *Santo Domingo* al puerto de Macao (39).

Sin embargo, la recalada de la fragata en Macao no la habían provocado los leves desperfectos derivados de la tormenta. El 16 de diciembre, la *Santo Domingo* había avistado multitud de lorchas chinas camino del puerto de Cantón. Inmediatamente, como era costumbre, había saludado con los cañones, solicitando práctico para remontar hasta dicho fondeadero. Pero los juncos huyeron en el acto y, ante la imposibilidad de conseguir piloto local, los expedicionarios se vieron forzados a acudir a la colonia portuguesa para solicitar uno. Ya en Wampú (Huangpu) serían informados de que dichas lorchas eran piratas (40).

La navegación no mejoraría a partir de Cantón. Salidos de este puerto el 17 de febrero de 1805, los expedicionarios pronto tendrían un incidente bastante grave, al encallar la *Santo Domingo de la Calzada* a la altura de la isla de Banca. Latre narra así el incidente:

«Teníamos a la vista los pedruscos que según los planos y derroteros salen del referido islote y por tanto nos considerábamos en distancia proporcionada a evitar los riesgos de esta parte y del mencionado Bajo de la Punta NE de la Península de la Sal, y continuando con el mayor cuidado y vigías por todas partes para avisar de cualquiera novedad tuvimos la desgracia de varar de proa a las 3 $\frac{1}{4}$ en un bajo que estaba 2 $\frac{1}{2}$ brazas bajo el agua, teniendo de 6 a 8 horas en popa y costados del buque por lo que aferramos al momento toda vela y pusimos en práctica cuanto juzgamos conveniente a sacar a flote la fragata que, por estar bajando la marea, no pudimos conseguirlo hasta las 2 de la mañana, que nos fuimos a franquía sin haber recibido daño sensible la fragata en el tiempo que permaneció encallada» (41).

La varada no pasó de un susto, ya que los propios marineros buceadores constataron que los daños en la proa de la *Santo Domingo* habían sido de poca consideración, apenas un par de planchas de cobre del recubrimiento externo de la nave (42).

(39) «Al siguiente día de nuestra llegada al fondeadero de Macao entró un navío sueco desarbolado de todos sus palos hasta el asta de bandera, de resultas de un temporal que sufrió en el paso del estrecho de Bojeador algunos días antes de nuestra recalada a él». «Extracto de las navegaciones...»

(40) «Nos aseguraron que serían de piratas todas las embarcaciones chinas que habíamos visto fuera, las que no pudiendo dar prácticos y considerándonos con demasiadas fuerzas no querían atracarse a nuestro bordo», *ibidem*.

(41) *Ibidem*.

(42) «No dimos a la vela para continuar nuestra navegación hasta la tarde del 4 de marzo, cuyo intermedio invertimos en volver a colocar los pesos del buque en sus respectivos lugares, en examinar la fragata en lo posible por dentro y fuera, valiéndonos de marineros buceadores que nos aseguraron no haber recibido daño alguno a excepción de dos a tres planchas de cobre que tenía arrolladas por debajo de la amura de estribor, pero intacto el forro de madera que éstas tenían debajo», *ibidem*.

Temporal en Buena Esperanza y cambio de planes: rumbo a Montevideo

Mucho más grave iba a ser la travesía del cabo de Buena Esperanza, a cuyo «frontón» llegaron el 24 de abril. Al día siguiente se internaron en un temporal recio que tan solo pudieron dejar atrás el 4 de mayo, una vez superado dicho accidente geográfico. En esta ocasión, el buque sí que sufrió importantes desperfectos, hasta el punto de que el propio Latre notificaba el día 4 que estaban haciendo 2,5 pulgadas de agua por hora. El capitán describía dichos daños en estos términos:

«... desde este último punto hasta el día 4 de mayo fue cuasi un continuo temporal del ONO al NNO con ventarrones tan fuertes y la mar tan elevada que, a pesar de haber tomado cuantas precauciones fueron aseguibles para el alivio del buque, no pudimos evitar que padeciese infinito, aventando mucha parte de la pernería que sujetaba a unas curvas de hierro que tiene este buque en el combés, de cuyas resultas tenía tanto juego en los costados que se aventaron las estopas de trancaniles y costuraje de los mismos costados y cubiertas» (43).

Para colmo de males, el 6 de mayo, casi a la altura de la bahía de Tablas, la *Santo Domingo* alcanzaba a una fragatilla americana de nombre *Fénix*, mandada por el capitán Jacobo Peterson, que les informaba del combate que había tenido lugar el 5 de octubre del año anterior frente al cabo de Santa María, en el Algarve, entre una escuadra inglesa y otra española, ambas integradas por cuatro fragatas (44). Era esta una acción de guerra que contravenía la neutralidad española y que había finalizado con la voladura de la *Nuestra Señora de las Mercedes* en plena acción y con el apresamiento posterior de las otras tres fragatas. Una acción que ponía en una delicada situación a Latre y su gente, dado el estado de la *Santo Domingo* y su valioso cargamento.

Al igual que el capitán Peterson, Latre barruntaba la ruptura de hostilidades. Y, dado que la prudencia a la hora de conducir el cargamento era el norte de las instrucciones que había recibido de la Compañía, el oscense decidió variar el rumbo de inmediato, fuera de que los severos desperfectos del buque también aconsejaban recalar lo antes posible en un puerto amigo. El nuevo destino sería Montevideo, al otro lado del Atlántico sur (45).

El 12 de junio, a su llegada a aguas brasileñas, la nave española topaba con una zumaca portuguesa que informaba de la presencia en aquella región de un corsario inglés, al que el capitán luso denominaba «pirata» por no llevar patente de corso: «... nos aseguró no haber crucero de ingleses en el Río de la Plata y que un corsario inglés de 24 cañones al que llamaba el portugués pira-

(43) «Extracto de las navegaciones...»

(44) El encuentro aparece narrado con detalle en *ibidem*. También se menciona en AGNU, Archivo Histórico, Capitanía del Puerto 95.

(45) «Extracto de las navegaciones...»

ta; se hallaba en la costa del Brasil en cuyas inmediaciones había ya apresado 8 buques españoles» (46).

Como veremos, la advertencia no era demasiado precisa, pero en cualquier caso acució a la expedición para alcanzar la seguridad de Montevideo sin demora. Una semana más tarde, la *Santo Domingo de la Calzada* enfilaba la entrada del Río de la Plata, pero las condiciones meteorológicas desfavorables («el viento, la mar gruesa y la cerrazón») le impedirían entrar. El 22 de junio se confirmaban los peores temores: los expedicionarios avistaban una fragata «muy velera de guerra» que hacía esfuerzos por darles caza; sin embargo, Latre y sus hombres consiguieron burlarla con la llegada de la noche. A partir de ese momento, los afanes por alcanzar Montevideo se redoblarían. El día 24 las corrientes y el viento volvieron a echarlos del estuario, cuando habían llegado a penetrar en él lo suficiente para avistar el Cerro de las Ánimas. El día 25 avistaron la isla de Lobos y el 26 alcanzaron a ver la de Flores, pero una turbonada los obligó a fondear al abrigo de esta. Las condiciones no mejoraron al día siguiente, y «viendo que el viento se mantenía invariable y fresco y que por las corrientes nos sotaventábamos», optaron por buscar refugio en el puerto de Maldonado, al que llegaron la mañana del 28 de junio (47).

Pero Maldonado era solo un mal menor, pues no ofrecía la seguridad de Montevideo (48). No obstante, sus baterías de tierra podían servir de ayuda si el buque perseguidor se presentaba a la vista de la bahía, eventualidad que, de hecho, se haría efectiva poco después. Y así, Latre indica en su diario que, a la media hora de fondear, apareció la fragata de guerra que les había estado dando caza en días anteriores y cuya bandera era británica. La embarcación no se atrevería a agredir a la *Santo Domingo* bajo el amparo de los cañones de Maldonado, pero según el capitán asomó por la zona durante toda una semana, acechando una oportunidad de hacerse con su presa (49).

Los directores de la Compañía aún darían más detalles sobre el enemigo en despachos posteriores. Según estos, la amenaza no provenía de una nave aislada, sino de toda una escuadrilla compuesta de «una fragata inglesa de 38 cañones, un bergantín de 18 y una balandra de 14» (50). Hemos podido identificar con bastante seguridad los componentes de estas fuerzas inglesas aludidas en el despacho anterior y ponderar su potencia real. Por un lado, tendríamos al corsario *Antelope* (*Antilope*), un bergantín capitaneado por el temido capitán James Mortlock, descubridor de las islas homónimas en el Pacífi-

(46) *Ibidem*.

(47) *Ib.*

(48) Sobre las fortificaciones de Maldonado en este período, puede consultarse BELLOSO VARELA, M.F.: *Las fortificaciones de la Bahía de Maldonado: estudio sobre el sistema colonial defensivo de la Bahía*. Tradinco, Montevideo, 2009. También es de obligada referencia el documental *Una bahía a defender*, del cineasta uruguayo Alejandro Ferrari (2009).

(49) «Extracto de las navegaciones...»

(50) AGI, Filipinas 991. Directores de la Compañía de Filipinas, directores de la Compañía a Soler, 10 de octubre de 1805.

co (51). Mortlock habría llegado a fondear «a la cabeza del Banco [Grande de Ortiz]», desde donde habría interceptado «las embarcaciones del tráfico por no haber barca marítima alguna que oponerle» (52). Las fuentes británicas confirman la presencia del *Antílope* en estas aguas por esas fechas: «*Lloyd's Marine List*, 20.9.1805 reported that *Antelope* (...) had sprung her foremast while cruising off the Plate with other vessels» (53). Otro tanto indica el Almirantazgo inglés, por cuyos registros sabemos que a comienzos de 1805 había partido de Londres con una dotación de cincuenta hombres (54). De su potencia de fuego solo tenemos testimonios indirectos, que hablan de «16 cañones, los 10 de a 12 y los 6 restantes de a [seis]» (55). Según la *Gaceta de Madrid* de 19 de agosto de 1806, esta nave entonces había hecho «cinco presas en su crucero sobre Montevideo» (56).

Por su porte, otra considerable amenaza era la fragata *Bellona*, al mando del capitán William Dean. Este buque de 200 toneladas y 40 tripulantes contaba con solo 10 cañones a bordo (57), si bien los documentos del Almirantazgo inglés modifican y elevan esta cifra a 12 carronadas (58). Había partido del puerto de Liverpool y le quedaban víveres apenas para dos meses, motivo por el cual Dean estaba sopesando abandonar el estuario platino y regresar a su base de operaciones, pese a no haber hecho ninguna captura. No obstante este evidente fracaso, el capitán sería igualmente felicitado y premiado por los armadores e inversores a su vuelta (59).

Finalmente, la tercera embarcación de la que hablan los directores de la Compañía de Filipinas en su oficio al secretario Soler podría ser la *Duke of*

(51) Generelo Gil, en su novela sobre Latre, identifica equivocadamente este navío con otro corsario inglés: el *Harrington* (GENERELO GIL, F.: *Memorias de Juan de Latre...*, p. 435). Sin embargo, las fechas no coinciden, aparte de que el *Harrington* tenía su base en Port Jackson (Australia), lo cual hacía imposible que surcase las aguas del Río de la Plata a la vez que la *Santo Domingo*. La acción más importante del *Harrington* fue la captura, el 30 de noviembre de 1804, de la goleta de la Real Armada *Extremeña*. ORTIZ SOTELO, J.: *La Real Armada...*, pp. 252-256; ELLERY, M., y KING, P.G.: «William Campbell and the *Harrington*: Privateering in Chilean waters in 1804», en *The Mariner's Mirror* 94-4, 2011, pp. 315-340.

(52) MARTÍNEZ MONTERO, H.: *El Apostadero de Montevideo, 1776-1814*. CSIC, Madrid, 1968, p. 89. Véase también BERAZA, A.: *Los corsarios de Montevideo*. Centro de Estudios Históricos, Navales y Marítimos, Montevideo, 1978, p. 60.

(53) GRIFFITHS, R.J.H.: «Navigator», en *The Mariner's Mirror* 88-5, 2002, pp. 196-201.

(54) The National Archives (en adelante TNA), Admiralty 7/649. Se añade también el dato de tonelaje: 190 toneladas.

(55) AGNU, Archivo Histórico, caja 296, carp. 3, doc. 8. Sumario original levantado a los naufragos de la fragata inglesa *Duque de Clarence*.

(56) *Gaceta de Madrid*, 19 de agosto de 1806, pp. 709-710. El *Antílope* acabó siendo capturado por el barco español *Joaquina*, poco después, frente al puerto de El Callao. Mortlock resultó muerto como consecuencia del combate.

(57) Concretamente, el del cirujano de la *Duke of Clarence*, Samuel C. Ray. «Sumario original...»

(58) TNA, Admiralty 7/649.

(59) WILLIMAMS, G.: *History of the Liverpool privateers and letters of marque with an account of the Liverpool slave trade, 1744-1812*. Liverpool University Press, 2004, p. 401.

Clarence. De porte similar a las anteriores (180 toneladas), la *Clarence* provenía también del activo foco corsario de Liverpool, rada de la que había partido el 4 de marzo de 1805 al mando del capitán Henry Killiner. Según los registros del Almirantazgo, cargaba 12 carronadas y 35 tripulantes (60). Testimonios de los propios componentes de la expedición aumentan estos guarismos hasta «los 16 [cañones] de hierro, los catorce del calibre de a doce y los dos res[tantes][de a seis]» y los 47 tripulantes (61), si bien es cierto que su fiabilidad debe ser puesta en entredicho por las circunstancias en que se tomaron. Y es que la *Clarence* había tenido la desgracia de naufragar en las proximidades del Pan de Azúcar (62), siendo apresados veintiséis de sus marineros, a los que se condujo a los calabozos de Maldonado. Otro se ahogó en el pasaje a tierra firme (63).

Los interrogatorios que don Juan José Moreno, comandante militar de la plaza, realizó al capitán Killiner, al cirujano Samuel C. Ray y al marinero francés Julien Roger son la principal prueba de la reunión de estas tres naves durante algún tiempo en fechas próximas al arribo de la *Santo Domingo* al estuario. Si el capitán admitía haber divisado de lejos a la *Antílope* y a la *Belona*, «pero [aseveraba] que no se hablaron», Ray y Roger confirmaban que el avistamiento había ido mucho más allá:

«... después de haber avistado dichas tierras vieron un bergantín y al día siguiente una fragata, ambos buques ingleses, que no sabe el nombre del bergantín, pero que el capitán se llamaba Matlok [Mortlock], el cual fue a bordo de su fragata y estaría en ella como dos horas (...) [el capitán] Enrique [Killiner] pasó a bordo de la otra fragata inglesa llamada la *Belona*, su capitán Dean, con diez cañones, bastante tripulación, procedente también de Liverpool, que estaba aquí ocho o diez semanas antes que (*roto*) de seis meses para hacer su corso y que estuvieron (*roto*) días juntos todos tres barcos» (64).

En cualquier caso, a la llegada de la *Santo Domingo de la Calzada* al estuario, la *Clarence* ya no sería un problema, toda vez que se había hundido unas semanas antes. Las imprecisiones no significan forzosamente que los

(60) TNA, Admiralty 7/649.

(61) Sumario original..., AGNU, caja 296, carp. 3, doc. 8. Según otros testimonios, diez eran de a 12 y seis de a 6.

(62) El propio Killiner explica en estos términos el suceso: «... estando fondeado cerca de la isla de Lobos, [por] el tiempo fuerte y haberle faltado el cable por la tarde (*roto*) [forzó] la vela y esa noche fondeó en la costa de Pan de Azúcar, donde se perdió el día siguiente por la tarde y el 7 [de junio] por la mañana fueron saliendo a tierra donde encontraron la tropa española que en dos carruajes los condujo a este destino». *Ibidem*.

(63) Otros veintiuno habrían desembarcado en las costas de Maldonado o en la isla de Lobos con la intención de sorprender a la fragata *Príncipe*, navío que según Killiner había sido inglés y cuya captura era uno de los objetivos de la expedición. *Ibidem*.

(64) Testimonio del cirujano Samuel C. Ray, *ibidem*. En términos similares discurre la declaración de Roger: «... en el mismo día vieron el citado bergantín *Antílope* del cual en un bote pasó por dos ocasiones un oficial a la *Clarence* con cuyo motivo supieron que era dicho bergantín».

directores de la Compañía mintiesen o exagerasen a propósito en sus despachos, sino solo que la información por ellos recabada podía ser defectuosa o susceptible de malinterpretarse. No cuadran tampoco las estimaciones de las bocas de fuego que poseía la flotilla rival, exageradas sobre todo en el caso de la presunta fragata, probablemente en referencia a la *Antilope*. Por otro lado, no es descartable en absoluto que otras embarcaciones de la misma nacionalidad apareciesen en escena en esas fechas o en las inmediatamente anteriores o posteriores. Tenemos constancia, por ejemplo, de que en octubre de ese mismo año el gobernador Ruiz de Huidobro notificaba a Francisco Gil de Taboada, secretario de Marina, el apresamiento de otras dos fragatas corsarias, nombradas *Nally* y *Elisabeth*, por parte de la corbeta española *Reina Luisa* (65).

Sea como fuere, lo relevante de la cuestión es que la presencia corsaria británica era una realidad y suponía un peligro más que evidente para la *Santo Domingo de la Calzada*, máxime con las averías que arrastraba tras su paso por el cabo de Buena Esperanza y la reducción de su potencia artillera respecto de la primera singladura (de 24 a 14 cañones). Para acabar de torcer las cosas, Latre no había podido recalar en Maldonado sin sufrir un último percance. Puesto que a bordo no viajaba ningún práctico de la zona, el oscense se había visto forzado a entrar en el fondeadero a ciegas. Lo hizo por la boca del sureste, la más peligrosa, rozando y dañando el timón con una laja de piedra cuya existencia acababa de descubrirse unos meses antes y que, por ello, era invisible en las cartas de navegación de que disponía el oscense. El oficial lo describe en estos términos:

«... habiendo después permanecido voltejeando con viento fresco del O, entre el banco Inglés y la costa, viendo que el viento se mantenía invariable y fresco y que por las corrientes nos sotaventábamos, arribamos a las 10 de la mañana del 28 de junio en demanda de Maldonado, no obstante carecer de plano y práctica de su ancladero y entrada; tiramos en sus inmediaciones con el pabellón de la compañía largo un cañonazo pidiendo práctico, pero no moviéndose persona alguna del pueblo nos dirigimos a buscar la boca del SE que juzgábamos más franca y era en extremo la más peligrosa y con sondas de banda y banda y vigías repartidas en todas partes del buque nos metimos dentro como a las 3 de la tarde del referido día 28; y al ir a fondear el ancla en 6 brazas arena, tocamos de refilón con una laja que nos desarmó el timón sin que el casco de la fragata hubiera recibido el menor daño» (66).

A causa de este imprevisto postrero y de la presencia amenazante de los corsarios, Latre se vio completamente inmovilizado en Maldonado.

Así las cosas, y dada la contumacia de los británicos, fue necesario organizar la intervención de una fuerza equivalente. Por suerte, unas semanas antes se habían reclutado varias naves para la flotilla ligera al mando de Santiago de

(65) AGNU, Museo Histórico, caja 100, carpeta 3.

(66) «Extracto de las navegaciones...»

Liniers, precisamente para hacer frente a la *Antílope*: «En Buenos Aires (...) se habían armado dos lanchas cañoneras y dos zumacas (...) fueron estas la *Belén*, propiedad de los Padres Betlemitas, y la *Santo Domingo*, de Domingo Nevares, a las cuales debía armarse con dos cañones de a 18 a sus proas y cuatro carronadas» (67). Con estas fuerzas, Liniers cubrió la retirada de la fragata de la Compañía hacia Montevideo. Francisco de Paula Pavía menciona así la acción sostenida por Liniers —aunque, confundiendo la fecha, data el incidente en 1802:

«En dicho año de 1802 (*sic*) [Liniers] estuvo comisionado para comprar y armar varias embarcaciones con el objeto de hacer frente a las fuerzas navales inglesas que molestaban el comercio marítimo, y embarcado en el bergantín *Belén*, como jefe de una división de buques menores, sostuvo combate contra una fragata y dos bergantines ingleses y libertó de que cayera en sus manos el navío *Santo Domingo* de la Compañía de Filipinas que, ricamente cargado, había arribado a aquellas costas por las circunstancias de la guerra» (68).

Expedito por fin el camino, casi un mes más tarde, el 20 de julio de 1805 la *Santo Domingo de la Calzada*, escoltada por las lanchas cañoneras de la ciudad, conseguía hacer su entrada definitiva en el puerto de Montevideo (69). Nada presagiaba entonces que, con esta entrada, la fragata comenzaba a excavar su tumba.

Los últimos años de la *Santo Domingo de la Calzada* (1805-1807)

En sus papeles, Latre manifiesta de un modo diáfano que su intención a la llegada a Montevideo era salir de inmediato hacia la Península si las «condiciones» lo permitían. El capitán está aludiendo, por un lado, a las condiciones políticas, sí, pero también a las que la nave bajo su mando reunía para la navegación. No es de extrañar, en este sentido, que ya el 10 de septiembre el representante de la Compañía, una vez descargados los valiosos productos que transportaba, solicitase al gobernador Ruiz de Huidobro permiso para que

(67) MARTÍNEZ MONTERO, H.: *El Apostadero de Montevideo...*, p. 89.

(68) PAVÍA, F. de Paula: «Refutación a Mr. Thiers sobre la persona del General de Marina don Santiago de Liniers», en *La Revista Militar. Periódico de Arte, Ciencia y Literatura Militar*, tomo VIII, marzo de 1850, pp. 321-346 (cit. p. 327). Como ya sabemos, la *Santo Domingo* salió de Manila hacia España el 14 de febrero de 1803, y lo hizo por la ruta del cabo de Buena Esperanza. Además, en 1802 Inglaterra y España estaban en paz, por lo que no tiene sentido la datación de Pavía.

(69) Siempre al mando de Liniers. AGI, Filipinas 991. Directores de la Compañía a Soler, 10 de octubre de 1805. Ninguno de los biógrafos del virrey se explaya sobre este breve episodio: ORTEGA, E.C.: *Liniers, una vida frente a la gloria y a la adversidad*, Buenos Aires, Claridad, 1944; GROUSSAC, P.: *Santiago de Liniers, conde de Buenos Aires*, El Elefante Blanco, Buenos Aires, 1998, y VÁZQUEZ-RIAL, H.: *Santiago de Liniers*, Encuentro, Madrid, 2012.

pasase a bordo el «ingeniero hidráulico de este Apostadero con los maestros mayores de carpinteros y calafates», a fin de practicar «un exacto reconocimiento» y «saber el estado actual en que se halla el casco y la arboladura de la citada fragata» (70).

El dictamen del ingeniero no podía ser más negativo:

«Veintidós curvas en los baos de la primera cubierta, un bao sí y otro no, y en la segunda ídem, doce ídem de llave para sujetar las expresadas cubiertas y costados, cuatro diagonales a proa en bodega, dos baos de su cubierta, las regalas de la borda del pasamano, dar de quilla, darle carena de firme en todas sus partes de calafatería, componer cuarteles, varios reparos y lo que descubra el calafate Seregula. A un juicio prudente ascenderán los gastos a 17 mil pesos no incluyendo sus palos que tienen unas pudriciones por el centro que les penetran la mayor parte de su grueso; de esto no se puede tratar sin la precisa necesidad de sacarlos del buque desensucharlos y desarmarlos a ver si admiten composición o ser de menester excluirlos por su mal estado» (71).

Entretanto, los directores de la Compañía, ya noticiosos de la llegada de su embarcación a aquellas latitudes, solicitaban que no se entorpeciese la venta de los bienes transportados, que equivalían por costo de factura a 4,5 millones de reales. Existía un precedente: el de la *Princesa de Asturias*, que había llegado a aquella rada meses antes procedente de la India y cuyo cargamento ya estaba siendo despachado por gracia real (72). El ejemplo se repetiría, generando un negocio sin precedentes en la zona:

«Estos cargamentos a su entrada en Buenos Aires devengaron entre derechos reales, fletes, seguros y otros gastos hasta el valor de 12.857.925 reales por manera que puestos en aquella ciudad tuvieron de costo y costas a la Compañía la suma de 23.143.396 reales. La parte vendida de ambos cargamentos en el discurso de este balance ha ascendido a 29.495.558 reales dejando la ganancia líquida de 8.489.039 reales. Quedaban todavía existentes en 31 de diciembre de 1805 efectos del cargamento de la *Princesa* por importe de 86.901 y de la *Santo Domingo* por valor de 2.049.977, todo a coste y costas que con 35.631 reales de efectos de Europa de envíos antiguos componen la suma de reales 2.172.509» (73).

Apenas unos meses después del arribo de la *Santo Domingo* a Montevideo, se producía el desastre de Trafalgar, que liquidó el escaso poder naval que le restaba a la Monarquía hispánica, comunicando así la metrópoli con sus colonias. La llegada al Río de la Plata de las noticias de la derrota desvaneció toda esperanza de regreso a Europa. Dadas estas nefastas nuevas, y en vista

(70) AGNU, Museo Histórico, caja 265, carpeta 48-5. Manuel de Ortega a Ruiz Huidobro, 10 de septiembre de 1805.

(71) *Ibidem*, informe de Fernando Sánchez, Juan de Dios Álvarez y Francisco Ramírez, 20 de noviembre de 1805.

(72) AGI, Filipinas 991. Directores de la Compañía a Soler, 15 de octubre de 1805.

(73) *Ibidem*, Junta de Accionistas de la Compañía, 24 de julio de 1807.

del lamentable estado en que había llegado al puerto platino la *Santo Domingo*, el propio capitán, Juan de Latre, en carta fechada el 19 de noviembre recomendaba que la fragata se vendiese y que, con el beneficio de esta venta y del de su carga, se adquiriese otro buque:

«Considerado el mal estado de la fragata *Santo Domingo*, lo costoso de su rehabilitación en este país por la escasez de pertrechos navales, carestía de jornales y malísimos operarios, podía ser más conveniente, si a VV.SS. les parece bien, comprar una de las fragatas mencionadas, que podría verificarse con menos dinero de el (*sic*) que se sacará de la venta de este último y de lo que se gastaría en su carena, si se tratase de hacerla, pues aunque tengo dicho a VV.SS. que si la paz se hiciese prontamente saldría para España sin tocar a los palos, como no hay por ahora semejantes apariencias y el tiempo se va pasando, será preciso muy en breve echar los palos en tierra antes que interne más la pudrición para hacer el reconocimiento que a VV.SS. he referido, y si la pieza madre resulta dañada, será en este país muy costoso el hacer los palos nuevos. Ya tengo dicho en la relación de mi viaje lo que ha padecido la fragata, y pueden VV.SS. inferir lo que se gastaría en ella si se habilitase como se debe para otras expediciones» (74).

Por si estos argumentos fueran insuficientes, añadía el de los problemas estructurales de fábrica que había detectado en la embarcación: «... prescindiendo todavía de el (*sic*) defecto que tiene el buque en su construcción por lo sencillo y poco ligado en todas sus partes para resistir tan tormentosas expediciones». Y, en un alarde de realismo, aseguraba que los 17.000 reales presupuestados difícilmente serían suficientes para completar la obra:

«... no se hace mención en el presupuesto del propao del castillo, trancaniles del pasamano, Bobadilla de popa, lo mismo que de las batayolas de toldilla y botavara de cangreja que es preciso componerlos a más de otra curva a proa para la sujeción de la cuerda maestra que como tengo dicho a VV.SS. se desmintió de la toda de 3 a 4 pulgadas: en esta inteligencia no debe dudarse que serían muy crecidos los gastos de la habilitación del *Santo Domingo* para emprender nuevo viaje hacia la China y que los 17.000 pesos que supone el ingeniero no bastarían de modo alguno para verificar el presupuesto por lo caro del maderamen, herraje y jornales de sus malos operarios, según informan los prácticos de este país en estas materias» (75).

No hay constancia de que la Compañía se pronunciase al respecto. A la información derivada del desastre de Trafalgar se unió pronto una amenaza más directa para la *Santo Domingo*: las invasiones inglesas. Y, llegados justo a este momento, regresamos al punto de partida de este artículo: el nimio papel jugado por la Marina durante la defensa de Montevideo en febrero de 1807, fragata *Santo Domingo de la Calzada* incluida.

¿Cuál fue su destino una vez consumada la conquista?

(74) AHPBu, Archivos privados 2. Latre a los directores, 19 de noviembre de 1805.

(75) *Ibidem*, 23 de noviembre de 1805.

Faltan datos claros al respecto. Según las fuentes inglesas, la *Santo Domingo*, que en sus documentos aparece con su sobrenombre de *Príncipe de la Paz*, es descrita como «an Indiaman, mounting 20 guns, very old, unrigged, has a few stores. Fit for a prison ship. 650 tons» (76). Es evidente que se trata de nuestra protagonista (coinciden sobrenombre, tonelaje y número aproximado de cañones). De creer este escueto apunte, podría haber sido utilizada como almacén, antes de verse obligada a integrarse en la línea defensiva de cinco buques que describió Ruiz de Huidobro en su informe a Godoy. Desarbolada, debió de ser remolcada por otras naves hasta su posición, y los ingleses, tras su victoria, la habrían destinado a funciones de barco prisión.

Por lo que respecta a las fuentes españolas, solo disponemos de los datos que aportan los directores de la Compañía en la junta de accionistas celebrada el 30 de marzo de 1815. A tenor de la fecha, salta a la vista que la Guerra de la Independencia había paralizado por completo la actividad de este órgano, cuya última reunión se remontaba a 1807. Así las cosas, con más de siete años de retraso se mencionaba una carta del comisionado de la Compañía en Buenos Aires, Martín de Sarratea, quien el 8 de marzo de 1808 había comunicado

«haberse apoderado los ingleses en Montevideo de las referidas fragatas *Princesa de Asturias* y *Santo Domingo de La Calzada*, habiendo destinado la primera, que se hallaba recién carenada, para transporte de sus tropas en su salida, e incendiado la segunda en la misma bahía. Como esta última estuviese tomada por nuestro gobierno y se hallaba empleada por el mismo para almacén de pólvora y municiones, la Junta no tiene olvidado reclamar su importe, por haberse perdido en servicio del Rey» (77).

Esta última información confirma que la *Santo Domingo* hizo las veces de almacén, algo ya apuntado por los ingleses. Más concretamente, parece que se la empleó como polvorín al servicio de la Real Armada, que la habría embargado a tal efecto. Por lo que se refiere a su destino final, no se hace mención alguna de su eventual utilización como prisión, sino que simplemente se consigna su incendio y destrucción a manos del enemigo durante la evacuación de Montevideo decretada por los ingleses en julio de 1807. Comoquiera que fuese, tanto en un caso como en el otro la fragata hallaría un prematuro final atrapada en las aciagas circunstancias descritas, que representan el preludio del ocaso de todo un imperio ultramarino, el de la Monarquía hispánica.

(76) *The Naval Chronicle*, vol. 17, 1807, p. 341.

(77) AGI, Filipinas 993. Exposición de la Junta de Gobierno de la Compañía de Filipinas a la General de Accionistas, 30 de marzo de 1815.