

BARCOS AUXILIARES DE LA REAL ARMADA EN LA GUERRA DEL ASIEN TO. LA FRAGATILLA *SAN CIRIACO* *Y LA FLECHA*

Antonio LABORDA
Estadístico Técnico del Estado
Luis Santiago RODRÍGUEZ AEDO
Licenciado en Ciencias Físicas

Resumen

Durante la Guerra del Asiento, la Real Armada fletó pequeños mercantes armados destinados a mantener las comunicaciones entre España y sus colonias, o a servir como buques auxiliares de las escuadras destacadas en aguas americanas. En cualquiera de los casos, el servicio en estos pequeños barcos resultó ser una dura escuela en la que se formaron algunos de los mejores capitanes de navío con que contó la Real Armada en los años posteriores al conflicto armado.

Un buen ejemplo de las andanzas de este tipo de barcos es el de la fragatilla *San Ciriaco y la Flecha*, que se enfrentó con éxito a un corsario inglés de mayor potencia de fuego, en las cercanías de Camariñas, gracias a la pericia de su comandante, el teniente de fragata don José de Sapiaín.

Palabras clave: Guerra del Asiento, Guerra de la Oreja de Jenkins, barcos auxiliares, Rodrigo de Torres, La Habana, José de Sapiaín, *San Ciriaco y la Flecha*, Camariñas, jacobitas.

Abstract

During the War of the Seat, the Royal Navy chartered small armed merchants destined to maintain communications between Spain and its colonies, or to serve as auxiliary ships of the squadrons outstanding in American waters. Either way, the service in these small boats turned out to be a hard school in which some of the best ship captains with which the Royal Navy was counted in the years after the War of the Seat were formed.

A good example of the adventures of this type of ship is the *fragatilla San Ciriaco y la Flecha*, which successfully faced an English privateer with greater firepower, in the vicinity of Camariñas, thanks to the expertise of its commander, the frigate lieutenant don José de Sapiaín.

Keywords: War of Seat, War of Jenkins' Ear, auxiliary ships, Rodrigo de Torres, La Habana, José de Sapiaín, *San Ciriaco y la Flecha*, Camariñas, Jacobites.

Introducción

LA Guerra del Asiento se caracterizó por los numerosos enfrentamientos protagonizados por pequeñas unidades navales de uno y otro bando. Aunque la mayoría de estos encuentros se produjeron como consecuencia de las agresivas campañas llevadas a cabo por los corsarios españoles, en algunos de ellos también intervinieron las pequeñas unidades navales fletadas por la Real Armada, como los mercantes armados y los destinados a mantener las comunicaciones entre España y sus colonias o a servir como buques auxiliares de las escuadras destacadas en aguas americanas. En cualquiera de los casos, el servicio en estos pequeños barcos resultó ser una dura escuela en la que se formaron algunos de los mejores capitanes de navío con que contó la Real Armada en los años posteriores a esta guerra.

Un buen ejemplo de las peripecias corridas por este tipo de barcos es el de la fragatilla *San Ciriaco y la Flecha*, que se enfrentó con éxito a un corsario inglés de mayor potencia de fuego, en las cercanías de Camariñas, gracias a la pericia de su comandante, el teniente de fragata don José de Sapiaín.

La escuadra de Rodrigo de Torres

A mediados de 1740, superada una fase inicial de indecisión por parte de la corona española sobre la estrategia a seguir frente a Inglaterra, la Real Armada se decidió a preparar dos escuadras.

Una de ellas, de cinco buques de guerra y mandada por José Pizarro, se dirigiría al Pacífico con la misión de interceptar a una fuerza similar inglesa mandada por George Anson. La otra, de 12 navíos y bajo el mando del almirante Rodrigo de Torres, se dirigiría a las Indias Occidentales para reforzar las defensas de las plazas españolas del Caribe, amenazadas de un ataque por parte de los ingleses.

La escuadra de Torres zarpó de Ferrol el 31 de julio de 1740 en el mayor de los secretos, sin que los ingleses supiesen con certeza cuál era su destino, de tal manera que su llegada a Cartagena de Indias, el 31 de octubre de dicho año, supuso un éxito estratégico de la Real Armada y una amarga sorpresa

para aquellos, que aún estaban completando sus preparativos para el ataque definitivo a esa plaza.

La estancia de esta escuadra, primero en Cartagena de Indias y después en La Habana –donde permanecería desde febrero de 1741 hasta noviembre de 1744–, puso a prueba la capacidad de la Real Armada para asegurar el envío de los suministros y pertrechos de todo tipo necesarios para mantener a estas fuerzas navales en condiciones de combatir.

Para hacer frente a este problema, las autoridades navales españolas se afanaron en la búsqueda y alistamiento de todos aquellos barcos disponibles que pudiesen realizar esta misión, con los que improvisaron una pequeña flota de mercantes armados que, bajo el mando de oficiales subalternos de la Real Armada, corrieron el albur de cruzar en solitario el Atlántico en una y otra dirección, bajo el constante peligro de ser capturados por unidades navales inglesas mejor armadas¹.

Algunos de los oficiales al mando de estos barcos demostraron, en repetidas ocasiones, poseer una iniciativa y unas dotes de mando excepcionales que les permitieron no solo asegurar el éxito sus misiones, sino coronarlas ocasionalmente con el premio adicional de algunas capturas de mercantes ingleses realizadas durante sus travesías.

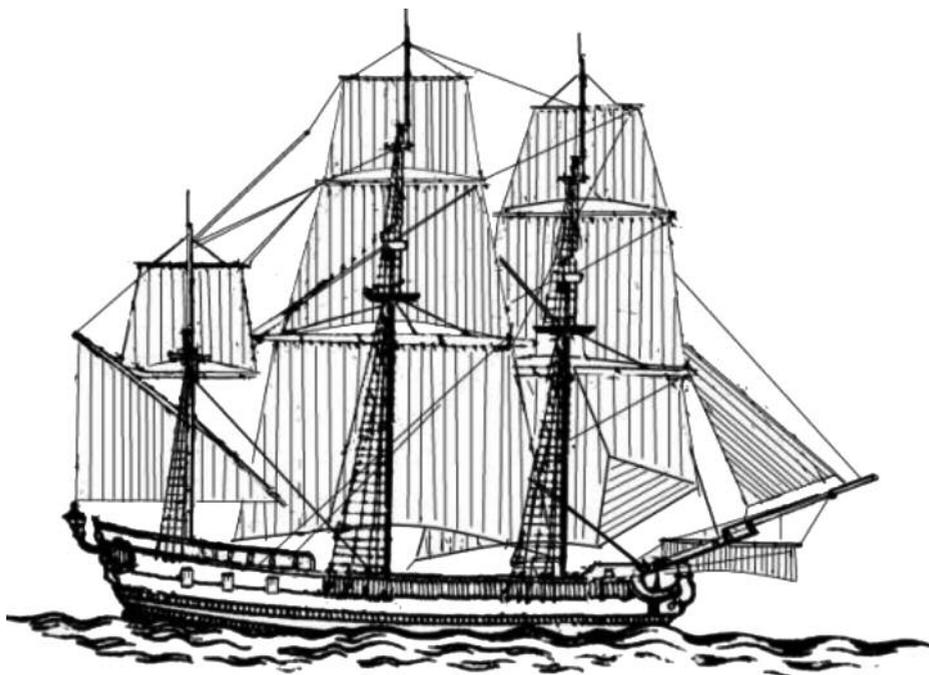
La fragata aviso *San Ciriaco y la Flecha*

El almirante Rodrigo de Torres, que en su viaje entre Ferrol y Puerto Rico había capturado seis mercantes ingleses², incorporó a su escuadra dos de estas presas, para que actuasen como avisos destinados a misiones de patrulla y vigilancia y como correos entre La Habana, Veracruz, Cartagena de Indias y otros puertos españoles del golfo de México.

Uno de los barcos capturados e incorporados por Torres a su escuadra fue el que recibió el nombre de *San Ciriaco y la Flecha* que, a lo que parece, era uno de los tres capturados por el navío *Reina* el 8 de agosto y que, como consecuencia del huracán desatado el 11 de septiembre cerca de Puerto Rico, se separó de la escuadra para hacer una recalada forzosa en Santo Domingo.

(1) La mayoría de los barcos destinados a estas misiones fueron despachados desde Ferrol. Partían de uno en uno con el mayor sigilo posible, a fin de evitar ser interceptados por los buques ingleses que patrullaban las rutas hacia América. Todos ellos estaban bajo el mando de oficiales subalternos de la Real Armada que, en ocasiones, reforzaban su autoridad con la ayuda de pelotones de soldados de los Batallones de Marina. Estos oficiales tenían orden expresa de arrojar al mar la correspondencia oficial que custodiaban, atada a una bala de cañón, en caso de ser capturados por los ingleses.

(2) Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SM), leg. 396-1, doc. 471. De los cinco barcos capturados entre los días 6 y 8 de agosto, cuatro se perdieron como consecuencia del huracán del 11 de septiembre. La balandra inglesa capturada por el navío *Reina* el 16 de septiembre fue rebautizada *San José* e intervino en múltiples misiones entre 1741 y 1744.



Reconstrucción de la fragata aviso *San Ciriaco y la Flecha* basada en la imagen del barco del mismo tipo que ilustra el diario de navegación del Perú a España de Dionisio de Alsedo (AHN, Estado, leg. 2318)

Los franceses reconocieron el barco como presa española legítima y le permitieron dirigirse a Cartagena de Indias, donde fue incorporado a la escuadra española como fragata aviso o fragatilla con el nombre ya citado.

La nueva unidad desplazaba cerca de 100 toneladas, no destacaba por su andar y contaba con un armamento de seis cañones de 4 libras y dos de una. Su tripulación rondaba los treinta hombres, y se puso bajo el mando del teniente de batallones (alférez de navío) José de Sapiaín³.

Suponemos que, tras su llegada a Cartagena de Indias, el barco fue objeto de algunas reparaciones urgentes, lo que no impidió que, al poco de salir de este puerto junto a la escuadra de Torres en febrero de 1741, tuviese que regresar para reparar una vía de agua, de manera que solo pudo reunirse con la escuadra en La Habana el 8 de marzo de 1741.

Hasta mediados de 1742, la *San Ciriaco y la Flecha* estuvo destinada, bajo el mando de don José de Sapiaín, a diferentes misiones de exploración y de correo con Veracruz.

(3) AGS, SM, leg. 398-2, doc. 593. Aunque la tripulación de la *San Ciriaco y la Flecha* varió mucho durante su estancia en La Habana, parece que su dotación reglamentaria sería la que presentaba en la revista realizada el 30 de diciembre de 1741: 5 oficiales de mar, 1 oficial de arillería, 8 artilleros, 13 marineros, 3 grumetes, 2 pajes; total, 32 miembros.

En junio de este año pasó a ser comandada por el teniente de fragata don Antonio de Urrutia, bajo cuyo mando participó en la expedición de castigo a la isla de San Simón (en el actual estado norteamericano de Georgia). Tras su regreso a La Habana, la fragata se mantuvo en puerto con una tripulación reducida, hasta que en febrero de 1744 salió, junto a los navíos *Reina*, *Príncipe* y *Fuerte*, para asegurar la llegada de caudales desde Veracruz. Terminada esta misión, la *San Ciriaco* y la *Flecha* fue objeto de un repaso general y volvió a ser puesta bajo el mando de don José de Sapiaín, quien por entonces era ya teniente de fragata.

Elegida por Rodrigo de Torres para servir de patache de la escuadra con que el 10 de noviembre de 1744 salió de La Habana con destino a España, la *San Ciriaco* y la *Flecha* realizó una travesía sin incidentes, hasta que su poco andar terminó por hacerle perder el contacto con el resto de la escuadra. Terminando su travesía en solitario, ancló en el puerto de Camariñas el 9 de enero de 1745, después de haber mantenido un combate con un corsario inglés.

Tras su llegada a Ferrol, la *San Ciriaco* y la *Flecha* fue vendida a particulares para ser destinada al corso, pero luego la Real Armada la fletaría nuevamente, esta vez para una misión reservada y secreta consistente en llevar armas y fondos a los rebeldes jacobitas. Para ello fue rearmada con 10 cañones y se aumentó su dotación a 60 hombres, bajo el mando del teniente de navío Joaquín de la Sota, a quien se concedió patente de corso como pantalla para encubrir su verdadera misión⁴. El barco partió de La Coruña a mediados de septiembre de 1745, para resultar capturado, tras un corto combate, el 30 de dicho mes, en las costas de Irlanda, por el barco corsario *Trial* (10 cañones), mandado por James Connor, y llevado a Bristol⁵

José de Sapiaín⁶

Nacido en San Sebastián a finales de diciembre de 1712, era hijo del capitán de fragata José de Sapiaín y Clara Estebanot. Desde edad temprana nave-

(4) AGS, SM, leg. 410. Las órdenes eran dirigirse hacia Escocia bordeando Irlanda, para desembarcar su carga, junto a dos oficiales jacobitas, en el paraje de Escocia que se considerase más oportuno. Concluida la misión, la *San Ciriaco* debería dirigirse a las Azores, donde tenía que mantenerse hasta diciembre para recabar información sobre la presencia de barcos ingleses. Joaquín de la Sota tenía instrucciones precisas de arrojar al mar toda la documentación que pudiese revelar su verdadera misión y, si era posible, su carga, conservando tan solo su patente de corso. Desgraciadamente, los dos oficiales jacobitas que formaban parte de la tripulación no se desprendieron de las cartas que llevaban para ser entregadas al pretendiente y, tras su llegada a Bristol, fueron encarcelados y acusados de alta traición.

(5) *London Gazette*, 8-12 de octubre de 1745. Otras versiones posteriores que adjudican esta captura al HMS *Trial* (10 cañones), mandado por Richard Barry, carecen de fundamento (véase doc. 3).

(6) En algunos documentos aparece como «José de Zapiaín». Dado que en su firma se indica claramente el apellido como «Sapiaín», hemos decidido preservar esta forma.

gó con su padre –suponemos que en calidad de paje–, para ingresar por último en la escuela de Cádiz en 1730 –el mismo año en que ingresó Jorge Juan– y prestar servicio como guardiamarina, entre 1730 y 1734, en diferentes navíos (*San Felipe*, *San Isidro*, *León*) y en la fragata *Galga*.

Es descrito como «persona robusta, de buenas costumbres, (...) cerrado como vizcaíno, pero muy honrado en sus proceder» por sus profesores, quienes, aunque no había sobresalido en sus estudios, destacan que se había convertido, gracias a su mucha práctica, en un «marinero de profesión (...) capaz de mandar un navío». Por esta razón, en 1734 se le concedió el ascenso a alférez de fragata, a fin de que la práctica como oficial de guerra le permitiese seguir su carrera con provecho, decisión que resultó harto acertada a juzgar por la posterior trayectoria profesional de este oficial⁷.

En septiembre de 1736 fue promovido a teniente de batallones (alférez de navío)⁸ y, como tal, embarcó en el navío *Castilla*, perteneciente a la escuadra de Rodrigo de Torres que, desde Ferrol, se dirigió a Cartagena de Indias, donde obtuvo su primer mando (fragatilla *San Ciriaco* y *la Flecha*) en 1740.

Durante su estancia La Habana mandó diferentes barcos de pequeño porte (fragatas *San Ciriaco* y *la Flecha* y *San Nicolás* y bergantín *San Macario*)⁹, primero como alférez de navío y después como teniente de fragata¹⁰, con los que realizó diferentes misiones de comunicación y exploración hasta que en 1744, al mando, una vez más, de la *San Ciriaco* y *la Flecha*, acompañó a la escuadra de Torres en su viaje de regreso a España, en el curso del cual sostuvo un afortunado encuentro con un corsario inglés frente a Camariñas que le valió el ascenso a teniente de navío¹¹.

En enero de 1748 obtuvo licencia para casarse en Cádiz con Polonia de Aguirre¹², y en noviembre de este mismo año fue reclamado por Julián de Arriaga para que formase parte de la oficialidad de su navío *América*, que se armaba en Cartagena para realizar una campaña contra el corso argelino hasta 1749.

En 1756 asciende a capitán de fragata¹³ y en febrero de ese año obtiene el mando de una división de cinco jabeques que, desde Cartagena, debían dedicarse a combatir el corso argelino, pero en julio de 1756 tiene que renunciar a este mando por «los accidentes que le han sobrevenido en su salud»¹⁴.

(7) AGS, SM, leg. 2, exp. 147.

(8) *Ibidem*, leg. 3, exp. 153.

(9) *Ib.*, legs. 398-2, 398-3 y 399-1.

(10) *Ib.*, leg. 9, exp. 2.

(11) *Ib.*, leg. 12, exp. 27.

(12) *Ib.*, leg. 13, exp. 225.

(13) *Ib.*, leg. 18, exp. 197.

(14) Archivo del Museo Naval (AMN), col. Vargas Ponce, docs. 194, 203, 208 y 210. En la licencia no se especifica la naturaleza de estos «accidentes», aunque debieron de ser graves, ya que se le concede licencia para retirarse a Cádiz si este retiro contribuía a su mejor curación.

En 1759, año de su ascenso a capitán de navío¹⁵, pasa a mandar el navío *Firme*, del departamento de Ferrol, y casi inmediatamente, el *Reina*, con el que viaja, junto al *Europa*, de Cádiz a La Habana, donde permanecerá, adscrito a la escuadra de este puerto, hasta 1761¹⁶.

En enero de 1762 toma el mando del navío *Atlante*, con el que realiza varias misiones en el Mediterráneo. Al estallar la guerra, pasa a ser el capitán de bandera del navío *Real Fénix*, insignia de don Carlos Reggio¹⁷.

En 1763, ya finalizado el conflicto armado, José de Sapiaín, al mando del navío *Héctor*, dirigió la división formada por este navío y los de igual clase *África*, *Aquiles* y *Princesa* que, junto a cuatro transportes con pertrechos y tropas, se dirigió a La Habana para recuperar la plaza de manos de los ingleses, de acuerdo con lo estipulado en el tratado de París¹⁸.

Permaneció en La Habana colaborando en la rehabilitación del arsenal de este puerto, con los navíos *Héctor* y *Aquiles*, hasta que en 1764 fue relevado por el capitán de navío Lorenzo Montalvo y regresó a España.

Es probable que durante su última estancia en La Habana contrajese alguna grave enfermedad, quizá agravada por el penoso espectáculo de la devastación perpetrada por los ingleses en las instalaciones navales de este puerto tan relacionado con su carrera naval.

Sea como fuere, no hay noticias de que recibiese nuevas comisiones hasta 1768, cuando su precario estado de salud le obligó a renunciar al mando de las fragatas *Industria* y *Santa Catalina*, destinadas a un viaje de Cádiz a Buenos Aires¹⁹, siendo muy probable que muriese poco después.

El viaje de La Habana a España

Según el diario escrito por José de Sapiaín, el viaje de la fragatilla *San Ciriaco* y la *Flecha*, junto al resto de la escuadra de Torres, se inició en La Habana el 10 de noviembre de 1744²⁰, y el 15 del mismo mes se desembocó «con felicidad» en el canal de Bahamas, para seguir derrota por el sur de las Bermudas.

El 12 de diciembre, a la altura de la isla del Cuervo (Azores), la cerrazón le hizo perder de vista al resto de la escuadra, de manera que, al amanecer del 14, solo divisaba al navío *Europa* y a uno de los mercantes franceses que acompañaban a la escuadra.

(15) AGS, SM, leg. 21, exp. 70.

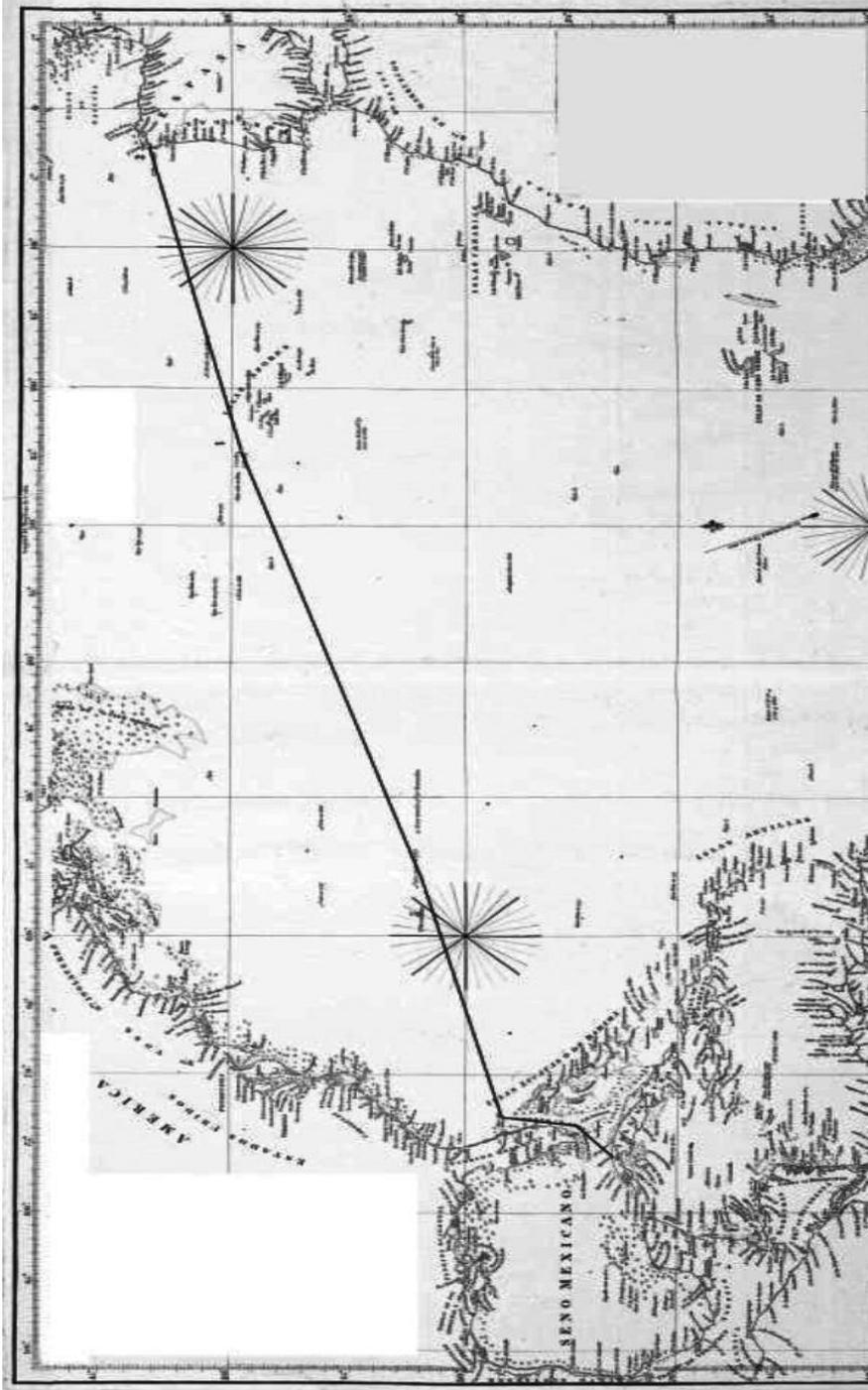
(16) *Ibidem*, leg. 404, docs. 449-482.

(17) *Ib.*, leg. 23, exp. 68.

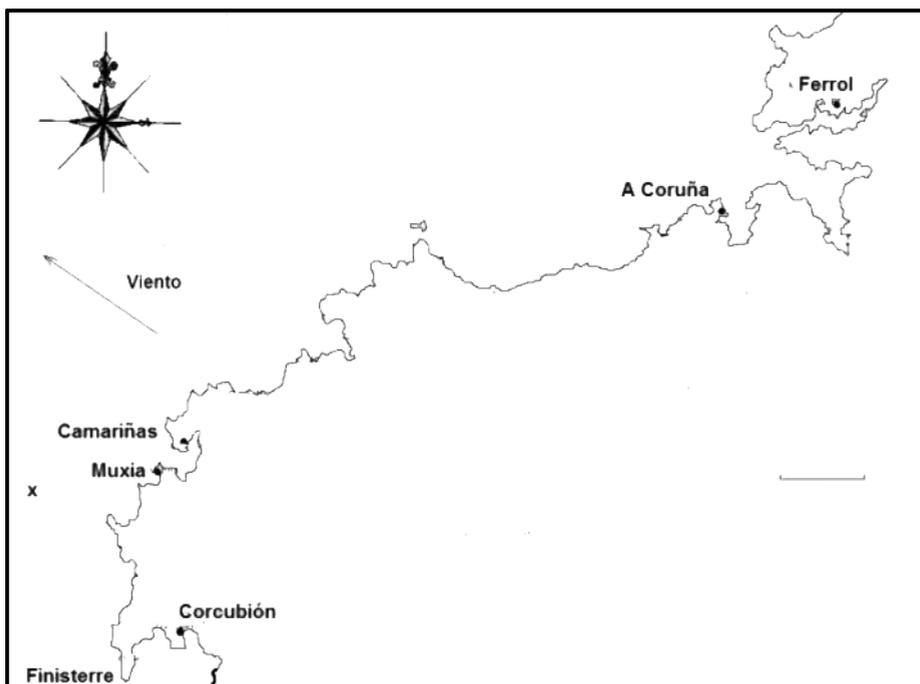
(18) *Ib.*, leg. 406, docs. 266-370.

(19) *Ib.*, leg. 437. En el momento de recibir el mando estaba saliendo de una enfermedad que le mantenía postrado desde hacía seis meses. Los médicos prohibieron que se reintegrase al servicio activo durante varios meses.

(20) *Ib.*, leg. 399-2, doc. 436.



Derrotero de la *San Cirriaco* y la *Flecha* desde La Habana hasta Camariñas ([1] isla del Cuervo, [2] Finisterre)



Escenario del encuentro entre la *San Ciriaco* y *la Flecha* y el corsario inglés (x)

Una vez alcanzada esta isla, el *Europa* y la *San Ciriaco* y *la Flecha* esperaron en sus cercanías hasta el 23 de diciembre, día en que, convencidos de que el resto de la escuadra les había adelantado, siguieron su derrota hacia el cabo de Ortegal, otro de los puntos de reunión previstos por Torres para estos casos, para llegar el día 4 a la vista del de Finisterre.

El día 6, el mayor andar del *Europa* y del mercante francés hizo que la *San Ciriaco* y *la Flecha* quedase rezagada, de manera que, al amanecer del día 7, se encontró aislada, por lo que Sapiaín, de acuerdo con las instrucciones recibidas, tomó rumbo a Ferrol.

Al sur de Camariñas, Sapiaín tropezó con un corsario inglés de 24 cañones –tal y como se desprende del pequeño calibre de su artillería y de la abundante fusilería con que contaba–, con el cual no tuvo más remedio que entablar combate, ya que dicho corsario contaba con la ventaja del barlovento.

El relato de Sapiaín sobre el encuentro está aderezado con ciertos rasgos de humor pues, ante la intimación a la rendición hecha «en medio español» por los corsarios ingleses, Sapiaín contesta enviando a estos «a pasear». Entablado el combate, los ingleses hicieron sentir su superioridad artillera aunque, según se desprende del relato, no parece que supiesen gobernar con acierto su barco, hecho que aprovecha Sapiaín para realizar una atrevida maniobra que le permite ganar el barlovento al corsario inglés y, después de largarle una

descarga «a modo de despedida», tumbarle el mastelero de juanete. Acto seguido, se aleja y toma la decisión de entrar en el puerto de Camariñas, por los vientos contrarios que le impiden dirigirse a Ferrol y para poder reparar sus averías —que se reducían a los daños sufridos en el aparejo y velamen—, unido al temor de que el corsario rechazado «tuviese otro compañero»²¹.

ANEXO

DOCUMENTO 1

«Relación de lo acontecido a la fragata del Rey nombrada *San Ciriaco y la Flecha* del mando del teniente de fragata Don José Sapiaín, equipada de 30 plazas, 6 cañones de a 4 y 2 de a libra en el encuentro con una fragata inglesa corsaria o de guerra de 24 cañones con más de 125 hombres, al parecer, de tripulación, sobre el cabo de Finisterre, como 4 leguas distante de tierra, algo a sotavento del puerto de Camariñas el día 7 de enero de 1745²².

»A las 7 de la mañana, hallándome 2 leguas de tierra, viré la vuelta de fuera con proa al Norte, amurado por estribor con el viento por el este-nordeste, con el fin de encontrar los navíos de mi conserva y, cuando no, ganar el barlovento para tomar el puerto de Camariñas respecto que estaba el viento contrario para ir al Ferrol.

»Entre 8 y 9, descubrí una vela a barlovento [y] al principio presumí sería alguna que salió de algún puerto de Galicia para esperar la escuadra del señor Torres y así, continué mi bordo de fuera, pero sin acortar la vela. A las 9 y media, viendo que estaba en distancia que podía ver bien y distintamente mis maniobras, le hice una señal de reconocimiento, pero no siendo correspondido, recelé y viré en vuelta de tierra, navegando un poco a viento largo, tanto por si podía coger la tierra como por ser el modo que anda más mi fragata (aunque de todos modos anda poco).

»La vela de barlovento navegaba siempre en popa con todo el aparejo largo, dirigiendo siempre la proa sobre mí, por cuya razón, no pudiendo ver bien sus costados, no me daba lugar a reconocer sus fuerzas; a las 11 y cuarto se hallaba a mi barlovento como a tiro y medio de cañón [y] en este paraje aferró todas sus velas menudas y ciñó el viento, quedándose al mismo bordo que yo, largó el gallardete, banderas de popa y proa inglesas y me disparó un

(21) Los entrecomillados del texto son transcripciones literales del informe sobre el combate escrito por don José de Sapiaín en Camariñas (véase doc. 1 del anexo). Una copia del mismo acompaña al informe de Rodrigo de Torres justificando el comportamiento de este oficial, informe del que se publicó un extracto como noticia en la *Gaceta de Madrid* de 26 de enero de 1745.

(22) Esta relación acompaña al diario de navegación llevado por Sapiaín y firmado en el puerto de Camariñas el 9 de enero de 1745. AGS, SM, leg. 399-2, doc. 436.

tiro de cañón con bala. En este tiempo le descubrí 9 cañones por banda [en] batería corrida, dos en el alcázar y una mira a proa.

»Yo largué mi bandera española, disparando un cañón con bala [y] a esta señal arribó sobre mí dirigiéndose justo a mi palo mayor, y estando a un tiro de cañón, ciñó el viento, disparándome toda su andanada a medida que iba descubriendo su costado, acompañada con una gran abundancia de fusilería, pues se le estaban viendo en las cofas y alcázar, porción de gente con casacas encarnadas. Y yo, en este tiempo navegaba a lo largo, al tiempo de recibir su carga, metí de LO lo que pude tanto para disparar mis cañones como [para] abrigar a mi poca gente tumbando el navío, pero acabado de descargar él su carga y yo la mía, me ponía a viento largo continuando mi rumbo como al principio. De este modo me dio tres cargas cerradas de artillería y de fusilería, esta última estaba más bien servida que la primera, dejándose sobre para atrás, con la gavia en facha sobre su cuadra de barlovento hasta cargar su artillería que, cargada esta, mareó sus velas y es como hacía siempre, y habiéndome emparejado la cuarta vez conmigo, arribó a medio tiro de fusil o menos y me habló con la bocina en medio español, diciendo que amainase, y al mismo tiempo, había una gran gritería a su bordo que parece decían “Viva el Rey” haciendo ademanes con los sombreros y prolongaron la verga de cebadera amenazándome con el abordaje si no amainaba, y yo respondí con la bocina que fuese a pasear y, al mismo tiempo, metiendo de LO, disparé mi artillería, [y] volví a arribar a mi rumbo, habiéndome mantenido de LO hasta haber recibido su carga, por abrigar mi gente, como he dicho antes, tumbando un poco el navío. A este tiempo marcó él su mayor (porque yo con la arribada, me había adelantado algo) y, cuando se puso igual conmigo, se me ocurrió que con el andar que llevaba, interín (*sic*) disparaba, se hacía pasar más adelante que yo y que si prontamente viraba a la confusión del humo de su artillería, le ganaría el viento. Hícelo así y conseguí el fin, pues cuando yo marché del otro bordo orzando cuanto podía, se quedó él por sotavento como a medio tiro de fusil, pues aunque viró como yo, reparó tarde y con la haciada que llevaba, perdió el barlovento. En este tiempo, largó todo su aparejo, orzando cuanto podía[,] disparándome conforme me iba alcanzando por mi sotavento. Y estando tanto avante conmigo en una guiñada que metió de LO se le fue al agua el mastelero de velacho, habiéndole faltado por cerca de la boca del arco [y] esta felicidad debió de proceder de algún cañonazo que le dimos en aquel paraje, pues el viento era bonancible de juanetes. En este tiempo le di una arribada para descubrir mejor mi costado de sotavento y le disparé mi artillería por despedida, volví a ceñir el viento y proseguí mi bordo de afuera de modo que, al poner el sol, se mantenía él por mi popa como cosa de dos leguas, pero siempre quedaba ciñendo el viento y yo proseguí mi bordo de afuera hasta las 10 de la noche, que se puso la luna hacia [esta] hora, viré de bordo en vuelta de tierra a fin de hallarme al amanecer en paraje de tomar el puerto de Camariñas (respecto de estar el viento contrario para ir al del Ferrol) tanto por remediarme del daño que había recibido como recelándome de la fragata enemiga que, manteniéndome mucho tiempo en el mar, le pudiera dar

lugar a que echase otro mastelero respecto que el tiempo estaba bueno y tenía abundancia de gente que, según mi conjetura, pasaría de 125 hombres cuan[d]o menos. Así mismo, recelaba también de que tuviese otro compañero.

»En este encuentro no he tenido más heridos que el calafate. En cuanto a la avería, me rompió la verga de juanete mayor, dos obenques y la ustaga del mayor, dos brandales, dos obenques, estay y contraestay de la gavia mayor, un obenque de mesana y un obenque y un escotón de velacho y distintos cabos de labor y el velamen acribillado. Las balas de artillería que se han tomado unas, son de a 4».

DOCUMENTO 2

«Enterado el Rey por la carta de V.E. del 13 del corriente y relación que incluye el valor con que defendió el Teniente de Fragata D. José Sapiain la fragatilla de su cargo nombrada *La Flecha* del insulto de la corsaria inglesa de superior fuerza que intentó apresarle y de la destreza y pericia con que la burló ganando el barlovento, por cuyo medio entró en el puerto de Camariñas: Ha venido S.M. en promover a este oficial a Teniente de navío, de que le enterará V.E. entretanto se le remite el nombramiento correspondiente²³.

Dios Guarde [a] V.E.

El Pardo 24 de enero de 1745

(*Firmado*) Don Rodrigo de Torres».

DOCUMENTO 3

***London Gazette*, 8-12 de octubre de 1745**

«Whitehall, Octubre 12. Whitehall, 12 octubre

»Por cartas desde Bristol del presente mes tenemos noticia que James Connor, de dicha ciudad, comandante del corsario *Trial*, estando el lunes 30 del mismo mes (¿?) aproximadamente en latitud 48, y aproximadamente en longitud 14 grados Oeste, vieron y persiguieron barco, y cuando llegaron a tiro de cañón izaron los colores ingleses y le dispararon un cañonazo, el barco izó los colores españoles y devolvió el disparo; y después de disparar unos pocos cañonazos, e intercambiar una andanada con el *Trial*, fue capturado y llevado por el *Trial* al Puerto de Bristol. La nave es un barco español, llamado *St. Ziroco* [*San Ciriaco*], mandado por D. Joaquín de la Sota, en comisión del Rey de

(23) AGS, SM, leg. 12. exp. 27

España, de 130 toneladas, armado con 12 cañones de cureña y 4 cañones pedreros, y tripulado por más de 60 hombres; cargado con 2500 fusiles con bayoneta, 100 barriles de pólvora, 150 quintales de balas de mosquete, algunas cajas de herraduras y piedras de fusil, y siete arcas con dinero español. Por la dirección que llevaba, el mencionado Sr. Connor piensa que tenía como destino un puerto de Irlanda o Escocia. Había a bordo dos irlandeses, uno un Capitán de Caballería al servicio de España, el otro un Piloto. Este barco español procedía de Coruña y dejó allí cinco barcos de guerra y un navío francés»²⁴.

Fuentes

Archivísticas

- Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina
 - Carrera de José de Sapiaín, legs. 2-18
 - Historial de la *San Ciriaco* y *la Flecha*, legs. 398-2, 398-3, 399-1 y 437
- Archivo del Museo Naval (Madrid)
 - Colección de documentos de Vargas Ponce, docs. 194, 203, 208 y 210, AMN 0886-E0144, exp. de José de Sapiaín.
- The National Archives, Kew HCA 32/159/16, SP 36/72/239

Impresas

Gaceta de Madrid de 26 enero de 1745
London Gazette núm. 8474, de 8-12 octubre de 1745

Bibliográficas

- BAUDOT MONROY, María: *Armar en tiempos de guerra. La movilización naval para la defensa colonial en 1739-1740*. Polifemo, Madrid, 2014.
- CERDÁ CRESPO, José: *Conflictos coloniales. La Guerra de los Nueve Años (1739-1748)*. Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2010.
- PEZUELA, Jacobo de la: *Historia de la isla de Cuba*, t. III. Madrid, 1868.
- VÁLGOMA, Dalmiro de la, y FINISTRAT, barón de: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes*. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1943.,

(24) La noticia de la captura de la *San Ciriaco* y de los papeles encontrados en el barco hizo que el duque de Newcastle remitiese una orden urgente al alcalde de Bristol para que se enviase a Londres a varios tripulantes del corsario *Trial* y al comandante de la fragatilla, Joaquín de la Sota, para testificar sobre la causa abierta contra los escoceses apresados, que por entonces ya estaban encarcelados en la prisión de Newgate acusados de alta traición. The National Archives, Kew SP 36/72/239.