

# UNA FRAGATA DE LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS EN EL OCASO DE UN IMPERIO. *LA SANTO DOMINGO DE LA CALZADA (1796-1803) (I)*

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 su construcción en 1796 hasta la finalización de su primer viaje a Manila en 1803. Además de sus cargas, pasajeros y vicisitudes durante el viaje, se prestará especial atención a su labor como pionera en la difusión de la vacuna contra la viruela.

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

## Introducción

EL 3 de febrero de 1807, las tropas británicas al mando del comandante Samuel Auchmuty tomaron por asalto la principal base militar española en todo el Atlántico sur: la ciudad de Montevideo. Apostadero naval desde 1776, Montevideo era el mejor puerto natural del Río de la Plata y suponía una cabeza de puente inmejorable para el plan británico de hacerse con Buenos Aires, en primera instancia, y con todo el virreinato (incluidas sus aún ricas minas altoperuanas) a medio plazo (1).

---

(1) Sobre las invasiones inglesas del Río de la Plata, véanse BEVERINA, J.: *Las invasiones inglesas al Río de la Plata (1806-1807)*, 2 vols., Círculo Militar, Buenos Aires, 1939; LUZURIA-GA, J.C.: *Una gesta heroica. Las invasiones inglesas y la defensa del Plata*, Torre del Vigía, Montevideo, 2004; GRAHAM-YOOL, A.: *Ocupación y reconquista, 1806-1807*, Lumiere, Buenos Aires, 2006; ROBERTS, C.: *Las invasiones inglesas del Río de la Plata (1806-1807)*, Emecé, Buenos Aires, 2006; HUGUES, B.: *The British Invasion of the River Plate, 1806-1807. How the Redcoats were humbled and a nation was born*, Pen & Sword, South Yorkshire, 2013,

Todo el proceso de asedio y conquista es sobradamente conocido gracias a los informes enviados por Ruiz Huidobro, comandante general de la plaza, y por el propio cabildo de la ciudad (2), así como por las cartas de los mandos británicos Auchmuty y Stirling (3). Tanto en las fuentes de un bando como en las del otro se percibe el escaso rol que desempeñó la Marina durante el sitio (4). Quizá la anécdota más relevante sea el incendio y explosión de la corbeta *Atrevida*, la misma que había servido a Alejandro Malaspina para recorrer medio mundo en su célebre viaje científico. Para los ingleses, esta era la única embarcación en buen estado: «None of the few Spanish vessels of war found in the harbor were of much value. A corvette of 28 guns was burnt by the crew» (5). Lo era también para Ruiz Huidobro: «La corbeta *Atrevida*, que era la mejor que allí existía, voló con dos lanchas cañoneras» (6). Era cierto que la fuerza estacionada en la bahía difícilmente podía combatir contra la enorme potencia de fuego de la escuadra destacada al mando del comandante Stirling. Por ello su estrategia había sido netamente defensiva, con un único objetivo: intentar entorpecer un posible ataque al puerto. Ello impidió que tomase parte más activa en la defensa.

El gobernador de Montevideo menciona en su informe que esta estuvo a cargo de cinco buques principales, armados con entre 18 y 24 cañones cada uno. De ellos habría que descontar a la ya mencionada *Atrevida*. Según la lista de presas publicada por los ingleses, otros tres serían las fragatas *Paula*, de 22 cañones; *Princesa*, de 20, y *Fuerte*, de 18. El objetivo de este trabajo es hablar del último de esos navíos: la fragata *Santo Domingo de la Calzada* (7).

## La construcción: la Compañía de Filipinas, Ramón Aizpurúa y Pasajes

La *Santo Domingo de la Calzada* estaba en Montevideo por azar, como iremos explicando a lo largo de este estudio. ¿Qué historia esconde tras de sí

---

y GRAINGER, J.: *British Campaigns in the South Atlantic. 1805-1807. Operations in the Cape and the River Plate and their Consequences*, Pen & Sword, South Yorkshire, 2015.

(2) Puede verse una transcripción de ambos en BAUZÁ, F.: *Historia de la dominación española en el Uruguay*, t. II. Biblioteca Artigas, Montevideo, 1895, pp. 744ss. y 762ss.

(3) Por ejemplo, la carta de Stirling dando cuenta de los sucesos, transcrita en la *Gaceta de Londres* y cuya transcripción puede consultarse en *The Naval Chronicle for 1807: containing a general and biographical History of the Royal Navy of the United Kingdom*, t. XVII. Joyce Gold, Ondres, 1807, pp. 341ss.

(4) No así en el resto de las invasiones inglesas, donde sí tuvieron un rol destacado, con el capitán de navío don Santiago de Liniers a la cabeza. DESTÉFANI, L.H.: *Los marinos en las invasiones inglesas*. DIAB, Buenos Aires, 1975.

(5) JAMES, W.: *The Naval History of Great Britain, from the Declaration of War by France in February 1793 to the accession of George IV in January 1820*, Londres, Harding, Lepard and Co., 1826, p. 515.

(6) Parte de Ruiz Huidobro al príncipe de la Paz sobre la toma de Montevideo por los ingleses, 30 de diciembre de 1807. BAUZA, F.: *Historia de la dominación...*, p. 757.

(7) En la lista de presas aparece con su alias, *Príncipe de la Paz*, artillada con 20 cañones. Se añade a esta fuerza principal la presencia de un bergantín, el *Héroe*, con 20 cañones, 2 goletas y diversas cañoneras y barcos de comercio. *The Naval Chronicle*, t. XVII, 1807, pp. 343-34.

este buque apresado por los ingleses en sus célebres invasiones del Río de la Plata? ¿A quién pertenecía? ¿Cuál era su misión? ¿Cuáles sus navegaciones, capitanes, tripulaciones, cargas, pasajeros?

Necesariamente hemos de empezar el relato de las vicisitudes de la *Santo Domingo de la Calzada* por su construcción. La nave había sido encargada por la Real Compañía de Filipinas (8). El puerto de Pasajes era la principal base operativa de esta y el lugar donde encargaba la erección de sus naves. De hecho, era uno de los centros neurálgicos de la construcción naval no solo a nivel regional, sino a escala nacional, «el más seguro y mejor de toda la costa cantábrica», en opinión de Gorosabel (9). Lourdes Odriozola, la gran especialista de la materia, lo corrobora: en el siglo XVIII era «el principal centro de construcción de navíos de la provincia» (10).

Allí trabajaba, por si fuera poco, uno de los maestros predilectos de la Compañía: Ramón de Aizpurúa. Aizpurúa, «capitán de maestranza de esta provincia y maestro constructor de navíos asalariado por la dicha Real Compañía» (11), era reconocido tanto en los almanaques de la época (12) como por personajes del entorno. José Ignacio Gamón (13) decía de él, en carta al célebre ilustrado José de Vargas y Ponce, que era «un hombre apreciable y verídico, incapaz de suponer una cosa por otra, como demasiado místico» (14). Especialistas actuales lo definen como «el principal maestro constructor en Pasajes en la segunda mitad del siglo XVIII y hasta 1808» y sitúan su labor en prácticamente todos los astilleros de la bahía, «construyendo tanto en las gradas de San Pedro, como en las de San Juan y Alza, buques para la Real Armada, para las Reales Compañías de Comercio y para otros mercaderes particulares» (15).

No es de extrañar que la Compañía de Filipinas demandase sus servicios. Odriozola le adjudica la fabricación de un cachemarin y del bergantín *San*

(8) Sobre la Compañía sigue siendo referencia fundamental DÍAZ-TRECHUELO LÓPEZ-SPÍNO-LA, M.<sup>a</sup>L.: *La Real Compañía de Filipinas*. CSIC, Sevilla, 1965. Véase también GARAY UNIBASO, F.: *Correos marítimos españoles*, vol. III. Ediciones Mensajero, Bilbao, 1991, pp. 91-97.

(9) GOROSABEL, P.: *Diccionario histórico geográfico descriptivo de los pueblos, valles, alcaldías y uniones de Guipúzcoa*. Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972, p. 401.

(10) ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en Guipuzkoa, siglo XVIII*, Diputación Foral de Guipuzkoa, San Sebastián, 1997, p. 57; ÍDEM: *La construcción naval en el País Vasco, ss. XVI-XIX: evolución y análisis comparativo*, San Sebastián, 2002.

(11) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Expediciones a Indias 32. Copia de los documentos de pertenencia de la fragata *Santo Domingo*, s.f.

(12) *Almanak mercantil o Guía de comerciantes*. Joaquín Ibarra, Madrid, 1797, 1799, 1803 y 1807.

(13) Gamón fue alcalde de Rentería y primo del más célebre Juan Ignacio, presbítero de la parroquia de N.<sup>a</sup> S.<sup>a</sup> de la Asunción, cronista de la localidad y miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia. Ambos pertenecían a una familia de la élite local. Juan Ignacio fue autor de *Noticias históricas de Rentería*. Más datos en LACUNZA, Juan Miguel: «Juan Ignacio Gamón. A los 200 años de su muerte», en *Oarso*, núm. 50, 2015, pp. 145-148.

(14) Real Academia de la Historia, 9-6.087-4. José Ignacio Gamón a don José de Vargas y Ponce, 15 de febrero de 1807,

(15) ZURBANO MELERO, J.G.: «Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980)», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 2, 1998, pp. 327-362.

*Francisco Xavier* a favor de dicha empresa en la década de los noventa (16). La documentación del Archivo Histórico de Protocolos de Guipúzcoa atestigua ambas operaciones (17). La del Archivo General de Indias confirma la vinculación entre la empresa y el artesano en 1801, fecha ya tardía (18).

En ese mismo astillero del barrio de Vizcaya, Aizpurúa «dio principio a la construcción de la fragata *Santo Domingo de la Calzada* (alias *Príncipe de la Paz*) el día primero de octubre de 1796» (19). Sus dimensiones eran las siguientes: «129 pies de eslora; 109 pies y 10 pulgadas de quilla limpia; 36 pies de manga; 14 pies y 8 pulgadas de puntal en bodega; y 6 pies en los entrepuentes». Por lo que respecta a su tonelaje, Aizpurúa ofrecía los siguientes datos: «... [la] componen 451 toneladas de América, de a 64 pies cúbicos cada una, y 3.000 libras en peso» (20).

Para construir un buque de estas dimensiones, Aizpurúa había utilizado unas instalaciones a la altura de la exigencia del asunto: el Real Astillero del Barrio Vizcaya, en la orilla oriental de Pasajes. Esta atarazana había conocido una gran expansión durante el siglo XVIII gracias a la demanda de unidades de gran tonelaje por parte de la Real Armada, la Compañía de Caracas y la de Filipinas. Contaba con una compleja infraestructura: dos gradas permanentes con capacidad para bajeles de hasta 900 toneladas, una casa con sus almacenes, despachos para el comisario de Marina, el astillero principal del rey y un pontón. La llegada de la Compañía de Filipinas no había hecho sino reforzar su importancia: se había erigido una nueva grada (21).

La nueva unidad no estaba destinada, paradójicamente, a la ruta filipina. Los documentos mencionan repetidamente la intención de emplearla en el lucrativo comercio con India: «Dicho buque se ha construido expresamente para el comercio directo de la India Oriental que ha de principiar y emprender este cuerpo a la paz, mediante la facultad concedida por S.M. para ello» (22). En las actas de la junta general de accionistas de ese mismo año, celebrada el

---

(16) ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: «La construcción naval en Guipuzkoa. Siglos XVI-XVIII», *ibídem*, pp. 93-146.

(17) Una mención de la construcción del cachemarin, en Archivo Histórico de Protocolos de Guipúzcoa (AHPG), 3-2.587, s.f. (escritura de 18 de marzo de 1790). El asiento para la construcción del *San Francisco Xavier*, 26 de junio de 1792, en AHPG, 3-2.589, ff. 179-181.

(18) AGI, Consulados 912. Construyendo el *San Francisco Xavier* para la Compañía.

(19) AGMAB, Expediciones a Indias 32. Copia de la declaración jurada de don Ramón de Aizpurúa, 29 de octubre de 1801. Los propios directores de la Compañía lo indican así en un despacho al secretario de Indias, Miguel Cayetano Soler, datado en 1801: «La fragata de esta Compañía nombrada *Santo Domingo de la Calzada*, alias el *Príncipe de la Paz*, de porte de 500 toneladas españolas, que fue construida en Pasajes el año de 1797 para el comercio de la India, permanece desde entonces en aquel puerto a causa de la guerra». Carta de los Directores de la Compañía a Soler, 28 de julio de 1801. AGI, Filipinas 990.

(20) AGMAB, Expediciones a Indias 32. Copia de la declaración jurada de don Ramón de Aizpurúa, 29 de octubre de 1801.

(21) Sus instalaciones comenzaron a dejarse de usar en 1808. VV.AA.: *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 1999, p. 149.

(22) Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado 3208, exp. 343. Directores de la Compañía a Godoy, 16 de junio de 1797,

30 de agosto, se señalaba lo mismo, e incluso se añadía que habría sido expedida «a principios de este año de no haber sobrevenido la guerra» (23).

Y es que la botadura de la *Santo Domingo*, celebrada el 10 de junio (24), no había podido llegar en peor momento, pese a la algarabía de la ceremonia, que contó con la «presencia de un numeroso y lucido concurso del General, Jefes militares, políticos y otras personas visibles» (25). Desde la firma del tratado de San Ildefonso entre España y Francia el 18 de agosto de 1796, las relaciones con Inglaterra habían desembocado en conflicto armado, con el bloqueo de los puertos peninsulares por parte de la flota británica. El futuro del bajel parecía sombrío.

### **Santo Domingo de la Calzada ¿marinero? La elección del nombre**

Uno de los pocos enigmas cuya resolución nos ha sido imposible con los datos de que disponemos a día de hoy es la causa de la elección de un nombre tan poco marinero como el del santo riojano (26). Santo Domingo fue, sin ningún género de duda, un santo popular en el contexto del Camino de Santiago, particularmente en el medievo, pero no entre los marinos. Únicamente uno de sus milagros tiene algún tipo de nexo con el mar: la salvación de 12 pescadores en 1593 de una terrible tempestad (27).

No parece que un milagro menor y apenas conocido de los muchos atribuidos al santo justifique por sí solo que toda una embarcación de la Real Compañía de Filipinas se pusiera bajo su advocación. Tampoco hay constancia de que en Guipúzcoa se rindiera culto al santo. La región pertenecía, de hecho, a la diócesis de Pamplona, así que tampoco el copatronazgo que ejerce en la diócesis de Calahorra-La Calzada sería una pista al respecto.

Para complicar las cosas, en España existía la costumbre de otorgar un segundo apelativo suplente a las embarcaciones: el alias. A la *Santo Domingo de la Calzada* se le asignó por sobrenombre el de *Príncipe de la Paz*, el rimbombante título con el que se había premiado a Godoy tras la firma del tratado de Basilea en 1795. Apuntaba alto la Compañía de Filipinas. Desde

---

(23) Archivo General de Indias (AGI), Filipinas 989B. Junta General de Accionistas de la Compañía de Filipinas, 30 de agosto de 1797.

(24) AGMAB, Compañía de Filipinas 7188. «Antes de ayer sábado 10 del corriente se botó felizmente al agua en el puerto de Pasajes una fragata de 750 toneladas construida por cuenta de la Compañía de Filipinas con el nombre de *Santo Domingo de la Calzada*».

(25) AHN, Estado 3208, exp. 343. Directores de la Compañía a Godoy, 16 de junio de 1797.

(26) La onomástica naval no era cuestión baladí entonces, ni lo es en la actualidad. VILAR PACHECHO, J.M.: «Onomástica naval: los buques de la Armada española», en *Actes del XXXII Col·loqui de la Societat d'Onomàstica a Algemesí, 2005. Butlletí Interior*, núm. 108-109, 2008, pp. 573-587.

(27) GONZÁLEZ DE TEJADA, J.: *Historia de Santo Domingo de la Calzada*. Abraham de La Rioja, Madrid, 1702, p. 262.

luego dejaba bien a las claras las ganas que tenía de agradar al hombre fuerte del momento, de quien pendían, sin duda alguna, muchas de las gracias y mercedes que recibía en el comercio ultramarino. Ellos mismos lo expresaban así en misiva al favorito: «La Compañía, representada por su Junta de gobierno y dirección, suplica atentamente a V.E. se digne mirar aquel pequeño obsequio como un testimonio sincero de su profundo reconocimiento a la ilustrada protección que la dispensa V.E.» El propio ministro garabateó una respuesta improvisada al margen de este despacho: «Muchas muchas gracias y deseo su felicidad en todas las expediciones» (28).

Esta ofrenda a Godoy coincide temporalmente con otra dedicatoria curiosa. El 1 de julio de 1795, la junta del Santo Hospital de Santo Domingo de la Calzada acordaba encargar un grabado en Madrid con la imagen del santo. La imagen fue encargada por el escultor Julián San Martín, quien ya se había encargado en 1789 de esculpir el paso que todavía hoy en día sale en procesión en la localidad. La nueva obra fue dibujada por Josep Maea y grabada por Bartolomé Vázquez. Por ella se gratificó al primero con 640 reales, según acuerdo del Hospital de 7 de octubre de 1797. Pues bien, la imagen era dedicada, una vez más, «al Excelentísimo Señor Príncipe de la Paz» (29).

Esta confluencia en la persona de Godoy de ambos homenajes podría hacer sospechar algún tipo de vinculación a tres bandas entre el ministro, la localidad y la Real Compañía de Filipinas. Sabemos que Godoy mantenía un fuerte lazo de amistad con un calceatense destacado del momento: Germano de Salcedo y Somodevilla, primer marqués de Fuerte Híjar, un entusiasta ilustrado que ejerció como juez mayor de Vizcaya en la Real Chancillería de Valladolid y fue presidente de la Real Sociedad Económica Matritense y miembro del Consejo de Castilla y de la Academia de Bellas Artes de San Fernando (30). Su esposa también era una dama notoria de la corte, filántropa, literata e íntima colaboradora de la condesa de Montijo (31). Como buen calceatense,

---

(28) AHN, Estado 3208, exp. 343. Directores de la Compañía a Godoy, 16 de junio de 1797, y nota de Godoy al margen de un día después.

(29) Archivo catedralicio de Santo Domingo de la Calzada (ACSDC), Libro de acuerdos del Santo Hospital, junta de 1 de julio de 1795 y de 7 de octubre de 1797. «Verdadero Retrato del Glorioso Santo Domingo de la Calzada, Patrón de la Ciudad de su nombre y de todo su obispado. Fundador de ella, de su santa Iglesia, de su Hospital, Puente y Calzada, y de otras muchas obras, monumentos insignes de su piedad y devoción. Grabado a expensas de la Junta del Hospital del mismo Santo quien lo dedica, Al Excelentísimo Señor Príncipe de la Paz. Año de 1796». Agradezco a Javier Díez Morrás que me haya proporcionado esta información.

(30) Entre otros muchos desempeños y proyectos. Fuerte Híjar era sobrino del marqués de la Ensenada. Terminó sus días deportado en Francia por declararse contrario a José I Bonaparte. DIEZ MORRÁS, F.J.: «Tiempo de cambios: Santo Domingo de la Calzada, entre el Antiguo Régimen y el Primer Liberalismo», en DIEZ MORRÁS, J.; FANDIÑO PÉREZ, R.G., y SÁEZ MIGUEL, P. (coords.): *Historia de la ciudad de Santo Domingo de la Calzada*. IER, Logroño, 2010, pp. 387-504 (cit. pp. 400-401).

(31) CEREDA, A.: «Una figura relegada de la Ilustración: la marquesa de Fuerte Híjar y su Elogio de la Reina (1798)», en *Cuadernos de Investigación Filológica*, núms. 23-24, 1997-1998, pp. 195-212.

Fuerte Híjar aprovechó su influencia e intercedió ante Godoy en favor de distintos asuntos locales. Uno de los más destacados fue lograr el indulto para que, precisamente, el Santo Hospital se librase de la desamortización decretada a finales de la década de los noventa (32). Quizá esta fue la causa de la dedicatoria del grabado a la que acabamos de aludir. El príncipe de la Paz era el principal protector de la Compañía de Filipinas, de modo que cabe la posibilidad de que fuera él quien sugiriese el nombre, para honrar el vínculo con su amigo (33).

En cualquier caso, hasta que la documentación arroje nuevos datos o se reinterpreten aquellos de que ya disponemos, nos movemos, desafortunadamente, en el terreno de las conjeturas. A falta de más información, permanece irresuelto el enigma de este curioso bautismo de la fragata de la Compañía de Filipinas con el nombre del santo riojano.

### Preparando la primera singladura

El conflicto con Gran Bretaña se iba a alargar hasta 1802, con el ya aludido bloqueo de la mayor parte de los puertos españoles. La *Santo Domingo de la Calzada* aguardaría pacientemente esos cinco años antes de poder iniciar su singladura inaugural, «padeciendo en su casco el daño y desmejoras que son consiguientes a tan larga invernada» (34). Ante la perspectiva de perder su inversión, la Compañía de Filipinas ofreció a mediados de 1801 una posible solución: «Para precaver su total deterioro y sacar algún partido al mucho coste que ya tiene a la Compañía, nos hemos decidido de acuerdo con la Junta de Gobierno a destinarla, sin embargo de los peligros que hoy sufre nuestra navegación, para viaje yente y viniente a Manila con escala en Lima» (35).

El 24 de agosto de ese mismo año, Miguel Cayetano Soler, secretario de Indias, escribía a Vicente Ruiz de Apodaca, intendente y juez de arribadas de San Sebastián, para notificarle el permiso concedido «a la Compañía de Filipi-

---

(32) Lo que logró. Díez MORRÁS, F.J.: «La guerra de Independencia en Santo Domingo de la Calzada», en *Berceo*, núm. 157, 2009, pp. 63-117 (cit. p. 110).

(33) Otra opción es que la causa de este bautismo gire en torno a la figura del industrial José Antonio Pérez Íñigo, artífice de la célebre fábrica de paños finos protegida por Godoy, quien menciona a Pérez Íñigo en sus memorias. GODOY, M. de: *Memorias críticas y apologéticas para la historia del reinado del señor don Carlos IV de Borbón*. Imprenta de I. Sancha, Madrid, 1836, p. 211.

(34) AGI, Filipinas 990. Directores de la Compañía a Soler, 28 de julio de 1801. Esta circunstancia extraordinaria explica que Odriozola incluya a la *Santo Domingo* en su listado de los barcos construidos en Guipúzcoa y Vizcaya (ss. XVI-XIX) dos veces y en dos fechas distintas: 1797 y 1802. En la primera referencia, la fragata estaría siendo trabajada en las gradas del Barrio Vizcaya, y en la segunda, en las de Bortalaborda. En esta segunda anotación incluso se señala que el constructor responsable era Ramón Aizpurúa. ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en el País Vasco...*

(35) AGI, Filipinas 990. Directores de la Compañía a Soler, 28 de julio de 1801.

nas para expedir desde Pasajes a Manila, con escala en El Callao, la fragata *Santo Domingo de la Calzada* pagando en Lima con la diferencia de moneda los derechos de extracción de España» (36). Daban comienzo los preparativos para el primer viaje de la fragata. El 8 de octubre Ruiz de Apodaca notificaba al ministro la puesta «a la carga en el puerto de Pasajes de la fragata *Santo Domingo de la Calzada* de porte de 600 toneladas, con 24 cañones y 140 hombres» (37).

La firma de los preliminares de la paz y el envío un mes después a París del marqués de Cornwallis, con plenos poderes para negociar un acuerdo definitivo entre Francia e Inglaterra, dieron alas al proyecto. La llegada de la concordia no podía ser más oportuna y la Compañía incluso se procuró pasaporte del Almirantazgo inglés, para que la embarcación navegase «sin ser molestada por los oficiales de los bajeles de S.M. Británica o corsarios» (38). De hecho, los trámites se aceleraron, hasta el punto de que la embarcación salía del puerto de Pasajes el 7 de enero de 1802, dos meses antes de la ratificación definitiva, el 25 de marzo, del tratado de Amiens (39). Condicionada por la política, lo hacía en la estación contraria, lo que le acarrearía algunos incidentes que analizaremos en breve.

### El primer viaje a Filipinas (1801-1803)

#### *Carga y pasajeros. La vacuna contra la viruela*

Conocemos perfectamente la carga de la *Santo Domingo de la Calzada* en este su viaje de estreno. Don José García y Cebrián, contador de ejército de reglamentos y arribadas de Indias y rentas generales, la describe minuciosamente en un informe enviado a Madrid. La mayor parte la componían barras de hierro y acero, productos textiles, papel, clavazón, algunas máquinas para «despepitar algodón» (géneros procedentes de la propia España) (40), cera, vidrios, textiles de calidad, quincallería, lienzos diversos, sombreros, abanicos

---

(36) *Ibidem*. Soler a Ruiz de Apodaca, 24 de agosto de 1801.

(37) *Ibidem*. Ruiz de Apodaca a Soler, 8 de octubre de 1801.

(38) *Ibidem*. Directores de la Compañía a Soler, 1 de diciembre de 1801.

(39) Y en consecuencia aparece como «embarcación ausente» destinada a Lima en la «Relación individual de las embarcaciones españolas de comercio que únicamente existen en la actualidad en este puerto y canal del Pasaje; y de las que se hallan ausentes de él, cuyos nombres, clases, portes, estado, pertenencias (paradero de las ausentes y fábrica son los siguientes)». Archivo General de Guipúzcoa, Juntas y Diputaciones, I.M., 2/12/133. Hay varias notificaciones de su salida a las autoridades en AGMAB, Expediciones a Indias 30.

(40) «Nuevas máquinas de despepitar, cardar e hilar el algodón de las que se esperan grandes éxitos», en GARAY UNIBASO, F.: *Correos marítimos españoles. Correos marítimos españoles a Filipinas (Indias Orientales). De 1521 a 1884. Y también a Marianas e Indochina*, vol. III. Ediciones Mensajero, Bilbao, 1991, p. 95. Este envío formaba parte del plan estratégico de la Compañía de fomentar la actividad agrícola en Filipinas, aprobado el 20 de marzo de 1792. DÍAZ-TRECHUELO LÓPEZ-SPÍNOLA, M.<sup>ª</sup>L.: *La Real Compañía de Filipinas...*, p. 77.

e hilo (géneros importados) (41). Se embarcaban por cuenta de los siguientes individuos: Eraña, Sebastián de Urrutia y Mendiburu, el reverendo padre fray Rosendo Fernández, Javier José de Irisarri, Pío Elizalde, José Ignacio de Zala, Felipe Tieso, José Luis Munarriz, José Joaquín de Arpillaga (efectos españoles), Manuel Brunet y Cía., Lorenzo Goyzueta, Javier José de Irisarri, Francisco Antonio de Barandiarán, Vicente María Fernández (el capitán, sobre todo textiles franceses), José de Zala, Francisco López Omaña, Juan Bautista Elizalde, Juan Ángel de Mezquíriz, Eugenio Izquierdo, Pedro de Ellauri (efectos extranjeros). El informe era tan detallado que incluso se listaban minuciosamente todos los víveres transportados para la travesía (42). Al final del mismo, el contador sumaba el total del valor de los géneros que viajaban en la *Santo Domingo de la Calzada*; y, ya de paso, el de los derechos que habría que cobrar por ellos en Lima.

VALOR DE LA CARGA DE LA *SANTO DOMINGO DE LA CALZADA* A SU SALIDA DEL PUERTO DE PASAJES EN 1801, INCLUIDOS LOS DERECHOS DE INDIAS Y DE ADUANA (SE DESPRECIAN LOS MARAVEDÍES)

	<i>Valores (reales)</i>	<i>Dchos. Indias</i>	<i>Id. Aduana</i>	<i>Total derechos</i>
<i>Frutos/géneros españoles</i>	1.163.662	34.909	28.923	63.832
<i>Id. por la seda a 34</i>	385.087	2.164	—	2.164
<i>Géneros y frutos extranjeros</i>	1.479.987	103.598	240.888	344.487
TOTAL	3.028.736	140.671	269.811	410.484

La fragata zarpaba con el capitán don Vicente María Fernández y el maestro don Manuel Súnico al mando. Se mantenía su considerable armamento considerable de 24 cañones, dispuesto antes de que se confirmase la firma de la paz, ya que se estimaba, con buen criterio, que la duración de esta sería corta. Entre los pasajeros destacaban un religioso del Real Monasterio de Montserrat, el reverendo padre fray Rosendo Fernández Puga, que se trasladaba a la casa de Lima de la orden de san Benito en calidad de prior, y el alférez de fragata de la Real Armada don Antonio de Arbizu. Además, varios naturales del País Vasco pasaban a la compañía de familiares establecidos en Lima, «vecinos y del comercio de ella» (43). También viajaban a bordo otros sujetos con destinos diversos. Así, «don José Félix de Gaztelu y Echanique, natural y vecino de esta ciudad, de estado libre y soltero» pasaba «a Manila en las islas Filipinas a la compañía del capitán de navío don Ventura Joaquín de Barcaiztegui»; «don Manuel Antonio de Elizalde, de estado soltero, vecino y del comercio de Guayaquil» regresaba a su domicilio; mientras que no se especifica el destino

(41) Aparte del informe de García y Cebrián, existe una «nota del cargamento que conduce la fragata de la Real Compañía de Filipinas, nombrada *Santo Domingo de la Calzada*» en *Telégrafo mercantil, rural, político, económico e historiógrafo del Río de la Plata*, vols. 3-5, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1915, p. 470.

(42) AGI, Filipinas 990. Certificación de don José García y Cebrián, 31 de diciembre de 1801.

(43) *Ibidem*. Certificación de José de Echániz, 8 de enero de 1802.

de «don Francisco López de Omaña, natural de la villa Mañán, don Lorenzo Clavo de Milmarcos, en Aragón y don José de Azcárraga de Oñate», los tres solteros y dependientes de la Real Compañía de Filipinas (44).

Mucho más destacado que aquella y que estos era otra preciada mercancía que viajaba de incógnito en las bodegas de la nave: la vacuna contra la viruela. Este valioso medicamento había sido desarrollado por el británico Edward Jenner en 1796. Dos años después daba a conocer al mundo sus hallazgos en *An Inquiry into the causes and effects of the Variolae Vaccinae*. En 1800 la vacuna ya estaba disponible en España. Un particular gaditano, anónimo para nosotros, fue el impulsor de su cruce del Atlántico a bordo de la *Santo Domingo*: «El navío mercante *Santo Domingo de la Calzada* arribó a Lima en su travesía de España a Manila; un particular de Cádiz había tenido la buena idea de enviar en este buque la vacuna a Filipinas; aprovecharon pues de esta ocasión en Lima».

El testimonio procede de una fuente tan fiable como Alexander von Humboldt. El alemán prosigue narrando las peripecias de la vacuna en el Perú: «El señor Unanue, profesor de anatomía y autor de un excelente trabajo fisiológico sobre el clima del Perú, vacunó muchos individuos con el virus que llevaba el navío. No se vio nacer ninguna pústula; y parecía que el virus se había alterado o debilitado».

Parecía que el experimento acabaría en fracaso, a tenor de lo reflejado por Humboldt, pero nada más lejos de la realidad:

«... habiendo observado Unanue que todas las personas así vacunadas habían tenido unas viruelas sumamente benignas, se sirvió del pus de estas viruelas para hacer por medio de la inoculación ordinaria menos funesta la epidemia; y así encontró por este camino indirecto los efectos de una vacuna que se había tenido por perdida» (45).

Este ensayo fue uno de los principales precedentes de la célebre Real Expedición Filantrópica de la Vacuna, iniciada un año después, en 1803 (46), al mando del médico Francisco Javier Balmis y cuyo final se dilataría hasta 1814 (47).

---

(44) *Ibidem*. En Lima, los pasajeros que continuaron viaje en la *Santo Domingo* fueron «don Juan López de Omaña y don José Manuel de Azcárraga, venidos en el buque con destino a la factoría de la Real Compañía en Manila, y don José Félix Gaztelu, venido *id.* para Manila y del país don Narciso Espinalete, de edad de 13 años». José Pascual Vivero a Ugarte, 17 de julio de 1802. AGMAB, Expediciones a Indias 32.

(45) HUMBOLDT, A. von: *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, t. I. Casa de Rosa, París, 1822, p. 127. El doctor Hipólito Unanue era un limeño famoso que integraba una tertulia conocida como La Casa de los Sabios, a la cual fue invitado Humboldt a su paso por el Perú. Era autor, efectivamente, de *Observaciones sobre el clima de Lima y sus influencias en los seres organizados, en especial el hombre*. Lima, 1806.

(46) Archivo Nacional de Filipinas, Cedulaario 1802-1805, exp. 2, ff. 1-10. Real orden en que S.M. ha resuelto que se propague en ambas Américas y en estas islas la inoculación de la vacuna, 24 de agosto de 1803.

(47) Y así se reconoce en BALAGUER PERIGÜELL, E., y BALLESTER AÑÓN, R.: *En el nombre de los niños: la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna (1803-1806)*. AEPED, s.l., 2003, p. 100.

*Travesía y problemas con la carga en Lima*

La navegación desde la Península hasta Lima fue «breve y feliz» según los oficiales de la nave, gracias a su «dirección y pericia» y «sin embargo de que su apero no ha correspondido enteramente a nuestro esfuerzo» (48). Ciertamente el trayecto se hizo en un tiempo récord: 107 días. Se acercaba a los 83 empleados por la escuadra de Asia de don Ignacio María de Álava (Cádiz-El Callao), los 84 de la fragata *María* en 1796 (Cádiz-Concepción de Chile) y a los 97 del ballenero inglés *William* en 1791 (Londres-El Callao). Sin embargo, el mérito era atribuido por el teniente José de Moraleja a «un puro efecto del oportuno favor, bondad y constancia casual de los vientos y, en alguna parte de las buenas propiedades del *Santo Domingo*». Para el oficial, el «citar como argumento de su pericia» tal rapidez era «impertinente» (49).

Sea como fuere, esta apacibilidad fue trastornada debido a dificultades de tipo administrativo a su llegada a El Callao, puerto en el que fondeó el 24 de abril de 1802. La primera tenía que ver con parte de los bienes transportados. La manufactura de ciertos «tercios de pañuelos de hilo», de algunos «medios paños» y de «108 docenas de pares de medias de seda para hombre y mujer» era evidentemente extranjera, viniendo como géneros españoles en la documentación de la *Santo Domingo de la Calzada*. Dichos «efectos, al reconocerlos en la aduana de Lima, adonde iban destinados, se declararon por de fábrica extranjera (...) habiendo determinado en consecuencia aquella Junta Superior de Real Hacienda la entrega de todos los efectos al comisionado de la Compañía (...) afianzando su importe hasta la determinación de S.M.» (50).

La explicación, en este caso, era sencilla. Los productos, «aunque extranjeros en su origen, fueron comprados de presas hechas por los franceses en pública almoneda celebrada en San Sebastián y Pasajes con asistencia de los ministros de la Real Hacienda, habilitados por esta razón al comercio nacional y en concepto de tales embarcados por la Compañía».

El nivel de detalle de las explicaciones de la Compañía llegaba a identificar hasta el nombre de los buques apresados: el «bergantín *Dublín*, apresado por el corsario francés *La Revange*» y «la fragata americana la *María de Charleston*, apresada por el corsario francés el *Determinado*», ambos conducidos a Pasajes (51). En vista de estos argumentos, el ministerio dio por buena la carga y ordenó liberar los efectos con el pago de las tasas, como si de géneros nacionales se tratase (52). Lógicamente, para cuando llegaron las órdenes de Madrid, la *Santo Domingo* había partido ya de Lima.

Mucho más sería fue la otra peripecia peruana de la fragata: «... urgiendo su salida para Manila con la mayor brevedad, su capitán y pilotos se resistie-

(48) AGMAB, Expediciones a Indias 32. Oficiales de la *Santo Domingo* al marqués de Avilés, virrey del Perú, 10 de mayo de 1802.

(49) *Ibidem*, José de Moraleja a Tomás Ugarte, 12 de mayo de 1802.

(50) AGI, Filipinas 990. Avilés a Soler, 28 de febrero de 1803.

(51) *Ibidem*. Certificación de don Ángel Antonio de Quintana, s.f.

(52) *Ibidem*. Soler al marqués de Avilés, 14 de febrero de 1803.

ron a ello por ser la monzón contraria a la buena recalada en Filipinas» (53). Efectivamente, el capitán Vicente María Fernández y sus pilotos manifestaban «la imposibilidad de verificar» la partida basándose en el riesgo de una derrota en pleno monzón de sudoeste (54). No obstante, el comisionado de la Compañía en Lima, conde de Fuente González, no era del mismo parecer. Daba comienzo así un largo pulso entre los oficiales de la *Santo Domingo* y el conde en el que se verían inmersas las autoridades virreinales y del apostadero. Este se prolongó durante más de dos meses. Finalmente prevaleció el dictamen del conde. Fue necesario, con todo, sustituir al capitán y al primer piloto, ambos por excusarse de la continuación del viaje por motivos de salud. Si la coartada de Ellauri tenía bastante fundamento (una gonorrea confirmada por los facultativos), la del capitán Fernández era bastante más rocambolesca: una lesión practicando un juego de pelota (55). No es de extrañar que el médico Gutiérrez Corona juzgase que se trataba de «una enfermedad inaveriguable por hallarse fuera del alcance de los sentidos» y que para su «curación es forzoso obtenerse solo a su narración». Su conclusión era demoledora: «nada podemos asegurar a V.S. (con una certeza física) sobre el asunto» (56).

Fuese real o fingida la dolencia, este contratiempo obligó al conde de Fuente González a solicitar al comandante del apostadero, Tomás de Ugarte, que le proporcionase un par de oficiales de la Armada para suplir las plazas de capitán y primer piloto. Los elegidos serían don Juan de Latre para el puesto de capitán y don Francisco Zunico como su segundo (57). Se trataba de oficiales muy experimentados, particularmente el primero (58). El 17 de julio de

---

(53) Archivo Histórico Provincial de Burgos (AHPBu), Archivos Privados 2. Memorial de servicios de don Juan de Latre, 5 de septiembre de 1819.

(54) AGMAB, Expediciones a Indias 32. Capitán Vicente María Fernández, segundo capitán Pedro Ellauri, pilotos José Joaquín de Azpillaga, Martín de Larrañaga y Manuel Fernández al virrey Avilés, 10 de mayo de 1802.

(55) *Ibidem*, Iriarte a Ugarte, 6 de julio de 1802.

(56) *Ibidem*, Rafael Gutiérrez Corona y José María Baeza a Ugarte, 6 de julio de 1802.

(57) *Ibidem*, Despacho de Ugarte de 7 de julio de 1802. «Don Tomás de Ugarte dio orden al mencionado Latre fuese inmediatamente al Callo a encargarse y recibirse del mando de la dicha expedición lo que verificó con la puntualidad correspondiente». AHPBu, Archivos Privados 2. Memorial de servicios...

(58) Nacido en Huesca en 1769, sentó plaza de guardiamarina en 1787. Dos años después tomó parte de la campaña de evoluciones de la escuadra de Félix de Texada, embarcado a bordo del *San Telmo*. Su experiencia se amplió rápidamente en el Río de la Plata, a bordo de la corbeta *San Pío* y de las fragatas *Sabina* y *Magdalena*. Alferez de fragata en 1790, recorrió las costas patagónicas en diversos buques hasta ser encargado del mando del bergantín *Piedad*, con el que desalojó a los balleneros británicos que se habían establecido en las Malvinas en 1793. En 1796, a bordo de la *Leocadia*, realizó diversos cruceros contra intereses británicos. En 1800 reconoció las islas Galápagos, determinando con exactitud por primera vez su situación geográfica. Pocos meses antes de la llegada de la *Santo Domingo* se le había encomendado la misión de patrullar por el Pacífico, entre Panamá y Valparaíso, al mando del bergantín *Peruano*. MAESTRO CASTAÑEDA, J.C.: «Rasgos biográficos del capitán de navío don Juan de Latre y Aisa», en ARMILLAS VICENTE, J.A. (dir.): *VII Congreso Internacional de Historia de América*, vol. 1. Gobierno de Aragón, Zaragoza, 1998, pp. 433-442. Sobre la figura de Latre, F. Generelo Gil ha escrito recientemente una novela: *Memorias de Juan de Latre, un marino aragonés en el fin de un imperio*. Editorial Pirineo, Huesca, 2013.

1802, la *Santo Domingo de la Calzada* levaba anclas finalmente del puerto de El Callao.

### *La travesía del Pacífico*

Pese a las advertencias agoreras recibidas en Lima, Latre cruzó el océano sin grandes imprevistos. El 23 de septiembre llegó a Guam, en las islas Marianas (59). A Latre se le había encargado fondear allí, «ya para tomar un práctico de las islas Filipinas, pues ninguno de este buque había estado jamás en ellas, o ya para aguardar la estación si estaba muy adelantada la contraria en que íbamos». Sin embargo, decidió seguir adelante por varias causas:

«No lo efectué por temor al amarradero que todos aseguran ser malísimo por los muchos ratones de su fondo y por los continuos huracanes que se dejan ahí venir muy a menudo; y porque consideré no podría allí encontrarse práctico de fundamento, en cuyo caso vale más ninguno» (60).

Sus temores meteorológicos pronto se materializaron, ya que las condiciones empeoraron sensiblemente. Superado el obstáculo, el 3 de octubre avistaba, a las nueve de la mañana, los islotes de Palaba, ya en el archipiélago filipino (61).

Las dificultades, sin embargo, continuaron. Pese a los intentos de Latre, las corrientes arrojaron a la *Santo Domingo* a la isla de Catanduanes. Allí trató de proveerse de práctico para localizar el fondeadero de Sisirán, lo cual no resultó nada fácil dada la falta de población europea en la zona, el escaso dominio del castellano de los nativos y las paupérrimas habilidades marineras de los locales (62).

En Bixac embarcaron dos prácticos «que decían eran los mejores de toda aquella costa», recomendados por «dos padres capellanes indios y varios naturales», quienes se mostraron «todos muy expresivos en especial los curas». No convencieron al capitán, quien habla de «su mala traza y torpeza en el castellano», aunque reconoce que «fue preciso tomarlos». De poco le sirvieron, ya que no fueron capaces de guiarle hasta el abrigo del puerto de Sisirán, en la contracosta de Luzón, refugio anhelado ante la posibilidad de sufrir un tifón. Ante «la total ignorancia de los indios», Latre tomó la decisión de buscar por sí mismo el abrigo de Sisirán, el cual no aparecía representado en las cartas de navegación de que disponía, que eran las del padre Murillo. Lo logró a comienzos de octubre. Por ello se tomó la molestia de «formar el planito de este corto estrecho para que otro no se vea en iguales aflicciones» (63).

---

(59) Archivo del Museo Naval (AMN), Ms. 577, doc. 2. Extracto del Diario...

(60) *Ibidem*.

(61) *Ibidem*.

(62) *Ibidem*.

(63) *Ibidem*.

*Piratas moros y huracanes en el abrigo de Sisirán. Naufragio de la Ferroleña*

No habían terminado todas sus cuitas con la localización del ancladero. Al día siguiente, 9 de octubre, tres embarcaciones, «dos grandes y otra muy chica, todas muy bajas, de gran manga, remos muy cortos y coronadas de gente armada», perturbaron la paz del oficial. Se trataba de pancos de piratas moros, los cuales fueron ahuyentados a la vista de la potencia artillera de la fragata (64).

Una vez convenientemente resguardado, Latre envió recado a Manila al general de la Escuadra de India, don Ignacio de Álava, avisando de su llegada y solicitando un práctico para la travesía hasta Cavite. La respuesta de su superior llegaría ya el 29 de noviembre, para notificarle el envío del piloto Sánchez, aunque recomendándole aguardar al cambio de estación: «... le contestó que siendo contraria la estación no podría ya salir de aquel surgidero hasta el mes de marzo; para cuyo tiempo le enviaría un práctico de aquellos parajes y del estrecho también de San Bernardino» (65). En suma, después de aquellos meses de navegación, el general le ordenaba que invernase, inutilizando parte de los empeños realizados.

Había buenas razones para aconsejar prudencia a Latre. La temporada de tifones estaba en pleno apogeo. A causa de uno de ellos, Álava y la Compañía acababan de perder, el 15 de septiembre, la urca *Ferroleña* (o *Ferrolina*) con más de 850.000 pesos fuertes, unas 50 leguas al norte de Macao (66). Latre, por su parte, estaba a punto de padecer uno de esos violentos fenómenos de la naturaleza durante su estancia en Sisirán. Especialmente peligrosa fue la noche del 4 al 5 de diciembre, cuando la nave a punto estuvo de estrellarse contra una roca. El «temporal duró tres días llenó la bahía de árboles y ramas y todos los de la cima de la montaña a cuyo abrigo nos mantuvimos, quedaron con sola la ramazón y sin hojas» (67).

*Continuación del viaje y llegada a Manila*

Por otro lado, el mismo Álava, en aparente contradicción con lo anterior, también le había informado de que «urgía a la compañía y al servicio del rey

---

(64) *Ibidem*. Sobre el problema de los piratas «moros» de Joló y Mindanao, véanse BARRANTES, V.: *Guerras piráticas de Filipinas contra mindanaos y joloanos*, Imprenta de Manuel G. Hernández, Madrid, 1878; MONTERO Y VIDAL, J.: *Historia de la piratería malayo-mahometana en Mindanao, Joló y Borneo*, 2 t., Imprenta y Fundación de Manuel Tello, Madrid, 1888, y WARREN, J.F.: *The Sulu Zone, 1768-1898. The Dynamics of External Trade, Slavery and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*, National University of Singapur Press, Singapur, 1981.

(65) AHPBu, Archivos Privados 2. Memorial de servicios...

(66) Este naufragio aparece mencionado en MARQUÉS Y ESPEJO, A.: *Historia de los naufragios*, Repullés, Madrid, 1803, vol. 1, pp. 353ss., y en FERNÁNDEZ DURO, C.: *Naufragios de la Armada española...*, pp. 168-169.

(67) AMN, Ms. 577, doc. 2. Extracto del Diario...

llegase con dichos caudales a Manila cuanto antes». Latre se encontraba, en consecuencia, en una difícil encrucijada. El oscense decidió finalmente asumir los riesgos (68). Así, el 23 de diciembre embocaba el estrecho de San Bernardino. Su pasaje tampoco sería placentero: chubascos, aguaceros, vientos variables. Sin embargo, en esta ocasión contaría con un aliado imprescindible que le permitiría atravesarlo en cuarenta y ocho horas, navegando incluso de noche: el plano que hicieron de él las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* (69).

Por fin, tras muchas penurias y 161 días de navegación, el 26 de diciembre entraban en la bahía de Cavite (70). Latre había desobedecido abiertamente las instrucciones de su superior pero, a cambio, había realizado toda una proeza náutica contra la opinión de los más expertos, cartografiado el providencial refugio de Sisirán y procurado mucha mayor rentabilidad para la Compañía de Filipinas en una expedición que amenazaba seriamente con transformarse en un fiasco. Si el naufragio de la *Ferroleña* era la cruz de la moneda, la impen-sada hazaña de la *Santo Domingo de la Calzada* representaba la cara.

## El regreso a Europa

El inicio del regreso no se demoró en exceso. El 14 de febrero de 1803 largaba velas desde Manila en dirección a la Península (71). La derrota era «en derechura», siguiendo la ruta del cabo de Buena Esperanza, como ordenaban las directrices de la Compañía. Navegó en dirección oessuroeste en busca de los hitos que fueran conduciendo a la nave al estrecho de Sonda. No iba a ser una navegación sencilla: «Ya por este paraje nos empezaron las calmas y vientos muy flojos, y las corrientes empezaron a causar en el barco bastante impresión». El avance se ralentizó en extremo, obligando a Latre a tomar todo tipo de precauciones por hallarse en una zona plagada de bajíos (72). El calvario de las encalmadas se inició hacia el 2 de marzo y no terminó hasta el 21

---

(68) *Ibidem*. «Me levé inmediatamente sin aguardar al referido piloto práctico y aunque los vientos duros del N. y su gruesa marejada me hicieron invertir 15 días de continuo trabajo, tendiendo espías y ejecutando cuanto el arte marinerero me sugirió por entonces, en cuyo intermedio sufrí crueles vahídos en los que perdí dos anclas y un anclote, conseguí por fin zafarme del mencionado puerto el 16 de diciembre».

(69) *Ibidem*. «No tuve embarazo de arrojarme a navegar con mucha vela de noche y con suficiente confianza en el plano referido, lo que me sirvió para atravesar todo este peligroso estrecho en el término de 48 horas».

(70) AGI, Filipinas 990. El 27 de diciembre, según él mismo en su Memorial de servicios..., AHPBu, Archivos Privados 2.

(71) AGI, Filipinas 990. El 16 de febrero o el 20 de febrero, según él mismo en Extracto del Diario..., AMN, Ms. 577, doc. 2, o en su Memorial de servicios..., AHPBu, Archivos Privados 2.

(72) Tan tediosa y complicada resultó que Latre decidió consignar en su extracto las «singladuras contadas de 24 horas (...) por ser la navegación que sigue de cuidado y fastidiosa por los muchos bajos y contrariedades de vientos». AMN, Ms. 577, doc. 2. Extracto del Diario...

del mismo mes. Tres semanas tomó atravesar el estrecho de Sonda, lo que en un itinerario con viento favorable podía realizarse en unos días.

La travesía del Índico tuvo menos sobresaltos: «Desde las 11 de la noche del día 21 de marzo en que empezó el vientecillo del S SE más fresco dirigimos nuestro rumbo al Cabo de Buena Esperanza por la más breve distancia, pasando por el N. de la Isla de Cocos».

La tónica fueron los vientos contrarios, más que su ausencia. Ello les obligó a exprimir su pericia marinera en algunos tramos: «... desde dicha situación empezaron a reinar los vientos del O al O NO muy duros y procuramos con la vela que permitía su fuerza ceñirlo de vuelta y vuelta» (73).

Las condiciones de la mar, lejos de mejorar, empeoraron nuevamente al doblar el cabo: «... desde que llegamos a la sonda del cabo de Buena Esperanza el viento se hizo casi constante por la proa de nuestro rumbo y generalmente con gran furia». Latre deja constancia de que el día de 21 de abril avistaban un «ojo de buey»: «Vimos un ojo de buey a las 7 horas de la mañana del 21 de abril estando en la latitud de 33° 40' y longitud de 38°» (74). En la terminología marinera de la época, esta expresión hacía alusión a un tipo de borrasca muy concreta que se daba en esa zona del planeta y que los profesionales asociaban a huracanes (75).

Para fortuna de la *Santo Domingo*, en esta ocasión los efectos del ojo de buey no fueron tan dañinos: «... aunque trajo una mano de viento bastante duro, se acabó prontamente y al medio ya estábamos en calma con el cielo despejado». No sucedió lo mismo con los vientos del noroeste, que se encontraron inmediatamente después. Latre se desesperó con ellos, como transmite vívidamente en su diario: «... creí no se acababan jamás». Produjeron algunos daños en el velamen y la jarcia. Durante «tres días consecutivos no nos fue posible ceñirlo por su furia», pero después «fue amainando y vino viento favorable con que salimos de penas» (76).

Los padecimientos acabaron una vez doblado el cabo de Buena Esperanza. La fragata enfilaba el último tramo de navegación poniendo rumbo a las islas de Santa Elena y Ascensión, «en derechura con las brisas reinantes, aunque flojas en esos mares; pasamos el paralelo de la primera como a la una de la mañana el día 20 de mayo y el de la segunda como a las once de la noche del 25 del mismo». Las calmas volvieron a hacer acto de presencia un par de veces, particularmente entre los «6 y 8 grados de latitud Norte a primeros de junio» (77).

Por fin, el 30 de julio, Latre se presentaba en la ría de Vigo. Según Díaz-Trechuelo lo hacía «huyendo de la persecución de varios corsarios ingleses» (78). No he encontrado ninguna constancia documental de que esto fuera así.

(73) *Ibidem*.

(74) *Ibidem*.

(75) GÓMEZ RANERA, A.: *Manual de la juventud estudiosa o Libro segundo de los niños*. Imprenta Fuentenebro, Madrid, 1941, p. 97.

(76) AMN, Ms. 577, doc. 2. Extracto del Diario...

(77) *Ibidem*.

(78) DÍAZ-TRECHUELO LÓPEZ-SPÍNOLA, M.<sup>ª</sup>L.: *La Real Compañía de Filipinas...*, p. 192.

Latre no menciona nada al respecto en sus papeles, cosa harto extraña si el episodio reseñado por esta autora hubiera tenido lugar (79). Tampoco los directores de la Compañía de Filipinas aluden a nada similar en su correspondencia (80). Tan solo solicitan de Godoy, el 5 de agosto, información sobre si hay «riesgo manifiesto en la travesía del buque a Cádiz». Para la Compañía era mucho más lucrativo vender los géneros transportados por la fragata en esta ciudad, «que es el mercado donde puede prometerse el pronto y ventajoso expendio de ellos por la concurrencia de pedidos y de especuladores y las mayores facilidades para su internación a todas las partes del reino» (81). Finalmente fueron transbordados al «bergantín de comercio el *Diligente*, fletado por la Compañía para conducir los efectos de aquel cargamento a Cádiz» (82). Por lo que se refiere a la hipótesis de Díaz-Trechuelo, es posible que esta autora confundiera la persecución de la *Santo Domingo* por corsarios ingleses en el Río de la Plata en 1805, suceso del que se hablará más adelante.

Por su parte, el capitán llegaba físicamente tocado: el escorbuto había hecho mella en su salud. No es de extrañar teniendo en cuenta lo difícil y largo del viaje. Por si fuera poco lo hasta aquí descrito, el oscense añade al final de su diario un nuevo dato interesante que apunta en la misma dirección: el «cansancio» de su brújula: «... no nombro en todo el de la variación de la aguja por no ser las de nuestro buque de satisfacción alguna, pues estaban muy cansadas las agujas y aunque se procuró tocarlas en Manila, no se halló piedra imán para el efecto hasta el día en que salimos que nos avisaron de ella y ya no hubo lugar» (83).

En vista de estas arduas eventualidades, las autoridades le concedieron inmediatamente licencia para que restableciese su salud (84). Pronto se vería interrumpida ante las necesidades del servicio. La *Santo Domingo de la Calzada* volvería a ser su destino.

---

(79) AMN, Ms. 577, doc. 2, Extracto del Diario..., ni en AHPBu, Archivos Privados 2, Memorial de servicios...

(80) AGI, Filipinas 990, y AGMAB, Compañía de Filipinas 7188.

(81) AGMAB, Compañía de Filipinas 7188. Directores de la Compañía a Godoy, 5 de agosto de 1803.

(82) *Ibidem*. Directores de la Compañía a Domingo Grandallana, 25 de enero de 1804.

(83) AMN, Ms. 577, doc. 2. Extracto del Diario...

(84) AHPBu, Archivos Privados 2. Memorial de servicios...