



UNA FRAGATA PARA EL SANTO



TEXTO Y FOTOGRAFÍAS:
Diego Téllez Alarcia

La Compañía de Filipinas mandó construir en 1796 una fragata que bautizaría con el nombre de un importante santo riojano: Santo Domingo de la Calzada. Su vida fue efímera, apenas 10 años, en los cuales realizó dos singladuras al lejano archipiélago asiático transportando valiosos cargamentos de productos suntuosos como sedas, especias o marfil. También plata. Con ellos a bordo realizó toda una vuelta al mundo, surcó los principales océanos del planeta, enfrentó vendavales, incluso un tifón y ahuyentó a piratas y corsarios. Acabó sus días desarbolada y como almacén de suministros en el puerto de Montevideo, incendiada y hundida finalmente tras la turbulenta ocupación de la ciudad por las tropas inglesas.

Una época para la construcción de fragatas

Durante la última década del siglo XVIII y la primera del siglo XIX el mundo asiste perplejo a uno de los momentos más convulsos de su historia. El estallido de la Revolución Francesa es su principal desencadenante. Su éxito y consolidación forzarán la unión del resto de poderes absolutistas del continente, incluida su gran rival, Inglaterra, para enfrentar a Francia. En este contexto el ascenso de la estrella de Napoleón no hará sino reforzar una lucha que alcanzará cotas jamás conocidas hasta entonces.

La Monarquía Hispánica de Carlos IV se verá zarandeada e inexorablemente integrada en esta lucha de titanes. Los recursos de su imperio y, sobre todo, su flota, serán fuente de codicia para los vecinos galos capitaneados por el pronto Emperador. Los síntomas de agotamiento y decadencia que la Monarquía ofrecía en el final de la década de los 80 se agudizarán con su implicación en la guerra. Su imperio comenzará a derrumbarse como un castillo de naipes alumbrando una docena de nuevas naciones. El fin de una época.



La embarcación fue construida entre finales de 1796 y mediados de 1797 en el astillero del barrio de Vizcaya en el puerto de Pasajes

En este contexto explosivo viene al mundo la fragata *Santo Domingo de la Calzada*. La embarcación fue construida entre finales de 1796 y mediados de 1797 en el astillero del barrio de Vizcaya en el puerto de Pasajes, muy próximo a San Sebastián, bajo la dirección del prestigioso maestro Ramón de Aizpurúa, habitual en los encargos de la Compañía de Filipinas. La empresa, heredera de la Compañía de Caracas, y con gran parte de su capital de origen vasco, se encargaba desde 1785 del monopolio del comercio con el archipiélago asiático, intentando rentabilizar una posesión

que hasta entonces había resultado ser más una carga económica que una inversión productiva. El destino de la *Santo Domingo de la Calzada* no sería

otro, en consecuencia, que enlazar el exótico y lejano puerto de Manila con la metrópoli.

Las fragatas eran las embarcaciones predilectas para este tipo de empeños. En el caso concreto que nos ocupa, conocemos las dimensiones exactas de la nave: 36 metros de eslora, 30,5 de quilla limpia, 10 de manga, 4 de puntal en bodega, y 1,67 en los entrepuentes. Su tonelaje ascendía a unas 600 toneladas. Podía

Godoy presenta la paz a Carlos IV.





llevar hasta 24 cañones para su defensa y su tripulación completa estaba integrada por 140 personas.

Con barcos como la *Santo Domingo de la Calzada* se estaban construyendo las firmes bases de la primera globalización, mientras se terminaba de explorar los últimos rincones del planeta. Hombres como su capitán, Juan de Latre, además de militares experimentados eran auténticos científicos, capaces de trasladar a un plano información geográfica de primera mano valiosísima tanto desde una perspectiva política como económica. No extraña, por tanto, que a su regreso a la Península entregase dibujos de los perfiles de algunas islas del Mar de China con el fin de facilitar la navegación de otros marinos; o que uno de los objetivos fuese el cálculo exacto de la latitud y la longitud de la Isla de Navidad, en el Índico; o que cartografiase minuciosamente el abrigo de Sisirán, en la contracosta de Luzón. Curiosamente, en mitad de la decadencia que envolvía al resto de la monarquía, se experimentó uno de los momentos de máximo esplendor de la marina de guerra española, cuyo fin habría de llegar precisamente en estas fechas con la derrota en la batalla de Trafalgar.

Francis Sartorius: *Four frigates capturing Spanish treasure ships, 5 October 1804.*



Salta a la vista lo inusual del bautismo de la embarcación con el nombre de un santo tan poco marinero

El nombre: un santo poco marinero

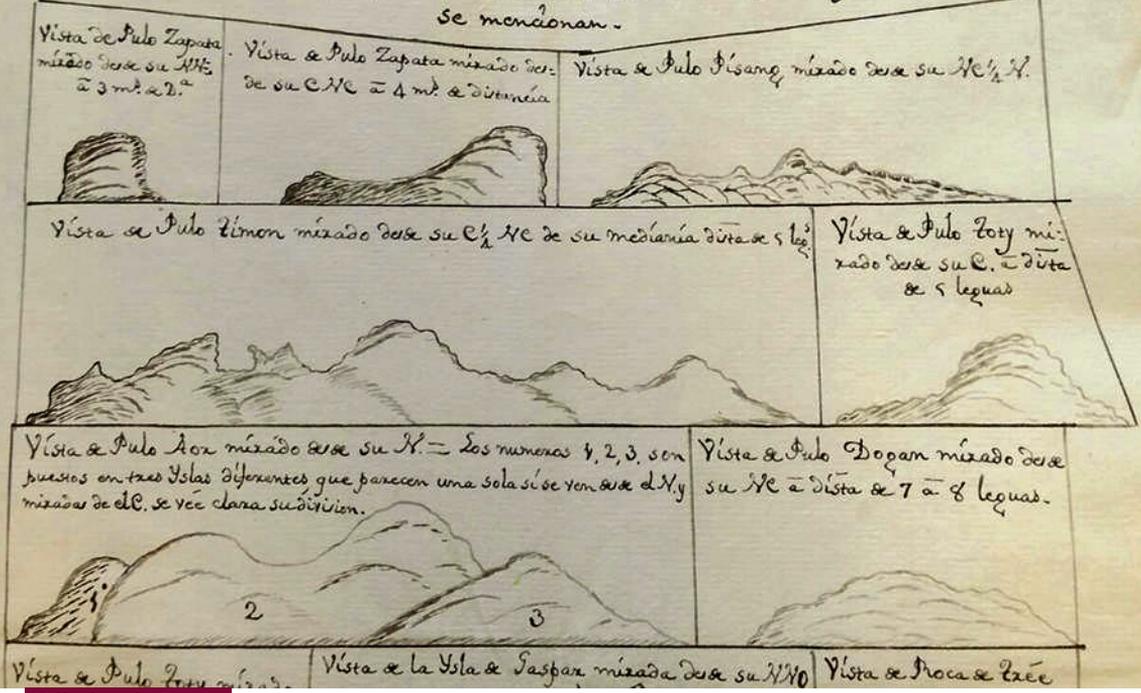
Salta a la vista lo inusual del bautismo de la embarcación con el nombre de un santo tan poco marinero. Tan solo se le conoce a Domingo García un milagro relacionado con la mar, cuando el pescador Martín de Azpila y otros 11 compañeros se salvaron por su intercesión de una horrible tempestad en 1593, tras prometerle la visita de un peregrino a su santuario y la consecuente limosna. El prodigio es recogido por González de Tejada, pero resulta de entidad menor frente a otros más célebres como el del gallo y la gallina. Así las cosas, ¿qué motivo pudo empujar a los dueños de la Compañía de Filipinas a utilizar su nombre?

Una pista importante nos la ofrece el alias de la embarcación. Como la mayoría de los buques de la época, a la *Santo Domingo de la Calzada* se le asignó un segundo nombre o alias por el que también era conocida en alta mar. En





Configuración de varios puntos de los Estrechos de que hace relación este extracto después de la salida de Manila, conforme parecían a la vista de los puntos que en cada uno se mencionan.



Dibujos de Latre.

su caso fue el de *Príncipe de la Paz*. Se trataba del rimbombante título que los reyes habían otorgado a su favorito, Godoy, tras la firma de la Paz de Basilea en 1795. Efectivamente, este segundo bautismo implicaba cierto grado de homenaje por parte de la Compañía al ministro, confirmado completamente por la carta que los directores de la misma le enviaron el 16 de junio de 1797 en la que le suplicaban se “dignase mirar aquel pequeño obsequio como un testimonio sincero de su profundo reconocimiento a la ilustrada protección que la dispensa V. E.” Godoy era el principal protector de la empresa, así es. Y ésta le correspondía simbólicamente con el alias. Quizás, por influencia del ministro, también lo

había hecho con el nombre de la advocación titular.

Pero entonces debemos preguntarnos cuál pudo ser el nexo entre el poderoso ministro, de origen extremeño, y una ciudad riojana y su santo patrón. La respuesta podría estar en su íntima amistad con uno de los calceatenses más destacados del momento: D. Germano de Salcedo y Somodevilla, primer marqués de Fuerte Híjar. Y es que Godoy poco después daría otra muestra de su patrocinio a la localidad riojana por intercesión de su amigo el marqués: librar al Santo Hospital de la desamortización que él mismo decretaría en 1798.





Seda, especias, marfil... comerciantes, dos chinos y un arzobispo

En las bodegas de la *Santo Domingo de la Calzada* viajaron todo tipo de productos. En su primera expedición sabemos que transportó desde España barras de hierro y acero, productos textiles, papel, clavazón, algunas máquinas para “despepitar algodón”, cera, vidrios, quincallería, sombreros, abanicos e hilo. En la segunda, además de este tipo de géneros viajaron 200.000 pesos fuertes en plata. En los fletes de retorno de Asia se transportaban productos filipinos como tejidos, pimienta, azúcar y miel. En el segundo, el cargamento era todo un tesoro ya que la fragata había sido autorizada a realizar una escala en el puerto chino de Cantón, donde embarcaron productos lujosos como marfil, mahones, abanicos, fichas de juego, más pimienta, medias de seda, canela o té.

En sus camarotes también durmieron personajes muy variopintos. Si el pasaje del

primer viaje desde España lo compusieron fundamentalmente comerciantes o parientes de comerciantes vascos en Perú, el del segundo congregó a todo un arzobispo de Manila, Fr. Juan Antonio Zulaibar, un par de militares destinados a las islas, dos irlandeses que viajaban a Manila para reclamar una herencia y dos chinos, los clérigos Marcos Ciang y Pablo Wan, formados en el Colegio de los Chinos de Nápoles que viajaban a su tierra para predicar la fe cristiana. En su última travesía, cuyo destino debía ser la Península, trasladó a los hijos del acaudalado comerciante filipino José Luis González Calderón y a los hijos naturales del marqués de Tabuérniga, noble desterrado en Manila.

Un polizón a bordo: la vacuna contra la viruela

Pero si había una pasajera importante a bordo ésta no era otra que la vacuna contra la viruela. Desarrollada en 1796 por el británico Edward Jenner, ya estaba disponible en España desde 1800. En 1803, según el testimonio





En sus camarotes también durmieron personajes muy variopintos

del prestigioso naturalista Alexander Von Humboldt, fue un particular gaditano quien tuvo la “idea de enviar en este buque la vacuna a Filipinas”. El alemán, que se encontraba realizando sus investigaciones en Perú, narra las peripecias del medicamento: “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”. Por suerte, “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”. Estamos, por lo tanto, ante uno de los principales precedentes de la conocida Real Expedición Filantrópica de la Vacuna, iniciada un año después, en 1803, al mando del médico Francisco Javier Balmis, y cuya finalización se dilataría hasta 1814.

Deserciones, escorbuto, piratas, tifones y una varada

La náutica a vela seguía representando a comienzos del siglo XIX un reto de colosales proporciones logísticas. Pero, sobre todo, representaba una de las aventuras humanas por antonomasia. El caso de la *Santo Domingo de la Calzada*, pese a su breve vida, no fue menos. La propia naturaleza del comercio trasatlántico para el que fue concebida obligaba a formidables

sacrificios. Sin los atajos actuales de los canales de Suez y Panamá, las naves se veían forzadas a largas singladuras doblando los tormentosos cabos de Hornos, en Sudamérica, y de Buena Esperanza, en África. A las dificultades técnicas se añadía el desproporcionado desafío humano. Convivir durante meses con 140 personas en espacios tan reducidos podía convertirse en un infierno. Las condiciones de higiene y alimentación eran, así mismo, muy duras. No extraña que las deserciones fueran la norma. Así le sucedió a nuestra fragata que, en su parada en Lima, durante su primer viaje, perdió a más de 50 tripulantes entre marineros y oficiales. Incluso el capitán, Vicente María Fernández, adujo problemas de salud para no continuar y la nave tuvo que ser confiada a un militar: Juan de Latre.

Por otro lado, estaban las enfermedades. Pese a los avances en materia de nutrición, todavía se vieron a bordo de la fragata escenas dantescas como las producidas por el escorbuto, mal causado por la ausencia de vitamina C. El propio Latre aseguraba haberla padecido al final de la primera travesía, semanas antes de la llegada del navío al puerto de Vigo.

Por si todo ello fuera poco, la *Santo Domingo de la Calzada* vivió pequeñas grandes odiseas en ambas navegaciones. En la primera tuvo que refugiarse de un tifón en la bahía de Sisirán, área en la que varias semanas antes algunos de sus marineros enviados a explorar en un esquife fueron perseguidos “por dos embarcaciones grandes y otra muy chica, todas



En las fuentes británicas se indica
que se la destinó a barco-prisión.
Esa fue su última misión

muy bajas, de gran manga, remos muy cortos y coronadas de muchísima gente armada”. Se trataba de partidas de los célebres “piratas moros”, denominación que se aplicaba a los habitantes de las islas de Joló y Mindanao, de religión musulmana, que practicaban la piratería en las aguas filipinas.

En su último viaje, poco antes de llegar a Canton, volvieron a topar con piratas, aunque en este caso chinos, a bordo de sus clásicas lorchas, bajeles de 15 metros de eslora, dos palos y velas de estera. No fue preciso abrir fuego: huyeron ante la vista del armamento de la fragata. Unas semanas después fueron unos bajíos traicioneros los que se interpusieron en su camino. La nave varó, pero bastó con aligerar la carga y esperar a la subida de la marea para desembarrancar sin daños aparentes en su casco forrado de cobre.

Más graves resultaron ser los desperfectos que causaron varios días de temporal en el Cabo de Buena Esperanza. Tales fueron que la embarcación hacía 2 pulgadas y media de agua por hora. Para colmo de males, la fragatilla americana *Fénix*, con la que tropezaron en las cercanías de Ciudad del Cabo, les informó de la batalla del Cabo Santa María en la que los ingleses habían hundido la fragata *Mercedes*, célebre hoy en día por el reciente rescate de su carga por la empresa cazatesoros *Odyssey*. La agresión británica hacía prever el inminente estallido de la guerra (como ocurrió) de modo que Latre optó por la prudencia y cambió el rumbo. La *Santo Domingo de la Calzada* se dirigía, sin saberlo, a su última recalada en el puerto de Montevideo.

El final de la Santo Domingo de la Calzada

Antes de poder echar el ancha en la soberbia bahía de Montevideo, la fragata tuvo que cruzar el Atlántico Sur huyendo de las rutas más habituales para eludir la presencia de naves enemigas. La entrada al estuario del Río de la Plata no fue sencilla. Los vientos contrarios impedían el avance. Además, el día 22 de junio avistaron un buque corsario que se esforzaba por darles caza. Aunque lograron perderlo por la noche, tuvieron que redoblar los esfuerzos para intentar alcanzar la protección de las baterías de alguno de los enclaves españoles en la zona. Tras mucho trabajo lograron arribar el 28 de junio al puerto de Maldonado. Su llegada no pudo ser más providencial. Al día siguiente apareció de nuevo el corsario, quien mantuvo una celosa vigilancia de su presa durante una semana, aunque no se atrevió a atacarla debido a la amenazante presencia de las baterías de tierra de la ciudad.

Sabemos que por aquellas fechas al menos tres naves corsarias británicas, la *Antelope*, la *Duke of Clarence* y la *Bellona* patrullaban las aguas del Plata al acecho de presas. Las autoridades virreinales también eran conscientes. Por ello fue necesario movilizar la flotilla ligera al mando de Santiago de Liniers para dar escolta apropiada a la *Santo Domingo de la Calzada* hasta Montevideo, rada a la que llegó el 20 de julio.

Su estado no podía ser más lamentable. Aparte de las averías del temporal sudafricano, Latre había dañado el timón de la embarcación en





Mapa del Segundo Viaje de la fragata.

su maniobra de ataque en Maldonado. Así las cosas, el factor de la Compañía de Filipinas en Buenos Aires comenzó a gestionar su venta, con la intención de hacerse con otro buque en mejores condiciones y enviar su cargamento de regreso a España. La llegada de las noticias de la derrota de Trafalgar confirmó los peores temores posibles: las conexiones marítimas entre la metrópoli y sus colonias quedaban interrumpidas *sine die*. La carga nunca llegaría a Europa.

Para entonces la *Santo Domingo de la Calzada* yacía semiabandonada en un puerto que se preparaba para la inminente llegada de las tropas británicas el 3 de febrero de 1807. Utilizada como almacén de suministros y polvorín, el 3 de febrero formó la línea de defensa junto a otras 4 naves, una de ellas la famosa *Atrevida* de Malaspina. Montaron en ella 20 cañones y la tuvieron que remolcar ya que se hallaba desarbolada. De nada sirvió: el asalto inglés se produjo por tierra.

En las fuentes británicas se indica que se la destinó a barco-prisión. Esa fue su última misión. Antes de que las tropas de ocupación fuesen obligadas a abandonar la plaza, en julio de 1807, fue incendiada para evitar que regresase a manos del enemigo. Triste final para la nave que llevó con orgullo el nombre de uno de nuestros santos más conocidos por todo el orbe.

PARA SABER MÁS

TÉLLEZ ALARCIA, D., "Una fragata de la Real Compañía de Filipinas en el ocaso de un imperio. La *Santo Domingo de la Calzada* (1796-1803) (I)", *Revista de Historia Naval*, 137, 2017, pp. 81-97.

TÉLLEZ ALARCIA, D., "Una fragata de la Real Compañía de Filipinas en el ocaso de un imperio. La *Santo Domingo de la Calzada* (1803-1807) (II)", *Revista de Historia Naval*, 138, 2017, pp. 9-26.

