

## DOS NAVIOS DE LA REAL COMPAÑIA GUIPUZCOANA DE CARACAS

Por JOSE MANUEL SUSTETA

### *Introducción*

El porqué de este trabajo, tiene un origen que de hacerlo detallado sería interminable; pero es necesario reseñar un poco de historia para justificarlo.

Nacer y vivir cerca de un puerto. Ser hijo de marino y nieto de pescadores. Tener un Aquárium con su pequeño Museo Naval cerca de casa. Trabajar durante un largo período de tiempo en un almacén de efectos navales. Dedicar los ocios a la construcción de modelos de buques a escala. Tratar de hallar datos sobre los mismos en archivos públicos, privados, etc. Centrar la busca especialmente en lo relativo al litoral guipuzcoano. Ser admitido en la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa. Y finalmente formar parte de su junta directiva.

Este ha sido el proceso; no es extraño pues, que con una carga de «salitre» semejante, las aficiones desembocasen en el Reino de Neptuno.

Si en el terreno afectivo con el breve resumen todo está explicado, en el que trata sobre este trabajo, habría para extenderse horas. Estimo que siempre es mejor reducir a fin de no ser cargante.

En nuestra región hay numerosos modelistas que se dedican a reproducir buques famosos. Pesan mucho a la hora de elegir el modelo, los planos que están, digamos en el «mercado»; son abundantes y de calidad, pero ninguno local. Algunas veces un personaje destacado en la historia de nuestro pueblo, influye para hacer una maqueta y entonces el plano de su navío, provoca un trabajo de estudio que la mayoría de las veces por falta de datos, queda reducido a una «chapuza» con muchas horas de trabajo.

Esta situación experimentada varias veces, me indujo a dar con datos, planos, etc. y todo lo relativo a buques de nuestro litoral, para una fiel reproducción de los mismos.

Perteneciendo ya a la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, trazo al trabajo unas líneas más concretas y sobre temas determinados, hago una recopilación general relativa a la Construcción Naval en Guipúzcoa.

Uno de los apartados y muy importantes por cierto, fue el de los planos antiguos. No es frecuente hasta el siglo XVIII su aparición en Europa; y teniendo en cuenta la poca afición de nuestro pueblo a dejar constancia gráfica de sus obras, fijé a este período como el primitivo para los mismos. He de reconocer que por lo menos hasta ahora, estoy en lo cierto respecto a ello; el producto es magro.

No hay duda de que para averiguar algo sobre buques, debe recurrirse a villas o ciudades con tradición naval. Si son interesantes los puertos de este litoral, y lo certifican abundantes datos sobre los astilleros que en ellos existieron, también lo son las capitales de las naciones llamadas «marítimas» como Holanda, Inglaterra, Francia, etc. Debido a la gran importancia de sus marinas tanto de guerra como mercantes (lo que para ellas ha supuesto varios siglos de prosperidad) poseen Museos Navales que guardan piezas de excepcional calidad, así como archivos en los que caben todas las manifestaciones del Arte Naval.

En los pueblos de nuestra costa, en este terreno hay muy poco campo, y éste es dificultoso. Se carece de Archivos y debe recurrirse a preguntar a algún conocido y éste a su vez... así hasta que aparezca algo, las más de las veces opuesto a lo solicitado.

Los museos son otra cosa; si se pregunta concretamente el tema y su localización, casi siempre hay una respuesta acompañada de lo que nos interesa.

Fruto de una consulta, fue el Recibo del NATIONAL MARITIME MUSEUM de GREENWICH, de una carta en la que indicaban que en su sección de planos, no había ninguno a su juicio sobre buques construidos en nuestras costas, pero que enviaban una lista de los que tenían de presas efectuadas a los españoles. Por falta de información más amplia, solicitaban lugar de construcción de los mismos. Pude complacerles en gran parte, no así con lo que da motivo a este trabajo. Espero que ahora pueda hacerlo y con la satisfacción de ser más extenso.

Ahora son dos planos de navíos que pertenecieron a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas; después... creo que entre el material que anda entre manos, pueda ofrecer algo más. De momento tenemos un testimonio gráfico del quehacer de los Astilleros Guipuzcoanos.

*UN NAVIO GUIPUZCOANO DE 1779*

La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, como Empresa Mercantil, se estableció el año 1728 desarrollando sus actividades hasta 1785 en que se funde con la Real Compañía de Filipinas.

Su principal misión consiste en dar salida a los productos de Venezuela, hasta entonces monopolizados por Holanda, Inglaterra y Francia.

Por consecuencia de este comercio, debe atender a la defensa y abastecimiento de las plazas fuertes del Caribe para protegerse, y en varias ocasiones envía convoyes armados y refuerzos militares a sus expensas.

Para cubrir sus necesidades, tiene astilleros propios y todas las instalaciones anejas correspondientes; fabricación de velas, cañones, anclas, ferrería en general, cordelería, etc., incluso en ocasiones se ve precisada a obtener buques adquiriéndolos en otros países.

Si el dato escrito es abundante (hay amplia bibliografía) se carece por completo del gráfico, y aunque se tenga el convencimiento y la seguridad de que sus buques son similares a los que se ven por todos los puertos de Europa en su época, no hay uno que pueda decirse «éste fue de la Compañía»; parecerá una razón pueril, pero es un hecho cierto.

Atendiendo a este razonamiento se inicia una serie de consultas a diversos centros locales, sin resultado. Por fin después de una larga espera y más amplia correspondencia iniciada el 18 de mayo de 1967, responde a la petición de planos de buques construidos en este litoral el NATIONAL MARITIME MUSEUM DE GREENWICH (Inglaterra).

Su contestación es el envío de una relación de planos de buques capturados y conservados en sus archivos.

La lista es amplia, pero por su parte no podían facilitar ningún dato más que el número de cañones y la fecha de captura.

El nombre del navío no ofrece dudas y da pie a iniciar averiguaciones.

Después de leer libros, «papeles viejos» y cuanto cae entre manos, se recopilan los fragmentos acompañados como «Notas bibliográficas» y que plasmando en un cuadro sus referencias, aclaran esta pequeña incógnita.

La historia de este navío, se resume en pocas líneas:

Del porte de 64 cañones, es construido y botado en Pasajes el año 1779, y bautizado «NUESTRA SEÑORA DE LA ASUNCIÓN» alias «Guipúzcoa».

Siendo mandado por D. Juan Agustín de Iradi (1) hízose a la mar con destino a Venezuela el 1 de enero de 1780 en compañía de 25 buques, de los cuales siete eran de la Real Cía. Guipuzcoana de Caracas.

A los ocho días de navegación y a la altura del Cabo San Vicente (Portugal) se encontró con la escuadra inglesa del Almirante Rodney que se dirigía a Gibraltar y que después de un breve combate, lo capturó con todo el convoy.

Terminó incorporado a la flota inglesa rebautizado con el nombre de «PRINCE WILLIAM».

Simple coincidencia; el plano fue firmado el 15 de agosto de 1780. Festividad de Ntra. Sra. de la Asunción.

De su cargamento y demás no han aparecido detalles, no obstante y averiguada la identidad del barco, es posible que en el futuro sirvan estos datos, como base a una más amplia información.

El navío «SAN CARLOS» cuyo plano se publica en este trabajo y que constaba en la relación recibida, perteneció a la citada Compañía y formaba parte de la flota aprehendida el 8 de enero de 1780. Por tratarse de un buque de la Empresa que nos ocupa, es considerado el darlo a conocer, aun cuando se desconozca su origen.

Como final de estas líneas queda en manos del lector la comprobación de lo expuesto recurriendo a las notas que seguidamente se publican.

---

(1) El nombre del Comandante del buque, se considera como más seguro el citado por el Dr. Camino por ser contemporáneo del hecho.

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

### HISTORIA DE SAN SEBASTIAN

J. Antonio de Camino y Orella

Edic. del Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián.

Capítulo XXVII, página 159.

...No cabe duda, por otra parte, que los sucesos de dicha última guerra fueron trágicos a los moradores de San Sebastián, quedando sumamente perjudicados en la desgracia que ocurrió al gran convoy que salió de Pasajes para Cádiz comandado por D. Juan Agustín de Iradi el 1.º de enero de 1780, en número de 25 velas, entre ellas siete pertenecientes a la Compañía de Caracas; el cual, a los ocho días que había zarpado del expresado puerto de Pasajes, se halló improvisadamente rodeado de la escuadra británica del célebre General Rodney, quien se enderezaba al socorro de Gibraltar sitiado por nuestro ejército, y apresó todo el referido convoy con su comandante, que era el hermoso navío llamado LA ASUNCION, alias GUIPUZCOA, de 64 cañones, que acaba de construirse en los astilleros de aquel mismo puerto, costeado por la propia Compañía, que aún no ha sido reintegrada, pendiendo sobre ello incidente. De este fatal acontecimiento resultó que nuestra marinería, que fue conducida prisionera a Inglaterra, padeciese mucho, habiéndose aminorado sobremanera por los que fallecieron en los presidios de Bristol y Winchester, bien que la conmiseración del Consulado de San Sebastián y de la Provincia de Guipúzcoa destinó socorros para resarcir la pérdida de los prisioneros, y dar algún consuelo a las infelices viudas y familias de los que murieron en dichos presidios...

### BIOGRAFIA DEL ASTRONOMO ESP. D. JOSE J. DE FERRER Y CAFRANGA

Por D. Ant. de Alcalá Galiano.

Madrid. Imprenta de J. Martín Alegría.

Páginas 7 y 8

...Un pariente de Ferrer, residente en Caracas y uno de los principales empleados de la Real Compañía, que con el título de la misma provincia hacía exclusivamente todo el comercio de aquellas posesiones, y cuya dirección estaba entonces en San Sebastián, teniendo un arsenal de construcción en el puerto de Pa-

sajes, le llamaba a su lado para emplearle en la factoría de la misma Sociedad en aquella apartada provincia.

La oferta era aceptable y a D. Vicente de Ferrer pareció que debía ser aprovechada, con lo cual su hijo hubo de acceder al deseo paterno. Quiso la casualidad que estuviese a la sazón aprestándose en Pasajes mismo una flota de siete buques mercantes, de ellos algunos armados en guerra y pertenecientes a la Compañía, flota cuyo destino era Venezuela. Estaba España en 1779 en hostilidades con Inglaterra, gracias a la imprudentísima resolución que por afectos de odio antiguo y de amor y condescendencia con la rama de su familia reinante en Francia había tomado Carlos III, quien sin justo motivo se había declarado en favor de los colonos de América septentrional inglesa, levantados contra su madre patria. Hubo pues de ser convoyada la flota por un buque de guerra, y tocó hacerlo a un navío de línea recién construido en el mismo Pasajes, y cuyo nombre era LA ASUNCION, siendo su comandante D. Miguel de Iradi, natural asimismo de aquel pueblo, y no excediendo el porte del navío de sesenta cañones, que es lo que hoy tiene una fragata de primera clase. En este navío se embarcó D. José Joaquín de Ferrer en calidad de pasajero, y dando a la vela el convoy para su destino el día 1.º de Enero de 1780, tuvo tan adversa la fortuna que llegado a los ocho días a la altura del Cabo de San Vicente, dio con la escuadra inglesa mandada por el Almirante Rodney, a quien hizo después famoso la gran victoria alcanzada sobre la escuadra mandada por nuestro general don Juan de Lángara, que cruzaba para proteger nuestra navegación de Indias, y que después batió aún a la francesa al mando del Conde de Grasse en los mares de las Antillas. Poca defensa podía hacer la inferiosísima fuerza de la flota española contra tan poderoso enemigo, y así fue que el navío ASUNCION, y con él todo el convoy encomendado a su custodia, no sin haber hecho antes la resistencia posible, dejando bien puesto el honor de nuestra bandera, cayó en poder de los ingleses...

## PASAJES, RESUMEN HISTORICO

Licdo. Fermín de Iturrioz Tellería, Pbro.

Edic. Pysbe, S. A.

Capítulo «LAS GUERRAS». Página 33.

...Firmada la paz, comenzó al año siguiente a revivir el comercio del puerto con el establecimiento de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, cuya vida comercial va en otro capítulo. Aquí tan sólo diremos que su flota no se libró de los azares de la

lucha, porque la necesidad de perseguir a los contrabandistas, que perjudicaban sus intereses, y la de defenderse de los piratas que cubrían los mares, la obligó a armar sus barcos y a luchar con los unos y con los otros.

Uno de los episodios más lamentables de estas luchas fue la captura del navío «N.ª S.ª de la Asunción» y 7 fragatas más, pertenecientes a la Real Compañía, realizada en aguas de Portugal por el almirante inglés Rodney. Más de 1.000 marineros guipuzcoanos, entre ellos 10 naturales o vecinos del Pasaje, fueron hechos prisioneros y llevados a Inglaterra, en cuyas cárceles murió la mayoría. Entre los prisioneros se encontraba el joven de 17 años Joaquín Ferrer y Cafranga, el que más tarde había de ser conocido en el mundo por el sabio «Astrónomo Español»...

#### Capítulo «HOMBRES ILUSTRES DEL PASAJES»

...*Ferrer Cafranga, José Joaquín.* — En sus primeros estudios demostró grandes disposiciones para las matemáticas; a los 17 años, iba de pasajero para Caracas en una flota de la Real Compañía Guipuzcoana, compuesta del navío «Asunción» y siete fragatas, cuando fue apresado por el almirante inglés Rodney, a mediados de enero de 1780, entre los cabos Finisterre y San Vicente...

#### Capítulo «COMERCIO»

En 1780 el almirante Rodney le arrebató en aguas de Portugal el navío Ntra. Sra. de la Asunción» y siete fragatas...

#### CONVOY DE LA COMPAÑIA DE CARACAS APRESADO POR RODNEY el 8 de ENERO DE 1780.

Datos facilitados por D. Francisco Urbe.

Navío	— GUIPUZCOA o (N. S. de la Asunción)	64 cañones
Fragatas	— SAN CARLOS	32 »
	— SAN RAFAEL	30 »
	— SAN BRUNO	26 »
	— SANTA TERESA	24 »
Paquebotes	— SAN FERMIN	16 »
	— SAN VICENTE	14 »

El convoy constaba de doce unidades mercantes, total que fueron apresadas.

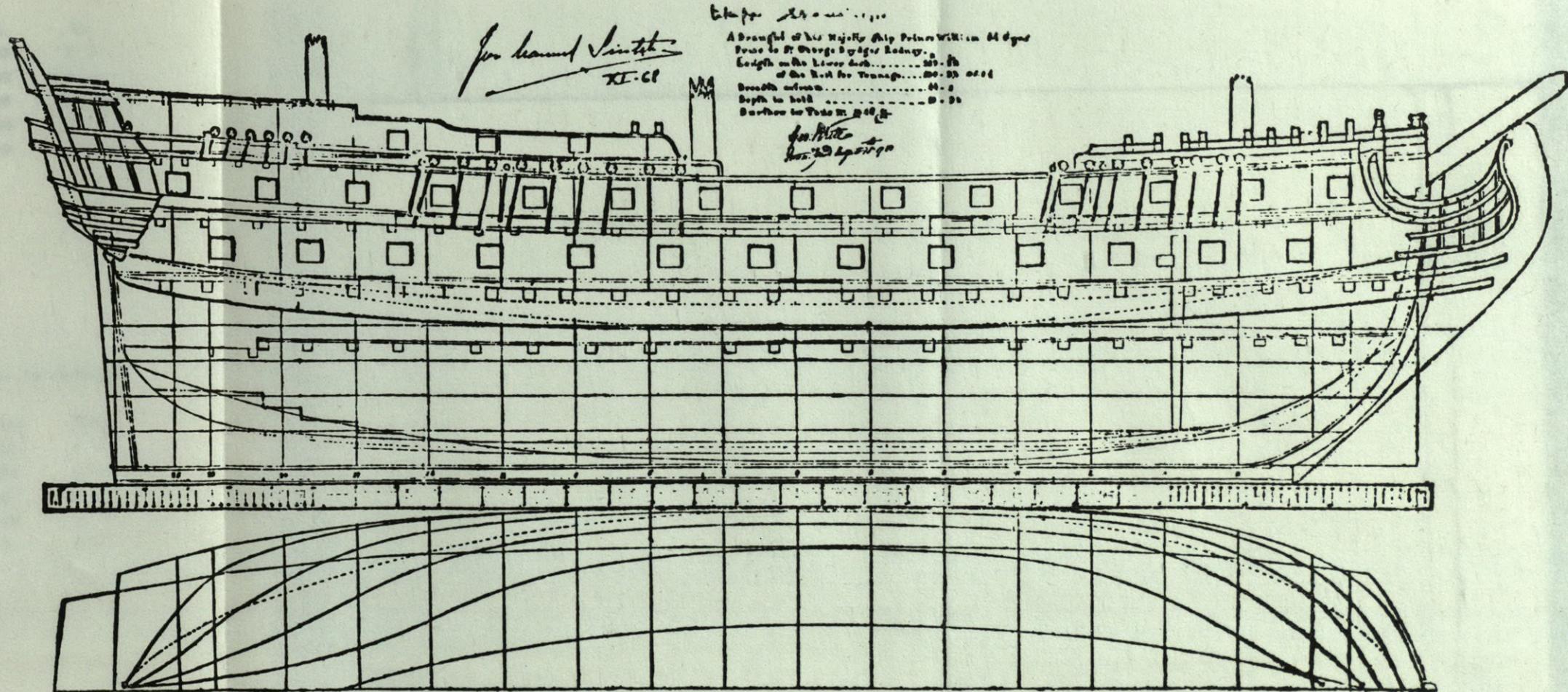
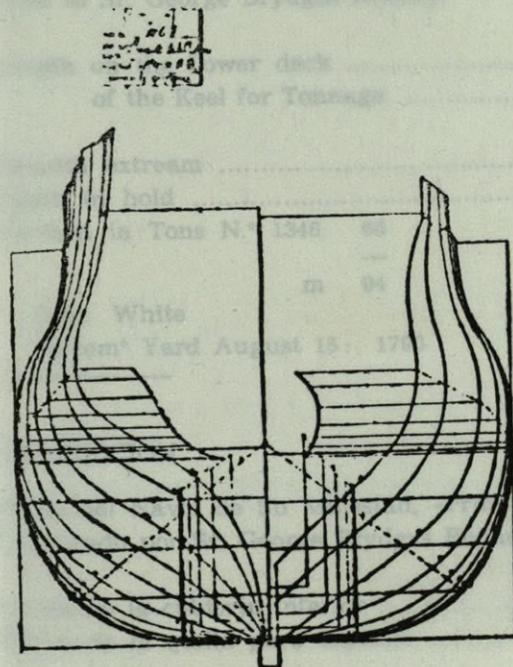
La obra «THE KINGS SHIPS», de H. S. Lecky.  
Tomo III, página 206.

En relación de buques pertenecientes a la flota inglesa y cuyo nombre empieza por la inicial «G» cita: «GUIPUSCOANA» 1780 (Spanish).

COINCIDENCIAS SEPARADAS DE LOS DATOS  
BIBLIOGRAFICOS

1.—Número de navíos	<i>J. Camino</i>	<i>Alc. Galiano</i>	<i>F. Iturriz</i>	<i>F. Urbe</i>	<i>H. S. Lecky</i>
	Siete	Siete	«La Asunción»	Siete	—
2.—Fecha salida del convoy .....	1 Enero 1780	1 Enero 1780	y siete más Año de 1780	—	—
3.—Captura del convoy .....	A los 8 días	A los ocho días	Mediados de	8 Enero	1780
4.—Nombre del capitán .....	Juan Ag. Iradi	M. de Iradi	Enero 1780	—	—
5.—Nombre del navío .	«La Asunción» (alias Guipúzcoa)	«La Asunción»	«Ntra. Sra. de la Asunción»	«Guipuzcoana»	«Guipuzcoana»
6.—N.º de cañones ....	64	60	—	64	—
7.—Lugar de construcción .....	Pasajes 1779	Pasajes 1779	—	—	—

PLANO DEL NAVIO NTRA. SRA. DE LA ASUNCION

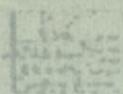
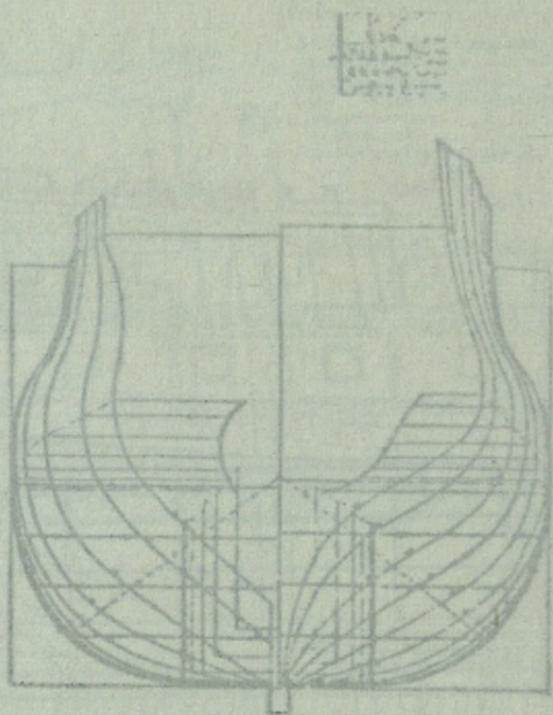
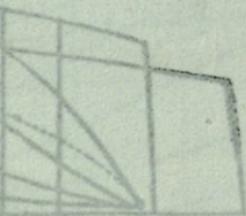
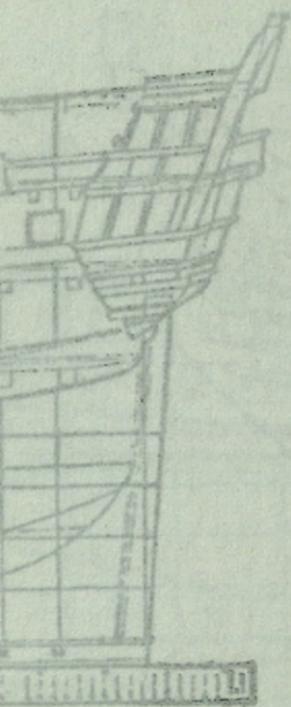


*John Hand Smith*  
 XI-68

*Charles ...*  
 A Draught of His Majesty's Ship Prince William of Orange  
 Built for St. George's Bay, London.  
 Length on the lower deck ..... 207 ft  
 of the hull for Tonnage ..... 200 ft 6 in  
 Breadth at main ..... 44 ft  
 Depth to hold ..... 10 ft 6 in  
 Depth to Tons in ..... 10 ft 6 in  
*John ...*  
*...*

RELATIVOS AL PRINCE WILLIAM OF ORANGE  
 SRA. DE LA ASUNCION (Guipuzcoana) Y  
 EN EL PLANO NACIONAL  
 TIME MUSEUM  
 From Spanish 1780.  
 Draught of his Majesty's Ship Prince William of Orange  
 built for St. George's Bay, London.  
 Length on the lower deck ..... 207 ft  
 of the hull for Tonnage ..... 200 ft 6 in  
 Breadth at main ..... 44 ft  
 Depth to hold ..... 10 ft 6 in  
 Depth to Tons in ..... 10 ft 6 in  
 Tons N<sup>o</sup> 1345 65  
 White  
 Yard August 15, 1780  
 White  
 en el astillero de Portant  
 de Agosto de 1780

PLANO DE



DATOS RELATIVOS AL NAVIO «PRINCE WILLIAM»...  
EX-NTRA. SRA. DE LA ASUNCION (Guipuzcoana) Y QUE  
CONSTAN EN EL PLANO PROPIEDAD DEL NATIONAL MARI-  
TIME MUSEUM DE GREENWICH

Teka from Spanish 1780.

A Draught of his Majesty Ship Prince William 64 guns.

Prize to Sr. George Brydges Rodney.

	A.	in.
Length on the Lower deck .....	153	2 1/2
of the Keel for Tonnage .....	130	3 3/8
	126	2 1/2
Breadth extream .....	44	1
Depth in hold .....	19	9 3/4
Burthen in Tons N.º 1346	65	
	—	
	m	94

Ges: White

Portemº Yard August 15: 1790

TRADUCCION

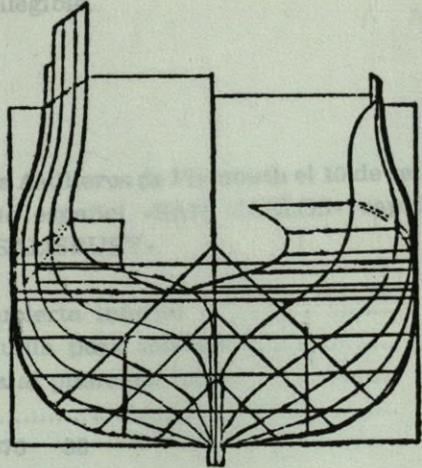
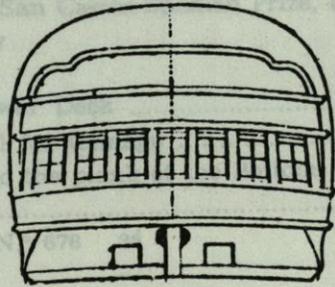
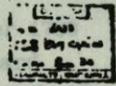
Plano del Navío de Su Majestad, «Prince William» 64 cañones.  
Capturado por Sr. George Brydges Rodney.

	Pies	Pulg.
Eslora en la cubierta inferior .....	153	2 1/2
Eslora de la quilla para tonelaje .....	130	3 3/8
	126	2 1/2
Manga máxima .....	44	1
Puntal .....	19	9 3/4
Tonelaje N.º 1346	65	
	—	
	m	94

Ges: White

Realizado en el astillero de Portsmº  
el 15 de Agosto de 1780.

# PLANO DEL NAVIO SAN CARLOS

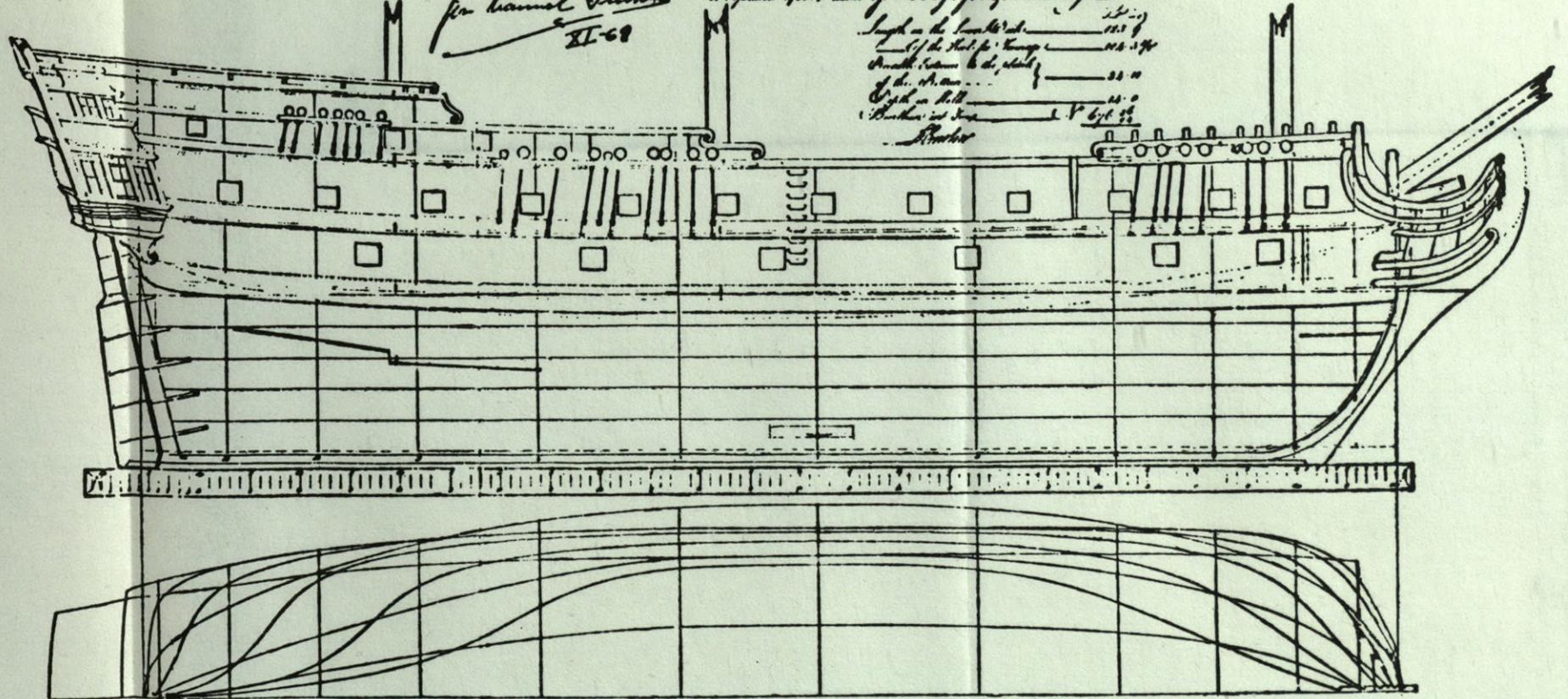


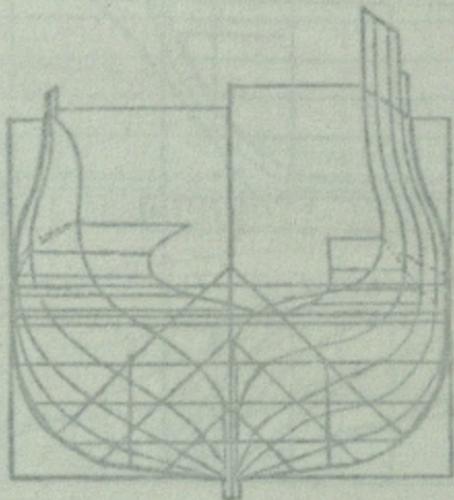
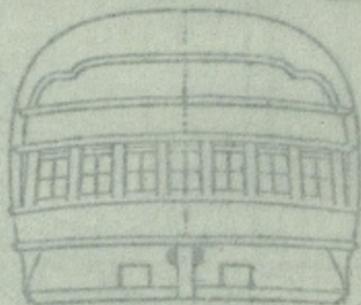
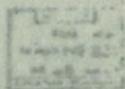
*Por Manuel Surtida*  
*21-68*

*Plano del Navio San Carlos, Spanish Ship,  
 at Salabury 1790, taken by Mr. Lyndes St. Salabury*

<i>Length on the Gun Deck</i>	<i>112 1/2</i>
<i>Length of the Hull to the Mast</i>	<i>112 1/2</i>
<i>Breadth between the Mast</i>	<i>32 1/2</i>
<i>Depth of the Hull</i>	<i>18 0</i>
<i>Breadth of the Mast</i>	<i>1 1/2</i>

*Sketch*





DATOS RELATIVOS AL NAVIO «SAN CARLOS» Y QUE  
CONSTAN EN EL PLANO PROPIEDAD DEL NATIONAL MARI-  
TIME MUSEUM DE GREENWICH

10 September 1780 )  
Plymouth Yard )  
A Draught of the San Carlos Spanish Prize, takin by His Majes-  
ty's Ship Salisbury

	<i>Ft.</i>	<i>inc.</i>
Length on the Lower Deck .....	125	9
of the keel for tonnage .....	104	3 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>
Breadth Extreme to the plank of the Bottom ...	34	11
Depht in Hold .....	14	0
Burthen in Tons N.º 676	36	
	—	
	94	

Firma ilegible.

TRADUCCION

Realizado en los Astilleros de Plymouth el 10 de septiembre de 1780.  
Plano del navío español «SAN CARLOS» capturado por el de  
Su Majestad «SALISBURY».

	<i>Pies</i>	<i>Pulg.</i>
Eslora de la cubierta inferior .....	125	9
Eslora de la quilla para tonelaje .....	104	3 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>
Manga máxima al plano del fondo .....	34	11
Puntal .....	14	0
Tonelaje N.º 676	36	
	—	
	94	

Firma ilegible.