

manuel olmedo checa

eL GALVEZTOWN

eN LA HISTORIA de la Humanidad una de las fechas que merece ser recordada es la del 4 de julio de 1776, día en que las Trece Colonias inglesas en América del Norte se alzaron contra la tiranía británica y proclamaron su independencia en nombre de la Libertad. Así nació el primer régimen democrático del mundo moderno.

Aquel mismo año había sido nombrado coronel del regimiento Fijo de La Luisiana y gobernador de dicha provincia española un malagueño excepcional: Bernardo de Gálvez.

La recuperación de su biografía es un empeño que la Real Academia de Bellas Artes de San Telmo afrontó en el 2006, a propuesta de don Francisco Cabrera Pablos, entrañable amigo y colega, y de quien esto escribe, que habíamos comenzado casi tres años antes una detenida investigación sobre tan extraordinaria figura, cuyo fruto ha sido lograr reunir numerosos manuscritos e imágenes y también una amplia bibliografía, que permitirán D.M. completar el conocimiento de la vida de Bernardo de Gálvez.



D. BERNARDO DE GALVEZ.

Sobre él hay bastante escrito, aunque en muchos casos con no demasiado fundamento, lo cual si desde la crítica histórica no tiene justificación, puede ser disculpable porque cuando se escribe sobre un héroe de leyenda es fácil caer en la tentación de sublimar su figura con episodios cuya verosimilitud no ha podido ser demostrada.

Claro que aún es peor desconocer capítulos importantes de la historia de España, como el rotundo fracaso que constituyó la expedición contra Argel en 1775, en la que Bernardo de Gálvez resultó herido, o también afirmar sin fundamento que su muerte se debió a una caída de caballo. Y además de ello, en muchas ocasiones, no se ha tenido mínimamente en cuenta que los datos archivísticos constituyen la base imprescindible para poder aproximarse a la realidad histórica.

Tal ocurre también con la historia del *Galvestown*, el bergantín en el que Bernardo de Gálvez alcanzó la fama y llegó a ocupar un lugar de preeminencia en la Historia de España tras el episodio que mereció el mote **YO SOLO** para su blasón, cuando ya había alcanzado un gran prestigio como persona ilustrada, como soldado valeroso y como prudente y hábil gobernante.

No conocemos que exista al presente ningún estudio monográfico sobre el bergantín con el que Bernardo de Gálvez realizó la gesta de Panzacola. Y por cuanto representó para su biografía tan extraordinario y glorioso episodio, bien merece la pena haber escrito estas páginas.

Para comenzar nuestro relato es conveniente que nos situemos en el tiempo y en el espacio. En 1763 concluía la guerra que mantuvo Inglaterra contra Francia, con la que España se había aliado en el último período, y que terminó con el triunfo británico. La



The Historic New Orleans Collection.
The Kemper and Leila Williams Foundation



PROVINCE DE LA LOUISIANNE M. DCC. XLIII.



Biblioteca Nacional. Madrid

potencia vencedora quedó con su economía exhausta, y a ello cabe achacar el origen del nuevo conflicto que estallaría en 1776 al rebelarse las colonias británicas en América del Norte contra la metrópoli, que en líneas generales quiso rehacer sus finanzas estableciendo nuevos e injustos impuestos a los angloamericanos.

Por su parte, desde la derrota de 1763, España buscó mejorar su preparación ante un futuro conflicto contra los ingleses, pues con la práctica desaparición de las colonias francesas en América, españoles y británicos quedaban enfrentados intentando conseguir la hegemonía en las Indias.

La historia al presente conocida del bergantín *Galveztown* se inicia en La Luisiana, que a partir del año 1763 había pasado a ser provincia española al ser cedida por Francia a España para compensarla por las pérdidas sufridas en la citada guerra.

Los ingleses, después de que los colonos americanos declarasen su independencia de la metrópoli, iniciaron las hostilidades contra ellos intentando interrumpir el tráfico comercial por el río Misisipí, a través del cual se abastecían los territorios de Arkansas, Kentucky, Tennessee y Ohio, y para ello establecieron o reforzaron los puestos fortificados de Manchac, Baton Rouge y Natchez, situados en la margen izquierda del río.

Dichos puestos eran abastecidos tanto por el cauce del Misisipí como desde los importantes enclaves de La Mobila y Panzacola, a través de los lagos Pontchartrain y Maurepas, situados al norte y noroeste de Nueva Orleáns, y entre los cuales era posible la navegación por buques de no mucho porte.

Quizá desde el año 1776 un buque inglés, el *West Florida*, venía avituallando las citadas posiciones inglesas a través del lago Pontchartrain, a la vez que hostigaba el tráfico comercial de los buques de los independentistas americanos e incluso a veces el de los propios españoles. Prueba de ello es aviso que Bernardo de Gálvez, recién llegado a Nueva Orleáns, envió el 19 de abril de 1777 a dos de sus subordinados, Francisco Cruzat y Baltasar de Villiers, advirtiéndoles que como los ingleses habían capturado tres embarcaciones españolas, él había respondido con medidas similares para evitar que continuara el acoso¹.

En un importante trabajo publicado hace años respecto a buques de vela ingleses se aportan datos sobre el *West Florida*, que en el mes de enero del año 2007 nos fueron amablemente facilitados por Mr. Graham Thompson, *curator* del National Maritime Museum de Greenwich. Aquel *West Florida* era un buque de abastecimiento de la Armada inglesa, y se describe como una goleta o balandra con una eslora de 56 pies y 17 de manga, arqueo de 68 toneladas, tripulación de 16 hombres y armamento de 6 cañones. Había sido comprada en las Indias Occidentales en 1774².

Dadas sus dimensiones: unos 17 metros de eslora y poco más de 5 metros de manga, y por su arqueo, se trataría de una balandra o goleta (sloop, schooner), y no de un bergantín (brig). Por la información existente en el Archivo de Indias se conoce que recaló en el puerto de La Habana el 24 de febrero de 1777 al mando del capitán Jorge Burdon³.

De acuerdo con la información contenida en la obra de Lyon la balandra *West Florida* fue vendida en Panzacola en 1778, y su nombre debió heredarlo un buque distinto y de mayor porte, que comenzó a navegar por el lago Pontchartrain, contando para ello con la autorización del gobierno de La Luisiana, y en varias ocasiones cruzó frente al fuerte español establecido en el bayou San Juan, situado justamente a espaldas de Nueva Orleáns, en la orilla sur del lago Pontchartrain.

España. Ministerio de Cultura.
Archivo General de Indias.
MP - Banderas - 4



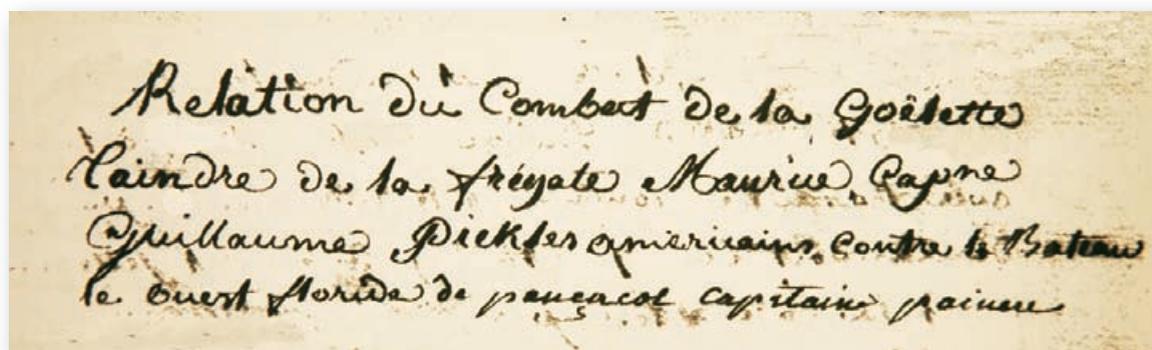
Sin embargo el 21 de abril de 1778 el jefe de este puesto, tras haber recibido nuevas instrucciones del gobernador Gálvez, detuvo el barco y prohibió a su capitán navegar por el lago. Airado, Burdon dijo que no iba a admitir dicha prohibición. En menos de una semana el citado capitán inglés se había incautado de dos barcos en el lago Pontchartrain, y aunque Gálvez pidió explicaciones a Nunn, comandante de la fragata inglesa *Hound* y jefe de Burdon, la contestación que recibió fue que Burdon no se encontraba a sus órdenes. Era un episodio más de las tensiones existentes entre los ingleses y los españoles, que ayudaban a los rebeldes americanos protegiendo su comercio, vital para abastecer a los colonos establecidos en el curso medio del Misisipí⁴.

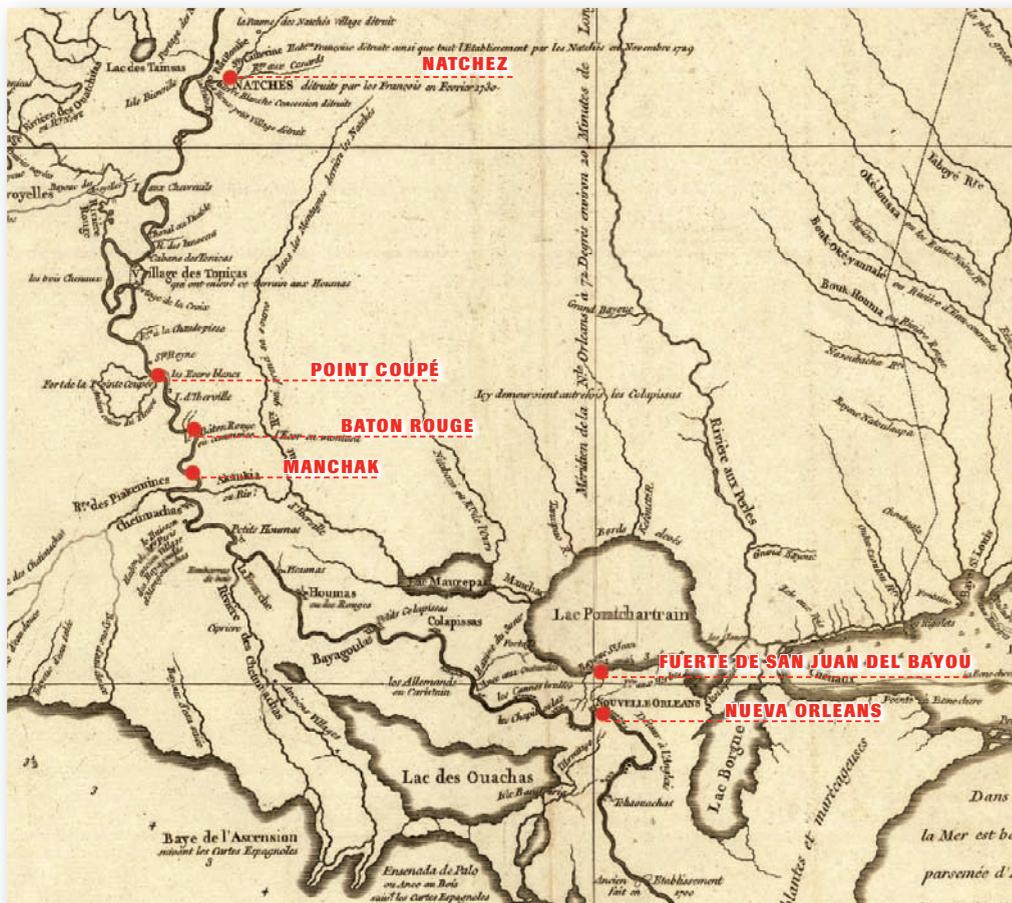
Otra nueva prueba de las acciones de corso que realizaba el *West Florida* es que el 26 de febrero de 1779 Bernardo de Gálvez tuvo que escribir a Pedro Chester, gobernador inglés en Panzacola, porque dicho bergantín británico había capturado a una goleta norteamericana que mandaba Mr. Lodion, recibiendo por respuesta que nada podía hacer puesto que el apresamiento era asunto privativo del Almirantazgo.

El día 2 de septiembre de 1778 Bernardo de Gálvez escribía al ministro de Indias, su tío José, que Oliver Pollock, representante del Congreso de los Estados Unidos en Nueva Orleans, que había entablado una buena amistad con el gobernador español, formulaba una solicitud para reconstruir y armar la fragata *Rebeca* que el 16 de junio de 1778 había sido apresada a los ingleses por un grupo de americanos al mando de Willing en Manchak, un puesto inglés situado en la orilla izquierda del Misisipí.

Como era lógico el permiso se concedió al día siguiente, y dicho buque fue bautizado por los americanos con el nombre de *Morris*, quizá en honor de quien por entonces era responsable de Finanzas del Congreso, Robert Morris. El aparejar este buque supuso un coste de 22.640 pesos, que se le abonaron a Pollock el 24 de octubre de 1778⁵.

Menos de un año después, el 11 de septiembre de 1779, Carlos de La Chaise, suboficial de Carabineros y comandante del fuerte de San Juan del Bayou, dirigía un parte al teniente coronel Piernas, comandante de Nueva Orleans, dándole cuenta de que el *Morris* había atracado con una presa que había hecho a las cinco y media de la tarde del día anterior en el lago Pontchartrain.



Dicha presa era el *West Florida*, que los americanos habían conquistado al abordaje, habiendo resultado muertos el capitán Paine y tres tripulantes ingleses, mientras que las bajas de los americanos habían sido tres muertos y cinco heridos. A esta noticia Piernas contestó el mismo día 11 de septiembre:

Parece que tenemos la suerte de nuestro lado. Estoy encantado con que se haya hecho esta presa, que me producía alguna inquietud. Le ruego me envíe el detalle del asunto para informar al Sr. Gobernador, permitiendo al capitán Pickles enviar a los heridos a la ciudad...

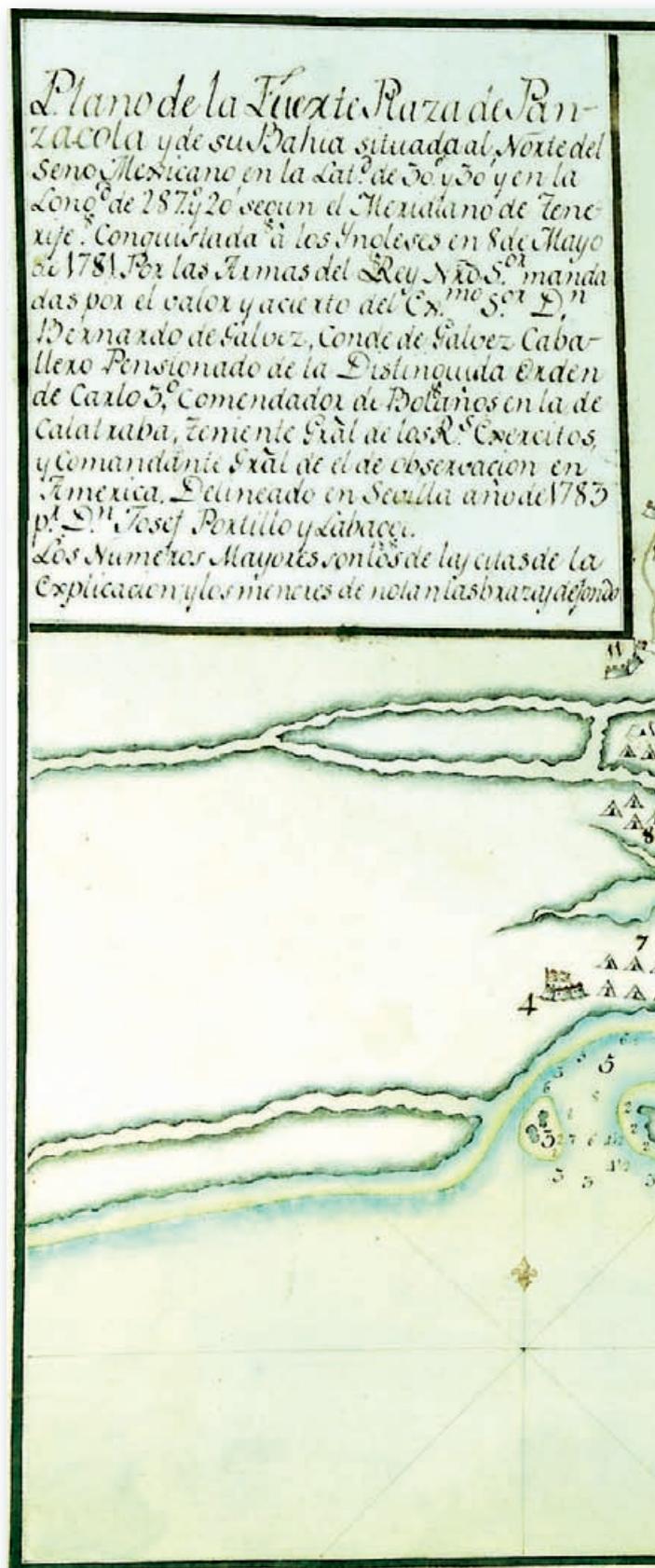
Bernardo de Gálvez recibió la buena noticia del apresamiento del bergantín inglés cuando estaba empeñado en la campaña contra los británicos en el Misisipí. En el informe que dirigió el 16 de octubre al ministro de Indias sobre los triunfos que consiguió en dicha campaña decía textualmente:

Ynterin el cuerpo de la expedición obrava con tanta felicidad, no era menor la que seguía por todas partes. Las disposiciones que se habían dado ninguna dejó de verificarse. Los americanos mandados por su capitán Mr. Pickles tomaron en el lago un corsario de S.M.B. de fuerzas muy superiores a las que montavan y que yo les había proporcionado con ese fin, respecto a haber zozobrado en el rio por el huracán su fragata de guerra la Reveca...

Al día siguiente, el 12 de septiembre, el teniente Pedro Rousseau, 2º del *Morris*, relataba en un detallado informe cómo se había desarrollado el combate entre ambos buques, que comenzó a la una del mediodía del 10 de septiembre, después de que se encontrasen en el lago y se identificasen tras izar sus respectivos pabellones. El *Morris* consiguió abarloarse con el *West Florida*, y Rousseau intentó abordarlo con varios hombres, pero fue rechazado a lanzazos por los ingleses, resultando levemente herido.

Pero en un segundo asalto los americanos lograron saltar a la cubierta de la embarcación enemiga, y allí encontraron heridos de muerte al capitán Payne y a otros tres marineros ingleses, y al resto de la tripulación, unos 25 hombres, reunidos en el puente, desde donde ofrecieron rendirse. Así concluyó el combate.

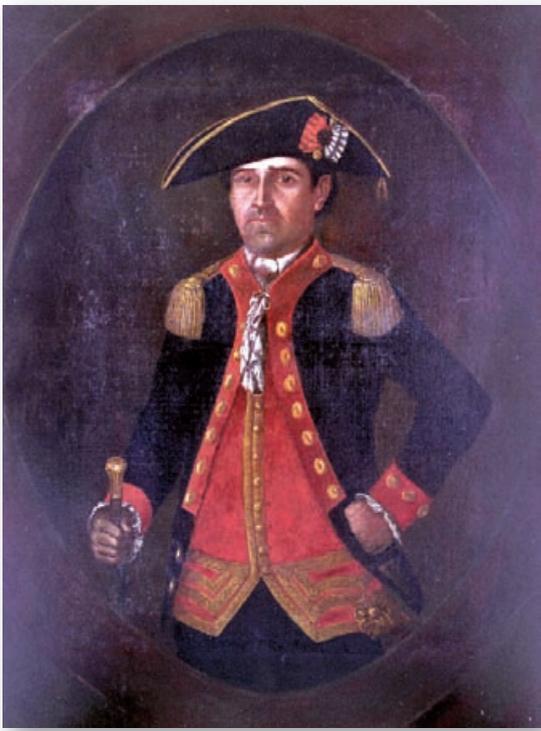
Muy S.^{er} mio no puedo menos de darle a V.S. con la anticipacion posible noticia de la presa hecha al abordaje del Corsario Ingles, por Pickles ayer a las cinco y media de la tarde en el Lago: Muerto en el combate el Capitan Ingles con tres Marineros quedando dos heridos; El Americano tubo tres muertos, y cinco heridos; luego se tanca aviso mas circuns-



España. Ministerio de Cultura.
Archivo General de Simancas. MPyD-XII-90



El *West Florida* era de mayor porte que su enemigo, y estaba armado con dos cañones de a seis y otros dos de a cuatro reforzados. Su borda era muy alta, casi la altura de un hombre, y tenía 9 pulgadas y media de espesor (unos 25 centímetros). El *Morris*, la goleta de Pickles, sólo tenía cuatro pequeños cañones de dos libras y media de bala y otro de libra y media, y su tripulación era de 51 hombres y 6 esclavos. Al término del encuentro Pickles nombró capitán del *West Florida* al teniente Pedro Rousseau, 2º de a bordo del *Morris*⁶.



Pedro George Rousseau. Louisiana Historical Society.
Louisiana State Museum

Pocos días antes de producirse el apresamiento Bernardo de Gálvez había comenzado la ofensiva contra los puestos establecidos por los británicos en el Misisipí, que concluiría victoriosamente con la conquista y ocupación de Manchak, Baton Rouge, Natchez y los restantes destacamentos ingleses. Por ello el teniente coronel Pedro Piernas, gobernador accidental de Nueva Orleans, le remitió el mismo día 11 de septiembre un oficio comunicándole la presa hecha por los norteamericanos así como una breve relación del combate⁷.

El *West Florida* recibió el nombre de *Galvestown* y fue entregado por Oliver Pollock a Bernardo de Gálvez como regalo. El 1º de diciembre de 1779 se alistó a su nueva tripulación, que al mando del capitán Pedro George Rousseau y con Guillermo

España. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Militar. Madrid





Vista perspectiva de Pensacola. John Histon, 1781. Florida University Library

Duparc como su segundo, se componía de 21 subalternos y especialistas, 18 artilleros y 64 marineros, originarios de múltiples lugares, que hemos tomado del libro en el que se asentaron los datos: Burdeos, Portugal, Santander, Lima, Asturias, Puerto Rico, Trinidad. México, Tenerife, La Habana, Campeche, Veracruz, Maracaibo, León, Marsella, Sangenjo, Burdeos, Normandía, Medoc, Galicia, Provenza, Boston, Caracas, Mérida, Elche, Santander, Mataró, Barcelona, Québec, Palma de Mallorca, Génova, Portugaleta, Padrón, Ferrol, Arenas de Mar, Almería y Génova. Entre ellos había un *moreno* libre de La Martinica, dos mulatos, un *pardo* y dos mestizos⁸.

Con esta tripulación, que obviamente iría renovándose en los años siguientes, Bernardo de Gálvez dirigió desde el *Galveztown* la expedición contra la Mobila, que concluyó el 14 de marzo de 1780 con la conquista del fuerte *Charlotte*, y la de Panzacola, culminada el 8 de mayo de 1781, y en la que fue determinante para el triunfo de las armas españolas contra los británicos la heroica hazaña de penetrar en la bahía del mismo nombre bajo el fuego de la artillería británica.

No conviene olvidar un importante dato: existió otra nave que llevaba también el nombre de *Galveztown*: era una *balandra*, artillada con dos cañones de a 12, y que al mando del capitán Juan Ronquillo intervino como transporte de tropas y apoyo logístico en las operaciones de abastecimiento de la campaña de Mobila, y que al año siguiente, siendo su capitán Pablo Paulis Palmero y formando parte del convoy mandado por Juan Antonio Riaño, cuñado de Bernardo de Gálvez, transportó suministros desde Nueva Orleans a las tropas de

Articles preliminaires
de la Paix signés à
Versailles le 20 janvier 1783.
Entre l'Espagne, et l'Angleterre.

A. H. N.
ESTADO

A. H. N.
ESTADO

Le Comte d'Aranda *Allegre Fitz Herbert*

A. H. N.
ESTADO

Traité définitif de Paix
entre l'Espagne, et l'Angleterre
signé à Versailles le 3. du
mois Septembre 1783.

A. H. N.
ESTADO

España. Ministerio de Cultura. Archivo Histórico Nacional

Au nom de la très Sainte,
et indivisible Trinité Pere,
Fils, et Saint-Esprit.
Ainsi soit-il.

A. H. N.
ESTADO

Soit notoire à tous ceux qu'il appartiendra, ou peut appar-
tenir en maniere quelconque. Le Serenissime, et très Puissant
Prince Charles III par la grace de Dieu Roy d'Espagne,
et des Indes &c. et le Serenissime et très Puissant Prince
George III par la grace de Dieu Roi de la Grande-Bretagne,
Duc de Brunswick, et de Lünebourg, Architresorier, et Electeur
du saint Empire Romain &c. desirant également de faire cesser
la guerre qui affligeoit depuis plusieurs années leurs Etats respec-
tifs, avoient agréé l'offre que leurs Majestés l'Empereur des Ro-
mains, et l'Impératrice de toutes les Russies leur avoient faite de leur
entremise, et de leur médiation: mais leurs Majestés Catholique, et Bri-
tannique animées du desir mutuel d'accélérer le rétablissement de la
Paix, se sont communiqué leur louable intention, et le Ciel l'a
tellement bénie, qu'elles sont parvenues à poser les fondemens de
la paix en signant des articles preliminaires à Versailles le vingt
Janvier de la presente année. A. H. N.
ESTADO

nié forme seront échangés en cette Ville de Versailles entre les hautes Par-
ties contractantes dans l'espace d'un mois, ou plus tôt s'il est possible,
à compter du jour de la signature du present traité.

En foi de quoi Nous sougnés leurs Ambassadeurs,
Extraordinaires, et Ministres Plenipotentiaires, avons signé de notre
main, en leur nom, et en vertu de nos pleins pouvoirs le present traité
définitif, et y avons fait apposer le cachet de nos armes.

Fait à Versailles le trois - - - du mois de Septembre
mil sept cent quatrevingt trois.

Le Comte d'Aranda *Manchester*

A. H. N.
ESTADO

Ezpeleta que guarnecían Mobila. Resulta obvio señalar que el porte de ambos buques era bastante diferente⁹.

Acabadas las operaciones en la Florida Bernardo de Gálvez —en su inseparable *Galveztown*— se trasladó a La Habana y más tarde a Guárico, población también conocida como Cap Français, en la isla de Santo Domingo, estableciendo allí su cuartel general como jefe del Ejército de Operaciones en América, cuyo objetivo era la proyectada invasión de Jamaica. Pedro Rousseau continuaba siendo capitán del *Galveztown*, y Cayetano del Castillo había sucedido a Duparc en el puesto de segundo. En Guárico nacería el 29 de septiembre de 1782 Miguel de Gálvez y Saint Maxent, segundo hijo de Bernardo y de su esposa Felicitas.

Poco antes se había producido el gran descalabro de las fuerzas terrestres inglesas en la batalla de Yorktown, en la que España tuvo un relevante papel porque gracias a que financió a la flota francesa que estaba al mando del almirante De Grasse, los norteamericanos lograron la victoria¹⁰.

Pero la expedición contra Jamaica no llegaría a realizarse debido a los problemas logísticos que se plantearon y también por la derrota que el 12 de abril de 1782 sufrió a manos de los británicos el almirante De Grasse, que mandaba la armada francesa que debía apoyar dicha expedición junto con la flota española.

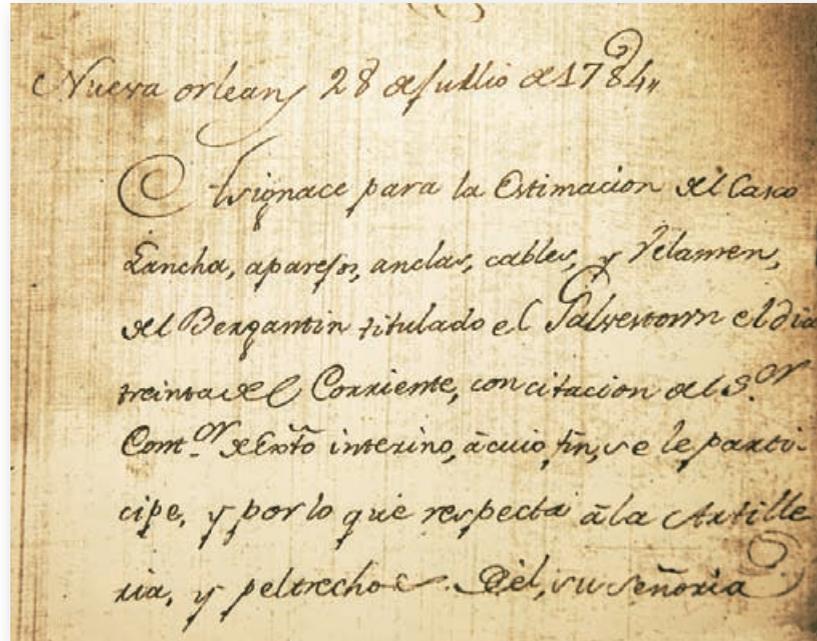
A partir de la definitiva derrota de Yorktown los británicos comenzaron a dar la guerra por perdida, y las hostilidades concluyeron con la firma de un armisticio a comienzos del año 1783 y con el posterior tratado de paz firmado en Versalles aquel mismo año, en el que se reconocía la independencia de los Estados Unidos, que había sido proclamada casi siete años antes, el 4 de julio de 1776.

Sabido es que Bernardo de Gálvez regresó a la Península en octubre de 1783, recibiendo en Madrid el reconocimiento de la Corona y del pueblo por sus brillantísimos éxitos. Pero justamente antes de que transcurriese un año regresó de nuevo a América, nombrado capitán general de Cuba. Al arribar el 4 de febrero de 1785 a La Habana en la fragata *Santa Águeda* el ya Conde de Gálvez



Museo Nacional de Historia.
Palacio de Chapultepec. México





España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Indias

recibió la noticia de la muerte de su padre Matías de Gálvez, al que sucedió como virrey de Nueva España, cargo del que tomó posesión tras llegar a la ciudad de México el 16 de junio de aquel mismo año.

Entretanto el *Galveztown* continuó su servicio en el Golfo de México. Pedro Rousseau, que había sido su capitán desde 1779, recibió el 15 de enero de 1784 el real despacho concediéndole el empleo de capitán de infantería graduado con sueldo de teniente del Ejército. Así se le reconocían los valiosos servicios prestados¹¹.

Aquel mismo año Rousseau solicitó y obtuvo una licencia por un año para trasladarse a Francia, en donde había fallecido su padre. Tras regresar

a Nueva Orleáns continuó prestando sus servicios como comandante de las galeras del río Misisipí, alcanzando el empleo de teniente coronel graduado por real despacho de 28 de diciembre de 1795 en recompensa por su conducta al recuperar el puesto de las Barrancas de Margot, en la orilla izquierda del río Misisipí, que había sido ocupado por los norteamericanos en su afán expansionista, acentuado tras el fin de la guerra en la que habían alcanzado su independencia.

El *Galveztown*, no siendo ya posible que continuase al servicio de su dueño, Bernardo de Gálvez, fue vendido a la Real Hacienda tras la incoación del oportuno expediente, que concluyó el 31 de julio de 1784 en Nueva Orleáns.

Previamente, para establecer el justiprecio, Julián Álvarez, capitán de artillería, realizó el 27 de julio de 1784 un inventario del armamento y pertrechos del bergantín. La relación comprendía 18 cañones de a 4, de diferentes longitudes, otros tres de a 5, ocho pedreros, 24 pares de pistolas, 47 sables, 80 fusiles y otras diversas piezas y municiones, valorándose todo lo citado en 1677 pesos y un real.

Se recibido con faxta de V.S. de 10 de Febrero
ultimo, la copia de contrata celebrada p. D. Juan
Bautista Macasti, para transportar a Ve-
racruz en un bergantin el Galvez, como lo ha
hecho doscientas cinquenta y ocho mil tres cien-
tas quaxenta y ocho libras doce onzas de Tabaco,

España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Indias

Tres días después, el 30 de julio, dos maestros de carpintería de rivera (sic) y un maestro de calafate tasaron el casco, la lancha, los aparejos, las anclas, los cables y el velamen en 8 822 pesos y 7 reales, por lo que el valor total se evaluó en 10499 pesos y 8 reales. El buque quedó en Nueva Orleans para carenar.

Un año más tarde el *Galveztown* volvió a navegar al mando de su nuevo capitán, Lorenzo Delvaux, cuyo sueldo era de 62 pesos al mes y además otros 28 pesos de gratificación de mesa estando embarcado. El 2º era Cayetano del Castillo, con 40 pesos al mes y los mismos 28 para la comida. Entre los diferentes oficios citados en el asiento de fecha 6 de junio de 1785 estaban el contador Vicente González, un oficial de mar, un sangrador, un carpintero, un dispensero, un condestable cuyo nombre era Manuel Gálvez, y un cocinero, que desertó en octubre. La tripulación estaba compuesta por unos 130 hombres.

El remozado *Galveztown* se hizo a la vela desde Nueva Orleans a las 10,30 horas del 23 de junio de 1785, y tras descender siguiendo el curso del Misisipí y atravesar el golfo de México, arribó a Veracruz el 10 de julio, desde donde volvió a zarpar el 29 del mismo mes con rumbo a La Habana. Allí sólo permaneció tres días porque el 30 de agosto soltó amarras nuevamente con rumbo a Nueva York, a donde arribó el 22 de septiembre, y en donde invernó hasta que el 16 de enero de 1786 inició una nueva travesía que concluyó el 31 (sic) de febrero de 1786 en Veracruz.

De aquellos mismos años data una extremadamente curiosa noticia: la existencia de un bergantín inglés que llevaba el nombre de *Gálvez*. En la incógnita queda por ahora porqué dicho buque llevaba el nombre del ven-



Diego Gardoqui. Palacio del Gobernador. Santa Fe. New México.
(De la obra: *Legado, España y los Estados Unidos en la era de la Independencia (1763-1848)*. Sociedad Española para la Acción Cultural Exterior, Madrid, 2007)

cedor de los británicos en una guerra aún muy reciente, y que fue apresado por el marino español Tomás Muñoz al mando del bergantín *San Salvador de Orta* el 24 de septiembre de 1785¹⁸. Probablemente este buque, ya con bandera española, fuera el “vergantín” *El Galvez*, que poco tiempo después, en marzo de 1786, al mando del capitán Macartí (sic), transportó tabaco de Nueva Orleans a Veracruz¹².

Por entonces se encontraba ya en Nueva York Diego de Gardoqui, un destacado hombre de negocios de Bilbao, que dotado de grandes cualidades

había sido nombrado representante de España ante el Congreso de los Estados Unidos. Arribó a Nueva York desde La Habana en la fragata *Santa Matilde* el 30 de junio de 1785, tras hacer escala en Filadelfia. Allí fue bien recibido porque Gardoqui había sido el principal organizador de la ayuda enviada por España a los colonos norteamericanos para contribuir a su lucha contra los ingleses.

El 21 de septiembre Gardoqui participaba a Floridablanca la llegada del *Galvestown* desde el puerto de Veracruz, tras 50 días de navegación, y al mes siguiente le comunicaba que se había colocado la primera piedra de la iglesia católica de *St. Peters*¹³.

En una nueva carta a Floridablanca, fechada el 5 de noviembre del mismo año 1785, Gardoqui relataba la fiesta celebrada en su

casa con motivo del día de San Carlos, a la que asistieron el presidente del Congreso, el Gobernador del Estado, los ministros de Negocios Extranjeros, Guerra y Hacienda, diversos ministros y cónsules extranjeros y otras personas.

Tras la comida Gardoqui realizó 13 brindis, según la costumbre del país: 1) Por S.M. el rey de España, 2) Por los reyes de la casa de Borbón, 3) Por los Estados Unidos de América, 4) Por el Congreso, 5) Por el Secretario de Estado de S.M. Católica, 6) Por el General Washington, 7) Por el General Gálvez, 8) Por el Conde de Rochambaud, 9) Por el General Green, 10) Por el Marqués de Lafayette, 11) Por la perpetua amistad entre España y los Estados Unidos, 12) Por la felicidad de todo el género humano, 13) Por la salud del Rey Carlos III y su Real Familia. Y después siguieron nuevos brindis.

Desde la víspera Gardoqui dispuso que el *Galvestown*, que como hemos dejado dicho se encontraba en Nueva York, se situase frente a la casa del Rey (es decir el edificio de la legación española), y que

al entrar la noche hiciese una salva y se iluminase. Del mismo modo dispuso que el día de la función amaneciese adornado con banderas, y que además de la salva hiciese otra al brindar por la salud del rey y la de su real familia¹⁴.

En fecha indeterminada de los últimos meses de 1785 Diego de Gardoqui informó al ministro Gálvez del mal estado en el que se encontraba el *Galveztown*. Con unos 10 años de vida es probable que, además de las normales averías que fuese necesario reparar, la *broma* hubiese comenzado a hacer sus destructivos efectos en la obra viva del bergantín¹⁵. En la carta dirigida con fecha 13 de enero de 1786 al Conde de Gálvez Diego de Gardoqui le exponía que había tenido que abonar 2729 pesos para atender en Nueva York a la reparación del *Galveztown*, incluidos los gastos de sueldos de su tripulación, tras lo cual el bergantín inició a fines de enero de 1786 una nueva travesía con rumbo a La Habana¹⁶.

Consecuentemente con el informe de Gardoqui el ministro de Indias José de Gálvez escribía poco después a su sobrino el Virrey de México lo siguiente:

El Encargado de Negocios de España cerca del Congreso Americano Dⁿ. Diego de Gardoqui me ha hecho presente el mal estado del Bergantín el Galveztown y la comodidad que habria de construir en aquellos estados a poca costa otro buque de igual porte y que llevase el propio nombre. S.M. quiere que disponga V.E. lo que regule conveniente en este asunto bajo el concepto de que con esta fecha aviso a aquel Ministro se entienda sobre él con V.E. Dios guarde a V.E. m^s. a^s.

El Pardo 18 de Febrero de 1786. Marqués de Sonora.

Sr. Conde de Gálvez.

La propuesta de Gardoqui era lógica, dado el reconocido prestigio de los astilleros existentes en la costa oriental de los Estados Unidos, como lo prueba el hecho de que al mes de haber llegado a Nueva York, cumpliendo instrucciones de Madrid, adquiriese por 4000 pesos un bergantín al que rebautizó con el nombre de *El Infante*¹⁷.

En consecuencia el 26 de junio de 1786 Bernardo de Gálvez escribía a su tío José la carta que seguidamente reproducimos:



Bien impuesto el encargado de los negocios de España cerca del Congreso Americano de lo mismo que en su R^l. Orden de 18 de febrero último me manifestó a cerca del mal estado en que se hallaba el bergantín el Galveztown, y la comodidad que habría de construir en aquellos estados a poca costa otro buque de igual porte que llevase el propio nombre; contesté desde luego a D. Diego de Gardoqui que podía disponer se ejecutase así, pareciéndome era de mayor beneficio para la R^l. Hacienda la construcción del referido nuevo Bergantín supuesto que el importe de su obra excedería en corta cantidad el gasto que ocasionaría la carena que el viejo necesitaba; y en esta inteligencia queda cumplida la voluntad del Rey, pues que S.M. se ha dignado dejar a mi arbitrio la determinación que regulase Yo conveniente para tomar sobre el particular; y es cuanto debo exponer a V.E. contestando la citada R^l. Orden¹⁸.

Bien impuesto por el encargado de los negocios de España cerca del Congreso Americano de lo mismo que en su R^l. Orden de 18 de febrero último me manifestó a cerca del mal estado en que se hallaba el bergantín el Galveztown, y la comodidad que habría de construir en aquellos estados a poca costa otro buque de igual porte que llevase el propio nombre; contesté desde luego a D. Diego de Gardoqui que podía disponer se ejecutase así, pareciéndome era de mayor beneficio para la R^l. Hacienda la construcción del referido nuevo Bergantín supuesto que el importe de su obra excedería en corta cantidad el gasto que ocasionaría la carena que el viejo necesitaba; y en esta inteligencia queda cumplida la voluntad del Rey, pues que S.M. se ha dignado dejar a mi arbitrio la determinación que regulase Yo conveniente para tomar sobre el particular; y es cuanto debo exponer a V.E. contestando la citada R^l. Orden¹⁸.

El C. de Galvez



Para la construcción del nuevo *Galveztown* Gardoqui recurrió al astillero propiedad de la firma Lynch&Stoughton, que probablemente era de los más importantes de Nueva York. Cabe señalar que Thomas Stoughton, de religión católica, era cónsul de España en dicha ciudad, y había sido el que aportó los 1000 dólares para adquirir el terreno en el que se edificaría *St. Peters*, la primera iglesia católica de Nueva York, tema que es objeto del excelente trabajo realizado por la Sra. Mary Ann Long Fernández de Mesa, que se publica en este mismo número de PENDVLO.

Años después una hija de Thomas Stoughton, Matilda, contraería matrimonio con José de Jáudenes Nebot, ayudante de Gardoqui y su sucesor interino como representante diplomático español en los Estados Unidos¹⁹.

De la citada carta de Bernardo de Gálvez se desprende fehacientemente que el encargo que Gardoqui recibió fue el de hacer construir un nuevo *Galveztown*, del mismo porte, y aún más: igual

Matilda Stoughton. Óleo de Gilbert Stuart. Metropolitan Museum of Art. New York. Rogers Fund. (Tomado de la obra: *Legado. España y los Estados Unidos en la era de la Independencia (1763-1848)*. Sociedad Española para la Acción Cultural Exterior, Madrid, 2007)

Muy Señor mio: En Carta de 18 de febrero me dice el Conde Sr. Marqués de Sonora que queda el Rey enterado del buen concepto, que merece el Congreso segun lo informe, y q. es su R. Voluntad que sobre la construcción de un Buque de igual porte y nombre al del Galveztown, me entienda con V.E.

al que ya no merecía la pena reparar, como quedaba confirmado con las palabras contenidas en la carta que el diplomático español enviaba a Floridablanca el 19 de junio de 1786:

El Conde de Gálvez me encarga la construcción de un Buque igual al Galveztown, que por viejo no puede subsistir, y he dado las providencias necesarias para que se execute el mejor y más sólido que se pueda...

Otra carta de Diego de Gardoqui, fechada del mismo modo en Nueva York el 15 de agosto de 1786, nos aporta algunos curiosos detalles sobre las gestiones que había realizado para cumplimentar el encargo. Entretanto el *Galveztown* acababa de arribar a Nueva York, transportando 8000 pesos enviados por el Conde de Gálvez. La primera de dichas gestiones fue que el capitán Lorenzo Delvaux y Jorge Larret, que lo era del *Infante*, examinaran los planos de los constructores:

... habiendo prevenido al capitán Delvaux que ha de pactar la circunstancia de que asistirá a toda la construcción para que no se emplee material que no sea de su entera satisfacción. Di también providencia para que desarmasen al Galveztown y se almacenase todo lo útil para emplearlo en el nuevo, y aunque temí que sería necesario gastar algo para dar al través con el casco del viejo por lo malo que se halla, sin embargo ha conseguido el Capitán Delvaux el venderlo en (¿?)²⁰.

Diego de Gardoqui



Gerónimo Antonio Gil. c.1786. México. Biblioteca Nacional. Madrid

El 30 de noviembre de 1786 fallecía Bernardo de Gálvez en Tacubaya, una pequeña población situada en la falda meridional del cerro de Chapultepec, en la ciudad de México. Justamente un mes después Diego de Gardoqui escribía desde Nueva York al Marqués de Sonora comunicándole que el nuevo *Galveztown* estaba dispuesto para su botadura. Y al siguiente día, 31 de diciembre, en una nueva carta, Gardoqui informaba a Floridablanca que Bernardo de Gálvez le había remitido 12 000 pesos para que encargara, seguramente también al astillero de Lynch&Stoughton, la construcción de otros dos buques ligeros para emplearlos como guardacostas.

Meses más tarde, el 12 de mayo de 1787, Diego de Gardoqui escribía a Floridablanca los elogiosos párrafos que siguen, referidos tanto al bergantín como a su constructor, James Seaman:

Este bergantín Galveztown es el que he hecho construir de orden de S.M. para reemplazar al viejo de este nombre. Las circunstancias de parecerse al antiguo y la de ser un Bergantín le han ligado al constructor bastante, sin embargo su obra es perfecta y creo que se aprobará si la juzgan personas imparciales porque es muy hermoso. Su andar lo dirá la experiencia, porque se llevan mil chascos y no se puede juzgar hasta ponerle su lastre y arboladura, pero la apariencia es de muy velero ... su constructor... es el mejor de esta ciudad, trabajó toda la última guerra para la marina inglesa... es hombre sentado de juicio y pacífico. Podría convenir que V.E. mande examinar este buque y creo que si lo armaran en fragata sería muy buena de tamaño...

El contenido de las cartas que hemos reproducido, junto con los documentos anexos, permiten afirmar que el nuevo bergantín fue una reproducción del *Galveztown*, cumpliendo los deseos de Bernardo de Gálvez. Las características del citado bergantín quedan reflejadas en un documento que carece de fecha —estimamos debió redactarse a fines de 1786— y cuya transcripción dice así:



*Dimensiones del Paquete de S. M. Catholica, que se está
 construyendo en el Astillero de la Ciudad de Nueva York, por el
 Constructor Diego Seaman vecino de dicha Ciudad, al cuidado, y
 inspeccion de su capitán D. Lorenzo Delvaux, y de los Señores
 Lynch, y Stoughton, de orden del Honorable D. Diego de Gardoqui,
 Ministro de España, cuyo Paquete ha de tener 20 Puertas para
 Cañones.*

	<i>Pies</i>	<i>Pulg.</i>
<i>Eslora</i>	95	8
<i>Quilla limpia</i>	82	6
<i>Manga de cinta a cinta</i>	27	6

Dimensiones para el pago de Toneladas.

	<i>Pies</i>	<i>Pulg.</i>
<i>Quilla quitado el lanzamiento</i>	77	6
<i>Manga de dentro a dentro</i>	26	9
<i>Puntal</i>	11	9
<i>Batería</i>	5	0

España. Ministerio de Cultura. Archivo Histórico Nacional

Dimensiones del paquete de S.M. Catholica que se está construyendo en el astillero de la ciudad de Nueva York, por el constructor James Seaman vecino de dicha ciudad, al cuidado y inspección de su capitán D. Lorenzo Delvaux y de los Señores Lynch y Stoughton, de orden del Honorable D. Diego de Gardoqui Ministro de España, cuyo Paquete ha de tener 20 portas para cañones:

	Pies	Pulg.
Eslora	95	8
Quilla limpia	82	6
Manga de cinta a cinta	27	6

Dimensiones para el pago de Toneladas:

Quilla quitado el lanzamiento: 77 pies 6 pulgadas
 Manga de dentro a dentro: 26 pies 9 pulgadas
 Puntal: 11 pies 9 pulgadas
 Batería: 5 pies

Cuias dimensiones componen 310 Toneladas 11/32 partes: El paquete se ha de construir de la mejor madera, (que ha de ser de Roble vivo, Algarrobo y Cedro), y acabar con la mayor perfección con todos sus Mastes, Vergas y todo cuanto corresponde al Constructor a razón de Siete libras y diez chelines por Tonelada, que se han de pagar a los acostumbrados plazos establecidos en esta ciudad a saber: la primera paga se debera hacer de la 3ª parte de su valor luego que la Quilla, Proa y Borengas se hallen colocadas. La segunda cuando todo el armazón de Bahos y Grúas se hallen colocadas igualmente. Y la tercera cuando esté enteramente concluido y entregado que sea dicho paquete, siendo precisa condición que todo el maderamen, tablazón, y demás ha de ser de la aprobación del citado Capitán. Firmado Lorenzo Delvaux. James Seaman. Se advierte que cada libra vale 2 ½ pesos fuertes.



Biblioteca Nacional. México

Exmo Señor

Mi Señor mio. Deciendo remitir con puntualidad las cuentas de los Encargos que se me mandan en una Comisión, me ha sido preciso esforzarme extraordinariamente para conseguir la de los respectivos operarios que han contribuido a la construcción del nuevo Bergantín nombrado el Salvacion del mando de D.^{no} Lorenzo Delorano, y habiendolo tomado para a manos de V.E. con esta la cuenta original, y su traducción que se me ha presentado por la casa de Lynch y Laughlin, a quienes comisioné para su inspección, y mayor economía?

Por ella verá V.E. que en total imparte ascienste a 8574. £ 18. chelines y 6 penies de este país, que equivalen a 21437. 2. y 6. pesos fuertes

a manos de V.E. un Inventario gen.^l de todo lo que contiene el citado Bergantín firmado por el Cof.^{te} D.^{no} Lorenzo Delorano.

Demo que todo merezca la aprobación de V.E. y concluya con repetirme a las ordenes de V.E. pidiendo a Dios conueva la vida de V.E. m. a. Nueva York 12 de Mayo de 1787.

Exmo Señor

Diego de Gardoqui

España.
Ministerio de Cultura.
Archivo Histórico Nacional

Como es evidente los datos contenidos en el citado documento de Indias se referían al bergantín que se estaba construyendo. Además, hemos tenido la fortuna de localizar, adjunta a la carta que Diego de Gardoqui escribió al Conde de Floridablanca el 12 de mayo de 1787, la cuenta final del nuevo *Galveztown*, cuyo coste ascendió a 8 574 libras, 18 chelines, 6 peniques, equivalentes a 21 437 pesos fuertes, 2 reales y 6 cuartos.

En esta nueva carta Gardoqui explicaba:

... me he valido de los sujetos más inteligentes y de confianza para examinar esta embarcación, y todos sin excepción me confirman que jamás se ha construido en este país Barco de mejor madera ni cuya obra sea más completa y por lo mismo espero la aprobación de los sujetos imparciales que la examinen, teniendo presente que el constructor ha tenido que sujetarse en varias cosas al Buque viejo con arreglo a las órdenes del Virrey Conde de Gálvez. Sus repuestos y todo lo demás que lleva de respeto son abundantes; de suerte que creo que en muchos años no tendrá necesidad de que se gaste dinero en él. Su constructor, Mr. James Seaman, dice que ha perdido en

Y
 Inventario del Bergantín de S. M. el Galveztown
 à Cargo de su Capitan D.^{no} Lorenzo Delvaux, que
 Havió en Vera Cruz del Contador D.^{no} Fuente Sordales
 por orden del Ex.^{mo} Señor Conde de Salves, y ahora
 renovado en la Nueva York por Orden del Señor
 D.^{no} Diego de Sardoqui Ministro Encargado por
 S. M. C. cerca del Congreso.

Avaber 2

Páginas del Inventario
 del Galveztown. España.
 Ministerio de Cultura.
 Archivo Histórico Nacional

Condestable

1^{ra} Corona de A.
 1^{ra} Corona Acordada.
 1^{ra} Almohada.
 2^{as} Sillas para la Puerta.
 2^{as} Sillas de Horno.
 1^{ra} Brazquero.
 2^{as} Sillones verdes con Luminas, Motos y Sanchos.

Mastelero de Velacho y su Aparato

1^{ro} Mastelero.
 2^{os} Polcanos en la Cota.
 1^{ro} 3^{ro} en la Saloma.
 1^{ro} Conaca con 4 Polcanos.
 1^{ro} Tamborete.
 2^{os} Partecar para Dinar de Agua y Centinofaque.
 2^{os} Changuas.
 1^{ro} Vigeta.
 1^{ro} Acostillador.
 2^{os} Flechaduras.
 2^{os} Puerros de Hierro.
 2^{os} Parteca de 2 Polcanos.
 2^{os} Motores de Hierro de la Siria para Bóviles.

Entre Puente

2^{os} Troncos de la Cáñera.
 2^{os} Puercos para dichas.
 1^{ro} Vigeta en las Puercas.
 6^{as} Argollas en dichas.
 1^{ro} Cancomero en la Amurada para Dilangunero.
 1^{ro} Argolla para dicho.
 1^{ro} Escala para bajar de la Cámara con Barandas á los lados.
 2^{os} Escarpantes en las bodegas.
 2^{os} Alcantaras de Hierro en dichas.
 2^{os} Puercos en dichas en maderas.

Velamen

2^{os} Mayores.
 2^{os} Sacras.
 2^{os} Velachos.
 2^{os} Arguetales.
 1^{ro} Tuante mayor.
 1^{ro} 1^{ro} de Hierro.
 2^{os} Velos de Estay mayor.
 1^{ro} Velos de Estay de Cadena.

Cables

1^{ro} Cable de 120 pulgadas.
 1^{ro} 1^{ro} de 100.
 1^{ro} 1^{ro} de 80.
 1^{ro} 1^{ro} de Hierro en 200 libras de 120 pulgadas.
 1^{ro} Calabrote Nuevo de 6 pulgadas.
 1^{ro} Puercos de Calabrote de 30 libras de 6 pulgadas.
 1^{ro} 1^{ro} de 50 y 6 pulgadas.

su construcción 400 libras o 1.000 pesos de nuestra moneda y el capitán D. Lorenzo Delvaux me asegura que le consta que por lo menos han sido 800 pesos ...

La cuenta final del coste del nuevo Galveztown, en inglés y con copia en castellano, que en parte reproducimos junto a estas líneas, indicaba las medidas definitivas: quilla de 77 pies y 6 pulgadas, manga de 27 pies, puntal de la bodega 12 pies y 6 pulgadas y puntal de la batería 5 pies y 2 pulgadas. El arqueo era de 334 y 25/95 toneladas, es decir algo más de lo inicialmente previsto. Por los datos que aporta el presupuesto conocemos por ejemplo que el cas-

Cámara

1^{ra} Ventana con Vidrieras.
 1^{ra} Vidriera de bronce.
 1^{ra} Ventana de Luz en el Corredor.
 1^{ra} Puercas en dicho.
 1^{ra} Argollas.
 1^{ra} Vigeta en dicho.
 1^{ra} Puercas con Vigeta en el Alamporo de la Cámara.
 1^{ra} Correduras de bronce en dicho.
 1^{ra} Llave.
 1^{ra} Puercas de bronce en la 3^a Puercas.



co se forró con planchas de cobre, medida que propiciaba mayor velocidad en cualquier buque al evitar o disminuir la adherencia de moluscos, y que, como al parecer era entonces habitual, se abonaron 25 libras y 8 chelines por 2 toneles de aguardiente para los carpinteros y herreros.

Interesantísimo por demás resulta un documento que ha sido trascendental en nuestra investigación: el pormenorizado inventario que hemos tenido la suerte de localizar, del que reproducimos su portada y algunos fragmentos de su contenido, en el que se enumera todos y cada uno de los componentes del buque a lo largo de 21 folios. Está fechado en Nueva York el mismo 12 de mayo, y junto con los diversos datos que hemos localizado del *Galveztown* ha permitido que nuestro amigo D. José Gil Florido, modelista naval, realice un modelo a escala del bergantín, que esperamos pueda ser conocido por todos y del que ofrecemos ahora una imagen, que permite apreciar el avanzado estado de construcción.

Es innegable que no existe al presente una imagen inequívoca del *Galveztown*, ni tampoco planos que definan con exactitud cómo fue aquel barco. Pero los documentos que hemos localizado confirman que el bergantín construido en Nueva York, de acuerdo con los expresos deseos de Bernardo de Gálvez, fue un fiel reflejo del original: tenía 334 toneladas de arque, su eslora alcanzaba casi 29 metros y su manga medía algo más de 8 metros.

Llegados a este punto parece oportuno dedicar unas líneas —las imprescindibles— a comentar la iniciativa de una empresa de Málaga para construir una “exacta réplica” del *Galveztown*, que ha tenido una cierta repercusión mediática. Que sepamos nunca se hicieron públicos los

argumentos científicos que determinaron las dimensiones dadas a dicha réplica: 21 metros de eslora y 8 metros de manga, que comenzó a construirse en el mes de mayo del año 2008.

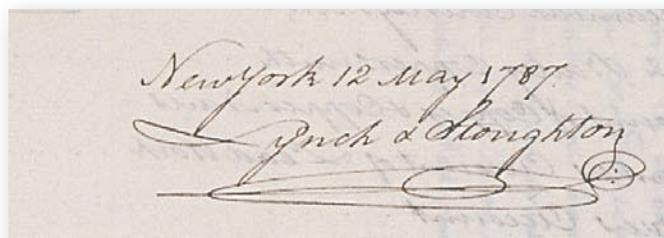
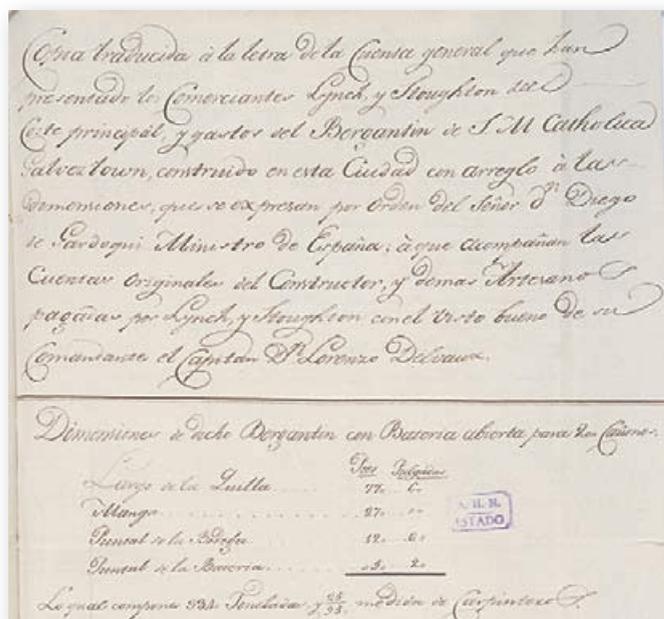
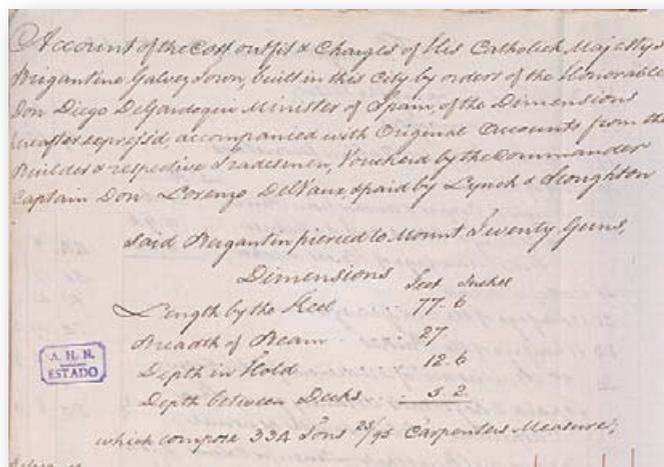
Sin embargo, por la información que ofrece la *web* de una de las empresas involucradas en esta iniciativa, el Faro de San Agustín de la Florida, hemos conocido que un grupo de buceadores de otra empresa distinta, SOAR, descubrieron en el año 1997 en aguas próximas al puerto de la citada ciudad el pecio de una balandra inglesa, la *Industry*, hundida en 1764, cuyas dimensiones eran 21 metros de eslora y 8 de manga, y del que se extrajeron algunos restos.

Entrevistado en un periódico digital de San Agustín un arqueólogo submarino, incorporado a la empresa del Faro de San Agustín en julio del año 2007, al referirse a las dimensiones que pudo tener el *Galveztown*, cuya “exacta réplica” comenzó a construirse en Málaga con el asesoramiento entre otros del propio entrevistado, declaraba lo siguiente:

*En realidad no sabemos exactamente cómo eran las dimensiones originales del Galveztown, pero su longitud (en la cubierta) habría sido 68 pies más o menos y aproximadamente 22 pies de ancho ...*²¹

Parece obvio concluir que el barco que se pretende construir en Málaga no resulta ser otra cosa que la “exacta réplica” de la balandra inglesa *Industry*, cuyas dimensiones difieren notablemente de las que tuvo el *Galveztown*.

Pero recuperemos el hilo del relato. El nuevo *Galveztown*, tras ser convenientemente aparejado y abastecido, zarpó de Nueva York el 20 de mayo de 1787 con rumbo a La Coruña, a donde arribó en la tarde del 17 de junio. La tra-



vesía la realizó en 28 días, lo cual supone una velocidad media de 6 nudos. Evidentemente demostró que era un buen barco. Sin embargo el viaje de retorno no fue tan rápido, porque duró 83 días. La causa de ello estuvo en que, tras zarpar de La Coruña el 12 de septiembre, y cuando sólo llevaba dos días de navegación, un gran temporal le provocó importantes daños, entre ellos la inutilización del palo mayor al rajarse a todo lo largo, y la rotura del trinquete en tres trozos, lo que obligó a la tripulación a cortar las jarcias para poder echarlo al mar.

Con mucha dificultad, tal como se relata pormenorizadamente en el Diario de Navegación que escribió el capitán Delvaux, pudieron regresar a La Coruña el 28 de septiembre con las velas de respeto y una arboladura improvisada, entrando en el puerto remolcados por un esquife. Tras realizarse las convenientes reparaciones volvió a zarpar el 26 de octubre con destino a Nueva York, a donde arribó el 17 de enero de 1788.

El retraso motivado por la adversa circunstancia citada provocó que se echase encima el invierno, por lo que la travesía fue muy penosa. Gardoqui, al comunicar la llegada del Galvestown a Nueva York, dejó escrito en su carta que *la crudeza de los yelos estropeó su tripulación*²².

El *Galvestown* nuevamente soltó amarras en Nueva York el 23 de febrero de 1788 con rumbo a Nueva Orleans. Ocupaba por entonces el puesto de gobernador de La Luisiana Esteban Miró, que había sido en vida de Bernardo de Gálvez quizá su más directo y leal colaborador. Ambos, casi de la misma edad, habían coincidido en las Provincias Internas de Nueva España en 1769 y estuvieron también en el desembarco de Argel. Y al llegar a Luisiana en 1777 Bernardo de Gálvez lo nombró su ayudante.

59

Copia del Diario del Rey de S.M. Nombrado el Galveston que arribó este Puerto desampazado en veinte y siete de este mes de setiembre alas tres la tarde emperandolo derdela el dia de su acavamiento.

Dia 16 Domingo al 17 Lunes de setiembre de 1787

Quedo al medio trincarado ala Bolina la amura por estar con dos visos la maux y quatro en la Gavia tringuet de la de estay, y tringuetilla, viento mayor N.O. de N.O. cielo y azules cerrados con visos chubascos mas N.O. las tres y media se abisto una fragata que sigue como nosotros

Anocheio cerrado viento O. recio la maux muy gruesa los balcones y Cave las fueras, alas nueve se ha caido el Belacho con sus quatro visos dentro p^a el Baxo, alas tres y media ha sido preciso apaxarlo por estar mucho viento, y alas quatro la Gavia, amancio cerrado viento O. murcio la man^a misma, alas siete han ido dos hombres en cada tope para poner los masteleros Guante abaxo, alas ocho lo han conseguido, y he tirado por Redondo en buelta el N.^o, alas diez por haver començado a rendirse el Palo de tringuet por encima el Vindante fue preciso abandonar de poner el Guante de dicho mastelero abaxo. alas once el Palo se rompio del todo, y llevo con el los dos masteleros Gavias. se cortó toda la Gavia, y maniobra al fin de echarlo al agua lo q^{ue} me quedamos alas diez que siendo yo me apresibi que dicho Palo se arrojó a las once y media por se ha quedado un trozo de diez pies de largo encima de la baxa. Tomado de embel con ella. a esta misma hora se ha apresibido el Palo mayor rajado alo largo y entido entre las dos Cubiertas, y como el Mastelero Mayor se ha quedado ala Espiga del Palo y elclando de guera donde la Mayor y llebale la Boraxa y apaxado ea, y despaxado el mazzillo Mayor, y trincarado esta, haviendo la Belta de estay maux p^a

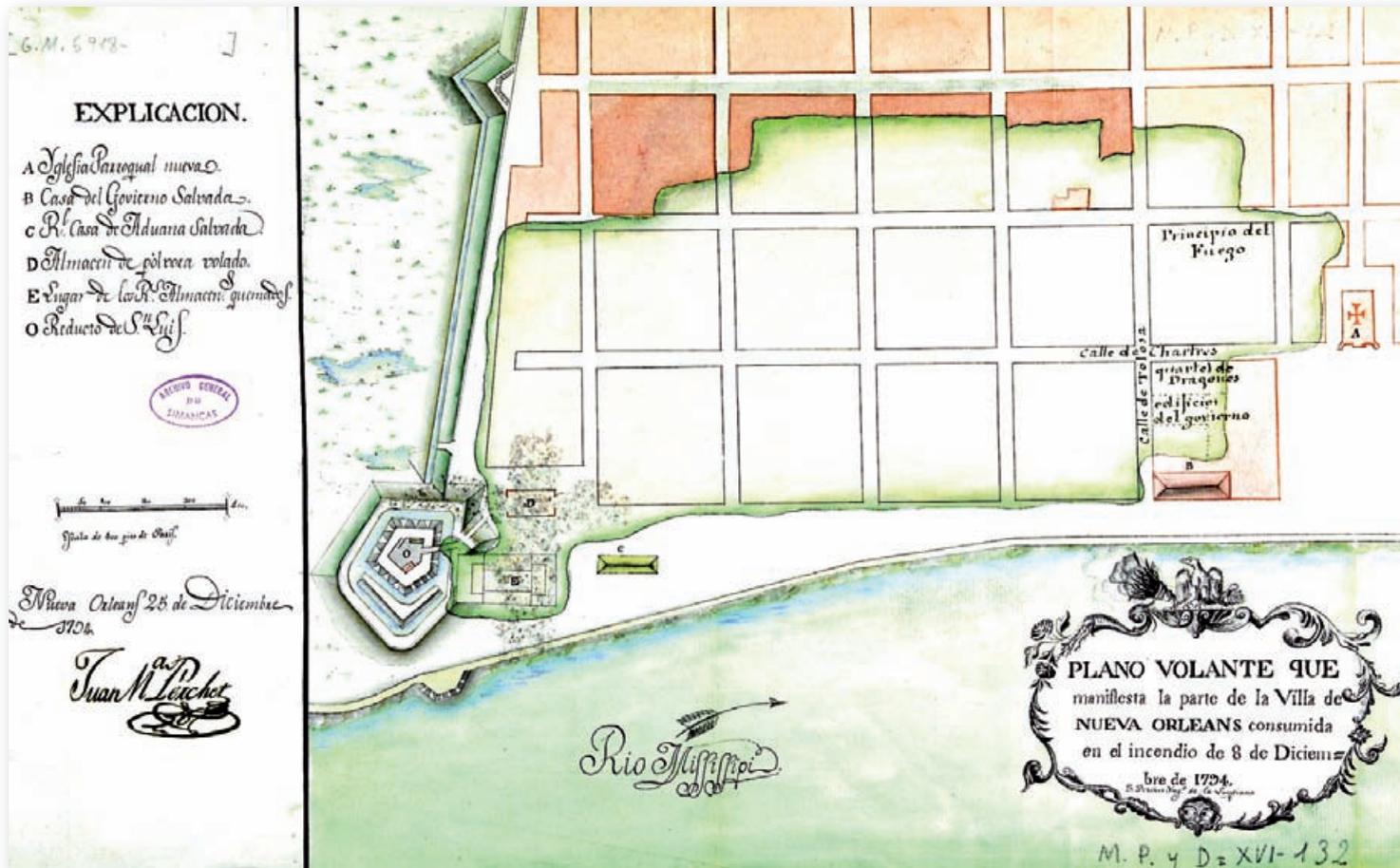
Dia 17 Lunes al 18 Martes de setiembre de 1787

Quedo al medio dia con un Palo seco procurando a echar abaxo el Mastelero que esta colgando como dicho, pero su peso, y los grandes balcones abriendo el Palo de mas ama, en su falta la gente ha sido obligada baxar. demiedo de pelear, y se han puesto ven palangues en las Gavias mayores de Bavor, y dos en cada al dho Palo entre cubiertas lo que le ha subido un poco, y dado alguna esperanza de salvarlo ademas de haverse templado un poco la man, y el viento que he vinto, bolvio a subir la gente, alas diez se echo la Baxa seca abaxo. y se pito Obengues, y maniobra de dho Mastelero, y se defo hiz al agua que dando la Baxa de Gavia con su vela alas tres y media se echo abaxo, y començando a rajar Caves que han quedado agual tiempo, y convultado con mi segundo, y lo examante sobre el Partido que haviamos de tomar en la situacion en que nos hallamos, y haciendolo considerado por la poca distancia que estamos del Puerto y la aparancia durable del tiempo hemos dividido tanto por lo ynteres y vicio del Rey que Dios guarde que por el bien comun de bolver ala Comuⁿ

Dia 27 Tueber al 28 Viernes de setiembre de 1787.

Quedamos al medio dia siguiendo para dentro tiempo telagado viento E.N.E. fenguito alas doce y tres quartos entramos dentro del Puerto, y dimos fondo al Ancla de Bavor apaxando toda vela, ala una y media mos una Lancha de or Conuco para tender un Ancla lo q^{ue} lo sacaron mas ala una y media remolcandola la lancha de los Becapoxes. alas dos y media que dando amarrados N.E. se fue la Lancha del Practico.

Lorenzo Delvaux



España. Ministerio de Cultura. Archivo General de Simancas. MPD - XVI - 132

Esteban Miró, posiblemente, pudo contemplar cómo el nuevo *Galveztown* atracaba en Nueva Orleans tras haber remontado el Misisipi. Estamos seguros que debió sentir una profundísima emoción. En un instante los recuerdos de nueve años debieron agolparse en su mente, centrados en la limpia y gloriosa trayectoria de quien fue un jefe excepcional y un héroe de España.

Probablemente sería la última vez que Miró vería al *Galveztown*: en el mes de diciembre anterior, el comandante de Marina de La Habana Francisco Xavier Morales acusaba recibo de un oficio del ministro del ramo, Antonio Valdés, al que respondía en los siguientes términos:

Quedo enterado de la R.O. de 9 de agosto en la que S.M. resuelve se agreguen a esta Marina los Bergantines correos Infante y Galveztown por no ser ya necesarios para la directa correspondencia entre el Encargado de Negocios de España con el Congreso de los Estados Unidos, D. Diego de Gardoqui, el difunto Virrey de Nueva España Conde de Gálvez y los jefes de esta plaza....

Eso no era todo. La orden incluía el cambio del nombre del segundo de los citados buques, que pasó a llamarse *Gálvez*, y que fue puesto al mando del teniente de navío Adrián Troncoso con instrucciones de completar su armamento en el arsenal de La Habana.

Esteban Miró. Óleo de Molinari.
Louisiana State Museum





Francisco Luis Héctor. Colección Duque de Bailén.



Andrés Almonaster. Óleo de Salazar. Louisiana State Museum.

(Imágenes tomadas de la obra: *Legado. España y los Estados Unidos en la era de la Independencia (1763-1848)*.
Sociedad Española para la Acción Cultural Exterior, Madrid, 2007)

Allí se encontraba el *Gálvez* cuando recibió orden de zarpar el 30 de mayo de 1788 con rumbo a Nueva Orleans para llevar el *situado* de la Luisiana²³, que en esta ocasión era de gran necesidad porque el 21 de marzo la ciudad había sufrido un grave incendio. Pocos años después, en 1794, se produjo otro nuevo incendio, con lo que la mayor parte de los edificios de la ciudad, que eran de madera, quedaron destruidos. Para evitar nuevas catástrofes la reconstrucción se llevó a cabo con ladrillo y piedra. Por ello lo que actualmente se conoce en Nueva Orleans como *barrio francés* es indiscutible y genuinamente español. En ello tuvieron un relevante papel tanto el gobernador Francisco Luis Héctor, Barón de Corondelet, como el acaudalado funcionario y comerciante Andrés Almonaster y Roxas²⁴.

El *Gálvez* continuó navegando. Su último viaje a Nueva York lo realizó en abril de 1789, y más tarde singló por la costa de los Mosquitos. Después, los graves conflictos derivados de la emancipación de los territorios españoles en América lo llevaron a las aguas del Atlántico Sur, a las costas de Argentina y Uruguay, en donde intervino en varias acciones.

Hasta aquí la apasionante tarea que hemos tenido la fortuna de poder realizar para rescatar las vicisitudes de tan histórico buque. El resto queda por investigar... pero eso otros habrán de hacerlo.



NOTAS

En este trabajo, por diversas razones, hemos preferido omitir la mayoría de las notas que componen el apartado crítico. Bastantes de ellas han sido sustituidas por las imágenes de los documentos correspondientes

- ¹ Archivo General de Indias.
- ² LYON, D. *The Sailing Navy List: All the Ships of the Royal Navy Built, Purchased and Captured 1688-1860*, page 213. Conway Maritime Press, London, 1993. Utilizamos el término Panzacola de acuerdo con la denominación de la época.
- ³ A.G.I. Santo Domingo, leg. 1217, fol. 148
- ⁴ CAUGHEY, J.W. *Bernardo de Gálvez en Louisiana, 1776-1783*, p. 121. University of California Press, 1934.
- ⁵ YELA UTRILLA, J.F. *España ante la independencia de los Estados Unidos*. Lérida, 1925.
- ⁶ A.G.I.
- ⁷ Ibidem.
- ⁸ Ibidem. En este legajo aparece citada la goleta *San José*, alias la *Gálvez*. En el legajo Cuba, 1376 se menciona el balahú *El fiero Gálvez* (25 toneladas, 4 cañones y 8 pedreros), al mando de Bartolomé Fernando Armesto en 1782, y también la goleta *La Macharaviaya*, del capitán Casimiro Pérez. En otros legajos hacen referencias al bergantín *Conde de Gálvez*. Por último la fragata mercante *Condesa de Gálvez*, al mando del capitán Reed, también aparece en los documentos consultados. Todos estos datos evidencian la buena fama de Bernardo de Gálvez.

- ⁹ MEDINA ROJAS, F. *José de Ezpeleta, gobernador de Mobila*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1980.
- ¹⁰ En ello jugó un extraordinario papel el sevillano Francisco de Saavedra, amigo íntimo de Bernardo de Gálvez y enviado especial de España en aquel teatro de operaciones. Su archivo personal se conserva en Granada, en la residencia de la Compañía de Jesús en Cartuja. Agradecemos a los Padres Olivares y Domínguez las facilidades que nos dieron para poder consultar tan importante fondo documental, y la ayuda que para ello nos prestó D. Francisco Luis Díaz Torrejón, investigador granadino y correspondiente de la Real Academia de San Telmo.
- ¹¹ A.G.I.
- ¹² A.G.I.
- ¹³ A.H.N.
- ¹⁴ Ibidem.
- ¹⁵ La broma es un molusco del género *Teredo* que perfora la madera y llega a causar daños irreparables en el casco de un barco porque la destruye al taladrarla.
- ¹⁶ A.G.I.
- ¹⁷ A.H.N.
- ¹⁸ A.G.I.
- ¹⁹ FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, E. *Spain's contribution to the independence of the United States*. Review Interamericana, vol. X, n° 3, 1980. Reedición de la embajada de España en los Estados Unidos, 2000. El retrato de Matilda lo hemos reproducido del catálogo de la exposición: *Legado. España y los Estados Unidos en la era de la Independencia (1763-1848)*, editado

por la Sociedad Estatal de Acción Cultural en el Exterior. Madrid, 2007.

- ²⁰ En este documento está en blanco el lugar en el que debió consignarse la cantidad en que se vendió el casco.
- ²¹ Es decir 21 metros de eslora y 8 metros de manga, tal como puede leerse en las declaraciones de Brendan Burke contenidas en un artículo publicado por Lorraine Thompson con fecha 23 de junio de 2008. Fuente: http://staugustine.com/stories/062308/news_news01_011.shtml. Toda la información sobre este asunto puede verse en: <http://www.staugustinelighthouse.com>
- ²² En esta travesía el *Galveztown* llevaba un pasajero especial, Pedro Woubes D'Argés, que se dirigía a Nueva Orleans tras haber aceptado la Corona su propuesta de establecer en La Luisiana a unas 1600 familias alemanas de los territorios del alto Misisipí, que querían abandonar la zona ante la conflictiva situación creada por las hostilidades entre norteamericanos e indios.
- ²³ El situado era una cantidad de dinero que desde México se enviaba a algunas provincias americanas para contribuir a los diversos gastos de la administración.
- ²⁴ MONTERO DE PEDRO, J. *Españoles en Nueva Orleans y Luisiana*. Pelican Company. Louisiana. 1999. Pg 158.