

Vol. 01 Feb.

**REVISTA** MADE IN

• **MÁLAGA** •

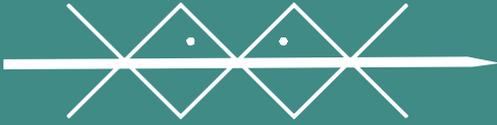
# El Bergantín Galveztown

*Una historia de Manuel Olmedo*



**Ejemplar Gratuito**

Modelo del bergantín Galveztown  
Realizado por D.ª Yolanda Fuentes y D. José Gil



MADE IN MÁLAGA



Dibujo del bergantín Galveztown en un libro sobre Bernardo de Gálvez

**Primera edición: febrero 2021**

CIF B93723823

Edita: *Made in Málaga Company SL*

*Made in Málaga (r)*

[www.madeinmalaga.com](http://www.madeinmalaga.com)

Email: [ciudadconalma@madeinmalaga.com](mailto:ciudadconalma@madeinmalaga.com)

Diseño gráfico: Guillermo Andrés Mora

Depósito legal: MA 1373-2020

**Derechos de Edición reservados a  
Made in Málaga Company, SL**

*Ninguna parte de esta publicación, puede ser reproducida sin el consentimiento expreso de sus autores y editores*

## UNAS CUANTAS PALABRAS

### Nota editorial

Queridos lectores de Ciudad con Alma, como ya sabéis, hemos tenido novedades. Unas novedades que nos hacen crecer. No debemos olvidar que la unión hace la fuerza y, si además, esa unión mira con los mismos ojos y camina hacia el mismo destino, la beneficiada siempre es Málaga, que recibe todo nuestro cariño aportando valor a todo lo que rodea esta preciosa provincia.

Hace poco, hemos firmado una Alianza con Made in Málaga y hemos fusionado las dos revistas para seguir creciendo juntos en pro de Málaga.

Málaga es un espectáculo mágico que nos rodea en cada amanecer. Es soñadora y realista, y plasmada en estas páginas, nos muestra sus alegrías e inquietudes, anécdotas e historias, el mestizaje de culturas, su dimensión más cosmopolita y su empresariado visto de la vertiente más humana pero con la intención de conseguir un crecimiento económico para todos.

Sentimos orgullo malagueño y queremos compartirlo con vosotros para que se contagie este sentimiento tan puro que nace del amor por nuestra tierra.

Ahora ya sabéis que Ciudad con Alma y Made in Málaga, van cogidos de la mano para trabajar por una Málaga mejor, por una Málaga orgullosa de lo que es, por una Málaga que no tiene límites ni complejos y, que además, queremos internacionalizar para que su crecimiento sea universal: "Los límites los pones tú", pero nosotros no tenemos límites, trabajamos concienzudamente para que Málaga esté en lo más alto y, eso, con vuestro apoyo, será "coser y cantar".

Tenemos el gran placer de compartir con todos vosotros, el nacimiento de la revista Made in Málaga.

**Os deseamos que disfrutéis leyendo este número, tanto como nosotros hemos disfrutado haciéndolo.**

### Equipo

**Dirección y Edición:**

Sara Gili,

Jesús Cuevas

Julián Caballero

**Coordinador:**

José López Rojas

**Depósito Legal:**

MA 1373-2020

**Redacción:**

Manuel Olmedo

**Fotografía:**

Manuel Olmedo

**Diseño y maquetación:**

Guillermo Andrés Mora

**Impreso en:**

Málaga

MADE IN MÁLAGA

# El Bergantín Galveztown

## Una historia muy de Málaga

Es bien sabido que la ayuda prestada por España a las 13 colonias inglesas en Norteamérica fue decisiva para que Estados Unidos alcanzara su independencia, declarada el 4 de julio de 1776. Y en ello los Gálvez desempeñaron un papel de extraordinaria relevancia durante el reinado de Carlos III.



*José de Gálvez. Copia de un óleo pintado por Joaquín Inza en 1786  
Realizada por autor desconocido en Málaga hacia 1960.  
Casa Museo de Fray Junípero Serra. Petra. Mallorca*

José y Miguel de Gálvez diseñaron la estrategia de España ante la muy probable declaración de guerra contra el Reino Unido, que Carlos III intentó evitar por todos los medios. El principal argumento de su postura contraria a entrar en el conflicto se basaba en que el monarca británico, como él mismo, era rey por la gracia de Dios. Y por tanto España no podía apoyar a unos rebeldes alzados contra el rey de Inglaterra.

Pero la actitud de los ingleses, que no cesaban de hostigar a los dominios y al tráfico comercial español, inclinó a Carlos III a firmar con el Borbón francés una nueva edición del llamado Pacto de Familia.

Por otra parte el entonces coronel Matías de Gálvez, que estaba destinado en Canarias como segundo jefe del Ejército en las islas, fue nombrado capitán general de Guatemala, con la misión de expulsar a los británicos de las costas de Centroamérica, en donde habían establecido fraudulentamente nuevos establecimientos para el aprovechamiento de maderas, en especial el llamado Palo de Campeche o palo de tinte, del que se extraía un colorante que permitía teñir las telas de rojo, de azul o de otros diversos colores tras el oportuno tratamiento químico.

Y por último, desde Nueva Orleans, el gobernador de la provincia española de Luisiana y coronel del regimiento fijo del mismo nombre Bernardo de Gálvez, que tomó posesión de ambos cargos el 1º de enero de 1777. Siguiendo instrucciones de la Corona, prestaba secretamente toda la ayuda posible a los patriotas norteamericanos levantados contra la tiranía inglesa.

Tras la declaración de guerra por España contra los británicos en el mes de junio de 1779 se inicia la historia del bergantín que posteriormente recibiría

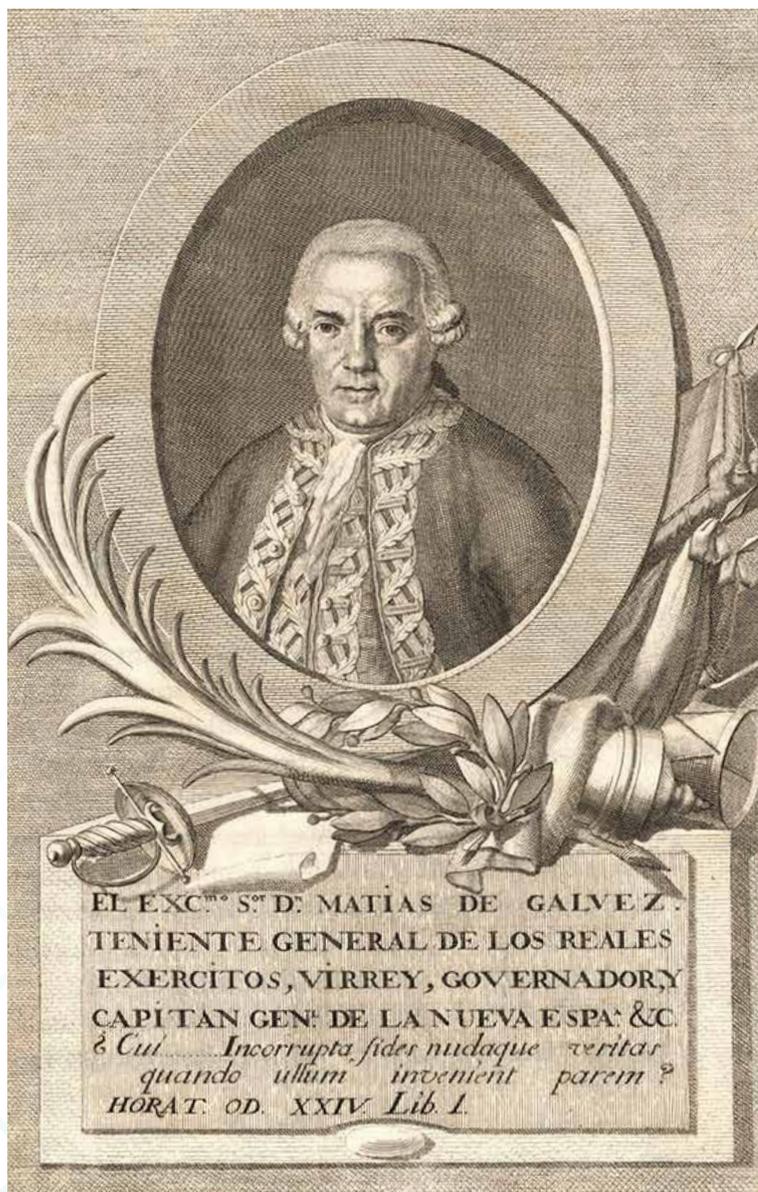


*Miguel de Gálvez. Óleo de autor desconocido.  
Real Academia de Jurisprudencia y Legislación. Madrid*

el nombre de **Galveztown**, como seguidamente relataremos. Al ser éste un artículo de divulgación hemos preferido no agobiar al lector con multitud de notas a pie de página. En compensación de adjuntan numerosas imágenes.

Sabido es que La Luisiana fue descubierta y explorada por españoles, y que luego pasó a ser dominio francés hasta que, tras la guerra de los Siete Años, a partir de 1763, fue cedida por Francia a España como compensación por las pérdidas españolas en el citado conflicto, aunque tuvimos que ceder a los británicos la península de Florida para recuperar La Habana y Manila.

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 Misisipi, a través del cual se abastecían los territorios de Arkansas, Kentucky, Tennessee, Ohio e Illinois, es decir el corredor que enlazaba Canadá con el Caribe, y para ello establecieron o reforzaron los puestos fortificados de Manchac, Baton Rouge y Natchez, situados en la margen izquierda del río.



Retrato de Matías de Gálvez.  
Grabado de Tomás Suria, Madrid, 1785. Biblioteca Nacional de España.

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

Quizá desde antes de 1776 un buque inglés, de nombre **West Florida**, venía avituallando las citadas posiciones inglesas 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 Orleans, 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 acoso.

En un importante trabajo publicado hace años sobre buques de vela ingleses se aportan datos sobre el **West Florida**, datos que en el mes de enero del año 2007 nos fueron amablemente facilitados por Mr. Graham Thompson, curator del National Maritime Museum de Greenwich. Era el citado **West Florida** un buque de abastecimiento de la Armada inglesa, que tenía una eslora de 56 pies y 17 de manga, arqueo de 68 toneladas, tripulación de 16 hombres y armamento de 6 cañones, que había sido comprada en las Indias Occidentales en 1774.

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 Burdon.

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 otro buque de mayor porte, es decir un bergantín.

Este nuevo **West Florida** comenzó a navegar por el lago Pontchartrain, contando para ello con la autorización del gobierno de Luisiana, y en varias ocasiones cruzó frente al pequeño puesto español establecido en la orilla del bayou o brazo pantanoso llamado San Juan, situado justamente a espaldas de Nueva Orleans en la orilla sur del lago Pontchartrain. Sin embargo el 21 de abril de 1778 el jefe de este puesto, tras haber recibido nuevas instrucciones del gobernador Gálvez, detuvo el citado barco y prohibió a su capitán atravesar dicho control para 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 una provocación más de los británicos, encuadrada en las tensiones existentes entre ingleses y españoles, que de forma subrepticia ayudaban a los rebeldes americanos protegiendo su comercio, vital para abastecer a los colonos establecidos en el curso medio del Misisipí.

Ya antes, el 26 de febrero, se había producido otra de las acciones de corso del **West Florida**, por lo que 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 una nave de nombre Rebeca, que el 16 de junio de 1778 había sido apresada a los ingleses por un grupo de americanos al mando de Willing en el puesto de Manchak.

Como es lógico el permiso se le concedió y tras ser aprestado dicho buque los americanos le impusieron el nombre de Morris, con toda seguridad 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 1778.

Menos de un año después, el 11 de septiembre de 1779, Carlos de La Chaisse, 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.



Modelo del Galveztown en la exposición Bernardo de Gálvez. La presencia de España en México y Estados Unidos. Instituto de Historia y Cultura Militar. Madrid, 2015

En aquellos momentos Bernardo de Gálvez estaba empeñado en la campaña contra los británicos en el Misisipí, tras haber recibido la noticia de la declaración de guerra a los ingleses.

La citada 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. Por ello el teniente coronel Pedro Piernas, gobernador accidental de Nueva Orleans, remitió a Bernardo de Gálvez el mismo día 11 de septiembre un oficio comunicándole la presa hecha por los norteamericanos así como una breve relación del combate.

El **West Florida** era de mayor porte que su enemigo, y estaba armado con dos cañones de a seis libras de bala y otros dos de a cuatro libras 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 y otro de libra y media, y su tripulación era de 51 hombres y 6 esclavos. Al término del combate Pickles nombró capitán del **West Florida** al teniente Pedro Rousseau, que era el 2º del Morris.

Bernardo de Gálvez recibió la buena noticia del apresamiento del bergantín inglés En el informe que el 16 de octubre dirigió al ministro de Indias –su tío José– sobre los triunfos que había logrado 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...*

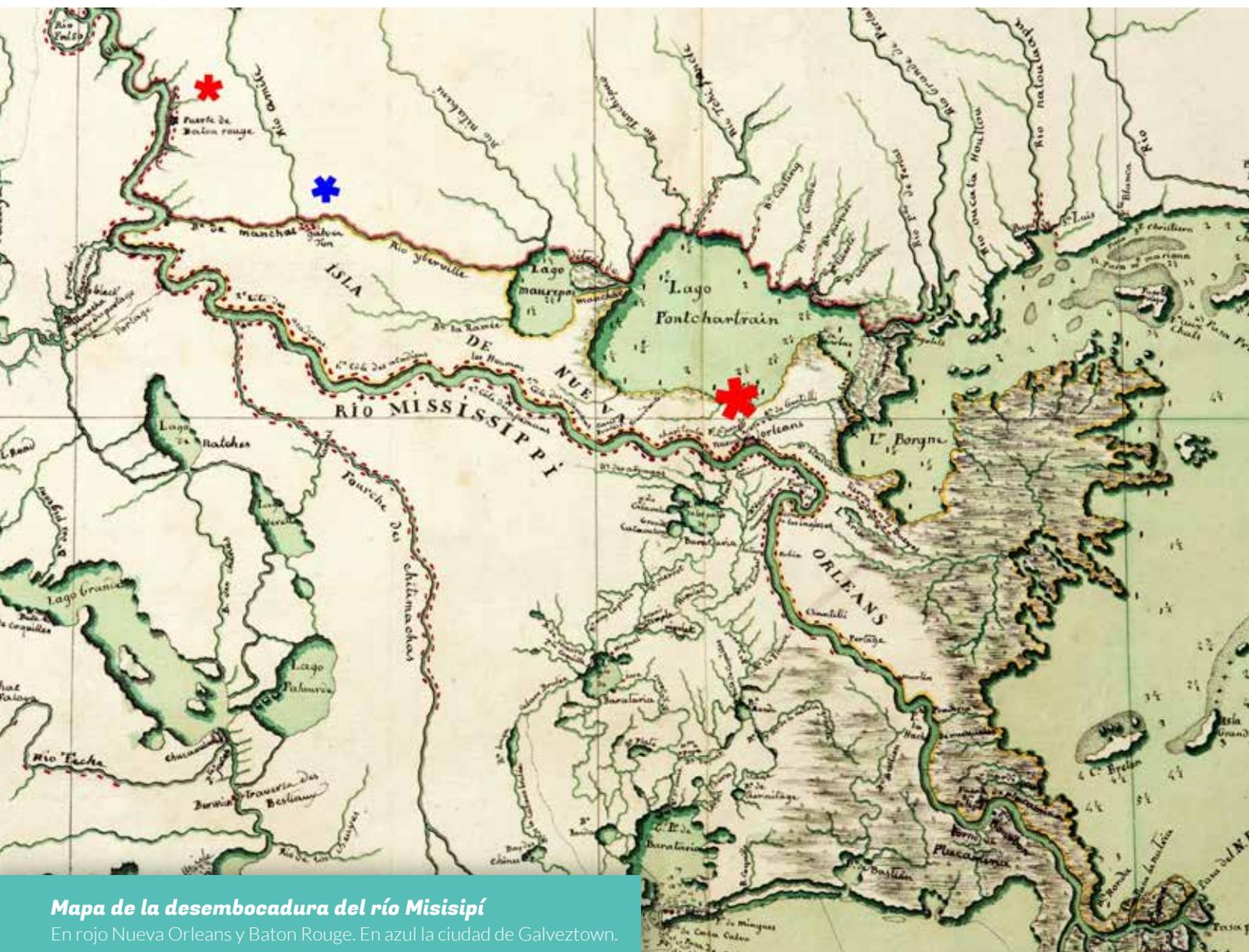
Al día siguiente del combate, el 12 de septiembre, el teniente Pedro Rousseau relataba en un detallado informe cómo se había desarrollado el combate entre ambos buques, que comenzó a la una del mediodía del 10 de septiembre, después de que se encontrasen en el lago y se identificasen tras izar sus

respectivos pabellones. El Morris consiguió abarbarlo con el **West Florida**, y Rousseau intentó abordarlo con varios hombres, pero fue rechazado a lanzazos por los ingleses, resultando levemente herido en este combate. Pero en un segundo intento los americanos lograron saltar a la cubierta de la embarcación enemiga, y allí encontraron heridos de muerte al capitán Paine y otros tres marineros ingleses. El resto de la tripulación, unos 25 hombres, se habían refugiado en el puente, desde donde ofrecieron rendirse. Así concluyó el combate.

Poco después, concluida la campaña del Misisipí, y en reconocimiento a los triunfos conseguidos por Bernardo de

Gálvez, que tanta ayuda estaba facilitando a los patriotas, Oliver Pollock (que junto a él había combatido contra los ingleses en el Misisipí) decidió regalarle el **West Florida**, al que impuso el nombre de **Galveztown**.

No hemos podido consultar los registros del Lloyd correspondientes a estos años, pero si la obra Historia naval de la revolución americana, publicada en 1913 por Gardner W. Allen en Cambridge, y en ella se relata el citado combate naval citando los informes manuscritos enviados al Congreso.



### Mapa de la desembocadura del río Misisipí

En rojo Nueva Orleans y Baton Rouge. En azul la ciudad de Galveztown.

*El 1º de diciembre de aquel mismo 1779 se alistó a su nueva tripulación, que al mando del capitán Pedro George Rousseau y con Guillermo 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. En total la tripulación la formaban 103 hombres, y entre ellos había un moreno libre de La Martinica, dos mulatos, un pardo y dos mestizos.*

Los datos que venimos aportando responden a las investigaciones que hemos realizado en el Archivo General de Indias y en el Histórico Nacional. Como curiosidad cabe citar que en los legajos consultados aparece citada en 1782 la galeota San José, alias la Gálvez; el balahú El fiero Gálvez (25 toneladas, 4 cañones y 8 pedreros), al mando de Bartolomé Fernando Armesto, así como la goleta La Macharaviaya, del capitán Casimiro Pérez. También se cita a la fragata mercante Condesa de Gálvez, al mando del capitán Reed.



Bandera del regimiento fijo de Luisiana.  
Ministerio de Cultura. Archivo General de Indias.

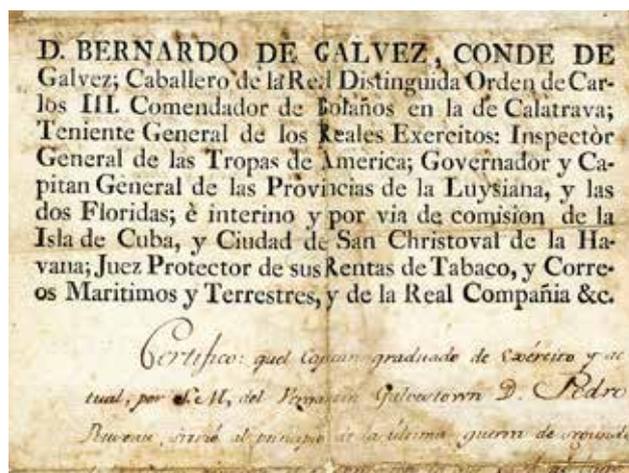
Con la citada tripulación, que obviamente iría renovándose en los años siguientes, Bernardo de Gálvez dirigió desde el **Galveztown** la expedición contra la Mobila, que culminó el 14 de marzo de 1780 con la conquista del fuerte Charlotte, y la de Panzacola, rendida por los ingleses el 9 de mayo de 1781, 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 al mando del propio Gálvez, y seguido por una balandra con su futuro cuñado el teniente de navío Juan Antonio Riaño y por dos lanchas cañoneras.

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, transportó suministros desde Nueva Orleans a las tropas de Ezpeleta que guarnecían Mobila. Resulta obvio señalar que el porte de ambos buques era bastante diferente.



Retrato de Pedro Rousseau.  
Anónimo, Louisiana Historical Society. Louisiana State Museum.

Terminadas las operaciones en la Florida Occidental, Bernardo de Gálvez - y con él su inseparable **Galveztown**-se trasladó a La Habana y más tarde, ya ascendido a teniente general fue nombrado jefe del Ejército de Operaciones de América, compuesto por unos 20.000 hombres entre españoles y franceses. Estas tropas se reunieron en Guárico, población también conocida como Cap FranÇais, en la isla de Santo Domingo, y allí estableció Gálvez su cuartel general.



Certificación de Bernardo de Gálvez sobre los servicios prestados por Rousseau. Tulane University.

El objetivo asignado a esta poderosa fuerza era como jefe del Ejército de Operaciones en América, cuyo objetivo era la proyectada invasión de Jamaica, para lo que estaría apoyada por una flota de buques españoles y franceses. 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.

Pero la expedición contra Jamaica no llegaría a realizarse debido principalmente a la seria derrota en la batalla naval de Los Santos, que entre los días 9 y 12 de abril de 1782 sufrió a manos de los británicos el almirante De Grasse, que mandaba la armada francesa.



Retrato de Miguel de Gálvez, hijo de Bernardo.  
Ministerio de Cultura. Museo del Prado. Madrid

Pocos meses antes, en octubre de 1781, 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 citado almirante De Grasse, los norteamericanos lograron la victoria.

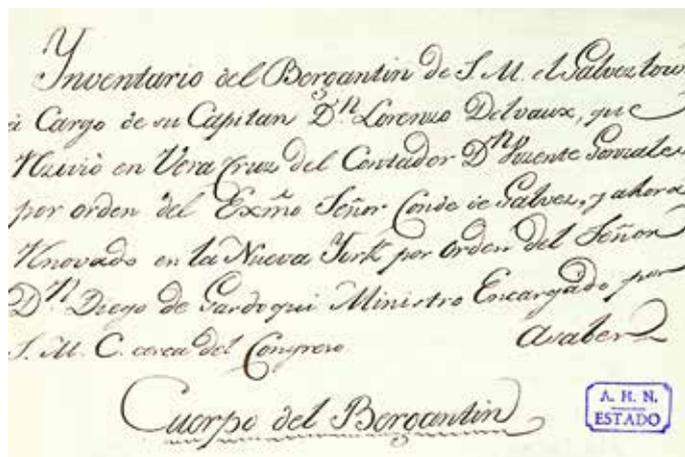
A partir de aquella seria derrota los británicos comenzaron a dar la guerra por perdida, y las hostilidades concluyeron con la firma de un armisticio a comienzos de 1783 y con el posterior tratado de paz firmado en Versalles aquel mismo año, en el que se reconocía la independencia de los Estados Unidos, 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 recibió la noticia de la muerte de su padre Matías, 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. 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 Orleans continuó prestando sus servicios como comandante de las galeras del río Misisipí.

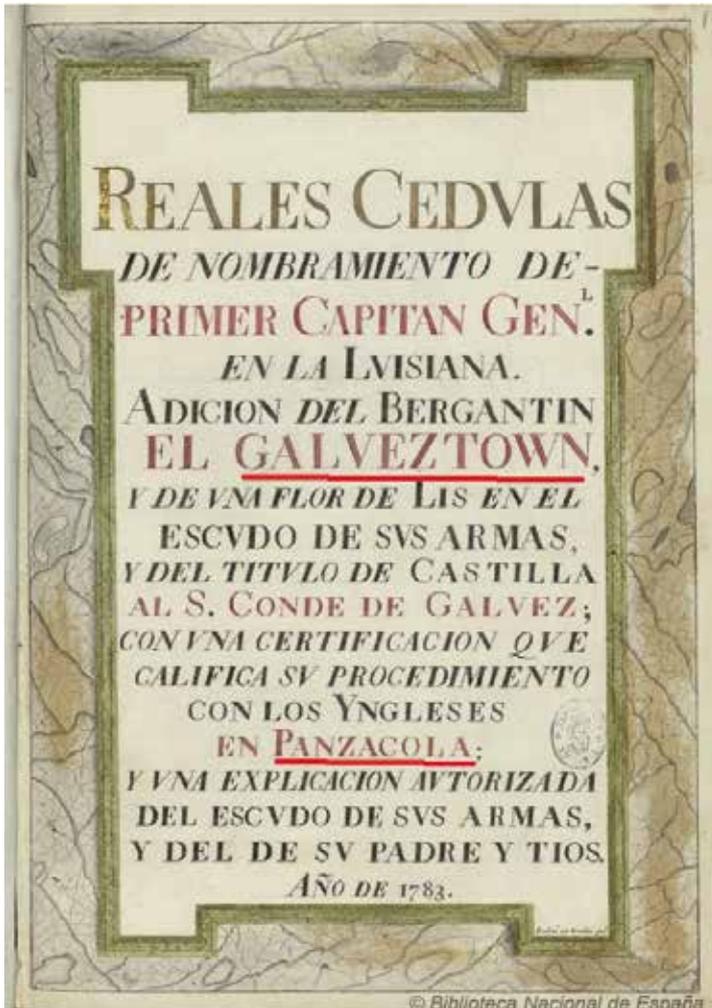
Años después, por real despacho de 28 de diciembre de 1795, se le concedió el empleo de teniente coronel graduado en recompensa por su conducta al recuperar el puesto de las Barrancas de Margot, en la orilla izquierda del río Misisipí, que había sido ocupado por los norteamericanos en su afán expansionista, acentuado tras el fin de la guerra en la que habían alcanzado su independencia.



Inventario del Galveztown  
Ministerio de Cultura. Archivo Histórico Nacional. Estado.

No siendo ya necesario que el **Galveztown** continuase al servicio de su dueño, es decir de 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 Orleans.

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 4 y diferentes longitudes, otros tres de 5, ocho pedreros, 24 pares de pistolas, 47 sables, 80 fusiles y otras diversas piezas y municiones, valorándose todo lo citado en 1 677 pesos y un real.



Reales Cédulas del rey Carlos III sobre mercedes concedidas a Bernardo de Gálvez. Ministerio de Cultura. Biblioteca Nacional de España.

Tres días después, el 30 de julio, dos maestros de carpintería de ribera 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 10 499 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. Su 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 despensero, un condestable cuyo nombre era Manuel Gálvez, y un cocinero, que desertó en octubre. La tripulación estaba compuesta por unos 130 hombres.

Al término de la guerra contra los británicos, el comerciante bilbaíno Diego de Gardoqui, al que España había encomendado el transporte de los primeros envíos de armamento y pertrechos para ayudar a los colonos norteamericanos, fue nombrado embajador ante la joven nación americana, y el 30 de junio de 1785, a bordo

de la fragata Santa Matilde y tras una breve escala en Filadelfia, arribó a Nueva York, en donde entonces se encontraba la sede del gobierno de Estados Unidos. Allí fue recibido con gran entusiasmo, porque era el representante de la nación que tanta ayuda había prestado a los norteamericanos.

Apenas tres meses después, el 22 de septiembre, atracó en uno de los muelles neoyorquinos el bergantín **Galveztown**, que había zarpado de Veracruz 50 días antes con correo y dinero para Gardoqui, y que al mando de Bernardo de Gálvez había alcanzado la gloria y la fama el 18 de marzo de 1781 por la conocida gesta de Panzacola, 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.



Detalle de un retrato de Bernardo de Gálvez grabado por Jerónimo Antonio Gil. Ministerio de Cultura. Biblioteca Nacional de España.

Pocos días más tarde de la arribada del **Galveztown**, en la mañana del 5 de octubre, se puso la primera piedra de la primera iglesia Católica de Nueva York, que se levantaría sobre un solar situado entre las calles Barclay y Church. Fue una sencilla edificación de madera, proyectada por el arquitecto McComb, y en ella se ofició la primera misa el 4 de noviembre siguiente, festividad de San Carlos, onomástica del rey de España. Para construirla Carlos III autorizó a Bernardo de Gálvez a que enviara 1000 Pesos desde México, en donde pocos meses antes había comenzado su mandato como virrey de Nueva España.

En la tarde del mismo día 4, como relataba posteriormente en una carta enviada a Floridablanca, y para celebrar la onomástica del rey de España, Gardoqui ofreció una gran recepción en su residencia de la calle Broadway. Esta famosa calle de Nueva York, que recorre la ciudad de Sur a Norte, alcanza hoy una longitud de casi 50 kilómetros, 21 de ellos atravesando la isla de Manhattan.

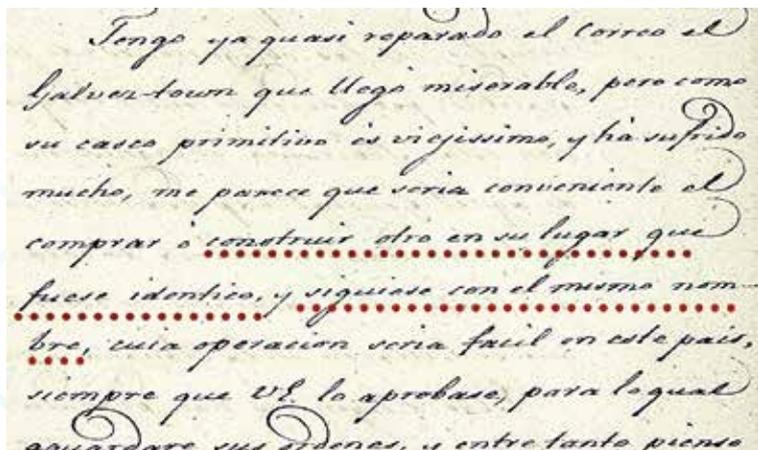
A la citada recepción asistieron las más altas autoridades norteamericanas: Richard Henry Lee, presidente del Congreso, George Clinton, gobernador del Estado, los ministros de Negocios Extranjeros, Guerra y Hacienda, cónsules extranjeros y otras distinguidas personas.

Al término de 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 había dispuesto que el **Galveztown** se situase en el muelle existente frente a la casa del Rey (es decir el edificio de la embajada española), que el día 4 de noviembre amaneciese empavesado, y que al anochecer hiciese una salva con su artillería y se encendiesen los numerosos cirios dispuestos en sus palos y bordas. También ordenó que la artillería del buque realizase otra nueva salva en el momento de brindar por la salud del rey y la de su real familia.

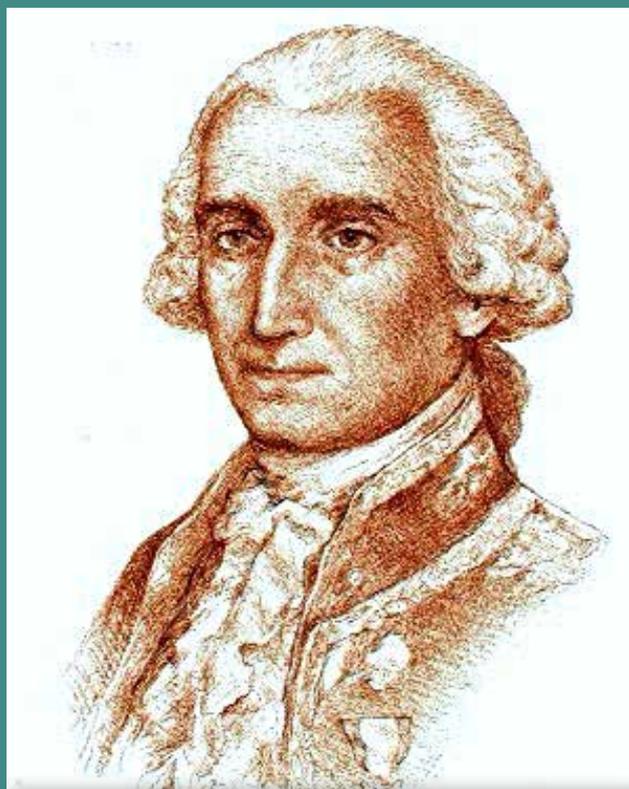
A todo esto el **Galveztown** había arribado a Nueva York con serias averías, por lo que Gardoqui tuvo que encargar su reparación, que importó la crecida cantidad de 2729 Pesos. Es muy probable que el casco acusase ya los daños que causaba la broma, un molusco del género *Teredo* que se alimenta de madera y que va taladrando galerías en el casco de los buques, especialmente en aguas cálidas como las del golfo de México.

Tras las reparaciones el bergantín español zarpó de Nueva York el 16 de enero de 1786 con rumbo a La Habana, para dejar allí el correo de la embajada con destino a Madrid, y proseguir luego hacia Veracruz, en donde arribó a principios de marzo con documentos para el virrey Bernardo de Gálvez.



Tengo ya quasi reparado el correo el Galveztown que llegó miserable, pero como su casco primitivo es viejísimo, y ha sufrido mucho, me parece que sería conveniente el comprar o construir otro en su lugar que fuese idéntico, y siguiese con el mismo nombre, cuya operación sería fácil en este país, siempre que V.E. lo aprobase, para lo qual aguardare sus órdenes, y entre tanto pienso

Párrafo de una carta de Gardoqui en el que se refiere a la construcción en Nueva York de un bergantín idéntico al Galveztown.



Retrato de Diego de Gardoqui  
Anónimo. Fines s. XVIII. Reproducido de Internet.  
Fuente: Carlos Cologan Soriano

Pero antes, en carta fechada el 21 de noviembre, Gardoqui comunicó al ministro de Indias José de Gálvez el mal estado en el que se encontraba el Galveztown. Estas eran sus palabras:

... Tengo ya quasi reparado el (buque) correo El Galveztown, que llegó miserable, pero como su casco primitivo es viejísimo y ha sufrido mucho, me parece que sería conveniente el comprar o construir otro en su lugar que fuese idéntico y siguiese con el mismo nombre, cuya operación sería fácil en este país siempre que V.E. lo aprobase, para lo cual aguardaré sus órdenes...

El día 18 de febrero el ministro Gálvez comunicó al virrey de México, su sobrino Bernardo, la resolución que el rey Carlos III había tomado sobre el asunto, en la forma que muestra el siguiente párrafo :

... 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 habría 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. ms. as.

El Pardo 18 de febrero de 1786

El 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 4.000 pesos un bergantín al que rebautizó con el nombre de El Infante, destinado al igual que el **Galveztown** a ser buque correo entre la Península y América.

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

*... Bien impuesto por el encargado de los negocios de España cerca del Congreso Americano de lo mismo que en su RI. Orden de 18 de febrero último me manifiesta V.E. haberle informado acerca 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 RI. 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 RI. Orden...*

Para la construcción del nuevo **Galveztown** Gardoqui recurrió al astillero propiedad de la firma Lynch&Stoughton, que probablemente era el más importante de Nueva York. Además Thomas Stoughton, de religión Católica, era cónsul de España en dicha ciudad, y había sido el que aportó los 1 000 dólares que costó el terreno en el que se edificaría St. Peters, la primera iglesia Católica de Nueva York, tema que fue objeto de un excelente trabajo escrito por la Sra. Ann Long, publicado en el número XX de la revista PENDVLO, que edita el Colegio de Ingenieros Técnicos de Málaga, y que puede descargarse gratuitamente en [www.copitima.com](http://www.copitima.com).

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 Unidos.



Retrato y firma de Diego de Gardoqui.  
Anónimo. Internet.

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 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:

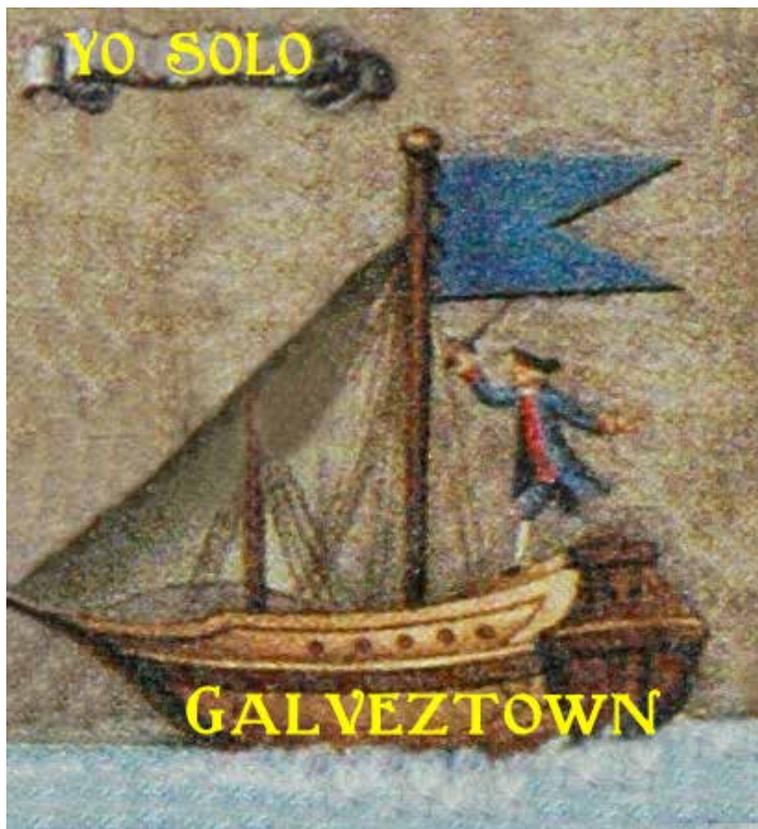
*El Conde de Gálvez me encarga la construcción de un buque igual al Galveztown, que por viejo no puede subsistir, y he dado las providencias necesarias para que se execute el mejor y más sólido que se pueda...*

Otra carta de Diego de Gardoqui, fechada igualmente 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 nuevamente a Nueva York —sería su última travesía como buque correo— transportando 8 000 pesos enviados por el Conde de Gálvez.

La primera de las instrucciones dadas por Gardoqui fue que el capitán del Galveztown, Lorenzo Delvaux, y Jorge Larret, que lo era del Infante, examinaran los planos de los constructores. Además Gardoqui afirmaba en su carta:

*... 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.*

El 30 de noviembre de 1786, a las 4 y cuarto de la madrugada, Bernardo de Gálvez falleció en Tacubaya, entonces un pequeño pueblo situado 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 para comunicarle 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.



Detalle del blasón de Bernardo de Gálvez, en el que se ha resaltado el mote heráldico y el nombre de su bergantín.

Meses más tarde, en otra carta enviada el 12 de mayo de 1787 a Floridablanca, Diego de Gardoqui escribió 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 rotundamente que el nuevo bergantín fue una exacta réplica del primer **Galveztown**, cumpliendo los deseos de Bernardo de Gálvez. Las características del citado bergantín quedan reflejadas en un documento conservado en el Archivo de Indias, 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 esta 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 Dn. Lorenzo Delvaux y de los Señores Lynch y Stoughton, de orden del Honorable Dn. Diego de Gardoqui Ministro de España, cuio Paquete (se refiere al casco del buque) ha de tener 20 portas para cañones:**

| Parte                  | Pies | Pulgadas |
|------------------------|------|----------|
| Quilla                 | 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 y 6 pulgadas  
 Manga de dentro a dentro: 26 pies y 9 pulgadas  
 Puntal: 11 pies y 9 pulgadas, Bateria: 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 deberá hacer de la 3ª parte de su valor luego que la Quilla, Proa y Barenas 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.

La investigación que hemos realizado nos permitió localizar en el Archivo Histórico Nacional, 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 citada 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 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 casco se forró con planchas de cobre, con lo que se propiciaba una 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 es el pormenorizado inventario, que ocupa 12 folios, fechado en Nueva York el mismo 12 de mayo, en el que se enumeran todos y cada uno de los componentes del buque.

La información que aportan los documentos localizados permiten asegurar que, de acuerdo con los expresos deseos de Bernardo de Gálvez, el bergantín construido en Nueva York fue una fiel réplica del original. Era un buque de 334 toneladas de arqueo, su eslora alcanzaba casi 29 metros, aparte el bauprés, y su manga medía algo más de 8 metros.

| Suma de la Cuenta.  |  | L.             |
|---|--|----------------|
| N.º 17. Cuenta del Armador y Armador.                       |  | 6.14           |
| 18. Cuenta de compra de las Banderas.                       |  | 6.00           |
| 19. Al Ricardo López por el Arqueo de la Cuenta.            |  | 13.14          |
| 20. Ciento de un Dólar.                                     |  | 12.16          |
| 21. Ciento de un Dólar por el Arqueo de la Cuenta.          |  | 2.22           |
| 22. Ciento de un Dólar por el Arqueo de la Cuenta.          |  | 6.28           |
| 23. Por el Arqueo de la Cuenta.                             |  | 53.18          |
| 24. Por el Arqueo de la Cuenta.                             |  | 4.75           |
| 25. Por el Arqueo de la Cuenta.                             |  | 26.19          |
| 26. Cuenta del Doctor Barrantes por el Arqueo.              |  | 16.14          |
| Por el Arqueo de la Cuenta.                                 |  | 25.28          |
| Por el Arqueo de la Cuenta.                                 |  | 9.78           |
| Por el Arqueo de la Cuenta.                                 |  | 7.15           |
| 27. Cuenta de Juan de Linares, Escriba y Jefe de la Cuenta. |  | 7072.3         |
| Por nuestra Comisión en el Arqueo de la Cuenta.             |  | 354.12         |
| <b>Total</b>  |  | <b>7423.37</b> |

Nueva York 12 de Mayo de 1781  
 Firmados Lynch y Slaughter  
 Los 1783. El 12 de Mayo de 1781.  
 Por el Sr. Hermano de la Cuenta en el Arqueo de la Cuenta.  
 Juan de Linares, Escriba y Jefe de la Cuenta.  
 Por el Arqueo de la Cuenta.  
 Capitán D. Lorenzo Delvaux, por el Sr. Jefe de la Cuenta.  
 Durante la Construcción del Bergantín.  
 Imp. Total P. J. 21437.2

Copia traducida a la letra de la fuente general que han presentado los Comerciantes Lynch y Slaughter del este principal, y gastos del Bergantín de S. M. Católica Galveztown, construido en esta Ciudad con arreglo a las Dimensiones, que se expresan por Orden del Sr. Diego Gardoqui Ministro de España; a que acompañan las Cuentas originales del Constructor, y demás Arsenales pagadas por Lynch y Slaughter con el voto bueno de su Comandante el Capitán D. Lorenzo Delvaux.

| Dimensiones a dicho Bergantín con Bodega abierta para su fondeo. | Pies | Inch. |
|--|------|-------|
| Largo a la Quilla  | 77   | 6     |
| Manga  | 27   | 0     |
| Puntal de la Bodega  | 12   | 6     |
| Puntal de la Batería   | 5    | 2     |

Lo qual compone 334 Toneladas y  $\frac{25}{95}$  medidos de Capitanes y Referencia de la Cuenta.

N.º 1. Al Diego Seaman Constructor por el Arqueo del Bergantín.

|   |  |           |
|---|--|-----------|
| 1. Al Diego Seaman Constructor por el Arqueo del Bergantín. |  | 205.15.18 |
| 2. Al Juan de Linares Escriba y Jefe de la Cuenta.          |  | 452.06.00 |
| 3. Al Juan de Linares Escriba y Jefe de la Cuenta.          |  | 514.12.00 |
| 4. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                          |  | 4.00.00   |
| 5. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                          |  | 196.10.00 |
| 6. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                          |  | 22.12.00  |
| 7. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                          |  | 51.00.00  |
| 8. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                          |  | 12.00.00  |
| 9. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                          |  | 72.00.00  |
| 10. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                         |  | 25.00.00  |
| 11. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                         |  | 25.00.00  |
| 12. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                         |  | 15.00.00  |
| 13. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                         |  | 15.00.00  |
| 14. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                         |  | 15.00.00  |
| 15. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                         |  | 15.00.00  |
| 16. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                         |  | 15.00.00  |
| 17. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                         |  | 15.00.00  |
| 18. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                         |  | 15.00.00  |
| 19. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                         |  | 15.00.00  |
| 20. Cuenta del Arqueo de la Cuenta.                         |  | 15.00.00  |

Cuenta general con información respecto al coste del Galveztown  
 New York Historical Society. Documentos localizados por D.ª Molly An Long de Fernández de Mesa

Con todos estos datos que pudimos recopilar en distintos archivos D.<sup>a</sup> Yolanda Fuentes y D. José Gil Florido, expertos maquetistas de Fuengirola, realizaron un modelo del bergantín, que fue expuesto en el banco Bilbao Vizcaya en la calle Larios el año 2009, con motivo de la visita realizada a Málaga por la Ruta Quetzal en el buque de la Armada Galicia.



Modelo del bergantín Galveztown realizado por D.<sup>a</sup> Yolanda Fuentes y D. José Gil.

## Bergantín GALVEZTOWN

- Eslora: 95 pies y 6 pulgadas (29,15 m.)
- Manga: 27 pies y 6 pulgadas (8,22 m.)
- Desplazamiento: 334 toneladas.
- Coste: 21.437 pesos fuertes, 2 reales y 6 cuartos

-Modelo a escala 1/50 realizado por Yolanda Fuentes Benítez y José Gil Florido con los datos localizados en los Archivos de Indias e Histórico Nacional por Académicos de la Real de Bellas Artes de San Telmo.

Modelo del bergantín Galveztown realizado por D.<sup>a</sup> Yolanda Fuentes y D. José Gil.

Volviendo al relato, tras ser convenientemente aparejado y abastecido, y completada su tripulación, el nuevo **Galveztown** zarpó de Nueva York al mando del capitán Delvaux el 20 de mayo de 1787 con rumbo a La Coruña, a donde arribó en la tarde del 17 de junio. La travesía 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 a Nueva York no fue tan rápido: duró 83 días.

La causa de se debió a 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 lo busca relatar 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 **Galveztown** a Nueva York, dejó escrito en su carta que la crudeza de los yelos estropeó su tripulación.

El **Galveztown** 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 mientras era coronel del regimiento de Luisiana. 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 Bernardo de Gálvez lo nombró su ayudante.

*Esteban Miró, posiblemente, pudo contemplar cómo el nuevo Galveztown atracaba en Nueva Orleans. 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.

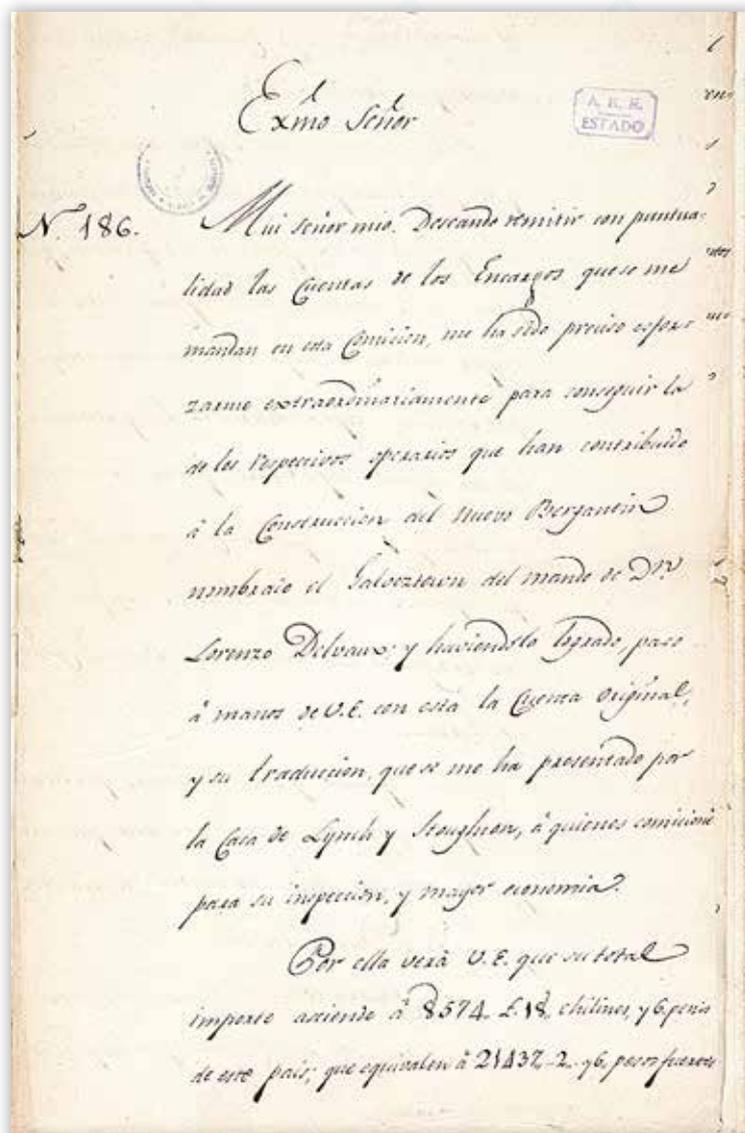
Allí se encontraba el Gálvez cuando recibió orden de zarpar el 30 de mayo de 1788 con rumbo a Nueva Orleans para llevar el situado de la Luisiana (un situado era la subvención que algunas posesiones españolas recibían desde Nueva España para atender los gastos de su administración) que en esta ocasión era de especial y 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.

Con su nuevo nombre de Gálvez el bergantín continuó navegando. Singló por la costa de los Mosquitos, realizó diversas travesías, y por último, bien entrado el siglo XIX, 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. Y allí terminó sus días...

Hasta aquí la apasionante tarea que hemos tenido la fortuna de poder realizar para rescatar las vicisitudes de tan histórico buque, que fue el puesto de mando del gran Bernardo de Gálvez, y que quedó para la posteridad dibujado en su escudo de armas bajo el mote **YOSOLO**.

Esta historia del bergantín **Galveztown**, ligeramente abreviada, fue ya publicada el año 2009, en el número XX de la revista *Péndulo*, que edita el Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales de Málaga. Pero hay un episodio que entonces desconocíamos, y que habrá de servir para cerrar el presente trabajo.



Carta de Diego de Gardoqui al ministro de Indias José de Gálvez. Ministerio de Cultura. Archivo Histórico Nacional.

El último viaje del **Galveztown** a Nueva York fue en abril de 1789, coincidiendo precisamente con la celebración de un histórico acto, similar al que en estos pasados días el mundo ha podido contemplar: la toma de posesión de un nuevo presidente de Estados Unidos.

Es decir el bergantín **Galveztown** estuvo presente cuando Washington accedió al cargo de primer presidente de Estados Unidos, que tuvo lugar en Nueva York el 23 de abril del año 1789.

Gracias a Teresa Valcarce Graciani, embajadora de la Asociación Bernardo de Gálvez en Washington, pudimos acceder a fines del año 2016 al relato de aquel histórico acontecimiento, que debemos a la investigadora norteamericana Mary V. Thompson.

Como es bien sabido Teresa consiguió con su inteligencia y su tenacidad, superando muy serias y aun insólitas dificultades, y con el decidido apoyo del senador demócrata Robert Menéndez, que se colgara en el

Capitolio un retrato de Bernardo de Gálvez, pintado en Málaga por Carlos Monserrate, que accedió a realizar este encargo de la Asociación Bernardo de Gálvez gratis et amore gracias a la acertada intervención de nuestro amigo y periodista Alfonso Vázquez.

En representación de la Asociación el retrato fue llevado a Washington y entregado a Teresa en el mes de junio del año 2014 por Elías Bendodo, presidente de la Diputación de Málaga.

*Pasemos pues al relato de tan histórico acto, que insistimos se debe a Mary V. Thompson, a la que estamos muy agradecidos. De acuerdo con lo que aprobó el Congreso norteamericano, el lunes 6 de abril de 1789 los senadores reunidos al efecto en Nueva York votaron para elegir a quien habría de ser el primer presidente:*

*Washington obtuvo 69 votos y John Adams recibió 34. Pocos días después, el 14 de abril, alrededor de la una de la tarde, Washington recibió en su hacienda de Mount Vernon, en el estado de Virginia, a Charles Thompson, enviado por el Congreso, que le comunicó su nombramiento. En respuesta y entre otras palabras Washington dijo:*

*Si bien me doy cuenta de la ardua tarea que se me confiere y siento mi incapacidad para realizarlo, desearía que no hubiera motivos para lamentar la elección. Todo lo que puedo prometer es solo lo que se puede lograr con un celo honesto.*



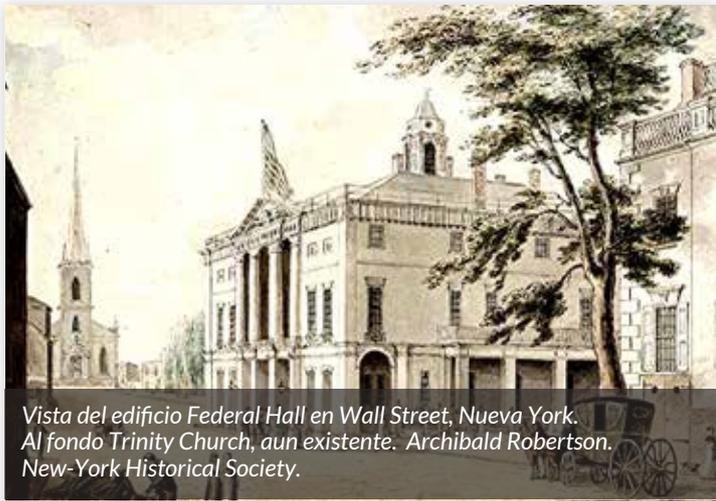
Vista de la hacienda Mount Vernon, Cromolitografía de G.&F. Bill, 1859. [www.mountvernon.org](http://www.mountvernon.org)

Como el relato de la Sra. Mary V. Thompson ocupa bastantes folios, obviamente ha sido necesario extractarlo, de modo que seguidamente nos ceñiremos a los detalles más curiosos o significativos.

Recibida la gran noticia Washington escribió a John Langdon, Presidente del Congreso, para hacerle saber que había recibido la comunicación oficial de su elección y que habiendo decidido obedecer el importante y halagador llamado de su País, y ante la conveniencia de estar con el Congreso lo antes posible, marcharía de Mount Vernon en la mañana del 16 de abril. Y así lo hizo en compañía de Charles Thompson y del coronel David Humphries. El trayecto suponía casi 400 kilómetros de malos caminos.

*A su paso por las poblaciones fue aclamado por todos los vecinos, y singularmente entrañables fueron las palabras que Washington pronunció el mismo día 16 en respuesta al discurso del alcalde de Alejandría, el primer pueblo que atravesó en su camino, apenas a 12 km de su hacienda en Mount Vernon:*

*... no puedo describir las dolorosas emociones que sentí al ser llamado a determinar si aceptaría o rechazaría la presidencia de los Estados Unidos. La unanimidad en la elección -la opinión de mis Amigos, comunicada desde diferentes partes de Europa, así como de América- y el aparente deseo de quienes no estaban del todo satisfechos con la Constitución en su forma actual, y un deseo ardiente, por mi parte, para contribuir a conciliar la buena voluntad de mis compatriotas entre sí, ha inducido mi aceptación. Aquellos que me conocen saben mejor que cualquier otro que mi amor por la jubilación es tan grande, que ninguna consideración terrenal, salvo la convicción del deber, podría haberme convencido de apartarme de mi resolución de nunca más tomar parte en asuntos de naturaleza pública. Porque, a mi edad (tenía 67 años) y en mis circunstancias, ¿qué posibles ventajas podría suponerme el embarcarme de nuevo en el océano tempestuoso e incierto de la vida pública? Las sensaciones indecibles deben dejarse entonces en un silencio más expresivo, mientras que, con el corazón dolorido, les digo a todos ustedes, mis afectuosos amigos y amables vecinos: ¡adiós!*



Vista del edificio Federal Hall en Wall Street, Nueva York. Al fondo Trinity Church, aun existente. Archibald Robertson. New-York Historical Society.



Casa de Washington en Mount Vernon. [www.mountvernon.org](http://www.mountvernon.org).

El 17 llegaron a Baltimore; a Hartford, Maryland, el 18; a Wilmington, Delaware, el 19, a Filadelfia el 20; a Trenton, Nueva Jersey, el 21, visitando Princeton y New Brunswick, y finalmente llegó a Nueva York, por Rahway y Elizabethtown, Nueva Jersey, el día 23.

Charles Thomson describiría más tarde el viaje diciendo que se vio retrasado por la tierna y cariñosa despedida de los vecinos y amigos; por los discursos de felicitación que se vio obligado a recibir por el camino; y por los testimonios de estima y alegría públicas, a los que era necesario que él prestara atención, en los diversos estados por los que pasó; pero para que esto ocasionara el menor retraso posible, comenzaba su viaje cada mañana al amanecer, continuaba incesantemente a lo largo del día, y soportó las fatigas ocho días seguidos hasta que llegó a Nueva York.

Mientras tanto, el Congreso había estado ocupado planificando las ceremonias se celebrarían a su llegada. Un comité de bienvenida del Congreso, que había sido seleccionado el 16 de abril, recibió a Washington en la casa de Elías Boudinot en Elizabethtown, Nueva Jersey, la mañana del 23 de abril, y viajó con él a Elizabethtown Point, donde todos abordaron una barcaza ceremonial, que los llevó a Murrays Wharf en el East River.

La barcaza, descrita como "elegante", estaba "decorada con un toldo de raso" y remada por doce remeros con "trajes blancos y cintas azules". Según un espectador ese

día, "se erigió un escenario en el muelle de la cafetería, cubierto con una alfombra para que él pisara, donde esperaban una compañía de caballos ligeros, una de artillería y la mayoría de los habitantes para recibirlo. Desfilaron por la calle Queen mientras que la música de los tambores y el sonido de las campanas eran suficientes para aturdir a uno con el ruido.

El propio Washington señaló que la exhibición de embarcaciones que asistieron y acompañaron en esta ocasión, algunas con voz y otras con música instrumental a bordo; las decoraciones de los barcos, el rugido de los cañones y las fuertes aclamaciones de la gente que rasgaba los cielos, mientras pasaba por los muelles: llenaban mi mente de sensaciones tan dolorosas (*considerando el reverso de esta escena, que puede ser el caso después de todo mi trabajo para hacer el bien*) como me agradan. Tras su llegada a Nueva York, que tuvo lugar alrededor de las 3 de la tarde, Washington fue escoltado hasta la casa designada para su residencia.

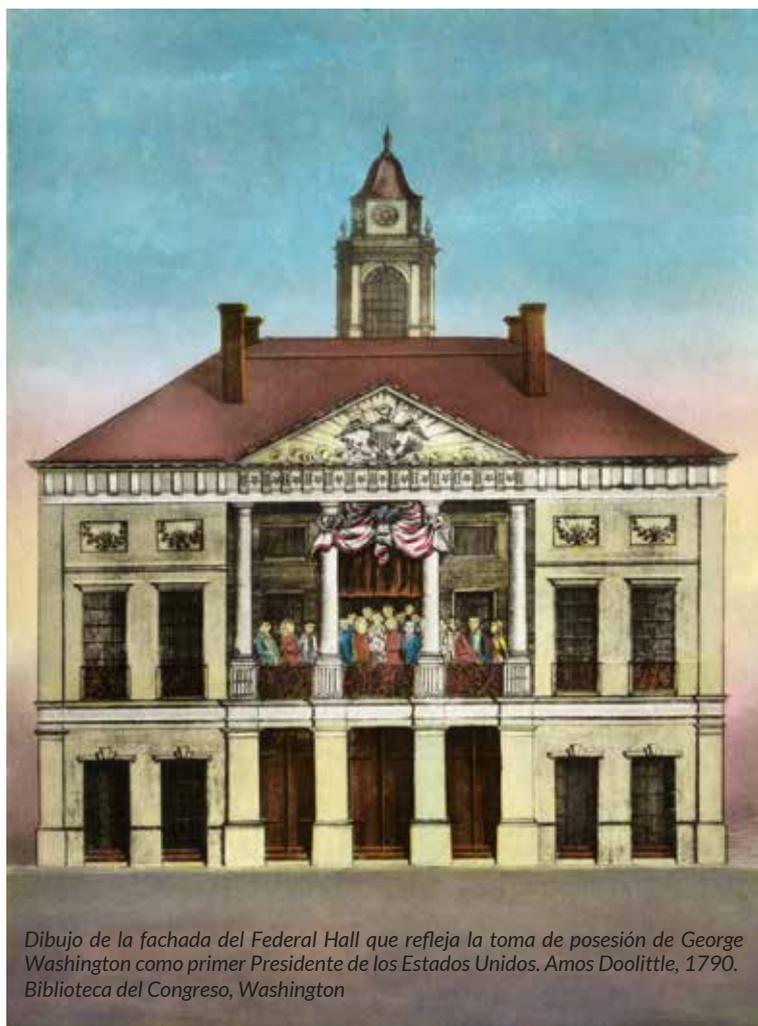


Luego de la llegada del presidente electo se crearon comités, tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes, para considerar el momento, el lugar, la forma en que y la persona por quien se administrará el juramento prescrito por la Constitución al presidente de los Estados Unidos.

Determinaron que el Congreso se reuniría al mediodía del día elegido; que Washington sería recibido solemnemente por ambas cámaras del Congreso en el Senado; que, además de funcionarios estadounidenses y notables del estado de Nueva York, también estarían

presentes diplomáticos de Francia y España; que el juramento sería tomado por el canciller del estado de Nueva York, Robert Livingston en el balcón del **Federal Hall**.

Los actos oficiales comenzaron en la mañana del 30 de abril de 1789, a las 9:00 a.m., cuando las campanas de la iglesia de Nueva York comenzaron a sonar durante media hora. Washington, vestido con un traje de paño marrón fabricado en Hartford, Connecticut, fue escoltado al **Federal Hall** por los comités del Congreso y varios funcionarios designados específicamente para ese deber; además, había varias unidades militares, en total no más de quinientos hombres.



Dibujo de la fachada del Federal Hall que refleja la toma de posesión de George Washington como primer Presidente de los Estados Unidos. Amos Doolittle, 1790. Biblioteca del Congreso, Washington

La comitiva salió de la mansión presidencial a las doce y media y se dirigió al **Federal Hall** a través de las calles Queen (Pearl), Great Dock y Broadway. El coronel Morgan Lewis como gran mariscal, asistido por los comandantes Van Horne y Jacob Morton como ayudantes de campo, abrió el camino. Luego siguió la tropa de caballos, la artillería, dos compañías de granaderos, una compañía de infantería ligera y los hombres del batallón encabezados por el mayor Bicker y el mayor Christie.

Además, y esto resulta muy curioso, participó en el desfile una compañía con el uniforme completo de los montañeses escoceses, con la música nacional de gaitas; el sheriff, Robert Boyd, a caballo, y el comité del Senado. El presidente fue en una carroza, tirada por cuatro caballos, acompañado por sus ayudantes coronel Humphreys y Tobias Lear.

Seguían los miembros del comité de la Cámara de Representantes; también del Sr. Jay, general Knox y canciller Livingston. Dos invitados de excepción fueron el embajador francés, conde de Moustier y el encargado de negocios de España, Diego Gardoqui, así como otras personalidades y una multitud de ciudadanos.

En los alrededores del **Federal Hall**, situado en el número 26 de Wall Street esquina a Nassau, en donde se iba a celebrar la solemne ceremonia, las calles estaban llenas de espectadores. Una joven pudo ver desde el techo de una casa cercana que el balcón de la sala estaba a la vista de esta multitud reunida. En el centro del mismo se había colocado una mesa, con un rico tapizado de terciopelo rojo; y sobre un cojín de terciopelo carmesí había una biblia grande y elegante.

Al aparecer Washington en el balcón fue aclamado con gran entusiasmo por todo el público allí congregado. Él se puso la mano en el corazón, se inclinó varias veces y luego se retiró a un sillón cercano a la mesa. El pueblo poco a poco quedó en silencio. Después de unos momentos, Washington se levantó y se adelantó. El canciller Livingston leyó el juramento de acuerdo con la fórmula prescrita por la Constitución, y Washington lo repitió, apoyando su mano sobre la Biblia.

Samuel A. Otis, Secretario del Senado, tomó entonces la Biblia para llevarla a los labios de Washington; que se inclinó y besó el libro. En ese momento, se dio una señal, levantando una bandera en la cúpula del Salón, para una descarga general de la artillería situada en la cercana zona de Batería, junto al río Hudson.

Todas las campanas de la ciudad sonaron de alegría y la multitud reunida gritó unánimemente. El presidente volvió a inclinarse ante el pueblo y luego se retiró de una escena como la que el monarca más orgulloso nunca disfrutó.

El atardecer estuvo marcado por iluminaciones y fuegos artificiales, que fueron aclamados por el pueblo. La casa del embajador de España se iluminó para representar la Sabiduría, la Justicia, la Fortaleza, el Sol, la Luna, las Estrellas, las Armas de España, etc.

El retrato de Washington, iluminado, se presentó en la ventana de una casa, a poca distancia, pero lo mejor de todo fue una imagen de Estados Unidos, con el rostro del presidente cubriendo toda su superficie. A su derecha: la Justicia; sobre su cabeza: la Fortaleza; a su izquierda: la Sabiduría.

En lo alto había dos figuras femeninas de colores alegres, que sostenían en sus brazos el águila americana. Junto con sus ayudantes, David Humphreys y Tobias Lear Washington se dirigió en un



carruaje a las casas del canciller Livingston y el general Henry Knox para ver los fuegos artificiales y las iluminaciones.

Había tanta gente esa noche que el nuevo presidente y los acompañantes finalmente tuvieron que abandonar el carruaje y se vieron obligados a regresar a su casa caminando.

Atracado en uno de los muelles cercanos, el **Galveztown** había sido empavesado con multitud de banderas y gallardetes, y con los disparos de sus cañones se unió a las salvas de artillería. El espíritu de Bernardo de Gálvez estaba representado en su bergantín, que fue testigo privilegiado de un singular acontecimiento histórico.



**Bernardo de Gálvez.**  
Retrato propiedad de la familia De Haya Gálvez. Málaga.

***Dado el último tema con el que hemos querido cerrar este trabajo, podemos afirmar que Gálvez y Washington no se conocieron personalmente. Tras la Paz de París alcanzada en 1783, no se celebró en Estados Unidos ningún “desfile de la victoria”. Por tanto Bernardo de Gálvez no pudo desfilarse nunca junto a Washington. Y, por último, el segundo apellido de Bernardo de Gálvez era Gallardo, no Madrid. Lo demuestra su partida de bautismo.***

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



ASOCIACIÓN  
BERNARDO DE GÁLVEZ Y GALLARDO  
CONDE DE GÁLVEZ  
[www.yosolo.org](http://www.yosolo.org)



MADE IN MÁLAGA