Un naviero ayamontino en la Carrera de Indias

Julián Solesio Lillo
Ingeniero Agrónomo

Introducción.

Como es sabido, fue grande el número de ayamontinos que participaron en el Descubrimiento y que de una u otra forma estuvieron relacionados con la América española en los siglos posteriores. Entre estos ayamontinos se cuenta D. Manuel Rivero González (1697-1780), que llegó a ser uno de los principales armadores de Cádiz cuando corrían los tiempos de mayor esplendor de esta ciudad, centro único por entonces del comercio con Indias. En la presente comunicación se recogen aspectos inéditos y desconocidos sobre los navíos de este ayamontino así como sobre la navegación y las diferentes singladuras, que como era habitual en esta época, experimentaban en los viajes a través del Atlántico.

La documentación en que se basa esta comunicación está tomada del archivo de la familia Solesio, sus descendientes directos.

En el año 1717, poco después de la guerra de Sucesión, por Real Cédula de Felipe V pasó de Sevilla a Cádiz el centro de contratación del comercio con América. Aunque joven por entonces, Manuel Rivero González ya tenia experiencia tanto en los aspectos mercantiles como en los de navegación pues además de haber viajado a Nueva España con sus hermanos mayores José Antonio y Cristóbal, su padre, Cristóbal Rivero Gómez, era marino y había participado en acciones navales durante dicha guerra. Asimismo su abuelo materno Francisco González Hontaño fue marino en la Armada.

Dándose cuenta de las enormes posibilidades que representaba la nueva situación centró sus actividades en Cádiz siendo uno de los primeros en instalarse en esta plaza. Se inició en el comercio con América, junto con su hermano Cristóbal, viajando a Nueva España con géneros de Thomas Wadding y Antonio Butler. En el año 1732 se independizó de ambos y se matriculó en el Consulado. En 1742 hizo compañia con su hermano y en 1749 con José Antonio y Manuel, sus hijos, compañía denominada Manuel Rivero e Hijos, cuyas siglas eran MREI, comenzando desde entonces su actividad como naviero, llegando a ser uno de los más acreditados cargadores a Indias.

Puede afirmarse que en el aspecto del comercio con América Manuel Rivero González sigue de pleno el ciclo del movimiento mercantil de Cádiz: llega a esta ciudad en los comienzos, conoce su esplendor y finalmente, a su muerte en 1780, se inicia la decadencia.

El contenido de esta comunicación se ha dividido en cuatro capítulos. En el primero figuran los navíos, sus características y origen así como los nombres de los protagonistas de los hechos que aquí se narran. En el segundo se citan los viajes de Manuel Rivero González a Nueva España con anterioridad a su actividad naviera. El tercer capítulo, parte principal de esta comunicación, se centra en los viajes de los navíos y en los sucesos ocurridos durante su navegación. Finalmente, en el cuarto capítulo se recogen algunas curiosidades tales como los aspectos referentes a las provisiones de los navíos para sus viajes y a las medicinas que llevaban a bordo.

1. Los navíos y los protagonistas.

La compañía MREI poseía un conjunto de barcos cuyos nombres y principales características se indican a continuación.

NOMBRE	TIPO	TONELADAS	FABRICA
Nª. Sª. de la Begoña y San Antonio *(Alias El Vencedor)*	Navío	919	La Habana.
San Francisco de Sales. *(Alias La Tetis)*	Navío	81	Francesa.
San José. *(Alias El Gallardo)*	Navío	476	Vizcaina.
Jesúa Nazareno y Nª. Sª de las Angustias *(Alias El Águila)*	Fragata	226	Inglesa.
Nuevo Victorioso	Navío	546	Campeche.
Nª. Sª. de los Ángeles *(Alias la Peregrina)*	Navío	435	Inglesa.

Cabe indicar que estos tonelajes experimentaban modificaciones en función de las obras que a lo largo del tiempo se les hacían. Según listados que el autor de esta comunicación ha recogido en diferente bibliografía, la Begoña era en su época el segundo barco en tonelaje en Cádiz.

En el año 1782, tras ser requisado para la guerra contra Inglaterra, el navío Nª. Sª. de la Begoña fue sustituida por tres pequeñas fragatas nombradas San José "El Valiente", San Antonio, y la Begoña "Begoñita", con un total de 896 toneladas. Los Rivero poseían además un pequeño barco, el Nuestra Señora del Carmen, dedicado a transportar géneros entre Ayamonte y Cádiz.

Dado que en la documentación existente en el archivo se designa habitualmente a estos barcos por sus "alias", aquí se seguirá el mismo criterio.

Se resume a continuación el origen de estos navíos.

Sobre la Begoña se dice que fue comprada en Octubre de 1751. En una carta escrita desde Cádiz por Manuel Rivero González a sus hijos José Antonio y Manuel en el mes de Octubre, les comunica: "... y ahora, que son las siete de la noche de este día (día 10 de octubre), acabo de contratar y cerrar el trato, firmando las correspondientes obligaciones con D. José Antonio de Tallapiedra, dueño del navío Nª. Sª. de la Begoña... Es de claúsula especial que la maestría y el gobierno económico de todo el navío haya de caer por precisión en uno de vosotros dos, o Trianes (su yerno), o vosotros dos. La casa de los amigos interesados tienen escrito a la corte, con empeño al señor D. Alonso García, que es compadre del señor marqués de la Ensenada, pretendiendo licencia para que naveguemos dicho navío a fin del año que viene de 1752 a más tardar como registro suelto, esto es, cuando no haya flota, que lo considero imposible, pero si tal sucede aún será mejor, porque este navío, con el privilegio que tiene de ser fabricado en los dominios de España, es preferido a otro cualquier bajel extranjero. Y por razón de todo lo dicho se hace indispensable que yo o vuestro hermano D. Antonio (Trianes) nos mantengamos uno de los dos siempre en esta ciudad, así para atender al navío como para atraer a los amigos y hacer negociaciones, que ya las he empezado a practicar, y estas se empezarán a avivar luego que tengamos el permiso y licencia para su navegación".

Su tripulación era de 160 personas: 18 oficiales, 44 marineros, 90 grumetes y 8 pajes.

Sobre laTetis, se sabe que esta fue comprada a J. L. Fernández Arnaud.

La tripulación de la Peregrina era de 85 personas: 15 oficiales, 20 marineros, 44 grumetes y 6 pajes. Fue comprada a Juan M. Bonilla.

El Gallardo lo compró Manuel Rivero González en 60.000 pesos para sustituir a la Peregrina, incendiada en Cádiz en el año 1760. Esta compra se la contaba así Manuel Rivero González a su esposa a comienzos de junio de 1760: Está de nuestra cuentra una fragata fabricada en Vizcaya, de cinco años, muy buena y fuerte, nombrada San José "El Gallardo", la que se ha empezado a recorrer hoy con 60 galafates.

Nuestra pretensión era un barco francés también nuevo, el Duque de Pentiebre, que diera mucha más utilidad, pero no se ha podido conceder la gracia de la licencia por ciertos motivos. A este navío le habímos de poner Nuestra Señora de las Angustias, que ya estaba prevenido, y como no pudo ser, nos ha pagado Dios la vocación con mandarnos al Sr. San José, que si Dios fuese servido librarle, hay navío para muchos años".

Al comprar este barco, Manuel Rivero González deshizo la compañia que tenía con sus socios en la Peregrina. Lo cuenta así su hijo Manuel a su cuñado Miguel Antonio Armida: "*El navío es todo nuestro, pues dijimos a los otros dos interesados que por ningún término queríamos compañía. Les dimos cierta cantidad por lo respectivo a la licencia que les pertenecía y además de esto les compramos el enfuque, una esquifazón de velas que estaba en el almacén, cuatro cables, alguna jarcia, la artillería y el casco en*

el estado que salió tras el incendio, para quitarnos totalmente de compañías con ninguno".

El Victorioso, en realidad se llamaba el Nuevo Victorioso, se construyó aprovechando materiales procedentes de otro navío con este nombre, principalmente sus velas. Según se le describía, era un barco *"muy afragatado y poco buque del palo mayor para popa por la mucha astilla muerta que lleva, pero siempre es bueno en todo evento que el navío sea como el pez: gorda la cabeza y delgada la cola".*

El Victorioso lo construyó Miguel Antonio Armida, yerno de Manuel Rivero González, en Campeche. La construcción de este barco puede seguirse en parte a través de la correspondencia de Manuel Rivero Cordero, su cuñado.

A mediados de septiembre de 1760 escribe Manuel a su padre: *"Mi hermano Miguel se mantiene en Campeche. Su fábrica la tiene muy atrasada a causa de haberle faltado algún tiempo el palo para la proa, pues aunque le han traido tres, es tan escrupuloso que ninguno ha querido".* También Manuel ayudaba a su cuñado en este asunto. Así, le escribe: *"Te remito a José Huamrán, Juan Malagote, Alonso Cabezas y Juan de Echavarrieta, carpinteros de ribera, que creo te harán muy buen beneficio. Estos no son oficiales de los que nosotros tenemos en España, que llaman oficiales, pero que son obreros de 10 y 12 reales. Te remito 100 botellas de cerveza, dos botijas de aceitunas, una frasquera de vino, un cuñete de arroba de almendras, uno de alcaparras, uno de alcauziles, uno de pasas, uno de avellanas y dos arrobas de bacalao, que todo te comerás y beberás a la salud de María, de tu padre, hermanos y tuya. Y si quieres alguna otra fruta o cosa que ahí te haga falta, pídela, no seas gallego, y en viniendo nuestro Gallardo, si trajese cerveza, te enviaré más".* A su hermano José Antonio le escribe: *"He tenido carta de Armida. Le ofrecen echar el navío al agua en el més de marzo. Hará una bella alhaja aunque le costará mucho y muchas pesadumbres y camorras. Ha parado estos días para aguardar las últimas maderas que aún tenía en el monte por haber entre ellas piezas que necesitaba para juntar con otras para las cuadernas. Le he remitido ciento y tantos quintales de canteles para estopa, que es lo único que dice que le faltaba".* A finales de diciembre de 1760 escribía a Armida: *"Te haras una alhaja que no tendrá igual, pero sé que te costará muchas camorras y desvelos por querer que todo vaya de fábrica, y aunque me has dicho que por marzo lo botarás al agua en primera cubierta, como ya has parado otra vez, témome no lo consigas. Te remito en un cajoncito cinco camisas de holanes, diez birretes (dos bordados y cuatro con encajes) que en un envoltorio con un pedazo de crea que va dentro te envió Mariquita. Y en un envoltorio rotulado a tu nombre te remito tres docenas de platos, que se compraron en casa del general por no haberlos en la mía. También van dos arrobas de bacalao, un cuñete de manteca de Flandes, uno de avellanas, uno de alcauciles y dos jamones de Galicia, que todo es de rancho del Gallardo, y que comerás en nuestro nombre. Padre te ha encargado un poco de madera para el molino de agua salada, siempre que sea la madera que más aguante bajo el agua".*

Una vez indicado el origen de los diferentes navíos, se pasa a citar a aquellas personas que tuvieron relación directa con los asuntos de la navegación y cuyos nombres aparecen en esta comunicación.

Esta relación nominal, que figura a continuación, incluye a los miembros de la familia Rivero, armadores, tripulaciones y a otras personas que intervinieron en hechos aislados, viene seguida de un pequeño comentario aclaratorio sobre su participación.

Por parte de la familia Rivero intervienen:

- Manuel Rivero González.
- Cristobal Rivero Cordero.
- José Antonio Rivero Cordero.
- Manuel Rivero Cordero.
- Juan Jerónimo Rivero Cordero.
- Antonio Trianes Centeno.
- Miguel Antonio Armida.
- Francisco de Paula Trianes Rivero.
- Manuel Rivero Abreu.
- Juan Miguel Tellechea.
- José Girón Moctezuma.

Manuel Rivero González. Creador de la compañia, la que dirigió de modo personal y directo hasta poco tiempo antes de la muerte.

Cristobal Rivero Cordero. Hijo mayor. Residía en Madrid. Entre sus principales actividades cabe destacar su dedicación a la obtención de licencias para la navegación a Indias.

José Antonio Rivero Cordero. Segundo hijo. Realizó varios viajes a Nueva España y Lima. Naufragó en la Tetis en Cozumel.

Manuel Rivero Cordero. Tercer hijo. Viajó en diferentes ocasiones a Nueva España. Falleció en San Blas en 1768.

Juan Jerónimo Rivero. Cuarto hijo. Sacerdote. Vivía en Ayamonte, en la Casa Grande, desde donde organizaba el envío de provisiones para los viajes de los navíos.

Antonio Trianes Centeno. Yerno de Manuel Rivero González y marido de Teresa Rivero Cordero. Realizó algunos viajes a Nueva España y posteriormente centró su actividad en Cádiz, en la preparación y equipamiento de los navíos.

Miguel Antonio Armida. También yerno de Manuel Rivero González, casado con María Micaela Rivero Cordero. Construyó el Victorioso en Campeche y tras varios viajes naufragó con su barco en el canal de Bahama.

Francisco de Paula Trianes Rivero. Hijo de Antonio Trianes y nieto de Manual Rivero González. Viajó en el Gallardo a Lima y falleció en su juventud.

Manuel Rivero Abreu. Hijo de Manuel Rivero Cordero y nieto de Manuel Rivero González. Viajó en el Aguila a Lima.

Juan Miguel Tellechea. Casado con Juana Josefa Trianes Rivero, hija de Antonio Trianes. Viajó en el Valiente a Nueva España.

José Girón Moctezuma. Casado con Francisca de Paula Rivero de la Yedra, nieta de Manuel Rivero González. Viajó a Nueva España en la Begoña. En el viaje de regreso, entre Veracruz y La Habana, se produjo el desarbolamiento del navío.

Entre los armadores cabe citar a Juan Antonio Tallapiedra, a quien la casa Rivero compró la Begoña, y a Juan Manuel de Buenes y a la casa Borkenestein, copropietarios con los Rivero de la Peregrina.

Entre las tripulaciones se citan los siguientes nombres:
La Begoña.
- (?) Amestoy. Piloto
- (?) Novales. Piloto.

La Tetis.
- Juan José Garciolo. Piloto en el naufragio de Cozumel.
- Juan Antonio Docazal. Mayordomo en dicho naufragio.

El Gallardo.
- (?) Silva. Piloto
- Juan Bautista Ezpeleta. Sobrecargo.
- Felipe Rodriguez. Reconocimiento del Gallardo.
- Alonso de la Fuente. Idem que el anterior.
- Manuel Taboada. Idem que el anterior.

El Águila.
- José Ramos. Maestre.
- Juan Bautista Oxangoiti. Sobrecargo.
- Domingo Gil. Mayordomo.
- Manuel Arizmendi. Maestre durante la expedición a Argel.

Barco de Cádiz
- Pablo Pérez . Patrón.
- Francisco de Paula (?). Patrón

En relación con hechos puntuales se citan los siguientes nombres:
Embargo de la Begoña por la Armada.
- Marqués de casa Tilly.

Auxilio de la Tetis en su naufragio en Cozumel.

- José del Toro. Teniente de Castilla en Campeche.
- Francisco Peralta. Patrón del bergantín enviado en su auxilio.
- Pedro de Nájera. Patrón de la goleta enviada en su auxilio.
- Bernardo Martínez. Portador de la carta enviada por José del Toro a José Antonio
- Antonio Rivero notificándole la llegada de socorros.

Construcción del Victorioso en Campeche.

- José Huamrán. Carpintero de ribera.
- Juan Malagote. Idem.
- Alonso Cabezas. Idem.
- Juan de Echevarrieta. Idem.

Concesiones de licencias y carga de navíos.

- Alonso García. Compadre del marqués de La Ensenada. Licencia de navegación de la Begoña.
- José Alonso. Director General de Correos. Carga del Gallardo.
- Antonio de la Fuente. Cargador de Cádiz. Carga del Gallardo.

2. Los viajes de Manuel Rivero González a Nueva España con anterioridad a su actividad naviera.

Antes de constituir su propia compañia, Manuel Rivero González realizó seis viajes a Nueva España. La fecha de estos viajes son las siguientes:

Viaje	Fecha de salida	Fecha de vuelta
1º	Octubre de 1710	Antes de 1714
2º	1723	Abril de 1725
3º	Sep/Nov. de 1725	Julio de 1726
4º	Ago/Dic. de 1729	Principios de 1732
5º	Finales de 1732	Marzo/Julio de 1734
6º	Sep. 1735/Mayo 1736	Finales de 1738

El primer viaje lo realizó a la edad de 13 años, seguramente en compañia de sus hermanos mayores José Antonio y Cristobal, pues su padre se quedó en España, convaleciente de las heridas recibidas en una batalla naval contra la armada inglesa durante la guerra de Sucesión. Años después, en 1756, recordaba este viaje pues en carta de fecha 8 de diciembre escribe a su hijo Juan Jerónimo: *"Ayer a la oración se cumplieron 46 años que llegué a la Puebla de los Ángeles en mi primer viaje, niño y tierno, y hoy en el día, me siento muy cansado..."*.

Entre su regreso a España y el segundo viaje contrae matrimonio con Juana Inocencio Cordero y en este intervalo nacen sus hijos Cristobal (1719) y José Antonio (1722), y compra las casas sobre las que posteriormente construyó la Casa Grande (1721). En el segundo viaje se relaciona con Alonso Brioso Romero, residente en Nueva España y sobrino del sacerdote Garfias, que aportó dinero para obras en la iglesia del Salvador.

Regresado a España de su segundo viaje nace su tercer hijo, Manuel (1725). Dejándolo en la cuna emprende su tercer viaje y en Nueva España recibe la noticia del ataque inglés a Portobelo. En América no descuidaba la educación de sus hijos, según se muestra en una carta suya en la que envía a Cristóbal y José Antonio cuatro reales para que los repartiesen "a modo de salario" y se compraran fruta todos los días al salir de la escuela.

Vuelve a España de su tercer viaje, haciendo una escala de cuatro meses en La Habana. Nace su hijo Juan Jerónimo (1729) y poco después emprende su cuarto viaje. Durante su estancia en Nueva España murió su madre, Leonor González (1730). De esta época es un voto que hace para curarse de una hernia. Dice un manuscrito suyo: *"Puebla de los Ángeles, marzo de 1730. Voto y promesa que yo, Manuel Rivero, hago a mi padre San José valiéndome del patrocinio de mi madre Señora Santa Teresa de Jesús para que suplique a Señor San José me sane de una quebradura que tengo há ocho días, que la sentí en el lado izquierdo, por donde me baja gran porción de tripas. Y prometo y me obligo a dicho santo mi patrón a hacerle todos los dias del santo una fiesta de sermón y misa si me sana de esta enfermedad. Y en muriéndome, del quinto de mi alma que dejo para nuestra Señor del Carmen, que sean por mi Señora y Señor San José. Manuel Rivero"*.

Se conserva en el archivo familiar el texto de la licencia, preceptiva entonces para el viaje de los maridos a América, para su quinto viaje. Entre otras cosas dice: *"...en cuya virtud le concedemos licencia... y vuelva a estos reinos dentro de tres años a vivir con su mujer Juana Inocencio Cordero, para cuya seguridad deja dada fianza, que la otorgó D. Pedro Martinez, en cantidad de mil ducados de plata. Asimismo le concedemos pueda llevar dos criados, nombrados Vicente de (?), de 18 años, mediano de cuerpo, rubio y bermejo, y Juan Bautista Lebario, de 19 años, mediano de cuerpo, trigueño y ojos negros. Cádiz, 8 de julio de 1732"*. Este viaje, que lo hizo en la flota mandada por Rodrigo Torres Morales llevando a su hijo José Antonio que contaba solamente 10 u 11 años, fue muy agitado, pues en el golfo de México se perdieron 12 barcos.

En este quinto viaje entabló gran amistad con su paisano Felipe Rodriguez Cao Romero. Entre los meses de marzo y julio de 1734 regresó a España.

Una vez en España nació su hija Teresa (1735). Los negocios le debían ir bien pues en este mismo año compró una esclava a través del portugués Simao da Silva Rebelho, quien le escribe: *"A dicha negra bozal la tenga en mi casa, donde la tengo aprendiendo a hacer alguna cosa y algunas oraciones para bautizarse"*. Entre los meses de septiembre de 1735 y mayo de 1736 emprendió su sexto y último viaje a Nueva España de donde regresó a finales de 1738. Por entonces tenía estudiando en Sevilla a sus hijos Cristobal, Manuel y Juan Jerónimo y vivía en la Villa, cerca de la Iglesia de San Sebastián.

3. Viajes y sucesos ocurridos a los navíos.

Documentalmente existe constancia de 24 viajes realizados por los navíos de la compañia MREI a Indias. En la relación adjunta se indican de modo cronológico estos viajes, figurando los nombres de los navíos, las fechas de salida y llegada y los destinos. En lo referente a las salidas, estas corresponden a Cádiz, excepción hecha de las correspondientes al Victorioso, que corresponden a Veracruz y La Habana.

En esta relación no figuran los viajes realizados por las fragatitas Begoña y San Antonio por existir poca documentación sobre estos barcos, aunque puede afirmarse que la primera viajó a Indias en la década de 1790.

NAVIO	SALIDA	DESTINO	LLEGADA
Begoña	Julio 1754	Veracruz	Septiembre 1754
Tetis	Agosto 1755	Veracruz	Novembre 1756
Begoña	Julio 1760	Veracruz	Septiembre 1760
Tetis	Septiembre 1760	Cartagena de I.	Noviembre 1760
Gallardo	Septiembre 1760	Veracruz	Noviembre 1760
Gallardo	Enero 1765	Lima	Julio 1765
Aguila	Diciembre 1765	Lima	Julio 1766
Victorioso	Mayo 1766	Cádiz	Julio 1766
Aguila	? - 1768	Lima	Enero 1769
Gallardo	Febrero 1760	Lima	Octubre 1770
Aguila	Diciembre 1770	Lima	Abril 1771
Begoña	Junio 1771	Veracruz	Agosto 1771
Victorioso	Agosto 1771	Cádiz	Naufragio
Aguila	Enero 1773	Lima	Noviembre 1773
Gallardo	Marzo 1773	Lima	Julio 1773
Gallardo	Enero 1775	Lima	Julio 1775
Aguila	Enero 1776	Lima	?
Begoña	Mayo 1776	Veracruz	Julio 1776
Aguila	Febrero 1779	Lima	?
Begoña	Mayo 1779	Veracruz	?
Gallardo	Mayo 1780	Veracruz	Julio 1780
Valiente	Noviembre 1784	Veracruz	Enero 1785
Begoñita	Noviembre 1784	Veracruz	Enero 1785
Aguila	? - 1786	Veracruz	? - 1786

A continuación se describen los viajes y los principales sucesos ocurridos durante ellos. Con objeto de mantener al máximo la naturalidad de los relatos estos se han transcrito en su casi totalidad de modo literal del original, en cuyo caso figuran entrecomillados.

La Begoña.

Tras su compra partió para Veracruz en su primer viaje bajo el pabellón MREI el 13-7-1754. Iba mandada por Manuel Rivero Cordero.

A comienzos de Julio de 1760 realiza otro viaje a Veracruz, mandada asimismo por Manuel Rivero Cordero. Este viaje lo narra en dos cartas: la primera corresponde al trayecto Cádiz - Puerto Rico y la segunda a la entrada al puerto de Veracruz.

La primera carta dice: *"El día 7 de agosto entramos en esta aguada de San Francisco, habiéndonos encontrado sobre la Cabeza de San Juan de esta isla con nuestra Capitana y demás navíos que la habían seguido, habiéndonos nosotros separado de ella con la Almiranta en la disposición que verá Vmd. al margen, y seguido todo nuestro viaje en estos términos. La causa fue que la tarde del día 6 de julio hizo fuerza de vela la Capitana y cuando acortó de ella fue algo tarde por lo muy fresco del viento del nordeste. Estábamos algo esparcidos, arribaron ellos. La Almiranta y las demás orzaron, confundidos los unos con los otros por los muchos faroles y quedamos en dos escuadras. Unos y otros avistamos Tenerife el día 9, nosotros por la mañana y ellos por la tarde y el mismo día lo montamos con el mismo viento nordeste, demasiadamente fresco. Seguimos sin encontrarnos en todo el golfo. Avistamos La Anguila el día 4, y la Capitana, con los demás, el 5 por la mañana. Con motivo de haber puesto nosotros la proa al nordeste con poco viento nos vimos al otro día, en lo que ha mostrado el comandante una gran satisfacción por encontrarnos con todo su convoy junto, pues aun la fragatita de Puyol que le faltaba , ha entrado ayer. Yo confío poder entrar en Veracruz con poco más de 27 pies de agua, con que no hay que tener cuidado. El navío gobierna grandemente; en su andar es mediano, esto es, entre los menos vela y los demás. A popa sí se mantiene todavía un poco duro en su gobierno, lo que no sucediera si le hubiéramos rebajado. Será en otra ocasión. Vengo muy gustoso con mis pasajeros, lo mismo que con la misión. De esta gente me quita el virrey dos Padres que lleva consigo, que son el Padre Cevallos y otro; les he dado mejor mesa que ningún otro navío de la flota. Con mis pilotos vengo contento aunque Amestoy es demasiado vivo, pero gran hombre, y más que Navales, de gran espera y prudencia. Ni aun enfermos he tenido, lo que generalmente ha sucedido en todos los navíos. Todos, todos, vienen buenos. Ahora nos acaban de dar la orden de levarnos para por la mañana. Considero que muy en breve se hará a la vela mi hermano José para Cartagena de Indias y lo mismo Antonio en el Gallardo"*.

En la segunda carta dice: *"El día 4 del corriente (septiembre de 1760) fue Dios servido arribásemos a Veracruz con toda felicidad y lo hubiéramos hecho antes, si las calmas desde La Sonda no nos hubieran perseguido. El mismo día 4 entró la Capitana y otros tres navíos. Los demás nos quedamos fuera aquella noche y yo, sobre 22 brazas de agua, sobre un calabrote, pudiera haber entrado pero esto no sucedió por falta de práctico. Entré a la mañana siguiente con el mayor primor en 27 pies y medio de agua sin tocar ni tener el más mínimo disgusto. Unos cuantos tocaron pero fue por atropellarse los unos a los otros. Ni aun enfermos hemos tenido, a excepción del marqués de Casa Madrid que murió antes de entrar en esta causa de sus antiguos males"*.

La composición de la flota presentaba la siguiente disposición:

CAPITANA	ALMIRANTA
Nueva España	Begoña
Loreto	Constante
Condé	Buen Consejo
Santa Ana	San Fernando
Calderín	Terry
Escajadillo	Rayo
El Mercurio	Puyol

A comienzos de septiembre de 1761 regresó la flota a España y con ella la Begoña. Inmediatamente se solicitó licencia para Nueva España. La obtención de licencias resultaba difícil, como se deduce de la siguiente carta de Manuel Rivero González: *"Tenemos creido que pronto bajarán las licencias de la flota. Dios mueva el corazón del sr. bailío y atienda a la licencia de la Begoña y a esta pobre casa que se compone de cinco españoles, con los grandes y abultados caudales con que hemos contribuido a la real Hacienda y gastado en todo género de agricultura y nuevos plantíos. Y no son nuestras utilidades como las del extranjero, que después de atosigarnos con sus usuras y tiranías se llevan el dinero fuera del reino"*.

A la Begoña le fue denegada la licencia en la flota pero se le concedió para llevar frutos a Veracruz como registro suelto. A Cristóbal Rivero Cordero esto no le pareció mal, pues escribía a su hermano Manuel, por entonces en Veracruz: *"Todos los que entienden estos negocios y a quienes constan las últimas órdenes remitidas a Veracruz y Méjico para la total prohibición del chiringuito, aseguran que este viaje de caldos será para la Begoña del doble de utilidad que si hubiera verificado su licencia en la pasada y atropellada flota"*.

Una vez obtenida la licencia comenzaron los preparativos para el viaje. Estos preparativos se realizaban en los almacenes que Manuel Rivero González tenía en el Caño del Trocadero en Cádiz y él mismo intervenía y los dirigía con gusto, como se deduce de una carta que escribe a su esposa en Abril de 1768: *"Yo he venido a casa ayer de empezar la carena de la Begoña, sin que esto vos cause cuidado ninguno, porque en parte me sirve de diversión y yo procuro bien cuidarme"*. Como apunte curioso cabe indicar que en este viaje se forró el casco de la Begoña con pinos de Cartaya.

El día 28 de septiembre de 1768 salió la Begoña del Caño del Trocadero tras llevar a cabo sus reparaciones. La carga de mercancías requirió más tiempo pues había que esperar un cargamento de 300 balones de papel para la fábrica de naipes que enviaba el rey a Veracruz. A finales de marzo de 1771 escribía Antonio Trianes a Manuel Rivero González: *"La Begoña tiene cargados 5.000 barriles. Y por lo que respecta al ganado que se necesitará*

para su rancho, avisaremos a Vmd. en tiempo oportuno, pero puede Vmd. hacer cuenta desde ahora en 18 terneras, 30 carneros y 725 cerdos".

Al fin salió la Begoña para Veracruz el 18-6-1771, al mando de Diego Antonio Galiano. Su viaje de regreso lo hizo en el año 1772, llegando a La Habana el 5 de marzo de dicho año. Allí cargó 1.000 cajas de azúcar fletadas a 4 pesos, palo de Campeche y 800 cueros de palo. En este viaje de vuelta trajo al obispo de Durango al que se le cobraron 2.000 pesos por el pasaje. También vinieron como pasajeros el marqués de Casinas, habilitado del virrey, y José de Gálvez. La Begoña llegó a Cádiz el 25-7-1772.

En el mes de septiembre de 1775 se le concedió licencia para Veracruz con frutos, y de allí pasar a Jagua a cargar maderas. Además transportaba harina de órden del rey. Emprendió su viaje en mayo de 1776 y estaba previsto que fuera embarcado un hijo de Antonio Trianes pero por su fallecimiento fue sustituido por Juan Miguel de Tellechea. La Begoña regresó a Cádiz a comienzos de 1778.

En mayo de 1779 estaba de nuevo camino de Veracruz. En este viaje iba embarcado José Girón Moctezuma. Sobre este viaje escribe Antonio Trianes: *"Por cartas del navío el Príncipe Carlos que salió de aquí con nuestro navío la Begoña con destino a Veracruz, fechas a 27 de junio, a 5 leguas de Samná, enfrente de la isla de Santo Domingo, sabemos que dicha nuestra Begoña se separó del referido el 20 de dicho junio hallándose entonces a distancia de 118 leguas de la isla de San Martín. Y por otras cartas de 4 de julio de Puerto Rico escriben tambien haber visto pasar a dicho navío la Begoña aunque no señalan el dia, mediante lo cual, con el favor de Dios, me persuado fondearía en Veracruz con felicidad el referido mes de julio. En dicho Puerto Rico se sabía ya de la guerra y en el puerto de La Habana fue declarada en 22 de julio".*

Al regreso a España se produce el desarbolo de la Begoña. El 24 - 4 -1780 se lo comunica José Antonio Rivero a su padre: *"En el correo del jueves pasado hemos recibido la fatal noticia del desarbolo del navío la Begoña en el trayecto de Veracruz a La Habana como Vmd. verá por los adjuntos papeles y cartas, que me devolverá luego que los lea en primera ocasión, y de todo, diciéndome su sentir. Nosotros hemos dado por triplicado todas las órdenes correspondientes a fin de la más pronta habilitación del navío allí para su venida a España en el primer convoy. Vamos a hacer unos recursos al rey para que de su Real Arsenal de La Habana se nos provea de lo necesario para la habilitación del navio. Girón se ha venido a España dejando el navío encargado al piloto, que es quien navegó con el Gallardo en el viaje pasado. El comandante de La Habana, que es el teniente general D. Juan Bautista Bonet, con quien tuve mucha amistad en Lima, los protege bastante y yo le escribo por triplicado en esta ocasión. Para aliviar los gastos ha quitado toda la tripulación del navío, dejándole solo 20 hombres y los demás pasándolos a las embarcaciones del rey, pero volverán cuando esté habilitado".*

En la anterior carta anota Manuel Rivero González: *"Recibida en dicho dia a las tres*

de la tarde. Respondida en 27 de dicho de la que quedo copia en el libro, y dentro de esta y en borrador, copia del testimonio que Girón hizo tomar en La Habana".

El testimonio presentado decía que la Begoña iba desde Veracruz a La Habana en compañia de la fragata de guerra Santa Matilde y del bergantín Nuestra Señora de la Soledad. El dia 7-2-1780, yendo solamente con la fragata y con viento S - S. O bastante fresco y la mar picada, a las cinco de la mañana el viento los arrijó la mayor y el velacho por lo que se mantuvieron capeando con el trinquete y la mesana. A las diez del dia aumentaron los balanceos. A las 12, estando en la latitud 27º 15' norte y longitud 88º 27' del meridiano de París, dió una cabezada en la que se le rompieron los barbiquejos del bauprés. Este se rompió a la una y media de la tarde y poco después se desarboló el palo del trinquete por la fogonadura. El palo se cayó de tal forma que el mastelero, al chocar con el de gavia, lo hizo caer sobre el de mesana, tirando tambien a este último. Finalmente cayo el palo del trinquete sobre el costado de babor y parte de sotavento, donde no hizo mayor daño.

A las cuatro de la tarde cayó el palo mayor sobre el de mesana, y ambos al agua. Asimismo se perdió la caña del timón. Como muestra de los malos momentros que pasaron, dice el autor del testimonio: "*Se hace digno este suceso de reflexionarse por partes, considerando, primero, la vista de los palos en un movimiento correspondiente a su ninguna sujeción, segundo, el horror y estruendo al rendirse, tercero, los golpes que se daban al costado interín se cortaban las jarcias, cuarto, el movimiento del casco del navío producido de una mar gruesa de costado mediante no tener gobierno, quinto, los golpes de timón al costado, que fueron tan fuertes que además de rendir las hembras estremecían al todo de la máquina, sexto, la aproximación a una noche que no aparentaba otra cosa más que horrorosa tempestad, séptimo , la imposibilidad de socorro, aunque la fragata estaba a la vista. De manera que por tantos motivos nos considerábamos al margen de la muerte. En esta confusión clamábamos (con la eficiencia y fervor que se deja entender) a Dios y a su Santísima Madre, titulada de Regla, el socorro y amparo de tan extrema necesidad e igualmente hicimos promesa a esta Divina Señora de hacer en su obsequio una solemne función y procesión en cuyo acompañamiento hemos de ir descalzos y, desde luego, nos prometimos este cumplimiento fiados en su misericordia. Continuó el tiempo en los mismos términos hasta las dos de la mañana, imposibilitándonos remediar la avería del timón, pues aunque en dos ocasiones se le introdujo una caña con el uso de dos aparejos, inmediatamente la rompía y nos dejaba en la misma dificultad. En fin, fue tristísima esta noche pero siempre confiamos en la Madre de Dios de Regla, cuyo favor llegamos a experimentar evidentisimamente pues a la mañana siguiente estaba la mar sosegada en mucha parte y el viento siempre en calma, de manera que nos permitió ir formando nuestras vandolas y a las doce del dia 8 largamos a proa, sobre una cabria, un juanetito por trinquete, y en medio del navío las velitas del bote, con lo cual y una barra de cabrestante que nos servía de caña de timón, empezamos a seguir el rumbo. Así continuamos hasta el dia 9, en que al medio dia avistamos una fragata por la parte de sotavento, que se verificó ser la Matilde, que desde nuestro desarbolo hasta dicha hora no la habíamos visto por impedirlo el tiempo.Vino a la voz y nos ha remediado*

y acompañado hasta La Habana. Continuó la falta de la caña principal del timón hasta el dia 10 a las 8 de la mañana a causa de no poderse sacar la espiga que en él había dejado la caña perdida, lo que llegado a conseguir a dicha hora, se le puso caña nueva, e igualmente continuamos la maniobra de las vandolas con los dos masteleros de respeto y aparejo correspondiente, con el que a Dios gracias arribamos a La Habana en 16 de febrero. El dia del temporal se mató un presidiario".

En este último punto, José Girón, más explícito, dice *"... que esta misma tarde se hallaba un hombre bajo el castillo, que se le había embarcado en el puerto de Veracruz desterrado a las obras públicas de La Habana, y desprendiéndose uno de los fogones de la cámara, le dio un golpe contra las vistas de los cables, que en pocas horas murió".*

Los gastos de rehabilitación del navío se estimaron entre 30.000 y 35.000 pesos.

La Begoña permaneció en La Habana hasta el mes de noviembre de 1781, fecha en que regresó a España mandada por Juan Miguel Tellechea, llegando a La Coruña a fines de diciembre de dicho año.

Con motivo de la guerra con Inglaterra fue requisada la Begoña cuando estaba a media carga. El 1-4-1782 escribe el marqués de Casa Tilly a MREI: *"Debiendo ya verificarse con el navío Begoña la aplicación que le estaba dada al real servicio y pocederse en esta virtud a su instantáneo alijo, lo aviso a Vmd. para que proceda a verificarla pronta y metódicamente, o bajo las reglas que puedan tener a bien prescribir a Vmd. el Presidente de Contratación y el Comandante de Rentas Reales de esa bahía, D. Francisco Manjón y D. Antonio de Gálvez".*

Durante esta guerra la Begoña fue utilizada como batería flotante en el sitio de Gibraltar. Aquí termina su andadura, no se sabe si alcanzada por proyectiles enemigos o desguazada posteriormente.

La Tetis.

Su primer viaje con la compañía MREI lo realizó en el año 1755, llegando a Veracruz en el mes de Noviembre de dicho año.

En el año 1756 volvió a España mandada por Manuel Rivero Cordero. Sobre este viaje escribe Manuel Rivero González a su esposa a comienzos de agosto de dicho año: *"Ayer llegó el navío de guerra La América. El dia 17 de mayo, encontraron en La Habana a nuestro navío la Tetis en conserva de otro navío, el Rayo Vizcaíno, con lo que debemos considerar, con el favor de nuestra patrona de las Angustias, la podemos esperar a fines de agosto. Dice nuestro hijo que si el tiempo da lugar irá sobre Ayamonte. Que no podrá hacer salva como, quería pero hará la seña de arriar tres veces los juanetes y las gabias, largando la bandera.*

Encárgale a tu hermano que tenga cuidado, y por Dios, que por ningún motivo vaya ninguna embarcación a bordo, porque sé que con un grillete los han de poner en la Carraca". Sobre este mismo viaje escribe Manuel Rivero González a su hijo Juan Jerónimo: *"El dia 6 del corriente entró desde Veracruz el navío de guerra La América acompañado desde La Habana por otros dos navíos de guerra y tres mercantes. El primero salió desde Veracruz el dia 6 de abril y de La Habana salieron todos el dia 17 de mayo, y el mismo dia entró en el citado puerto nuestro navío la Tetis en conserva de otro navío mercante nombrado el Rayo Vizcaíno, en cuyo puerto tenía prevista nuestro navío toda una carga de azúcar a nuestra cuenta, y en él viene tu hermano Manuel, de cuyo puerto de La Habana considero saldrían como por el dia 20 de junio. Podemos considerarle 50 días de navegación, pero los tiempos que venían son levante y no dificulto tarden más de lo regular. Estos mares están, gloria a Dios, libres de argelinos"*.

El dia 19-8-1756 llegó la Tetis a Cádiz. Con este motivo escribe Manuel Rivero González a su hijo Juan Jerónimo: *"El dia 19 del corriente fue Dios servido entrara en esta bahía tu hermano Manuel con nuestro navío la Tetis, el Rayo Vizcaíno y el Príncipe, a los 64 dias de navegación. Su carga es la que digo abajo y no trae más plata por no haberse dado registro. Manuel ha venido bueno pero flojo. Al segundo dia que llegó salió para Ayamonte a ver a tu madre y traer a su familia. Vendrá a Cádiz por tierra el dia 15 del mes que viene. La carga de dicha Tetis, por lo que toca a azúcar, es de nuestra cuenta, a diferencia de corto pico"*.

Traía la siguiente carga:

CARGADO EN VERACRUZ		CARGADO EN LA HABANA	
34.740	Pesos en plata doble	11.543	Pesos en plata doble
112	Marcos de plata labrada	1.290	Cajas de azúcar
1.287	Arrobas grana fina	56	Cueros
735	Arrobas grana silvestre	24	Arrobas de añil
1.033	Arrobas de añil		
320	Arrobas de zarzaparrilla		
162	Arrobas de jalapa		
185	Arrobas de algodón		
13	Arrobas de bálsamo		
136	Millares de vainilla		
745	Cueros		
380	Quintales de palo de Campeche		
16	Cajas de azúcar		

La víspera del dia de la Virgen de las Angustias del año 1760 parte la Tetis para Cartagena de Indias y el Gallardo para Veracruz. El dia de la Virgen escribe Manuel Rivero González a su esposa: *"Ayer fue Dios servido salieran a navegar nuestros hijos José*

Antonio y Antonio Trianes y nuestros navíos San José y San Francisco de Sales, alias la Tetis, y aunque el viento les era algo escaso, al ponerse el sol desaparecieron". Era el último viaje de la Tetis.

Este viaje lo narra así Juan José Garciolo, su piloto: *"Nuestro viaje hasta llegar a Cartagena de Indias fue tan benigno por razón de los tiempos como podrá Vm. ver por el extracto adjunto (no figura aquí la derrota seguida por su excesiva extensión), pues es cierto que la más delicada monja pudiera haberlo hecho en una canoa. Esta misma flojedad de los vientos experimentó la Capitana aun siguiendo distinta derrota, y solo nosotros no experimentamos ocho dias consecutivos de calma, como a dicho navío le aconteció en la inmediación de la isla del Tabaco, cuya derrota nos habían ordenado seguir bajo su conserva. Pero como esta falló a la vista de Tenerife por expresa señal que para su separación nos hizo el sr. comandante, no me pareció regular seguir dicha derrota, así por haber faltado la circunstancia de la conserva como por no encontrar en aquella derrota las circunstancias que prometía la de Martinica, siendo estas las de ir en conserva de los demás navíos, con cuya compañía íbamos libres de alguna extorsión que intentara hacernos algún corsario ratero, como le sucedió al Diamante en la derrota del Tabaco, cuya isla, por desierta, no está exenta de estos malos vecinos, y no sabemos si abrigará otros peores. Asimismo esta isla arroja muy frecuentemente calmas, como lo experimentó el mismo Diamante y últimamente la Castilla, y otros muchos que en tiempo de Guerra siguieron esta derrota, llegaron a experimentar los mismos efectos. Asimismo la derrota que resta del Tabaco para el oeste tiene sus tropiezos, pues ya sea por la variedad de corrientes entre las islas o porque no están colocadas en sus verdaderas longitudes y latitudes, sabemos que algunos navíos se han visto empeñados en ellas no obstante de ir libres por sus derrotas, y así le sucedió al Diamante sobre la isla de Ares (digo Orchila), y nuestra Capitana pasó al sur de todas ellas barajando la costa de Caracas. Y aunque aquí han querido honestar esta navegación diciendo que la hicieron por si acaso les faltaba el agua (lo que no es creible en semejante navío), esto se hace preciso habiendo de seguir la derrota que se habían propuesto. Todas estas circunstancias las hice presentes al sr. D. José, quien satisfecho de ello asintió a la derrota de La Martinica, cuyo paso fue tan benigno como todo el viaje, pues el encuentro y examen del navío de guerra inglés, aunque fue prolijo, nos dejó satisfechos. El segundo piloto llegó a esta como salió de esa, sin haber podido hacer una hora de guardia por causa de su continua enfermedad. El pilotín que debía haber venido, quedó en Cádiz, y viéndome solo, se hacía preciso el que yo eligiese aquella derrota en que los cuidados me eran menores, pues Vm. sabe muy bien, aunque sea en el Golfo, es preciso velar".*

Tras permanecer unos meses en Cartagena de Indias, la Tetis emprendió viaje de regreso a España a mediados del mes de marzo de 1761, mandada por José Antonio Rivero y en compañía de la Portobeleña. Se pensaba pasar por La Habana para cargar azúcar, de cuya operación se esperaba obtener gran beneficio pues la flota estaba retenida en Veracruz. El 28-3-1761, arrastrada por las corrientes en unos dias de calma total, por no percatarse de estas corrientes y por negligencia del piloto encalló en Cozumuel.

Sobre el naufragio escribía José Antonio Rivero Cordero a su padre: *"Venía el piloto tan ciego y se considerba tan zafo, que la misma noche que me perdió mandó echar una sondalera amarrada con un espeque por la popa para hacer trabajar a la gente del mar, porque le llamaban Juan Sonda. Él en su declaración dice que la gente de mar no tuvo buena guardia. Miente, porque el que vió primero la tierra, que fue el contramaestre, declaró y lo jura muchas veces, que cuando se levantó el portalón para ir a proa a ver si era celaje o tierra, halló a la gente de mar en la misma disputa, pero contemple Vm., con la noche oscura, como había de ser. Yo absolutamente me metí en maniobra alguna, por lo que no me podía hacer cargo de esto. En lo único que me metí fue en mandar tener la espía, pero dimos con arrecifes de piedras que parecían árboles debajo del agua y cortan lo mismo que cuchillos. Antonio de Figueroa, carpintero, y Juan Bachicao, condestable, siempre declararán la verdad porque son buenos cristianos. Pero, por la Santísima Virgen, suplico a Vm. no se meta en pleitos. Este pícaro conocido queda"*.

En otra carta escribe José Antonio Rivero Cordero a su padre: *"Como dueño del navío creo que el piloto es un pícaro, pero no me persuado yo que de mala intención me haya perdido. Esto lo manifiesta la experiencia en el fatalísimo año que ha sido este en el seno mejicano, y aun fuera de él. Aquí hay doce embarcaciones arribadas, las más de ellas por calmas y corrientes: unas que iban para La Habana y al cabo de ochenta y noventa y tantos dias han arribado, otras que iban para Portobelo y Caracas y al cabo de cien y tantos dias han arribado, otras que iban para Pensacola desde Veracruz y al cabo de setenta y ochenta, dias y otras compañeras suyas que aun no parecen ni en Pensacola ni aquí. El aviso de Estayola, a los noventa y tantos dias salido de Veracruz, llegó a La Habana. El seno ha estado lleno de embarcaciones extranjeras que han padecido la misma fatalidad, y últimamente, una balandra inglesa llegó dos dias há aquí, que estando sobre Jamaica se desgaritó y las aguas la han hecho arribar a este puerto muertos de hambre"*.

Los malos momentos que pasó José Antonio Rivero Cordero durante cuarenta dias, hasta la llegada de los primeros auxilios, se reflejan en el siguiente fragmento de carta dirigida a su padre: *"... Y en fin, en todo y por todo, como cristiano y como hombre de bien y a costa de los mayores trabajos, he procurado cumplir con mi obligación y he procurado sujetar a cien y tantos hombres que tenía a mi cargo en un despoblado como Cozumuel, unas veces llorándoles porque así lo permitía Dios, otras rogándoles y otras mandándoles con aspereza a fin de que no me jugaran ninguna mano, como me la iban a urdir el segundo dia de estar en la isla, habiendo echado la voz de que venían indios bravos, para que con este motivo huyeramos todos y, unos presos que traía y otros pícaros que han desertado, huirse en el bote llevándose la plata. Todo esto permitió Dios que lo conociese en tiempo. Y habiendo tomado la resolución de hacer que sentenciaba a uno de ellos a muerte y haciéndole confesar por el capellán y sacándolo para arcabucearlo, fingiendo después el perdón, se contuvieron todos en su deber, pero siempre hubo menester mantener centinelas que se remudaban de dos en dos horas rodeando el real con ellos, así por el recelo que tenía de indios bravos por ignorar aun donde estaba, como por los enemigos que tenía en la misma tripulación. Todo esto después de comer poco,*

beber mal y dormir menos, y que de dia, a cualquier novedad , era preciso andar a pie y reconocer varios parajes, sin descuidarme con la plata".

Por entonces Miguel Antonio Armida construía el Victorioso en Campeche. Enterado del naufragio de José Antonio, le envía socorros por medio de José del Toro, quien le escribe el 5-5-1761: *"Debo decirle que habiendo arribado a esta isla en el bergantín de D. Francisco de Peralta en compañía de la goleta de D. Pedro Nájera con los víveres que remite D. Miguel Antonio Armida para la manutención de Vm., su tripulación y demás caballeros pasajeros, para cuyo socorro voy como teniente que soy del batallón de Castilla de la plaza de Campeche, comisionado y nombrado por el teniente del rey de ella, hemos determinado que el dador de esta, D. Bernardo Martínez, vecino de la expresada plaza, marche, como lo hace con su goleta, con algunos bastimentos para esa isla a fin de remediar la necesidad que no dudo será grande, en virtud de que el citado D. Bernardo se hallaba en esa playa detenido durante 12 dias a causa de no tener viento para continuar el viaje que hace para Trinidad. Y siendo este y los prácticos del parecer que con su embarcación chica y ligera llegaría más veloz y sin riesgo que esta otras, que necesitan buen camino y viento favorable, del que carecemos, se puso en ejecución su dictamen y nuestra resolución, que me alegraré sea de la aceptación de Vm".*

Una vez a salvo vinieron los problemas legales propios de todo naufragio. En el mes de octubre de 1761 escribe José Antonio a su hemano Manuel: *"Pues son imponderables las cosas que me han sucedido desde la pérdida de Cozumuel. Ni en Argel me hubieran recibido peor que aquí estos jueces, aunque gracias a Dios no han tenido en nada por donde tirarme. En esta tierra no hay abogados y me he visto precisado a hacer los pedimentos por mi mismo, que Dios sabe si llevarán algunos yerros. La tripulación pretendía que aquí se pagasen sus plazas pero yo tengo entendido que no se les debía, como sucedió en la flota del Sr. Torres, que no les pagaron muchos navíos que habían salvado sus cajas de soldadas como nosotros. Me pusieron demanda formal y los he mantenido más de cuatro meses".*

En carta dirigida a su padre, escribe: *"Tengo noticia que los pasajeros que traí me van a poner pleito sobre la devolución de sus pasajes y los 1.200 pesos que pagaron por la embarcación que los llevó a La Habana. Entre ellos va un clérigo, el doctor Rada, que por enredador de la república de Cartagena y otras cosas peores iba llamado a España. Un señor mío, el teniente coronel D. Félix Espinosa de los Monteros, me escribe mil desvergüenzas desde La Habana. En fin, bueno es hablarles en no llegando al dinero".*

Se cierra la historia de este barco con unos párrafos de una carta de José Antonio dirigida a su padre en la que se refiere a la tripulación. Dice: *"Jamás volveré a tratar bien a ningún oficial ni marinero, es gente muy ingrata. Todos son un hato de ladrones y el mayor de ellos el mayordomo, D. Juan Antonio Docazal. Aquí, por no haberle acabado de ajustar las cuentas en Cartagena, me ha arrancado 472 pesos. Vaya con Dios. El calafate es otro gran pícaro, como los demás. Me han dado que hacer, y hasta sobre comida: pan tierno en Cartagena y vino en la mesa. Antonio el carpintero, nunca que haya navío en casa lo deje*

en tierra; es muy hombre de bien. A este pobre, para vestirse y su habilitación, le he dado aquí 300 pesos. Entre él y su tío le pagarán en Cádiz, y en caso de que se pierdan, cárguelos en mi cuenta. El condestable es otro de los buenos oficiales que he conocido. Aunque viejo, muy celoso y fiel. El pobrecito traía su dinero en cacao, pagando el flete del navío y ha quedado en cueros. Que me parte el corazón. A los pajecitos, en caridad, les he dado el destino siguiente: Eugenio García, de Chiclana, que le recomendó D. Juan Cabarrús, va en una balandra a La Habana para ponerlo en el primer navío que salga para España. A Benito Vázquez, un muchacho serranillo, lo he acomodado con D. Juan de Algorri ganando cuatro pesos al mes, con el cargo que lo ha de llevar a España dentro de un año. Joquín Celis, un galleguito, se ha hecho cargo del segundo guardián. Ignacio Buendía se ha hecho cargo del contramaestre Francisco de Hita, hijo de una viuda de Cádiz, que otro hijo suyo fue de paje en la Begoña, se ha hecho cargo de él D. Fernando Carvajal, un gran piloto que vive con Armida e irá en el Victorioso; lo está enseñando a piloto y lo llevará a España; el muchacho sabe leer y escribir razonablemente, es muy aplicadito y dicho Carvajal lo trata y lo enseña con gran caridad. Manuel Pérez, de Ayamonte, hijo de Manuel Pérez, el que gobernaba a Vm. su barco el Carmen, es bien flojo, y es el único de quien me he hecho cargo yo por ser de mi tierra; lo mandaré a España si se va Manuel o lo llevaré yo. Si supiera leer y escribir lo hubiera puesto como al antecedente, pero este es defecto de todos los de mi tierra. A Luis de Vergara, malagueño que salió de paje y después le hice grumete, le pagué más de lo que le correspondia y se fue a España con el cirujano, que este y el cocinero de popa son los dos oficiales que han desertado. Cuidado no le vaya Vmd. a dar dinero ninguno".

La Tetis estaba asegurada en 50.000 pesos, importe que se cobró.

Después de este naufragio José Antonio Rivero realizó un viaje en el Gallardo a El Callao, en Lima, a través del cabo de Hornos en el año 1756, viaje cuya narración se incluye en el apartado correspondiente a dicho barco.

La peregrina.

Se incendió el 18-5-1760 en Cádiz cuando estaba completamente cargado y dispuesto a salir para Nueva España. Manuel Rivero Cordero se lo contaba así a su cuñado Miguel Antonio Armida: *"Antonio Trianes debía haber salido conmigo para Veracruz y no ha sucedido así por el desgraciado incendio de la Peregrina el dia 18 de mayo, dia en que se había desembarcado a la Virgen, cuyo suceso fue así: fue el condestable abajo a la santabárbara a buscar atracadores para cargar los cañones con una poca de pólvora que se llevó allí de la fragata el Diligente. Sacó la vela del farol y la puso arrimada a 21 churlos de canela, subiose para arriba y dejó abajo al mozo, este creyó que el condestable tenia que volver a bajar, se subió y dejó la vela, se gastó esta y pegó fuego a la canela. Veían el humo pero no de donde salía; lo buscaban en la entrepuente, donde habían trabajado el dia antes. En el interín tomaba más fuerza en donde estaba. Nosotros no nos avisaron hasta las tres de la tarde. Fuimos a bordo todos cuatro. Quise echar yo inmediatamente el navío a pique,*

pues era el recurso que había pero me lo estorbó el mayor. Por fin, por los barrenos que le empezamos a dar a José y yo, se fue llenando de agua, aguantando como dos horas sobre su cable, tiempo en que le hice dar fondo en la ensenada del Puntal, en cuyo intermedio tuvieron todos los navíos de la flota tiempo de separarse, que de no haber sido esto quizá no hubiéramos quedado ninguno con vida. Dicho navío se quemó casi todo de él hasta la cubierta de entrepuente, y del palo de mesana para popa, mucho más abajo. Se perdieron como 600 balones de papel, alguna cera y muy pocos barriles. La ropa salió toda mojada pero como estuvo muy poco tiempo debajo del agua, es muy corto el perjuicio. El nuestro es como de 25.000 a 28.000 pesos, esto es así en casco como en efectos, pues aunque había embarcado mucho papel, era poco el interés que teníamos en él. En el casco teníamos la tercera parte pues las otras dos pertenecían, la una a D. Juan Manuel de Buenes, que se la había comprado a Villasota, y la otra a la casa de Borkenstein, a nombre de D. Sebastián Pinto".

Diez días después del suceso, aprovechando la bajamar, se sacó el resto del género, principalmente 2. 000 barras de hierro.

El Gallardo.

Una vez adquirido este navío en sustitución de la Peregrina, se consiguió la correspondiente licencia. Esta licencia implicaba llevar 800 quintales de azogue a América para el rey. Inmediatamente comenzaron los preparativos y a finales de julio escribía Manuel Rivero González a su esposa: *"Nuestro navío la Tetis baja hoy a la bahía y el Señor San José sale del caño del Puntal el próximo domingo, acabada su carena y con el hierro dentro. Empezamos su carga de aquí a cinco dias y aunque en todo el mes de agosto pondré al Sr. San José capaz de navegar, estoy seguro que lo detendrán hasta el dia de Nuestra Señora de las Angustias, en que saldrá en conserva de una fragata de guerra que va a Cartagena de Indias a llevar al virrey de Santa Fe, y también irá la Tetis".*

Hechos los correspondientes preparativos partió para Veracruz el 7-9-1760. Lo hizo en compañia de la Tetis, yendo esta última para Cartagena de Indias.

El viaje del Gallardo lo narra así Antonio Trianes: *"Desde la isla de Tenerife, que montamos el 21 de septiembre a los 15 dias de nuestra salida de Cádiz, escribía a Vm. en una taratana de las dos que navegaron con nosotros desde Cádiz a dichas islas. A Dios gracias hemos conseguido hoy, 23-10-1760, ponernos a la vista de Dominica y Martinica. Yo no he resuelto hasta ahora entrar a hacer la aguada hasta ver de que semblante se ponen aquí los tiempos, recelosos de que no puede sernos útil cualquier demora por lo adelantado de la estación para los nortes a la recalada en Veracruz, bien que de aguada tengo para un viaje regular de aquí a dicho puerto pero de leña estoy enteramente falto dias hace, pues poco más acá de Canarias se acabó la que el navío sacó de Cádiz, pero mi hemano D. José me proveyó de una poca el dia 29 del mes pasado en que vino con su bote a verme, quedando en darme más otro dia que hubiera menos mar, pero desde entonces la Tetis se fue poco*

a poco quedando a la popa nuestra y la perdimos de vista hasta diez dias. Yo no se si tal vez mudaría algo su derrota, aunque el dia que vino a bordo quedamos en que seguiría con nosotros hasta estas islas. Iba muy gordo y bueno y en su navío todos sin novedad y gustosos, como en este, a Dios gracias, y espero lo hemos de ir hasta el puerto de nuestro destino, por más que el piloto Silva le tema tantísimo a los nortes por su genio pusilánime y melancólico. Ayer al anochecer descubrimos una vela a la punta del este de Martinica que luego nos vino dando caza y, aunque había muy poco viento y estaba a sotovento, a las dos de la tarde ya estaba a tiro de cañón nuestro pero no quiso manifestarse hasta el alba, asegurando con un tiro de bala su pabellón inglés, y reconocimos ser un navío de guerra de 60 cañones. Pasó hablando al Júpiter y se atrevesó a nuestro costado. Echó un bote al agua y vino a este navío un oficial. Me hizo varias preguntas, le satisfice y mostré la patente, preguntele por nuestra flota, nada sabía de ella sino que hacía cuatro meses que estaba por La Barbada y que las corrientes no le permitían adelantar nada. Yo no sé como se mantiene en la mar, porque por uno y por otro costado no cesó de hechar un volcán de agua, como que cada dos minutos hacía dos purgadas de ella. Pasó, a instancia mía a bordo del Jasón, porque le previne que era fragata del rey y muy en breve se fue a su navío y nosotros mareamos los nuestros. Hoy cuento ya 47 dias de navegación, y temo no poder dispensarme de entrar en Ocoa, según nos continuan las bonanzas, para hacer un par de lanchadas de agua y leña, que como llevo dicho, vine con total falta de ella, y lo que se viene gastando son los barriles de carne y harina de ella, y lo que se ve viene gastando son los barriles de carne y harina, los cajones de bizcocho y cuantas tablas había".

El uno de noviembre vuelve a escribir: *"El 29 de octubre fondeamos en esta bahía de Ocoa a fin de hacer en ella una poca de agua y leña, y aunque pudiéramos salir hoy a nuestro destino, no lo haremos hasta pasado mañana por aguardar al Júpiter, que ha tenido algo que hacer".*

Por fin llega el gallardo a Veracruz, aunque no amarra en el puerto. El dia seis de diciembre escribe Antonio Trianes: *"El sábado 29 del pasado, a las tres de la tarde y a distancia de tres leguas dimos fondo a vista de este puerto, no habiendo conseguido poner el navío en su amarradura hasta dos dias después por mantenerse el tiempo por el sur, por lo que entramos a la espía y al remolque con cuatro o cinco lanchas, libres de los cuidados que nos ocasionaba ya la dilatada navegación de 84 dias en la estación en que se experimentan tantos nortes, de que su Divina Majestad nos libertó, como también del justo recelo que mantenían por esta misma razón los infinitos que en Veracruz esperaban al navío, y principalmente mi hermano Manuel, que ya estaba con el más grande cuidado, mayormente por haber entrado en este puerto la fragatita el Júpiter seis días antes, de la cual y del Jasón, que iba para La Habana, me separé en el mismo cabo de La Cruz, donde al abrigo de aquella isla de La Habana estuvimos pasando tres dias de norte, y ellos determinaron arribar en busca de Los Caimanes a la segunda noche, pero viendo nosotros el fuerte viento que aún hacía no quisimos abandonar el abrigo de aquella costa hasta el dia siguiente, que había abonanzado algo. Y aquí me aseguraron algunos del Júpiter que a ellos les pesó bastante haberlo hecho porque se vieron fatigadillos con viento y mar. Pero lo que a noso-*

tros nos quitó el entrar antes de esta fragata fue el haber recalado muy a barlovento de este puerto y mantenérsonos los vientos por el suroeste y ser muy cargados y oscuros los horizontes y que jamás podíamos ver la tierra. Cuando entramos hacía cuatro dias que no la habíamos visto. Todos, todos, hemos venido buenos en el Gallardo pues nada ha faltado de manteniemiento, pues la misma mesa se dio el último dia que el primer dia, pero yo he llegado con todo eso como un esparto, de manera que nadie me conocía, todo procedido de desvelo, susto y cuidado en los últimos dias de navegación, por si los vientos comenzaban a perseguirnos".

Se cierra esta carta con un resumen del diario de navegación:

- Salida de Cádiz el 7 de septiembre
- Pasada a la vista de Tenerife el 21 de septiembre
- Pasada entre Martinica y Dominica el 23 de octubre.
- Entrada en Ocoa el 29 de octubre.
- Salida de Ocoa el 2 de noviembre.
- Entrada en Veracruz el 29 de noviembre.

El viaje de Antonio Trianes finaliza el 12-12-1760. Este dia escribe irónicamente Antonio Trianes a Manuel Rivero Cordero: *"En este instante, que son las 8 de la mañana, acabo de entrar felizmente en esta, habiendo logrado un gustoso viaje y practicado una entrada joquiseria, con buen orden y mucho acompañamiento, que no refiero por hacerme cargo que se le ha dado el asunto al gacetero para llenar un buen capítulo. A Pepe y a Portillo los encontré cerca de las Ánimas, al padre D. Rodrigo lo voy a ver a la iglesia, donde me aguarda con la misa. No puedo detenerme más porque ya la casa se ha llenado de broma".*

La tardanza de Gallardo preocupaba a Manuel Rivero Cordero, que lo esperaba en Nueva España. El 21-10-1760 escribía este a su padre: *"Tras de mis muchos quehaceres me quita el juicio contarle las horas de Gallardo. Dios lo traiga con felicidad, y la Santísima Virgen, a quien le hicimos una gran función el dia 19 a expensas de los capitanes de los navíos, haciéndome a mí diputado de ella. Ello es cierto que es la mejor que se ha hecho en muchos años en Veracruz, pero nos cuesta bien el dinero. Le hemos hecho a su Majestad un manto de tisú con una gran punta de oro, todo muy especial; más se merece la Virgen".*

Un més después vuelve a escribir Manuel Rivero Cordero a su padre: *"Ayer ha entrado un hombre que vino de cortar madera a unas 30 leguas al norte. Dice que antes del amanecer, al pasar por la vigía de tropa, 21 leguas distante de aquí, vio un navío grande, cuya razón le dio a nuestro general. Cremos que será el Gallardo y que no se atreve a venir al puerto hasta que no se ponga el tiempo bueno, que en esto hace muy bien, pues aunque pasó lo recio del viento norte, anoche ha quedado muy oscuro y cargado".*

También escribía Manuel Rivero Cordero a Juan de Tena, amigo de la familia en Méjico: *"Cuando el Gallardo me quitaba el sueño ofrecí a nuestro patrón de la navega-*

ción, titular del convento de San Francisco de Veracruz, mandar hacer una imágen del santo para colocarla en el altar mayor, donde solo tienen una de lienzo o de cartón. Haga Vmd. la buena obra de mandarme hacer una según las medidas adjuntas, y que sea muy en breve".

Por fin llega el Gallardo a Veracruz- El 9-12-1760 escribía de nuevo a su padre: *"El Gallardo, gracias a Dios, fue Dios servido arribase a este puerto el dia primero del corriente, no obstante de haber dado fondo en la boca del puerto el dia 28 del pasado de la noche, por haber estado la brisa sobre sur y suroeste uno y otro dia. Mi hermano viene bueno aunque un poco flaco, no por falta de bocolica, pues aunque el viaje ha sido largo, me dicen ha sido abundante, no habiéndoles faltado nada, y ha traido todos sus pasajeros muy contentos. La descarga se ha empezado y sigue con bastante viveza. Se ha alijado como un tercio de ella, saliendo la ropa toda muy buena. Mi hermano se irá dentro de dos o tres dias a Jalapa y yo le seguiré dentro de 12 o 15 dias".*

El Gallardo regresó a España, con Antonio Trianes a bordo en septiembre de 1761.

A comienzos de enero de 1765 viajó en él a Lima José Antonio Rivero Cordero. Llegó allí a finales de julio. Regresó a España a mediados de marzo de 1766 tras un viaje de 5 meses y seis dias. Este viaje fue muy rentable, pues trajo unas utilidades de más de 200.000 pesos. Entre otras cosas, traía la siguiente carga:

- 3.102. 025 pesos en plata y oro.
- 10.444 cargas de cacao.
- 1.020 cargas de cobre.
- 219 cargas de estaño.
- 23.550 libras de cascarilla.

Aunque regresó el Gallardo a España, José Antonio Rivero se quedó en Lima, como se deduce de la carta que escribe Manuel Rivero González a su esposa a mediados del mes de julio de 1767: *"Ayer a las cinco de la tarde, entró en esta bahía la fragata la Ventura de D. Juan Bautista Ustáriz, que salió de Lima el 28 de febrero. Trae dos millones y medio de pesos y en ella hemos tenido carta de nuestro hijo José, que este no había salido a la mar, como debía haberlo hecho a mediados de enero por causa de no haber llegado a Lima el navío que de Guyaquil traía una carga de cacao por lo que fue preciso detenerse hasta el 10 de marzo, que dice que saldría, aunque puede que tardara algunos dias más. Tenía recibidos como un millón de pesos; espero que con el favor de Dios traiga millón y medio. Su retorno puede dejar 60.000 pesos fuertes, y espero en su Majestad que el dia del jubileo de los Ángeles lo ganemos con este gusto".*

José Antonio Rivero regresó a España en el Aguila, llegando a Cádiz a mediados de agosto de 1767.

Poco tiempo después comenzaron los preparativos para otro viaje. Como había que buscar cargadores, escribe Antonio Trianes a Cristóbal Rivero Cordero: *"He sabido que Vmd. tiene algún conocimiento con D. José Alano, Director General de Correos de esta corte. Si así fuere, vea Vmd. como le puede interesar para que le hable a D. José Antonio de la Fuente, que pasó de aquí a esa hace cuatro meses y asiste en su casa aunque ya está para regresar aquí, para que cargue en el Gallardo lo más que pudiere, pues aunque siempre hemos tenido a nuestra devoción al dicho Fuente y es mi amigo, será buena una recomendación semejante por que él es muy papelonista y charlatán, inclinado a que lo tengan por uno de los principales muñidores y cargadores del Sur, a que se agrega que en dicho Gallardo va de maestre un sujeto muy de su aprobación a quien él ha procurado fomentar, y le escribí el correo pasado"*.

El Gallardo partió para Lima a finales de febrero de 1770. El 27 de este mes escribía Manuel Rivero González a su esposa: *"Nuestro navío San José salió de aquí el sábado en la tarde y a las pocas horas de ponerse a la vela le entró un viento bien fresco y favorable que duró hasta ahora, por lo que le considero ya distante de aquí 150 leguas"*. Su sobrecargo era Juan Esteban Ezpeleta.

El navío llegó a Valparaiso el 30 de julio a las nueve de la noche. En el viaje murieron dos hombres, de muerte natural, y un pajecillo cayó al agua por la mesa de guarnición de proa. Además, 25 hombres padecieron el escorbuto, del que murió uno de ellos. Durante este viaje tuvo lugar la pérdida del buque llamado Oriflame. Este barco se perdió la noche del 26 al 27 de agosto de 1770, antes de llegar a la Concepción, en la boca del rio Mataquito, al varar en un banco de arena a las cuatro de la tarde y con un fuerte norte, ahogándose todos sus ocupantes. El agua arrastró a la playa más de 1.000 registros y cajones, un cuerpo muerto, un perro en una lancha con dos anclotes y unas cartas de Cádiz con fechas 14, 15, y 16 de febrero. Aunque el Gallardo los intentó ayudar ellos rechazaron su auxilio. A este respecto escribe fray Francisco de Landa, pasajero del Gallardo: *"Lo que ocasionó suma angustia fue la pérdida del Oriflame, la que fue porque así quisieron los que venían en él. Digo quisieron, porque habiéndoles solicitado desde que los avistamos, y practicadas las demás diligencias que constan en la información, no practicaron ellos la menor diligencia para admitir el socorro que les ofreció el capitán, antes por el contrario, hicieron fuerza de vela para huir de nosotros"*.

El Gallardo regresó a España en compañia del Águila a mediados de diciembre de 1771. Este viaje dejó una utilidad de 45.000 pesos.

A finales de marzo de 1773 emprendió nuevo viaje al Callao, con Francisco de Paula Trianes Rivero a bordo. Se encontró con el Águila en el ecuador y posteriormente a los 58º 30', después de montado el cabo de Hornos, llegando a Valparaiso el 8 de junio de 1773. Tras este viaje varios tripulantes escribieron cartas sobre sus características, de las que se entresacan aquí algunos párrafos. Felipe Rodriguez escribe: *"Hemos reconocido mucha mejoría en la proa. Yo infiero que el motivo será haber traido el trinquete más a*

popa o la ligereza de las maderas que se le metieron, pues no cabecea ni una cuarta parte de lo que cabeceaba el viaje anterior. En cuanto al gobierno, gobierna mejor que nunca ha gobernado. La causa será, o lo que cuelga al timón, o las 15 pulgadas que tiene de contracodaste". Alonso de la Fuente escribe: *"En todo el espacio del viaje no he tenido la menor novedad, solo sí en la entrepuente en la mesa de guarnición mayor , de haber un lloradero originado por lo que trabajaban las cadenas. A Dios gracias no ha sido de cuidado"*. Manuel Taboada decía: *"Hemos llegado a este puerto tan proveidos de todos víveres, que pudieramos restituirnos a España con ellos solos, pues llegamos con 96 pipas llenas de agua, los dos pañoles de santabárbara llenos y uno de los altos casi lleno de miniestras, carnes y tocino"*.

Partió de regreso para España a finales de diciembre de 1773, llegando a Cádiz a mediados de mayo del siguiente año.

El 5 de enero de 1775, a las seis de la mañana, parte de nuevo para el Callao. Lo hace en compañia de las fragatas Príncipe San Lorenzo y Aurora y de otras embarcaciones. El 15 de dicho mes avistan Tenerife, el 22 cruzan el ecuador, el 20 de abril al mediodia ven la Tierra de Fuego y el 25 de mayo la isla de Juan Fernández (por cierto, descubierta por un ayamontino). Atraca en Valparaiso el dia 6 de junio de 1775 a las seis y media de la noche. A finales de octubre de 1776 estaba de regreso en Cádiz.

En 1780 realiza otro viaje, esta vez a Veracruz, con Juan Miguel Tellechea a bordo. El 5 de mayo escribe este: *"...diciéndole hallarme embarcado en este navío. A bordo del Gallardo, a pique de ancla"*.

El Gallardo termina su vida útil. A finales de enero de 1786 se le quiso vender, pero no se encontró comprador. No se sabe si al final fue vendido o desguazado.

El Águila.

Aunque no existen datos sobre la fecha de su construcción o compra, puede afirmarse que ya existía en el año 1756, pues en agosto de este mes fue enviado a Faro con víveres para la flota francesa.

Del primer viaje que se tiene constancia es del que realizó a Lima en el mes de diciembre de 1765 Juan Bautista Oxangoiti, sobrecargo del Águila, escribe a Manuel Rivero González a comienzos de febrero de 1766: *"Habiendo tenido la fortuna de avistar un paquebote inglés, que hace viaje a las islas de Barlovento, tengo el gusto de noticiar a Vm. la feliz navegación que llevamos hasta la fecha. Al siguiente dia por la mañana alcanzamos a la fragata y con ella navegamos hasta el 30 de diciembre. Nos separamos dicho dia a causa del viento fresco, manteniéndose ella en la vuelta del norte y nosotros al S.O por sernos más conveniente. El 7 de enero pasamos las islas Canarias, el 31 la línea y a la fecha nos hallamos 2º al sur. Todos los oficiales, gracias a Dios, como la tripulación y pasajeros,*

vamos gozando de buena salud y armonía. De dichos oficiales y pasajeros recibirá Vm. mil expresiones y especialmente de los amigos Valdivielso y Goosens. A bordo, 2 de febrero de 1766".

A comienzos de septiembre de 1767 estaba de regreso en España, con un beneficio de 100.000 pesos.

Al dia siguiente al de la Virgen de las Angustias se empezó a carenar para un nuevo viaje y a mediados de enero de 1768 tenía contratada carga de sobra para este viaje. El dia 15 de septiembre escribe Manuel Rivero González: *"Espero que dentro de 20 o 22 dias haga el Águila un viaje que deje 100.000 pesos, como lo hizo en el antecedente, y aunque le sucediera la desgracia de pérdida, va y volverá asegurado de buenas firmas de esta plaza".*

Aunque no se sabe con exactitud la fecha de su partida, consta que a los 39 dias de su salida estaba grado y medio más allá del ecuador. A mediados de diciembre de 1768 se supo en Cádiz que había doblado el cabo de Hornos y que el 15 de enero del año siguiente estaba en Perú.

El regreso a España tuvo lugar el 31 de julio de 1769. El dia anterior escribe Juan Bautista Oxangoiti a los Rivero: *"Gracias al Señor, que a esta hora, 4 y 36 minutos de la tarde, me hallo con el último despacho de este caballero sr. virrey para, mañana, Dios mediante, hacerme a la vela, que no dudo sea de 4 a 5 de la tarde".* Esta expedición produjo 110.820 pesos provinciales de 128 cuartos.

A mediados de diciembre de 1770 partió de nuevo para Lima. Previamente a este viaje fue remodelado casi totalmente a base de los navíos Neptuno y Bailén, incorporándosele 18 palos nuevos de roble en la banda de estribor. Llevaba 10 terneras, 30 carneros y 30 cerdos, pues según decía José Antonio Rivero, estos últimos animales aguantaban muy bien el paso del cabo de Hornos. Este último escribe a su padre: *"El dia 14 salió nuestra fragata con buen tiempo. El mismo dia, según Tavira, quedó a distancia de 12 leguas de este puerto al ponerse el sol. Va a Lima en derechura por habernos faltado antes los chilenos. Va mejor despachada que los dos navíos que salieron antes para el mismo destino, Ventura y Príncipe, porque lleva como 33.000 palmos de medida en sus enfuques, cera y 6.000 resmas de papel, a flete todo, y solo lleva de cuenta de la expedición 120 balones de papel a 33 resmas y como 100 barriles de alquitrán. Lleva la orden de regresar a España, en paz o en guerra, en la próxima estación, y lo mismo se le ha escrito al maestre del Gallardo, dándole la derrota para ello..."*

El 26 de abril de 1771 llegó a El Callao. Salió de regreso a España junto con el Gallardo el 17 de diciembre de dicho año trayendo unas utilidades de 27.000 pesos. Este viaje no debió ser nada agradable, como se deduce de la carta que escribe José Antonio Rivero a su padre. *"Voy a contestar a Vmd. a la de 25 de abril sobre lo que me habla de la fragata el Aguila y Oxangoiti. Para decir las cosas es menester tenerlas presentes y experimentarlas. Él ha tenido siempre mal genio, y ahora peor que nunca. Ha venido la fragata hecha un*

infierno, precedido de chismes de un segundo piloto pariente suyo que fue en ella, y con decirle a Vmd. que a un hombre tan paciente como Arizmendi lo han hecho saltar y lo han traido como a un negro, se dice todo. Dicho Oxangoiti está en El Puerto tomando baños y no sabemos como quedará de su salud y si podrá hacer viaje o no, pero sea de esta o de cualquier manera, no conviene todavía embarcar a su nieto de Vm., Manuel; daré las razones. Este niño (tenía por entonces 15 años) aun anda en la escuela y al mismo tiempo está aprendiendo el francés y de aquí a muy poco tiempo lo sacaré y traeré a casa para que se vaya soltando en la letra y dar su lección de francés y después lo traeré conmigo, imponiéndole en las cosas de los navíos".

A finales de enero de 1773 emprende nuevo viaje a Lima, encontrándose con el Gallardo en el ecuador y a los 58º 30'a la vuelta del Cabo de Hornos. Llegó a Lima en noviembre de dicho año.

Regresó a Cádiz en el mes de noviembre de 1773. En abril de 1775 fue requisado por la Armada para la nefasta expedición de Argel. En las siguientes líneas se transcribe un resumen, en forma de diario, de la correspondencia escrita por Manuel Arizmendi, quien mandaba este barco en la citada expedición.

27-5-1775: Llega a Cartagena el 24 de mayo en conserva de la Capitana, observando que el puerto está lleno de barcos. Dice Arizmendi que *"esto parece un bosque"*.

La escuadra la manda Pedro Castejón y el ejército O'Reilly. De Barcelona han venido 9.000 hombres y 160 embarcaciones y en Cartagena hay otros 8.000 de a pie. La tropa sigue embarcada, pues dice que *"hasta los conventos están llenos de gente"*.

30-5-1775: Se numeran todos los barcos. Al Águila le corresponde el 128.

3-6-1775: El 30 de mayo cargan en el Águila cuatro cañones de a 8 y sus utensilios. Se está haciendo la aguada para la tropa. En una relación de las tropas embarcadas se dice que en total son 21.181 hombres, 6 navíos, 17 fragatas y urcas y 7 galeotas.

6-6-1775: Escribe Manuel Arizmendi a José Antonio Rivero: *" El jueves pasado vino un ayudante del comandante con la orden vocal de que se había de llevar un barco del porte como de una fragata. Yo bastante me excusé, pero no me valió, lo mismo que al San Pablo y a la Ventura, que somos los tres machos de carga y el culo del fraile. Aquí tenemos el mayor trabajo del mundo con la tropa a bordo, y no poder contentarlos a todos. Todos ellos quisieran un bote cada uno para ir y venir a tierra, pero hasta ahora no lo han logrado. Me dicen que todas las embarcaciones mantienen sus botes hasta las 10. Yo les respondo que si ellos lo hacen, yo no quiero hacerlo sino me lo manda algún jefe"*.

10-6-1775: Ya están en Cartagena todos los regimientos que faltaban y toda la caballería embarcada. En esta semana se ha mandado salir a La Escombrera entre 150 y 200 embarca-

ciones para desahogar el puerto. De las seis divisiones que son, el Águila pertenece a la quinta.

Escribe Manuel Arizmendi a José Rivero: " *Esta mañana nos han dado la órden de llevar 28 artilleros, un teniente y 14 soldados más. Yo no sé como nos hemos de componer con tanta gente, no hemos de caber de pie*".

13-6-1775: Los transportes están constituidos por 334 embarcaciones, cargados de cables, al igual que un barco de guerra. Es todo un lío.

17-6-1775: Está próxima la salida. Los generales se embarcan el dia de Corpus. En Cádiz se corre la noticia de la pérdida del Águila.

19-6-1775: El 17 de junio salen del puerto y en ese momento embiste una fragata francesa al Águila, rompiéndole el botalón de foc y el tamborete de beaprés. Arizmendi se lo comunica al mayor general y este les da una nota para que reparen el barco en el arsenal a costa del francés. Aunque le mandan ir a Escombreras, debido a la mucha mar, reciben la contraorden de fondear fuera.

22-6-1775: Reciben la orden de aprontarse para salir el dia de San Juan.

15-7-1775: El 1 de julio llegan a la bahía de Argel y desembarcan el día 8 a una legua al levante de la misma. En dos o tres horas pierden de 5.000 a 6.000 hombres entre muertos y heridos. El desembarco se hizo a las 3.30 de la mañana, "y a las 7 habían hecho la mayor parte de la matanza". Añade Arizmendi "que si llegan a atacar los moros al tiempo del desembarco, no queda un hombre vivo".

A las 7 del día había 150 hombres enfermos .El dia 8 hicieron la retirada con bastante trabajo y el 12 salieron de la bahía la mayor parte de los transportes con destino a Alicante, donde acababa de llegar el Águila con un soldado muerto. Arizmendi cree que los mandarán a Cádiz, *"pues los moros están muy bravos"*.

17-7-1775: Al dia siguiente o al otro saldrán para Cartegena 7 u 8 embarcaciones con enfermos. Dice Arizmendi *"que están pasando las penas del purgatorio"*.

22-7-1775: Salen de Alicante el 18 de julio y llegan a Cartagena el día siguiente con 96 enfermos. El 20 de julio llegan a Cartagena dos fragatas napolitanas con 600 hombres y 4 navíos más para incorporarse a la escuadra. Se están armando dos navíos de guerra con presidiarios porque no hay gente.

5-8-1775: Las embarcaciones del rey se están proveyendo de víveres para cuatro meses y ayer fueron a buscar leña al Águila. Se dice que los guardias valones se van a Barcelona.

8-8-1775: El Águila está sin nada que hacer. No se piensa que se vuelva a Argel este año.

2-9-1775: Finaliza este episodio. El Águila, en compañia de la Comandanta, la Palas, recala frenta a Málaga, camino de Cádiz.

Aquí termina la aventura argelina e inmediatamente se inician los preparativos para otro viaje. A comienzos de diciembre de 1775 el marqués de Montana manda 8 barriles de pajarete seco para el Águila. Manuel Rivero González por su parte encarga 10 o 12 arrobas de habas de Tarragona, 15 o 20 de garbanzos de buena calidad y 12 fanegas de alpiste.

El Águila partió para El Callao a comienzos de 1776 y en él iba Manuel Rivero Abreu, nieto de Manuel Rivero González. Era el maestre José Ramos. En este viaje hubo sus complicaciones, pues escribe Manuel Rivero Abreu a su abuelo: *"Por la adjunta copia del memorial presentado al comandante de la escuadra por Domingo Gil, mayordomo de la fragata, y por decreto de aquel e informe mío y última determinación del comandante, se enterará Vm. de cuanto ha ocurrido en la conducta de este individuo, que por ser mala y contra los intereses de la expedición se ha determinado, con parecer de Manuel Ramos, se regrese a España en el navío de guerra el Peruano cuyo comandante lo ha admitido de repostero ganando 300 pesos, quedando el maestre y yo cubiertos con los resguardos necesarios"*.

El Águila regresó a Cádiz a finales de diciembre de 1777 o a comienzos de enero de 1778. En febrero de 1779 hizo otro viaje coincidiendo con la guerra con Inglaterra, permaneciendo fuera de España más de 5 años, como se deduce del siguiente memorial que presenta Antonio Trianes a mediados del mes de noviembre de 1784. Este memorial dice: *"Expongo que mi fragata nombrada Nuestra Señora de las Angustias, alias el Águila, de porte de 270 toneladas, salió de este puerto para los del sur con registro de ropas y frutos en el mes de febrero del año pasado de 1779 y regresó en octubre del presente año de 84, en cuyo viaje ocupó cinco años y medio por haber sobrevenido la guerra con Gran Bretaña a pocos dias de su arribo a El Callao y no haber permitido aquel virrey su regreso a Europa aunque se solicitó con instancia, antes bien, para fines del real servicio mandó armar en guerra dicho buque ejercitándolo más de 21 meses en diferentes viajes que hizo en aquellos mares, con lo que fue inevitable el deterioro y corrupción de todo el casco, y por consiguiente, la ruina del suplicante en la carena que se le hizo dar después en el mismo Callao por disposición del capitán y del maestre, de modo que no solo se inviertieron en ellas más de los 105.000 pesos a que ascendían los fondos de la expedición, comprendida en esa cantidad la que pagó la Real Hacienda por el servicio de la fragata, sino otros 50.000 que se tomaron en Lima por el maestre para concluirla y demás gastos de su habilitación, los cuales vienen girados en dos escrituras contra el suplicante, sobre cuyo pago, por no poderlo hacer efectivo, tiene interpuesto recurso ante el tribunal de este Consulado. Por lo cual, a Vs. rendidamente suplica, que en atención a lo expuesto y a los atrasos y perjuicios que de su resulta son tan notorios, se digne conceder permiso de registro para Veracruz en los primeros que se manden despachar para dicho puerto a la*

referida fragata Águila del suplicante para que en parte pueda reparar la pérdida que le ofrece el viaje que acaba de hacer al Sur y aprovechar la costosa carena que se le dio".

Se le concedió la licencia y en el año 1786 viajó a Veracruz.

Antes de realizar este viaje se le hizo arqueo al Águila, arqueo que dio el siguiente resultado:

	Codos	Pulgadas
Eslora	54	8
Quilla	49	4
Manga	14	1020
Plan	8	18
Puntal de bodega	5	12
Idem de entrepuentes	3	

Toneladas del buque	
En bodega	263 5/8
Entrepuentes	37
Total de toneladas	300 5/8

Se añade: "Tiene la línea de agua a distancia de la borda por el portalón 5 codos y 18 pulgadas y de pozo 14 pulgadas".

Hacia el año 1790 se realizó otro viaje a Veracruz. A su regresó, entre Veracruz y La Habana debió tener algún percance, ya que entró en este puerto haciendo mucha agua.

El Victorioso.

Después de construido, hizo su primer viaje a España en el año 1766 con Miguel Antonio Armida a bordo. Debió durar más de lo previsto, pues el 11 de julio de 1776 escribía Manuel Rivero González: *"Son las doce del dia y con tan bello tiempo no aparece el VIctorioso. Me persuado que habrá arribado a alguna parte por alguna incomodidad de palos o velas pues de todo lo demás viene el navío muy seguro según informa aquel gran contramaestre Domingo Espinosa, que navegó en nuestra Tetis y que ha servido a Miguel Antonio Armida en toda la fábrica del navío, y por terquedad de Miguel se despidió en La Habana y viene en el San Cristóbal".*

El 14 de julio de 1766 por la noche arribó el Victorioso. En agosto del siguiente año se transladó Armida al Real sitio para obtener licencia para su barco, licencia, que se le concedió en abril de 1769. Este año o al siguiente emprendió su último viaje.

Mientra en España se tramitaba la solicitud de nueva licencia, el navío varó en el viaje de vuelta perdiéndose totalmente. El 24-9-1771 escribía Antonio Trianes a Cristóbal Rivero Cordero: *"Ni allá ni acá hay para que tratar sobre licencia del Victorioso. Este bajel salió el dia 4 de agosto de La Habana convoyando 14 o 15 embarcaciones que transportaban tropas de España, de las cuales él mismo traía una compañía de granaderos del regimiento de Ultonia, su coronel, otros oficiales y varios pasajeros, y el dia 6 del mismo agosto, entre las dos y tres de la mañana, tuvo la desgracia de varar en los bajos de la entrada de la canal de Bahama, lugar que llaman la Cabeza de los Mártires, con tiempo sereno y bonancible, lo que arguye haber sido un gravísimo yerro o descuido de los pilotos. Y aunque parece que otras dos embarcaciones más tuvieron igual desgracia, se cree que por ser más pequeñas pudieron zafarse, cuya esperanza se duda mucho del Victorioso porque parece que la gente de mar lo abandonó después de picar el palo mayor y el mesana, y aún se dice que Armida y el maestre habían ido a Florida o a La Habana a buscar auxilio para ver si podían salvar al navío, cuyas confusas y tristes noticias ha traido una de dichas embarcaciones de transporte que entró ayer, donde viene un oficial y cinco granaderos de la gente que estaban en dicho Victoroso, del cual se separó a las 24 horas del suceso. El resto de dicha tropa y demás pasajeros parece se colocaron en los otros barcos que faltan por llegar, de los cuales los más irán a Galicia. Dan de todo una razón tan oscura, que no se pueden combinar las declaraciones, porque unos dicen que el navío hacía ya mucha agua y otros que no hacía ninguna. Y ahora añaden que la gente toda del navío quedaba en él y que no lo abandonaron sino la tropa y pasajeros que traía, y el referido Armida y el maestre por ir a buscar socorros. Pero de cualquier suerte es menester juzgarlo perdido enteramente, porque en el paraje, en la estación que era y en otras semejantes consideraciones, aún cuando tuvieran la fortuna de llegar a poderlo salvar, creo que sería a costa de mayor gasto que su valor. No se dice nada en cuanto a la carga, y de la caja de soldadas se habla, con igual variedad, de que la sacaron y pusieron en otra embarcación que varó también después. Esto es lo que he podido entender de tan infeliz fracaso"*.

Tres días después vuelve a escribir Antonio Trianes a su cuñado: *"En la misma embarcación que en mi antecedente dije a Vm. se habían recibido las trites noticias del Victorioso, llegó también un pasajero de los que venían en dicho navío, del cual se dice que salió al dia siguiente de haber varado y que quedaba aún sin hacer agua pero con pocas esperanzas de libertarlo por no haber ni proporción ni gente que lo hiciera, porque la tripulación en tales casos no obedece y solo trata de robos y picardías. Se había hecho un consejo o junta de oficiales del navío en que acordaron que cada uno se salvase como pudiera , que en esta atención, el maestre del navío se había salido de él a las 9 de la mañana y su capitán, Armida, a las 2 de la tarde, y que uno y otro se habían ido a la fragata San José, que era una de las del convoy, pero que esta había tenido la desgracia de varar después, por lo que considera este pasajero se pasarían a otra fragata nombrada Santa Catalina, también del convoy, que se hallaba fondeada allí cerca. Válgate Dios que desgracia"*.

Para colmo de males, Armida se embarcó para su vuelta a España en un bergantín, el que por un gran temporal hubo de arribar a la isla de Guadalupe.

El Valiente.

En 1784 fue requisado con motivo de la guerra con Inglaterra. Tras su desembargo, en el mismo año, viajó con la Begoñita a Veracruz. En dicho viaje iban embarcados Juan Miguel Tellechea y José Girón Moctezuma.

En carta de fecha 7-1-1775 cuenta Tellechea el viaje. Dice que el 29 de octubre de 1784 pasaron por la punta de Naga en Tenerife, el 20 de noviembre por las islas de San Bartolomé y San Martín, el 12 de diciembre a la una del dia pican la Sonda de Campeche, el 24 del mismo mes la Punta Delgada, y el 6 de enero de 1785, después de haber aguantado cuatro nortes, llegan a Veracruz. En el último norte la fragata hizo agua, se abrieron los trancaniles y costuras de la cubierta y tuvieron que estar todo el dia dándole a dos bombas. Además, en el trayecto de Cádiz a Canarias , al pesar la galleta encontraron que habia 67 quintales es lugar de 76, y toda ella picada. Cayeron con escarbuto Luis Chenard y tres o cuatro miembros de la tripulación.

Añade Juan Miguel Tellechea: *"Constando nuestra dotación total de 48 individuos, quedarse dos de estos en tierra enfermos y el aumento de 30 pasajeros, que es cosa que asombra, de los que algunos no han dejado de gritar bien porque pagaban su pasaje, y agregarse a todo que el viaje ha durado 100 dias, ha sido nuestro venir tirando mucho de la cuerda, así en el pan, como en el agua. Que les sirva de gobierno en lo sucesivo, velando muy de cerca sobre los despenseros, como lo hago yo aquí sobre este, que es un zaragato de marca e inútil para un todo porque no vale el pan que come, pues podía antes del embarque del pan haber limpiado bien los pañoles con los que nos hubiéramos ahorrado de tanto gorgojo, dimanante de un poco de maíz que en el viaje anterior llevó de Veracruz"* .

El Valiente regresó a España a finales de 1785, terminando su corta andadura. En enero de 1786 escribe Juan Pedro Viñau, secretario de la Compañia MREI: *"Es cierto que se desea vender la fragata San José por inútil, pero no hay quien haya ofrecido aun ni un peso, porque no sirve sino para desbaratarla y sacar leña"* .

En efecto , fue desbaratada en el año 1786.

De las fragatas San Antonio y Begoñita poco se sabe. Unicamente, que posiblemente siguieron prestando servicio en la década de 1790.

El barco de Cádiz

Era un pequeño barco en el que Manuel Rivero González transportaba géneros domésticos entre Ayamonte y Cádiz así como naranjas de la huerta del Carmen. Su patrón era Pablo Pérez, de quien Manuel Rivero no tenía buen concepto, como se deduce de la siguiente carta escrita a su esposa a finales de diciembre de 1759: *"...por no haber venido nuestro barco que gobierna el gran borracho de Pablo Pérez, que aun me tiene con cuidado bastante no le haya sucedido algo"* .

Este patrón, además realizaba viajes fraudulentos y sustraía géneros del propio barco. Decía Manuel Rivero González a su esposa en mayo de 1767: *"Días ha que estoy justificando uno de los robos que el mal cristiano de Pablo Pérez nos ha hecho en el tiempo que gobernó nuestro barco. Fueron muchos, y el dinero que hacían, ya del carbón, ya de remos, ya de otras cosas del barco (pues hasta un calabrote le vendieron al muy cochino de Domingo Manuel para su barco), lo repartían entre todos"*. Todo esto junto a una venta fraudulenta de naranjas, indujo a su despido y a tomar como nuevo patrón a Francisco de Paula.

A este barco se le hizo una profunda remodelación en el año 1771. El 11 de agosto escribe Manuel Rivero a su esposa: *"Ayer fuimos servidos que se botara el barco al agua y en los tres dias siguientes a la Virgen tiro a rematarlo. En todo procuraré darme prisa por considerar que se va acercando el tiempo de la vendimia, que tanto necesita de mi presencia"*.

Se muestra seguidamente una relación de géneros enviados desde Cádiz en uno de sus viajes. Se dice: *"Nota de lo que remito en el barco del Carmen:*

- Un saco con un resto de un poco de cuero, que se venderá.
- Un saco con una piedra de sal para los saleros de la mesa.
- Cuatro jarras para la bodega.
- Seis fusiles que se pondrán en la alacena del entresuelo que está sobre la escalera porque no los codicien los del campo.
- Una canastita blanca.
- Dos millares de ladrillos. Se pondrán en la casilla de la bodega donde se metía la cal.

4. Algunas curiosidades.

Los viaje de los navíos requerían, lógicamente, de la provisión previa de alimentos. En los siguientes párrafos se describe *"la despensa"* de los barcos en sus travesías.

Para uno de los viajes de la Begoña, escribe Manuel Rivero González a su hijo Juan Jerónimo: *"De las calabazas que hubiere en las huertas, de aquellas grandes blanquiscas y de las coloradas y de las de palo, manda todas las que hubiere para el navío"*.

Para el rancho de los diferentes barcos le escriben sus hijos: *"Mande Vm. habas y garbanzos para los navíos , pues no comen más que arroz y aquí cuesta mucho"*.

Manuel Rivero a Juan Jerónimo: *"Hijo, al cortar los jamones haz que traigan bastante tocino porque estos sirven en el navío para freir y echar en las ollas. Para el rancho de la Tetis necesito me mandeis ahora en nuestro barco 50 docenas de coles, procurando que sean todas de nuestras huertas. Desde el dia 15 de este (diciembre de 1759) podeis ir salando 60 lomos con sus correspondientes costillas para que los vaya ahí componiendo*

el mayordomo con su adobo y a medio freir, y 60 docenas de chorizos. También para la Tetis necesito que tengas compradas 600 gallinas, en lo que no vos descuidareis".

En otra carta se dice: *"A lo menos habremos menester para nuestro navío 200 jamones. Si hallaras a comprar hasta 25 terneras, las puedes comprar , por no dar para los ranchos el todo de las nuestras, que a lo menos han de llegar a 50, y algo más de 200 carneros. Siempre que las gallinas, ahora que es cuaresma, se pudieran comprar por 4 o 4 1/2 reales, fuera bueno se compren todas las que se hallaren, poniéndolas en la tenencia de Santa Brígida y en la casa de los olivos".*

Sobre terneras, se dice: *"En cuanto a las terneras que te tengo avisado, han de ser ganado que ya tenga un año cumplido, pues las que han nacido este año no sirven para la mar, y solo habiendo una vaca muy flaca que fuera preciso quitarle la cría, en tal caso podría venir, aunque sea pequeña. Y cuenta que todo el ganado ha de venir con su despacho, diciendo que es para el rancho de los tres navíos consabidos. Y no soy de sentir que vengan por la barca de Sánlucar de Barrameda, pues pueden hacer el viaje por Coria, siguiendo su viaje y pastando hasta Puerto Real".*

Para el rancho del Gallardo en su viaje a Lima en 1767 se dice: *"Habremos menester 50 jamones, que se pagarán puestos aquí a 6 reales la libra, por lo que se hace preciso no vendan Vms. ahí tocino alguno. También son necesarios 12 puercos, 30 carneros y 12 terneros que vayan a dos años, pero estos no serán de nuestro ganado".*

Finalmente, en las siguientes páginas se presenta una fotocopia de un documento muy relacionado con los viajes de los navíos. Se trata de la Caja de Medicinas que preceptivamente habían de llevar estos. Aquí figura la correspodiente a la fragata el Águila en uno de sus viajes a El Callao, viaje en que llevaba cincuenta y cinco personas a bordo, realizado en al año 1773.

En esta fotocopia, tras el nombre del medicamento figuran dos columnas con números. En la primera el encabezamiento corresponde al concepto "onzas", y la segunda, a "reales de vellón".

ESTADO DE LAS MEDICINAS =

SIMPLES, COMPUESTA, Y UTENCILIOS, QUE DEBE LLEVAR la Caxa de Medicinas de la dotacion del Navio particular nombrado Jesus Nazareno (alias) el Aguila que hace viage al Puerto del Cayado de Lima . . . . . formado en virtud de Decreto del Señor Presidente de la Real Casa de la Contratacion à Indias, por el Proto-Medico, Cirujano Mayor, y Boticario Inspectòr de la Real Armada, arreglado para sincuenta y cinco plazas.

640

AGUAS.	[illegible]	[illegible]
Ag. Rosada.	80..	06.
Ag. de Cal.	10..	06.
Ag. Arterial.	24..	36
Ag. de la Reyna.	12..	10.
Ag. Theriacal.	09..	18..
Ag. de Canela.	12..	36
Ag. de Plantage	90..	06
Ag. Fuerte.	03..	00
Aguardiente.	....	00
XARAVES.		
Xar. del Conde	72..	72
Xar. Benedicto	24..	30
Xar. Violado	72..	36
Xar. Althea.	72..	36.
Xar. Amapolas	72..	36
Xar. Limones.	72..	36
Xar. Adormideras.	72..	36
Xar. Rhodo Sacchari	72..	36
Xar. Corteza de Cidra.	72..	36
Xar. Chicor. con Ruib.	48..	48
Xar. Rosa seca.	72..	36
Xar. Qulantrillo.	72..	36
AZEYTES.		
Az. Almend. dulces.	48..	48.

Az. Dicho sin fuego.	48..	48.
Az. Rosado.	24..	12
Az. Violado	24..	12
Az. Manzanilla.	24..	12
Az. Lombrizes.	24..	18.
Az. Alacranes.	18..	12
Az. Arraijan	24..	12
Az. Hipericon	24..	12
Az. Mathiolo	03..	09
Az. de Terbentina.	12..	00
UNGUENTOS.		
Ung. Blanco	24..	00
Ung. Basalicòn.	30..	00
Ung. Althea	24..	00
Ung. Rosado	24..	00
Ung. Merc. compuest.	24..	00
Ung. Sabuco	30..	00
Ung. Sarna.	30..	00
Ung. Egypciaco	18..	00
Ung. Caustico.	18..	36
Ung. Absorvente	24..	0.
Ung. de Storaque.	24..	48.
Ung. Populeon.	24..	00
EMPLASTOS.		
Diaquilòn Mayor.	10..	00
Dicho Gomado.	10..	00

Dia-

640.

871

De Cynoglossa	o ½	o o o o
Trocisco de Charabe.	o ½	o o o o
Troc. de Tierra Sellada	o ½	o o o o
Troc. de Racis.	o ½	o o o o
Laudano Opiado.	o o ¼	o o o o
Escaroticos, y Mercuriales.		
Mercurio dulce.	o 3.	o o o o
Panacea Mercurial.	½.	o o o o
Sublimado corrosibo.	o ½	o o o o
Precipitado rubio.	o 3.	o o o o
Hetiope mineral.	o ½	o o o o
Piedra infernal.	o o ¾	o o 45
Dicha Lipis.	o 3.	o o o o
Vitriolo blanco.	o 4 ½	o o o o
Cardenillo.	o 3.	o o o o
Colcotar.	o 6.	o o o o
Alumbre Usto.	o 3.	o o o o
Dicho Crudo.	o 3.	o o o ½
Polvos diferentes.		
Polv. de Sen.	o 6.	o o 18
P. de Ruibarbo.	o 3.	o o 30
P. de Xalapa.	o 3.	o o 27
P. de Bexuco.	o ½	o o 27
P. de Tribus.	o 4 ½	o o 54
P. de Escamonea.	o 3.	o o o o
P. Recina de Xalapa.	o o ½	o o o o
P. de Quina.	18.	o o o o
Flor de Azufre.	o 3.	o o o o
P. Restrictivos.	18.	o o o o
P. de Incienso.	o 3.	o o o o
P. de Almaciga.	o 3.	o o o o
P. Contra Vermes. Pal.	o ½	o o o o
P. de Myrrha.	o 3	o o o o
P. de Acibar.	o 3	o o o o
P. Sangre de Hirco.	o ½	o o o o

Simples.		
Manà.	48.	o o 48.
Sen entero.	12 -	o o 10
Ruibarbo entero	o 6.	o o 36
Alcanfor.	o 3.	o o o o
Esparma Ceti.	o 3.	o o o o
Para Vino Stiptico.	18.	o o o 9
Arinas resolutivas.	48.	o o 40
Simientes frias.	48.	o o o o
De Anis.	o 6.	o o o 2
De Linaza.	o 3.	o o o o
De Alolbas.	o 3.	o o o o
Cebada.	36.	o o o 3
Rasuras de C. C.	12.	o o o 4
De Palo Santo.	12.	o o o o
Raìz de Althea.	18.	o o o 3
Diureticas.	12.	o o o 3
Orosus.	12.	o o o 3
Genciana.	o 3.	o o o 2
Violetas.	12.	o o o ½
Rosas.	12.	o o o 8
Amapolas.	12.	o o o 4
Zarza.	12.	o o 12
Scordio.	12.	o o o 3
Centaurea.	12.	o o o 3
Agenjos.	12.	o o o 3
Qulantrillo.	12.	o o o 4
Cardo Santo.	12.	o o o 3
Manzanilla.	24.	o o o 6
Malvas.	48.	o o 10
Chicorias.	12.	o o o 3
Borrajas.	12.	o o o 3
Plantage.	12.	o o o 3
Utensilios.		
Ollá de Cobre con tapa	o 1	o o o 5
Casillos con ravo.	o 2.	o o o 6
Ayudas de Peltre.	o 2.	o o o o
Dicha pequeña.	o 1.	o o o o
Almirèz con mano.	o 1.	o o o o
Caceta, y Cuchara.	o 1.	o o o o
Medida de Latòn.	o 1.	o o o o

peso

1350

1562

Diapalma	℥o	000
Negro de Vidos.	℥o	010
Mucilagos.	℥o	012
Confortativo.	℥o	000
Ranas 2. Mercur.	℥o	024
Stomaticòn	℥o	000
Guillen Serven.	℥o	000
Centaurea.	ʒ5	000
Contra Rotura Mag	℥o	000
Benedicto.	ʒ5	000
Jabon.	ʒ5	000
Manus Dei	℥o	000
Meliloto	℥o	000

Balsamos, y Tinturas.

Balsam. Catholico	ʒ2	000
Balsam. Copaibe.	ʒ6	000
Balsam. de Azufre.	ʒ3	000
Balsam. de Arceo.	ʒ30	000
Balsam. Anodino.	ʒ6	000
Terbentina fina	ʒ36	012
Tintura de Myrrha, y Aloès.	ʒ3	000
ElixyrProprietaris.	ʒ3	000
Laudano Liquido.	ʒ ℥	000

Confec. Cord. y Purgant.

Conf. de Jacintos.	ʒ6	000
Conf. de Alchermes	ʒ6	000
Conf. Diascordio.	ʒ6	036
Theriaca Magna	ʒ2	018
Conserva de Rosa.	ʒ2	010
Extracto de Enebro	ʒ3	000
Opiata fundente.	ʒ3	000
Anti Scorbutica.	ʒ2	072
Pulpa de Cassia.	ʒ24	000
Benedicta.	ʒ24	000
Diacathalicon	ʒ32	000

℥065

Polvos Cordiales, y Absolventes.

P. Diamargariton frios	ʒ ℈	0000
P. AromaticosRosado.	ʒ ℈	0019
P. Ojos deCangrej. pp.	ʒ3	0000
P. Madre de Perla, pp.	ʒ3	0000
P. Coral rubio, pp.	ʒ3	0000
P. C.C. Usto, pp.	ʒ6	0018
P. CrystalMontano, pp	ʒ3	0000
P. PiedraHemasitis, pp.	ʒ ℈	0000
P. AntimonioDiaforat.	ʒ3	0000
P. Tutia, pp.	ʒ	0000
P. Dientes de Jabalì.	ʒ ℈	0000

Espiritus, y Sales.

Esp. de Cochearia.	ʒ3	0000
Esp. de Nitro dulce.	ʒ3	0000
Esp. de Vitriolo.	ʒ ℈	0000
Esp. de C. C.	ʒ ℈	0007
Esp. de Sal Amoniaco.	ʒ3	0015
Esp. de Terebentina	ʒ6	0000
Sal Prunela.	ʒ3	0000
Sal Catartica.	ʒ24	0000
Sal de Armoniaco.	ʒ3	0000
Sal de Saturno.	ʒ ℈	0000
Sal de Tartaro.	ʒ3	0012
Sal de Agenjos.	ʒ3	0012
Sal de Cardo Santo.	ʒ3	0000
Sal de Centaura.	ʒ3	0000
Nitro puro.	ʒ3	0000
Tartaro Vitriolado.	ʒ2	0000
Dicho Hemetico.	ʒ ℈	0000
Cremor Tartaro	ʒ3	0000

Pildoras, y Trociscos.

Mercuriales.	ʒ3	0000
Agregativas.	ʒ ℈	0000
Cochias.	ʒ ℈	0000
Anti-Asmaticas.	ʒ ℈	0000

De

℥147℈

1687

Peso de Valanzas.	01	0000	Hilo blanco, onz.	00½	0001
Dicho para granos fin.	01	0000	Agujas, num	24	0000
Granatario.	01	0010	Alfileres, num.	100	01
Marco de media libra	01	0000	Papel blanco, man.	002	0006
Tazas de Peltre.	03	0000	De Estraza, man	002	0005
Cubiletes idem	03	0000	Coladores de Vayeta	002	0007
Pistero idem	02	0000	Frascos de Vidrio.	003	0018
Unguentera de Lata	01	0000	Cordialero idem	000	0000
Oja de Lata.	01	0003	Unguenter. de barro	000	0000
Espatula de Fierro.	01	0000	Orzas de idem.	009	0009
Dicha de palo.	01	0000	Cordialeros de idem	000	0000
Cartones	02	0000	Bebederos idem	000	0000
Hilas, libr	04	0024	Saquillos de Crudo	006	0005
Estopa, libr	04	0012	Por llevar la Caxa		
Platilla, ~~Varas.~~ piez.	02	0072	a la Oficina		0008
Cinta blanca, piez.	02	0004			
		1687	Suma x de Vell.^os		1745

B.^la 927 r. 1.

Reserv.

DON BOTICARIO INSPECTOR DE MEDICINAS de la Real Armada, y su Hospital.

Certifico haver visto, y reconocido las Medicinas, y demâs que contiene este Estado las que se han hallado de toda calidad, y dicho reconocimiento està hecho con la intervencion del Sr. D. Ministro de la Matricula de esta Plaza, y Partido de Puerto Real, y asistencia de Don Proto-Medico de la Real Armada, y Don Cirujano Mayor de ella Cadiz, y de 17