

SALVADOR BERNABÉU ALBERT

TRILLAR LOS MARES

(La expedición descubridora de Bruno de Hezeta
al Noroeste de América 1775)

MONOGRAFÍAS 9

Fundación Banco Bilbao-Vizcaya
Consejo Superior de Investigaciones Científicas

SALVADOR BERNABÉU ALBERT

TRILLAR LOS MARES

**(La expedición descubridora de Bruno de Hezeta
al Noroeste de América, 1775)**

**PREÁMBULO
DE
FRANCISCO DE SOLANO**

**Fundación Banco Bilbao-Vizcaya
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Madrid, 1995**

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del «Copyright», bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo público.



© CSIC

© Salvador Bernabéu Albert

ISBN: 84-00-07459-9

Depósito Legal: M-39634-1994

Impreso en España. *Printed in Spain.*

EBCOMP, S.A., Bergantín, 1 - 28042 MADRID

ÍNDICE GENERAL

Páginas

PREÁMBULO DE FRANCISCO DE SOLANO	7
SIGLAS UTILIZADAS	11
INTRODUCCIÓN	13
1. NUEVAS TIERRAS, NUEVOS HOMBRES	15
2. EL SALMÓN Y LA NUTRIA	25
3. GEOGRAFÍA Y FICCIÓN EN EL NOROESTE	27
I. BRUNO DE HEZETA: UN MARINO PARA TRILLAR	
LA MAR DEL SUR	35
1.1. VIZCAÍNO ORIGINARIO	35
1.2. UN BRILLANTE GUARDIAMARINA (1758-1773)	40
1.3. DEL CORSO A LOS DESCUBRIMIENTOS	43
II. LOS PREPARATIVOS DE LA EXPEDICIÓN DE 1775 ...	53
2.1. LA SEGUNDA EXPEDICIÓN AL NOROESTE	53
2.2. LOS PREPARATIVOS DE LA EXPEDICIÓN	58
2.3. LA SELECCIÓN DE LOS HOMBRES	63
2.4. LAS ÚLTIMAS DISPOSICIONES	66
2.5. LOS AJUSTES DE LAS TRIPULACIONES	69

	<i><u>Páginas</u></i>
III. EL VIAJE AL FIN DEL MUNDO	75
3.1. EL DESCUBRIMIENTO DEL NOROESTE	75
3.2. LA RECALADA EN EL PUERTO DE LA TRINIDAD	85
3.3. LA CONTINUACIÓN DE LA DERROTA	91
3.4. LOS INFORTUNADOS SUCESOS DE LA RADA DE BUCARELI..	94
IV. LAS DERROTAS EN SOLITARIO Y EL REGRESO A SAN BLAS	103
4.1. LA DERROTA DE LA FRAGATA SANTIAGO	103
4.2. LA DERROTA DE LA GOLETA SONORA	109
4.3. LA ESTANCIA EN ALTA CALIFORNIA Y EL REGRESO A SAN BLAS	118
4.4. LOS RESULTADOS DE LA EXPEDICIÓN DE 1775	126
DIARIOS, OBSERVACIONES Y CARTOGRAFÍA	133
MAPAS Y PLANOS	137
DIARIO DE BRUNO DE HEZETA (1775)	159
DIARIO DE FRAY MIGUEL DE LA CAMPA (1775)	189
APÉNDICES	233

PREÁMBULO

Esta obra se suma a muchas otras que, recientemente, se han elaborado sobre el área del Pacífico. Trata de las dos expediciones por el noroeste de América llevadas a cabo por Bruno de Hezeta, un marino euzkaldún casi desconocido, que merece mejor suerte que el silencio. Marino profesional, natural de Bilbao, de familia de marinos, tomó parte —entre otras comisiones— en la serie de expediciones hidrográficas que se realizaron desde 1765 promovidas por el Estado, con el fin de perfeccionar el conocimiento geográfico del Imperio español. Con el decidido propósito de potenciar las comunicaciones —terrestres y marítimas— los gobiernos de la Ilustración española promocionaron muy variadas expediciones científicas (geodésicas, astronómicas y de navegación, etc.), que redundaron, entre varios objetivos, en el perfeccionamiento de la cartografía. De este modo el mundo de la política y de los negocios se beneficiarían notablemente con unos mapas y planos rigurosos, sobre todo en el Pacífico, donde existían numerosos enclaves escasa o torpemente conocidos. Hezeta, pues, fue encargado de realizar dos viajes al Noroeste del virreinato de México, que verificó en 1774 y en 1775, siendo el

pionero de las expediciones hidrográficas hacia aquellas regiones olvidadas. En este caso olvidadas por la Administración más atenta hacia otras áreas que resultaban más rentables; sin embargo, se despertó el interés de ésta cuando conocieron las ansias expansionistas de Rusia, sus exploraciones y sus asentamientos en Alaska. Como resultado de este repentino interés geoestratégico se procedieron hacia California y el noroeste de América numerosas expediciones científicas, precedente indispensable para conocer geográfica y cartográficamente aquellos escenarios y preparar la posterior ocupación española. Estas expediciones y sus logros han sido sabiamente estudiadas y analizadas por Salvador Bernabéu Albert en *Últimos mares, nuevas costas. San Blas de Nayarit y las expediciones al noroeste de América y California*, a punto de editarse en Ciudad de México, por la Universidad Nacional Autónoma: una larga y penetrante investigación que realizó en el Centro de Estudios Históricos, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, bajo mi dirección.

La oportunidad de las Conmemoraciones del Quinto Centenario del Descubrimiento de América motivó a la Fundación Banco de Vizcaya a potenciar los estudios sobre Vascos y América, promoviendo importantes ayudas a la investigación y realizando destacadas reuniones científicas. El Dr. Bernabéu solicitó, y obtuvo, una de aquellas ayudas, decidido a ser el historiador que mostrara los alcances exploratorios de Bruno de Hezeta, devolviéndole el merecido lugar destacado, a que tiene derecho, entre los que se aventuraron por el Pacífico Norte, factores de la última expansión territorial española.

Este interés por el Pacífico representa, ¡en buena hora!, una revitalización de los estudios del Pacífico español, sin duda el área que más ha crecido últimamente en el mundo

historiográfico. Existía, además, una notable desproporción entre las ediciones inglesas y francesas de los viajes de Cook y de La Perouse y las fuentes documentales de los viajes españoles. Mientras éstas se hallaban dispersas y en muchos casos inéditas, las primeras contaban con excelentes ediciones. Para corregir del olvido las actividades de Hezeta, incluso en el País Vasco, y al mismo tiempo, ayudar al conocimiento documental de la Historia Marítima la Fundación Banco de Vizcaya otorgó en 1991 una beca de investigación a Salvador Bernabéu, que se halla integrado en el proyecto de investigación, que dirijo, *Autoridad, técnica y territorio en la América Española, 1600/1898*, en el Departamento de Historia de América, del anteriormente mencionado Centro de Estudios Históricos. El encargo de Bernabéu se dirigía al estudio de la figura de Bruno Hezeta y la edición de sus principales diarios de navegación. El resultado ha sido este trabajo, que ahora se edita y que tiene dos méritos: permite conocer los esfuerzos materiales y humanos de los dos viajes (1774, 1775), así como sus alcances geográficos, territoriales e, incluso, etnográficos. Y en segundo lugar la edición de una documentación inédita sobre viajes ilustrados poco conocidos. Como consecuencia se enriquece la bibliografía sobre expediciones pero, también, resulta igualmente fértil para antropólogos y estudiosos del noroeste americano por las numerosas noticias que Hezeta vierte sobre los indígenas, que resultan, en varios puntos del Pacífico Norte, las primeras visiones que ofrece un viajero ilustrado.

En la recuperación, pues, de la figura y hechos de este marino vasco —es decir, en la edición y difusión de la investigación del Dr. Bernabéu— han vuelto a colaborar la Fundación Banco Vizcaya y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Por último, junto a la satisfacción de

haber dirigido una obra bien hecha —realizada por un eficiente colaborador y amigo—, me queda el grato deber de agradecer a Joaquín Nebreda (antigua Fundación Banco Vizcaya) y a José Ángel Sánchez Asiaín y M.^a Luisa Oyarzábal (Fundación Banco Bilbao Vizcaya), así como a Alberto Sánchez Álvarez-Insúa, director del Servicio de Publicaciones del CSIC, sus decididos apoyos a la investigación científica y a la edición de los resultados: complemento indispensable éste, ya que careciendo de la necesaria difusión, aquellos alcances nunca serían relevantes.

FRANCISCO DE SOLANO

SIGLAS UTILIZADAS

AGI	Archivo General de Indias, Sevilla
AGN	Archivo General de la Nación, México
AGS	Archivo General de Simancas, Valladolid
AHN	Archivo Histórico Nacional, Madrid
BNMx	Biblioteca Nacional de México
MN	Museo Naval, Madrid
RAH	Real Academia de la Historia, Madrid
VISO	Archivo-Museo «Don Alvaro de Bazán», Viso del Marqués, Ciudad Real

INTRODUCCIÓN

La actividad exploradora de los españoles en el Nuevo Mundo fue constante a lo largo de todo el tiempo que dominaron algún territorio americano o asiático. Empero, hubo épocas en las que diversos factores lograron potenciar e impulsar una mayor actividad en los reconocimientos y descubrimientos de nuevos territorios y mares. Así sucedió durante el reinado de Carlos III, en cuyos límites temporales, la Corona española logró alcanzar su máxima extensión en América. Obligada por una creciente debilidad geoestratégica y por la urgente necesidad de tomar eficaces medidas defensivas en contra de otras potencias europeas que deseaban expandirse en el nuevo continente, el monarca borbón ratificó un importante paquete de medidas políticas, militares, económicas y administrativas, que fueron conducidas a América por un diligente grupo de eficaces militares y visitantes.

Los principales objetivos de la política defensiva fueron la protección de la fachada atlántica, el reforzamiento del norte del virreinato de Nueva España y el incremento de la presencia española en el océano Pacífico, amenazado por los «viajes científicos» de británicos y franceses, y por las expediciones peleteras de los rusos desde sus bases de Kamchatka. En esta coyuntura histórica, un grupo de marinos españoles fue enviado a México para apoyar la política de reconocimientos emprendida por el virrey Bucareli desde el puerto de San Blas. Y de entre ellos, un prestigioso marino fue el encargado de comandar la segunda

expedición al Pacífico Norte, el bilbaíno Bruno de Hezeta. A bordo de la fragata *Santiago*, los expedicionarios lograron alcanzar los 50° N., tomar posesión de dos parajes de la costa y descubrir la desembocadura del río Columbia; mientras la pequeña goleta que llevaban de conserva, la *Sonora*, capitaneada por Juan Francisco de la Bodega y Quadra, reconoció hasta más allá de los 55° N. en una arriesgada derrota en solitario.

A pesar de los notables logros de la expedición, el desconocimiento del viaje de Bruno de Hezeta ha sido casi total hasta la última década, y aún hoy estamos lejos de haber hecho justicia a este magnífico marino. Mientras en los Estados Unidos y Canadá se ha logrado llenar este vacío con breves artículos o la edición de su diario, en España sólo se poseía la narración del viaje de la goleta *Sonora* realizada por Juan Francisco de la Bodega y Quadra y Francisco Antonio Mourelle¹. Escasos son los estudios sobre los vascos y América que recogían entre sus páginas a este interesante bilbaíno que contribuyó de forma decisiva a descubrir la última costa templada del planeta: el Noroeste de América. Este vacío nos estimuló al estudio de Bruno de Hezeta y de la expedición que comandó en 1775 en las peligrosas aguas del Pacífico Septentrional. El resultado es el trabajo que tienes entre tus manos, dividido en dos partes. En la primera, estudiamos la brillante carrera de Hezeta hasta llegar a México y los preparativos, desarrollo y resultados del viaje que le encargó el virrey Bucareli; en la segunda, recogemos la cartografía resultante de la

¹ Eric BEERMAN, «Basque sailor at Bucæli Bay» en *The Alaska Journal*, Autumn, 1982; Eric BEERMAN, «Bruno de Heceta, the first european discoverer of the Columbia River» en *The Pacific historian. A quarterly of western history and ideas*, vol. 23, nº 1 (spring, 1979) págs. 103-115; J. Neilson BARRY, «Who Discovered the Columbia River?» en *Oregon Historical Quarterly* vol. 39 (1938), págs. 152-161; Donald CATTER, «Spain and the Oregon Coast» in *The Western Shore: Oregon Country Essays Honoring the American Revolution*. Edited by Thomas Vaughan. Portland, Oregon Historical Society, 1975; Harry M. Majors: «The Hezeta and Bodega Voyage of 1775» en *Northwest Discovery*, vol. 1 (1980) págs. 208-252; y Herbert K. BEALS, (translation and annotation) *For Honor & Country. The Diary of Bruno de Hezeta*. Portland, Western Imprints, 1985.

expedición y le añadimos la transcripción de los diarios de Bruno de Hezeta y de fray Miguel de la Campa, capellán del barco, amén de varias cartas seleccionadas en forma de apéndice.

Con ello queremos dar a conocer una página más de la brillante contribución española al descubrimiento del Noroeste de América, transitoria pero de enorme importancia para comprender la evolución histórica de aquellas lejanas costas del Pacífico. De ahí el título de nuestro trabajo: «*Trillar los mares. La expedición descubridora de Bruno de Hezeta al Noroeste de América, 1775*», con el que queremos acentuar la continua actividad descubridora de los españoles a lo largo de todo el tiempo que duró nuestra presencia en el Nuevo Mundo. Como en aquel lejano descubrimiento de 1492, también ahora, en 1775, los esforzados marineros recorrieron mares desconocidos y se encontraron con indios de culturas distintas que los abordaron e intercambiaron sus productos. El viaje se convirtió, de nuevo, en aventura y América otra vez en el escenario de las brillantes actuaciones de nuestros marinos, en esta ocasión, de origen vasco.

1. NUEVAS TIERRAS, NUEVOS HOMBRES

El Noroeste del continente norteamericano fue la última zona costera templada en retener sus secretos para los descubridores europeos. Los navíos que accedían al Pacífico norte a través del cabo de Buena Esperanza o por el arriesgado estrecho de Magallanes hasta California, consideraban esta desconocida región como el fin del mundo: el punto del planeta más lejano de Europa para llegar por mar. Los españoles inauguraron, en el siglo XVI, la ruta del Galeón de Manila, única vía marítima regular transpacífica, que arribaba a las costas americanas entre los 40° y los 45° de latitud norte, no excediéndose de este punto la zona explorada por los barcos enviados por el Virrey directamente desde la Nueva España. Tan sólo pequeños indicios y ciertas tradiciones indias permiten especular sobre la llegada de un galeón filipino más al norte, a la bahía de Nehalen. Warren

Cook considera que probablemente se trata del barco «San Francisco Xavier», que había salido de Manila en enero de 1707 y nunca llegó a Acapulco, bien a causa de un error en la navegación —y su posterior extravío de la ruta— o por huir de algún agresor. Si fuera cierta la llegada de dicho galeón a las costas de Oregón, sería, sin duda, la primera vez que los europeos accedieron al Noroeste ².

No obstante, la transcendencia de esta temprana visita fue nula y el acceso definitivo de los europeos a la zona se realizaría sin perder de vista la costa. Los franceses del Canadá obtuvieron durante décadas las marcas de penetración más esperanzadoras, atravesando sin descanso los sistemas de los grandes lagos en busca de un inmenso Mar del Oeste que los geógrafos de París no dudaban en dibujar en sus cartas. Hacia mediados del siglo XVIII, el avance fue detenido: el explorador La Vérendrye y sus hijos se encontraron con las poderosas Montañas Rocosas, extraordinaria barrera natural que aísla geográfica y climatológicamente el Noroeste del resto del continente ³. Sin embargo, el asalto definitivo estaría protagonizado por los rusos, quienes, tras una fulgurante expansión por los territorios siberianos, alcanzarían la península de Kamchatka y el extremo noroccidental del Nuevo Mundo. En la primavera de 1741, el danés Vitus Behring emprendió un segundo y definitivo viaje que le llevaría hasta las costas americanas a bordo del navío «San Pedro». El desembarco en una pequeña isla tan sólo duró diez horas; pero el viaje de Behring inició, sin duda, una nueva etapa en el desarrollo del paisaje del Noroeste. La influencia cultural europea comenzó pero no sin dificultades, habría que esperar hasta el último cuarto del siglo ilustrado para que dicho paisaje se revelara en toda su grandeza y complejidad. Primero los españoles, y, poste-

² Warren COOK, *Flood Tide of Empire. Spain and the Pacific Northwest. 1543-1819*. New Haven and London, Yale University Press, 1973, pág. 37.

³ Nunma BROU, *La Géographie des Philosophes. Géographes et Voyageurs Français au XVIII^e siècle*. París, Editions Ophrys, 1975, págs. 156-157.

riormente, los ingleses, franceses y norteamericanos, contribuyeron a demarcar sus costas, difundir su silueta y explotar sus riquezas.

Los factores geográficos condicionaron profundamente la tardía llegada de los europeos al Noroeste, así como su posterior asentamiento y evolución; pero no hay que olvidar que ese mismo paisaje estaba habitado por importantes culturas indígenas que, desde Alaska hasta California, florecieron principalmente a lo largo de las costas y las desembocaduras de los ríos. Los factores del entorno y ambientales fueron agentes causales determinantes para la cultura india del Noroeste. Los distintos pueblos se acomodaron a las condiciones naturales del hábitat —lugar en donde un organismo vive—, desarrollando peculiares técnicas de subsistencia. La tierra, el cielo y el mar se conjugaron para hacer posible una rica vegetación —caracterizada por inmensos y frondosos bosques— que determinó que la madera fuese el principal elemento natural de todos los indígenas del Noroeste, por encima de las fronteras tribales o lingüísticas; como también común sería su casi total dependencia del mar para la alimentación. Así, los indígenas del Noroeste fueron —principalmente— pescadores de unos mares muy ricos, cuyo principal protagonista: el salmón, regularmente remontaba los ríos de junio a octubre hasta desovar y morir en las frías y claras aguas de las montañas del interior. Esta riqueza y su fácil predicción favoreció una respuesta de almacenaje de los recursos como previsión para tiempos más difíciles; fenómeno que dio lugar a sociedades cazadoras y recolectoras con un gran sentido de la defensa del territorio, así como del control sobre sus recursos, entre los que habría que destacar, también, las ballenas, las nutrias, la morsa o el león marino.

Este almacenamiento sería, igualmente, la causa de la profunda estratificación social de los pueblos del Noroeste y de las considerables diferencias de riqueza entre sus miembros. En él se basaría, por último, la ceremonia más estudiada del Noroeste: el famoso *potlatch*.

En definitiva, para comprender la evolución histórica del Noroeste y las culturas indígenas allí asentadas, se deben conocer

su estructura y características geográficas. Las peculiaridades del hábitat en estas latitudes del Pacífico imprimieron —e imprimen— un ritmo y unos rasgos singulares de notables alcances en su evolución histórica. Es preciso conocer el medio ambiente en el que el hombre desarrolla sus actividades, puesto que influye sobre éstas; pero el ser humano es, a su vez, un factor de transformación del mismo. Se establecen, por lo tanto, unas profundas relaciones recíprocas entre el hombre y el entorno, cuyo resultado es el paisaje antropogénico, es decir, transformado a lo largo de la historia por la acción de los seres humanos. En líneas generales, la incidencia de los factores naturales sobre el grupo humano es tanto mayor cuanto menor sea el nivel alcanzado por las fuerzas productivas.

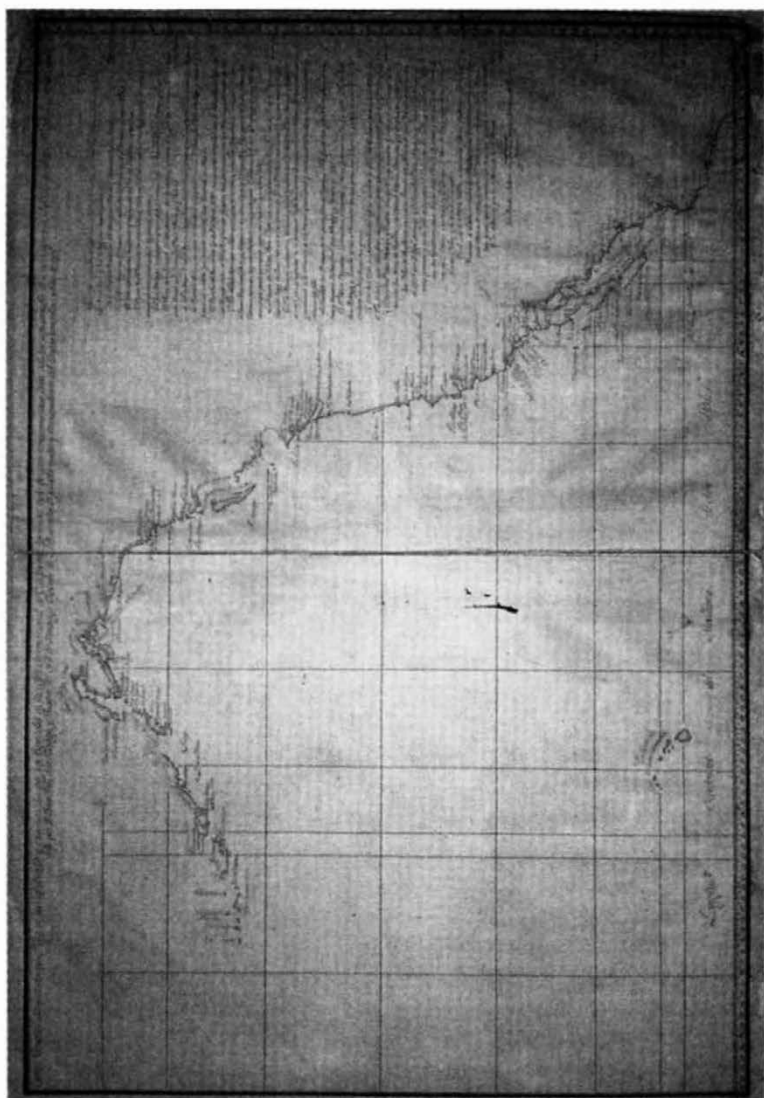
El continente norteamericano se adosa al Océano Pacífico por medio de un poderoso sistema montañoso formado por dos alineaciones paralelas a la costa, separadas por una depresión central que corre desde México hasta Alaska. Las cadenas del interior cambian de nombre según la latitud: Sierra Nevada en California, Cascade Range en Oregón y Coast Mountains desde el estrecho de Fuca hasta Alaska. Son enormes masas de granito, extendidas en el transcurso de la época secundaria, con picos de 2.000 a 5.000 m. que dominan la costa; sierras atrevidamente recortadas y muy cinceladas por los glaciares. A sus pies se extiende una canal arquitectónica de más de 600 km. de longitud, llamada Gran Valle Central en California y Valle de Willamette en Oregón, que, tras el Puget Sound, se sumerge en las aguas del Pacífico dando lugar al *island passage* de la Columbia Británica.

Las cordilleras costeras presentan, al sur de los 41° N., crestas paralelas de altitud moderada y uniforme dominadas por montañas aisladas que llegan a alcanzar los 2.000 y 1.700 m. en las latitudes más meridionales. Se hallan cortadas por surcos casi rectilíneos, alcanzando en la bahía de San Francisco los 400 km. Al noroeste sobresalen los valles de Santa Rosa y Russian River, y al sudeste, los de Santa Clara y San Benito. En gran medida, se trata de bloques fallados y levantados, fuertemente basculados y todavía en activo. Debido a que los ejes orográficos se inclinan ligera-

mente hacia el Pacífico, las estribaciones terminan en promontorios obtusos y los valles, en pequeñas llanuras intermedias. Sin embargo, estos últimos son escasos, presentando la costa un aspecto abrupto, elevado y poco propicio para el asentamiento humano. El excepcional puerto de San Francisco y el canal de Santa Bárbara —donde la plataforma continental se eleva y emerge en varias islas— fueron los lugares más favorables para la concentración indígena.

Más al norte, la costa —muy rígida y con suaves promontorios— posee sólo una estrecha franja litoral de llanuras, dividida en gradas por terrazas de abrasión litoral que, llegando hasta los 450 m., dan testimonio de levantamientos recientes. Sin embargo, el anegamiento general de la costa ha sido muy intenso, convirtiendo las bocas de los ríos en profundas y ramificadas bahías, como el Grays Harbour y la Willapa Bay en Washington, o la Coos Bay en Oregón. La desembocadura del río Columbia forma un notable estuario de 8 km. de anchura; allí tenían sus asentamientos los Chinook, muy buenos comerciantes, que una vez al año remontaban el río para intercambiar productos con los indios del Columbia Plateau.

El estrecho de Juan de Fuca marca el inicio de una disposición montañosa distinta, si bien, los rasgos esenciales del sur se prolongan hasta la Columbia Británica. La costa sigue siendo muy montañosa: la altura media es de 1.600 m., aunque muchos picos se elevan por encima de los 3.000 m. Su estructura comprende elementos de origen y constitución diversa que, amalgamados hacia el final del Secundario, han compartido desde entonces el mismo destino. Los picos están rodeados de glaciares que han excavado profundos valles en su avance hacia la costa. A sus pies se extiende longitudinalmente la depresión central, ahora sumergida para formar los estrechos de Georgia, de la Reina Carlota y de Hecate, que separa las montañas costeras de una peculiar cordillera insular (*island range*), cuyos elementos más importantes son la isla de Vancouver y el archipiélago de la Reina Carlota.



Mapa del Noroeste de América en donde se resumen todos los descubrimientos españoles del siglo XVIII. MN, nº B-E-9

Esta triple división fisiográfica —montañas costeras, insulares y paso acuático— está profundamente relacionada con la glaciación intensa que ha sufrido el paisaje y que ha excavado una costa muy accidentada y articulada por numerosos fiordos, algunos de los cuales alcanzan 160 km. de profundidad; fenómeno que ha producido la instalación del mar entre sus montañas desde la retracción de los glaciares, abriendo en sus riberas profundos y ramificados puertos y aislando multitud de pequeñas islas y escollos. Nos hallamos ante costas muy peligrosas y difíciles para la navegación, circunstancia que acrecienta el mérito de sus primeros exploradores.

El paso acuático entre las dos cadenas, que se extiende hacia el norte hasta el archipiélago Alexander, es conocido también como «artesa costera». Interesa destacar la existencia de algunas partes emergidas, ciertas tierras bajas o *forelands*, que ocupan el litoral oriental de la isla de la Reina Carlota, el tramo inferior del río Frazer y la costa sudoriental de la isla de Vancouver. Esta última isla, de 33.800 km², hábitat de los Nootka, tiene una estructura semejante a las montañas costeras —sedimentos de edades secundarias— y una altitud equivalente: el Monte Victoria llega a alcanzar 2.280 m. Sin embargo, una huella glaciaria más intensa se refleja en sus atrevidos picos y recortados fiordos.

En resumen, podemos afirmar que la peculiaridad de este relieve en relación con su prolongación americana reside en su profunda huella glaciaria y, en consecuencia, en su impronta marina. El mar se halla por todas partes: ocupa la depresión central, excava las costas, dibuja numerosas islas, penetra hasta grandes distancias interiores y separa Vancouver de la isla de la Reina Carlota.

Las montañas costeras se prolongan al norte del archipiélago Alexander por las poderosas sierras de San Elías, Chugach y las montañas Kenai, que forman un arco continuado con la sierra aleutiana. Montañas de gran altura, netas, costeras, que siguen los pliegues de la Columbia Británica. Toda la región es inestable, atravesada por grandes fallas longitudinales, muchas actualmente

activas, sometidas, de nuevo, a una intensa glaciación: de las sierras de San Elías y Chugach bajaban numerosos glaciares que labraron notables fiordos en las costas. En San Elías, el límite de las nieves desciende a los 600 m., reuniéndose en sus laderas costeras una inmensa cantidad que forma el impresionante glaciar de piedemonte Malaspina: enorme capa de hielo que llega a las orillas del mar con un frente de 110 km. y una extensión de 30 a 40 km. de profundidad.

La mayoría de los ríos que desembocan en el Océano Pacífico tienen su origen en el sistema montañoso que lo rodea. Llegan hasta el mar después de atravesar profundas gargantas, si bien, en sus fuentes, recorren amplios valles. El más importante, el río Copper, nace al norte de las montañas Chugach y llega a la costa atravesando un angosto valle. La importancia de estos ríos fue notable, pues en numerosas ocasiones eran usados como rutas comerciales entre los indios de la costa y del interior. El valle del río Stikine, por ejemplo, servía para intercambiar aceite de pescado por pieles de animales, recibiendo, por ello, el nombre de *grease trails*. Otra importante ruta era la del río Chilkat, que desemboca en el canal Lynn, ampliamente utilizada por los indios Chilkat para comerciar con las tribus del interior.

Sin duda, el sistema montañoso del Pacífico influyó de forma decisiva en la vida y en la evolución de los indígenas del Noroeste, que, en gran medida, habitaban sólo las costas. Así, la isla Vancouver apenas era recorrida por unos cuantos senderos de una orilla a otra. Pero, además, las dilatadas y abruptas montañas separaron el litoral noroccidental del resto del continente americano, aislándolo de las influencias climáticas del interior y dificultando la llegada de los canadienses y americanos. Tan sólo en 1793, aprovechando las riberas del río Bella Coola, Alexander Mackenzie logró llegar por tierra a las costas del Noroeste.

El relativo aislamiento de la región favoreció un clima netamente oceánico y, en consecuencia, una vida animal y vegetal excepcional. Los distintos pueblos indígenas se articularon en

torno a este favorecido entorno, consiguiendo una madura adaptación cultural ⁴.

Lo que más caracteriza el paisaje de la Costa del Noroeste es un tupido bosque de coníferas determinado por la humedad del clima oceánico y la larga duración de la estación vegetativa. Desde las orillas de los fiordos, una muralla densa y verde escala las inclinadas pendientes hasta el nivel de las nieves perpetuas sin apenas dar lugar al desarrollo de la pradera alpina.

Al norte de San Francisco, el pino amarillo y el pino sacarinos son los árboles más característicos, mientras que, en la faja costera, más expuesta a las brumas marítimas —la *fog belt*—, el *redwood* o *sequoia* llega a formar espesos bosques. Sus dominios se adentran en Oregón, donde comparte las laderas con otras coníferas y árboles frondosos. Ya en la Columbia Británica, el denso bosque de las latitudes meridionales y medias se degrada. El pino Douglas, que alcanza los 60° N., cede el lugar al *red cedar* y éste, al *western hemlock*, un cuarto más pequeño; por fin, hacia los 55° N., el bosque más claro y de menor altura se caracteriza por la *pinea* de Sitka. En aquellas latitudes, las nieves son tan abundantes y funden tan difícilmente, que el límite de los árboles desciende rápidamente: desde Skagway no pasa de los 400 m., mientras en Alaska desciende al nivel del mar.

En la isla de Vancouver, las condiciones ambientales son óptimas para el crecimiento de inmensos bosques de coníferas, como el abeto Douglas, el pino blanco occidental y el abeto. El mexicano José María Moziño, miembro de la expedición de Bodega y Quadra, que llegó en 1792 a Nootka —en su litoral oriental—, nos dejó la siguiente impresión:

Cuando se ve desde la mar, presenta el golpe de vista más pintoresco, pues sus elevadas montañas, cubiertas siempre de pinos y cipreses, parece que jamás sufren se marchite su verdor. Mas al saltar en tierra, no se

⁴ F. HUDSON, *North America*. Londres, Max McDonald-Evans, 1974; Oscar SCHNUEDER, *Geografía de América*. México, Fondo de Cultura Económica, 1946; y W. ATWOOD, *The Physiographic Provinces of North America*. Boston, Ginn and Co., 1940.

descubren por todas partes más que playas arenosas de poca extensión, malezas, precipicios, peñascos vivos, moles inmensas de piedras colocadas con desorden y aun lavas volcánicas en las orillas de un lago que dista menos de un cuarto de milla del fondeadero ⁵.

Otro miembro de la misma expedición, José María Maldonado, acompañó a Jacinto Caamaño en un periplo más al norte, explorando el puerto de Bucareli —descubierto en 1775 por Juan Francisco de la Bodega y Quadra—, situado en la costa oriental de la isla Príncipe de Gales, donde encontró los siguientes árboles y plantas:

Pino silvestre del Canadá, pino abeto pinea, ciprés (siempreverde), verónica, valeriana, circaca de los Alpes, especie de Gramá, lanten mayor, lanten marítimo, alcornoque del Canadá, amor del hortelano, acena alargada, sándalo blanco, hierba mora, campanilla, uva crespá y uva espina, espinaca falsa, acelga, zanahoria de Mauritania, barrilla (especie de férula), apio de olor fuerte, cilantro, saúco negro, ajo de olor pesado de Siberia, convalaria, diente de perro, romasa crespá, epilovio de hoja angosta, cardo, montano, palustre, arándano del vulgo, pirola en parasol, madroño, uva del oso, firela de tres hojas, arenaria con tres flores... empeine, hongo agárico, Aster de Siberia y Aquilea de mil hojas ⁶.

Sirva esta nutrida relación para demostrar la riqueza del sotobosque, donde los indígenas se proveían de plantas silvestres, bayas y diversas frutas. El tabaco era la única planta que cultivaban en pequeños huertos cerca de sus asentamientos, produciéndose, asimismo, tras la llegada de los europeos, la patata.

El bosque proporcionó a los indígenas del Noroeste la materia principal para sus viviendas y canoas; alcanzando en la habilidad de trabajar la madera un verdadero arte. Los utensilios se adornaban con entalladuras estilizadas, y grandes símbolos totémicos

⁵ José María MOZIÑO, *Noticias de Nutka*. México, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 1917, pág. 5.

⁶ Jacinto CAAMAÑO, «Extracto del diario de las navegaciones, exploraciones y descubrimientos hechos en la América Septentrional, año de 1792» en *Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y Descubrimientos*. Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1975, págs. 173-238: 202-203.

se levantaban frente a las casas. La fibra de ortiga, convertida en hilo, les proporcionó el material de sus redes y del líber de la *Thuja gigantea* fabricaban canastos, esteras y mantas ⁷.

2. EL SALMÓN Y LA NUTRIA

El Noroeste constituye un entorno natural que cuenta con abundantes y ricas especies tanto en la fauna marina como en la terrestre. Los distintos pueblos indígenas desarrollaron, a partir de estos recursos, un notable sentido de la territorialidad, organizando su subsistencia y sus costumbres en función de la administración de aquéllos.

El mar proporcionaba la mayor parte de los alimentos, gracias a su gran riqueza. En el Mar de Behring y en la mitad occidental del golfo de Alaska, predominaba el bacalao, mientras que el arenque buscaba las aguas menos frías del sudeste de Alaska y la Columbia Británica, en las que también residía el fletan o halibut, gran pescado plano muy abundante en Vancouver y en la isla de la Reina Carlota. Sardinas, atún y caballa complementaban este cuadro general, extendiéndose hasta California. Sin embargo, en todas las culturas del Noroeste, el salmón ocupaba un lugar esencial e indiscutible; totalmente integrado en la vida de los indígenas, constituía su principal fuente de alimento.

El salmón aparecía en las costas hacia la primavera, pero la pesca intensiva no comenzaba hasta finales de junio, terminando en octubre. Se trata del género llamado *onchorynchus*, cuyas cinco especies se distinguían por el tamaño, el aspecto de la carne y la época de la emigración. Con pocos días de diferencia, los salmones remontaban los ríos del Noroeste hasta desovar y morir en las claras y tranquilas aguas de las fuentes fluviales que los vieron nacer. Entonces, los indígenas se afanaban en su captura, al igual que los osos y las gaviotas. Se pescaba con

⁷ R. BLANCHARD, *Estados Unidos, Canadá y Alaska*. Barcelona, Juventud, 1944.

anzuelo, fisgas, arpones y redes, curándose con humo el pescado que no era consumido inmediatamente.

Otro importante pescado era el olachen o pescado de vela, que se presentaba en enormes bancos los meses de marzo y abril en la desembocadura de ciertos ríos. La caza de los mamíferos marítimos constituía una notable fuente de recursos, especialmente la de las focas, morsas y nutrias; pero, sin duda, particular interés tenía la caza de la ballena. José María Moziño la describe con una gran minuciosidad en sus *Noticias de Nutka*:

Una pequeñita piragua, que apenas tiene quince pies de quilla y dos y medio de manga, gobernada por tres o cuatro hombres, es la que sale a aprisionar el animal más enorme que produce la naturaleza. El genio inventivo del hombre se descubre siempre en proporción a sus necesidades, y el de estos salvajes, en la materia de que tratamos, nada ha sido inferior al de las naciones más civilizadas. Arrojan fuertemente sobre la ballena un agudo arpón unido a un asta bastante larga y pesada para que se clave más profundamente. Retiran luego ésta por medio de una cuerda, al paso que largan otra unida por un extremo al arpón y por el otro a una vejiga inflada que, flotando sobre las aguas como boya, les distingue el paraje por donde huye el animal herido el poco tiempo que se le conserva la vida. No hay pesca que los naturales solemnicen más y de la que saquen mayores ventajas ⁸.

La caza de la fauna terrestre era muy limitada, a pesar de contar con una gran riqueza. Sobresalía la captura de los animales de pieles preciosas como el castor, la marta, el lince, la rata almizclera o el zorro, todos ellos muy apreciados por los primeros europeos que llegaron a la costa. La presencia de estos últimos estuvo, casi inmediatamente, acompañada de una explotación de los recursos que, con el tiempo, transformaría profundamente el hábitat de los indígenas. Hacia 1783, las nutrias escaseaban ya en las Aleutianas, la península de Alaska y la isla Kodiak, obligando a los rusos a extender sus actividades a la tierra firme. Pero, sin duda, el año 1786 fue el más decisivo para el paisaje del Noroeste. Las ganancias conseguidas en China a cambio de pieles recogidas en Nootka por el capitán Cook en 1778, impulsaron la llegada de

⁸ MOZIÑO, *op. cit.* en nota 5, pág. 40.

numerosos barcos ingleses y norteamericanos, que iniciaron una exploración y explotación general de todo el Noroeste ⁹.

El tráfico alcanzó pronto grandes dimensiones, igual que el contacto entre los indígenas y los europeos. Moziño confiesa que:

El tráfico con los europeos les ha hecho conocer varias cosas de que les hubiera sido mejor haber carecido siempre y conservado la primitiva simplicidad de sus costumbres ¹⁰.

Una de las mercancías más importantes fueron las armas de fuego, cuyo peligro se hizo evidente durante el ataque de los indios y destrucción de la colonia rusa de Sitka en 1802. Sin embargo, más mortíferas serían las enfermedades venéreas introducidas por los marinos: otra de las causas que explicarían la disminución de los indígenas en el Noroeste durante los últimos años del siglo XVIII y principios del XIX. Esta catástrofe demográfica ya fue vislumbrada por Malaspina, quien escribió que:

El cebo de nuestro comercio y de la adquisición de las nutrias, el deseo de tener algunos esclavos para aumentar en nuestras manos el número de estos infelices o franquearnos su uso si son mujeres, finalmente, la adquisición de nuevas armas, o ya hechas o sacadas del hierro, serán nuevos principios de discordia y consecuentemente de una destrucción recíproca ¹¹.

3. GEOGRAFÍA Y FICCIÓN EN EL NOROESTE

Los viajes y expediciones españolas contribuyeron de forma decisiva, a lo largo de la historia, a crear el concepto de Noroeste como paisaje, asociándolo —durante la mayor parte de la colonia— al territorio conocido como California. Así, cuando las

⁹ D. PETHICK, *First Approaches to the Northwest Coast*. Vancouver, Canadá, 1976.

¹⁰ MOZIÑO, *op. cit.* en nota 5, pág. 36.

¹¹ *Viaje político-científico alrededor del Mundo, en las corbetas Descubierta y Atrevida, al mando de los capitanes de navío Don Alejandro Malaspina y don José Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794*. Madrid, 1885, pág. 345.

expediciones de Carlos III redescubrieron la inmensidad de la costa y hallaron una gran diversidad en los parajes visitados, no dudaron en señalar sus diferencias. Íñigo Abbad y Lasierra, al recopilar sus relaciones y diarios, distingue la California Meridional —que abarcaría la península californiana— de la California Septentrional —que ocuparía «todas las tierras descubiertas al noroeste de la Meridional»—; esto es, las costas comprendidas desde la misión de San Diego hasta los descubrimientos rusos en Alaska. Pronto, sin embargo, la expansión española en el Pacífico Norte quedaría reducida al sur del cabo Mendocino, distinguiéndose en nuestra administración la Baja California —prácticamente toda la península—, la Alta California —también llamada Nueva, frente a la anterior conocida como Vieja— que comprendería toda la costa desde San Diego a San Francisco, y ciertos territorios al norte, libres de soberanía, que limitarían en su parte más septentrional con la Nueva Rusia, es decir, con los establecimientos peleteros rusos. A esta parte intermedia dedicaría Alejandro Malaspina un importante informe, conocido como *Descripción física de las costas del Noroeste de la América visitadas por las corbetas* —quizás el mejor del siglo XVIII—, donde distingue tres sectores diferentes, que corresponderían a la actual división del Noroeste en regiones geográficas. Alejandro de Humboldt escribe en su *Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España* (1809) las siguientes líneas, dotadas de su habitual perspicacia:

Los geógrafos, que tanta prisa se han dado en hacer trizas el mundo para facilitar el estudio de su ciencia, han distinguido en la Costa Noroeste una parte inglesa, otra española y neutra, y una rusa; pero estas divisiones han sido hechas sin consultar a los caudillos de las diferentes tribus que había en aquellas comarcas. Y a la verdad que si las pueriles ceremonias a que los europeos dan el nombre de toma de posesión, si las observaciones astronómicas hechas en una costa recién descubierta pudieran dar derechos de propiedad, es muy cierto que aquella porción del Nuevo Continente sería dividida de un modo extraño, y quedaría repartida entre los españoles, rusos, franceses y los americanos de los Estados Unidos; un mismo islote tocaría en el reparto a dos o tres naciones a un tiempo, porque cada una de ellas podría probar haber descubierto un cabo diferente. La dilatada sinuosidad que forma la costa entre los paralelos 55 y 60 abraza los

descubrimientos hechos sucesivamente por Gali, Behring y Taschirikow, Quadra, Cook, La Pérouse, Malaspina y Vancouver ¹².

Esta complejidad que el Noroeste alcanzó a caballo entre las dos centurias, refleja también la importancia que las naciones europeas y los Estados Unidos concedieron a la zona en los años finales de la centuria ilustrada, transformando el paisaje. Sin embargo, el desmantelamiento del establecimiento español de Nootka (1789-1794) iniciaría un largo período en el que, a excepción de los rusos, ninguna otra nación establecería un puesto permanente en sus costas.

El papel de España en la geografía del Noroeste adquiere, por tanto, un doble significado: demarcación y exploración de sus aguas y ensayo temprano de establecimiento. La primera de dichas labores fue comenzada en los albores de nuestra presencia en América, teniendo como principal fin la búsqueda de un paso acuático entre el Atlántico y el Pacífico por el norte del continente americano; paso que, en 1561, Giacomo di Castaldi, en una carta aparecida en Venecia con el título *Il disegno della terza parte dell'Asia*, bautizó con el topónimo *Ania Pro./vincia*. Este paso se convertiría al año siguiente —en un folleto publicado por él mismo— en el *Streto de Anian*. Castaldi lo situaba entre los 63 y 66° de latitud norte, posición en la que aparece también en numerosos e importantes mapas de la época, que dieron así validez a lo que sólo era una hipótesis de gabinete.

Los esfuerzos de la monarquía española por encontrar dicho estrecho fueron muy notables, realizándose viajes tanto en la vertiente atlántica —el viaje de Diego García en 1526— como en la pacífica, donde a la postre se conseguirían los resultados más fructíferos. Las acciones fueron muy persistentes, destacándose las expediciones cortesianas y las llevadas a cabo por el virrey Mendoza —todas ellas durante el siglo XVI—, que proporcionarían

¹² Alejandro DE HUMBOLDT, *Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España*. México, Editorial Porrúa, 1975, pág. 220.

los primeros mapas y relaciones de la península californiana ¹³. Pero, sin duda, el viaje más importante fue el realizado por Juan Rodríguez Cabrillo, que lograría recorrer el litoral del Noroeste hasta los 44° N., si bien, sus descubrimientos fueron pronto olvidados y, por tanto, sin trascendencia ¹⁴. Tras sus pasos se enviaría a Sebastián González Vizcaíno, quien demarcó toda la costa hasta el cabo Mendocino —e incluso una de las naves de su expedición llegó hasta el cabo Blanco—, estableció su nomenclatura geográfica y advirtió sobre las posibilidades de poblar los puertos de Monterrey y San Diego ¹⁵.

El reconocimiento de las costas hasta el cabo Mendocino fue seguido, sin embargo, de ciertas especulaciones que influirían notablemente en la cartografía de los siglos XVII y XVIII. La fragata «Tres Reyes», en su periplo hacia el norte, identificó el estrecho de Anián con el río de Santa Inés, situado hacia los 39° N., apareciendo en los mapas el famoso río de Martín Aguilar, como entrada del conocido paso interoceánico. Fray Antonio de la Ascensión, carmelita participante en la jornada de Vizcaíno, difundiría en diversos escritos, aparecidos durante la primera mitad del siglo XVII, la certeza de la existencia del estrecho, lo que convirtió a California en una isla, siendo dibujada como tal en los mapas de la época ¹⁶. A este error geográfico se agregó, durante el siglo XVII, la suposición de la existencia de pasos entre ambos océanos, que fueron bautizados con los nombres de sus descubridores.

¹³ Miguel LEÓN PORTILLA, *Hernán Cortés y la Mar del Sur*. Madrid, Cultura Hispánica, 1985; y Luis GONZÁLEZ: «Hernán Cortés, la Mar del Sur y el descubrimiento de Baja California» en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 43 (1985) págs. 573-644.

¹⁴ Henry WAGNER, *Juan Rodríguez Cabrillo: Discoverer of the Coast of California*. San Francisco, California Historical Society, nº 17, 1941.

¹⁵ M. MATHES, *Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el Océano Pacífico. 1580-1630*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1973.

¹⁶ R. TOOLEY, *California as an island, a geographical misconception illustrated by 100 examples from 1625 to 1770*. Londres, The Map's collector's Circle, 1964.

Un tal Apóstolos Valerianos, también conocido como Juan de Fuca, nacido en Cefalonia, encontró en Venecia, durante el verano de 1596, a dos ingleses, llamados Michael Lok y John Dowlass, a quienes relató los pormenores de un viaje que le habría sido encargado en 1592 por el virrey de Nueva España. Con tan sólo un navío y una lancha, habría —supuestamente— alcanzado los 47° y 48° N. de la costa californiana, donde encontró un estrecho en el que se adentró. Navegó por él durante veinte días, descubriendo ricas regiones en oro y perlas hasta llegar, finalmente, al Atlántico. La ingratitud de España le habría llevado a la república italiana, donde esperaba entusiasmar a las autoridades con tan importante hallazgo. Tras conocerse la historia de Juan de Fuca, el matemático y navegante Fernando de los Ríos Coronel presentó al Gobernador de Filipinas, Gómez Pérez das Mariñas, un memorial en el que, siguiendo las afirmaciones del fraile agustino Martín de Rada, relataba lo sucedido a un vasco llamado Juanes de Rivas, quien, en una travesía hasta Terranova, fue informado de los viajes de ciertos bretones por un estrecho descubierto por los portugueses para navegar desde Lisboa a la India y China a través del norte de América.

Tan vagas noticias fueron seguidas, en la geomitología del Noroeste, por el memorial de Lorenzo Ferrer Maldonado, presentado al rey en 1609. En él, narraba su viaje de España a Groenlandia y, desde allí, al Pacífico por mares que alcanzarían los 75° de latitud norte, desde donde un canal descendería en dirección suroeste hasta ganar el estrecho de Anián por los 60°. Allí se encontró con varios luteranos hanseáticos, quienes le habrían comunicado —usando el latín— que empleaban dicha vía interoceánica en su comercio con China. Ferrer Maldonado insistió en la necesidad de ocupar aquel paso, para lo cual, solicitaba de la Corona las aportaciones financieras suficientes con el fin de levantar varias fortalezas y armar tres embarcaciones ¹⁷.

¹⁷ M. Fernández DE NAVARRETE, «Examen histórico-crítico de los viajes y descubrimientos apócrifos» en *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, vol. XV, Madrid, 1848.

Por último, el fraile franciscano Gerónimo de Zárate Salmerón escribió, en los capítulos 118 al 122 de su *Relaciones de todas las cosas que en el Nuevo México se han visto y sabido, así por mar como por tierra, desde el año 1538 hasta el 1626*, la *Relación del Piloto Morera que pasó la mar del Norte a la del Sur por el Estrecho*¹⁸ con la que se cierra este interesante capítulo de la geografía fantástica del Noroeste. Amén de representar la importancia que el estrecho tuvo durante todo el virreinato, la influencia de estas narraciones en las exploraciones del siglo XVIII fue decisiva. Si en los primeros viajes la Corona se interesó principalmente por hallar la situación de los establecimientos rusos y detener su avance, tras el viaje de Martínez y López de Haro, en 1788, la estrategia principal fue la búsqueda del paso interoceánico. Este interés de la corona se refleja en las órdenes enviadas a la expedición Malaspina, obligándola a dirigirse hacia las aguas del Noroeste, cuando se encontraba laborando en aguas novohispanas.

Es preciso, sin embargo, detenerse brevemente en la solución del enigma geográfico de California. La aparición de la *Monarquía indiana* del franciscano Juan de Torquemada (1615) —en cuyos capítulos XLV-LVIII del Libro Quinto se narraba el viaje de Vizcaíno, contado por fray Antonio de la Ascensión— difundió la insularidad de California y la existencia del estrecho de Anián. Pues bien, otro libro titulado *Noticia de California y la existencia del estrecho de Anián* influiría de modo decisivo para restaurar su peninsularidad. Dicha obra fue escrita por el jesuita Miguel Venegas, y en ella se mostraba partidario de la idea de Torquemada y fray Antonio de la Ascensión; sin embargo, la revisión de la misma por el jesuita español Andrés Marcos Burriel introdujo importantes modificaciones: refutó el error geográfico e insertó dos mapas en los que la peninsularidad quedaba totalmente

¹⁸ Gerónimo DE ZARATE, «Relaciones de todas las cosas que en el Nuevo México se han visto y sabido, así por mar como por tierra, desde el año de 1538, hasta el 1626» en *Documentos para servir a la historia de Nuevo México*. Madrid, José Porrúa Turanzas, 1962.

patente ¹⁹. El Padre Burriel sancionaba así los descubrimientos geográficos del Padre Eusebio Kino, que habían sido recogidos en un plano publicado en París en 1705 —grabado por Charles Inselin y titulado *Passage par terre à la Californie*— e insertado dentro de las *Lettres Edifiantes et Curieuses Ecrites des Missions Etrangères par quelques Missionnaires de la Compagnie de Jésus y Mémoires de Trévoux*. Se cerraba así un importante capítulo de la geografía del Noroeste al que seguiría la exploración de los supuestos estrechos.

¹⁹ Miguel VENEGAS, *Noticias de California*. 3 tomos, México, Editorial Layac, 1944.

CAPÍTULO I

BRUNO DE HEZETA: UN MARINO PARA TRILLAR LA MAR DEL SUR

El primer capítulo lo vamos a dedicar a conocer la biografía de Bruno de Hezeta desde su nacimiento hasta su elección como uno de los oficiales que Carlos III envió a Nueva España para explorar la Mar del Sur. Bilbaíno de nacimiento, formó parte de una familia que contó con varios miembros en la Armada e ilustres antepasados.

1.1. VIZCAÍNO ORIGINARIO

Numerosos datos sobre sus padres y familia se encuentran reunidos en el expediente formado para su ingreso en la Escuela de Guardias Marinas de Cádiz. Como era costumbre, esta importante documentación recogió abundante información genealógica conseguida en Orduña, las anteiglesias de Ugarte, Múgica, Gorocica, Amorebieta, Yurreta, Morga y la villa de Durango ¹.

¹ «Justificación de Vizcaynía, nobleza y limpieza de sangre de don Bruno y don Juan Mathias de Hezeta Dudagoitia y Fontecha Salazar, naturales del señorío de Vizcaya, hermanos *ab utrinque* de don Vicente y don Hemeterio de Hezeta Dudagoitia, alféreces de fragata», en MN, Exp. 804.

Bruno de Hezeta era hijo de Juan de Hezeta y Elena de Fontecha, los cuales contrayeron matrimonio el primero de agosto de 1728 en la anteiglesia de Amorebieta, casa y habitación de don José Antonio de Dudagoitia, presbítero y beneficiado de su iglesia parroquial. No obstante, no fue este sacerdote el que celebró el casamiento, sino don Juan Bautista de Zaldivia, beneficiado de las iglesias unidas de la villa de Guernica, con expresa licencia del cura de la anteiglesia de Nuestra Señora Santa María de Amorebieta. Tras la ceremonia, el nuevo matrimonio pasó a vivir a Guernica, donde tuvieron a María Jacinta Nicolasa, su primera hija, y posteriormente a la villa de Bilbao, donde nacieron el resto de sus hijos: Vicente, Antonio Fernando, Joaquín José Vicente, Emeterio Vicente, Mariano Vicente Blas, Ignacio Vicente María, Bruno Ignacio Vicente, Juan Matías Vicente, Santiago José Vicente y Elena Juana Javiera Vicenta, además de otros que no sobrevivieron.

Bruno de Hezeta, bautizado como Bruno Ignacio María Vicente, nació el primer día del mes de febrero de 1743, tal y como consta en la siguiente copia del libro bautismal:

En la iglesia parroquial de los Señores San Juanes de esta villa de Bilbao, a dos de febrero de mil setecientos y cuarenta y tres años, yo, don Joseph Francisco de Uriarte y Larrea, beneficiado y cura rector de dicha iglesia, bauticé a un niño que nació el día antecedente, a las once y media del día (según declaración de sus padres), y le puse por nombre Bruno Ignacio María Vicente, hijo legítimo del licenciado don Juan de Hezeta Dudagoitia, natural de la anteiglesia de Gorocica, y de doña Elena de Fontecha, natural de la ciudad de Orduña y vecinos de esta villa; abuelos paternos, don Matheo de Hezeta Dudagoitia, natural de Yurreta, y doña María Ochoa de Sagasti, natural de Gorocica y vecinos de Gorocica; maternos, don Pedro de Fontecha Zalazar, natural de Nograra, en la provincia de Álava, y doña María Jacinta de Boxo, natural de la ciudad de Orduña y vecinos de esta villa; padrinos, don Bruno Ignacio de Villar y doña Jacinta de Dudagoitia, vecinos de esta villa, a quienes previne el parentesco espiritual y firmé = Don Joseph Francisco de Uriarte y Larrea ².

² «Justificación ...» MN, Exp. 804, fol. 1r.

El padre de nuestro marino, Juan de Hezeta Dudagoitia, fue abogado de los reales consejos y vecino de Bilbao, siendo varias veces sorteado por síndico provincial general del señorío de Vizcaya y electo por tal el bienio 1740-1742. Además, por decreto del 18 de julio de 1754, acordado en la junta celebrada en Guernica, consta que Juan de Hezeta fue declarado consultor letrado vitalicio de Vizcaya por setenta y dos pueblos entre nobles, anteiglesias, villas y ciudades, sucediendo en el cargo a su suegro, Pedro de Fontecha. El abuelo paterno de Bruno de Hezeta, en cambio, vivió como herrero en las anteiglesias de Yurreta, Amorebiera y Múgica, muriendo dieciocho o diecinueve meses después de haber nacido Juan de Hezeta. Entonces, su abuela materna, María Ochoa de Sagasti, se casó en segundas nupcias con Pedro de Bolívar, pasando a residir a la villa de Bilbao. Esta última era hija de Pedro de Sagasti y Gordia y de doña Marina de Goyri y Mendieta, vecinos de la anteiglesia de Gorocica, naciendo María Ochoa en la casa solar de Eguartebarrena, propia suya en dominio y posesión.

La madre de Bruno de Hezeta, María Jacinta Elena de Fontecha Salazar Vozo y Mendibil, era hija del licenciado Pedro de Fontecha Salazar, abogado de la Real Chancillería de Valladolid, y de María Jacinta de Vozo y Mendibil. Don Pedro, natural del lugar de Nograro, valle real de Baldegobia, en Álava, había sido alcalde ordinario de Orduña, regidor capitular del señorío de Vizcaya en el bienio 1738-1740 y varias veces sorteado consultor, siéndolo perpetuo por elección general tras las Juntas Generales del mes de julio de 1744 y 1746.

El expediente de limpieza de sangre y nobleza, imprescindible para entrar en la Escuela de Guardias Marinas, demostró que los padres, abuelos y todos los antepasados de Bruno de Hezeta: «han sido y son vizcaínos originarios, hijosdalgos, infanzones, cristianos viejos, limpios y de limpia sangre», sin que en él, los, ni en sus respectivas familias haya habido mezcla ni rumor de judíos ni penitenciados por el Santo Oficio de la Inquisición, recién convertidos, moros ni otra secta reprobada, y han sido y son tales vizcaínos originarios infanzones como descendientes de

las casas solares e infanzonas de Hezeta, sita y notoria en la puebla de Bolibar, Dudagoitia, en la anteiglesia de Amorometa, Zavala, en la de Bernagoytia, Artunduaga, en la anteiglesia de San Miguel de Basauri, Arteche, en dicha de Bernagoytia, Orozqueta, en la anteiglesia de Yurreta, Sagasti y Gordia, en la anteiglesia de Morga, Goyri, en la de Gorocica y Mendieta, en la de Ajanguiz, «que todas ellas son dentro de este nuestro señorío y, como tales, descendientes de dichas casas solares infanzonas han tenido los oficios honoríficos de las respectivas repúblicas y anteiglesias...»³.

El testigo don Bartolomé de Labayen aportó en su declaración otras interesantes noticias de la familia de Bruno de Hezeta:

...sabe también que dicho don Juan está emparentado y enlazado con otras casas de distinción, como es la casa Torre de Larrea, sita en la anteiglesia de Echano, donde ha habido muchos servidores de las majestades católicas, como lo fue el ilustrísimo señor don Juan de Larrea, secretario del Despacho Universal en tiempos de los señores don Felipe y don Carlos Segundo; el excelentísimo señor don Juan Bautista de Larrea, embajador en la Gran Bretaña, y otro don Juan Bautista de Larrea, que fue del Consejo de Su Majestad, escritor afamado en las decisiones granatenses y alegaciones fiscales, otro don Ignacio Lara de Larrea, comandante en la guerra y conquista del reino de Navarra, según tiene oído, entendido y es público, y también sabe que dicho don Juan es pariente del excelentísimo señor don Bruno de Závala, teniente general de los ejércitos de Su Majestad, a quien le conoció porque así su excelencia como dicho don Juan son descendientes de la casa solar infanzona de Závala que queda referida, y que también sabe que dicho don Bruno tuvo a otro hermano capitán de caballos en la guerra de Flandes, y que igualmente sabe que en la casa solar de Dudagoitia, de donde dicho don Juan de Dudagoitia, presentante, depende, ha habido muchos hombres de graduación por armas y letras, como lo fue el comisario general de Caballería don Pedro de Dudagoitia y capitán de caballos don Martín de Dudagoitia, capitán de Mar y Guerra don Juan Ibáñez de Závala y Ezeta Dudagoitia, y este descendiente de ambas casas de Závala y Dudagoitia, de las que depende dicho presentante como hijo legítimo que fue de don Juan de Zavala y doña María de Hezeta y Dudagoitia, y que por letras fue también descendiente de dicha casa de Dudagoitia el ilustrísimo señor Atanasio de Esterripa y Dudagoitia, obispo

³ «Justificación...» MN, Exp. 804, fol. 21r.

que falleció en Caller, reino de Cerdeña, como hijo legítimo que fue de doña Jacinta de Dudagoitia, y su nieto don Aurelio de Esterripa Jáuregui y Dudagoitia, chanciller del reino de Cerdeña, inquisidor en Sevilla, y su bisnieto don Vicente Agustín de Esterripa, teniente de capn. del regimiento de Cantabria, y don Asensio de Esterripa, colegial actual del mayor de San Bartolomé, don Juan Bautista de Dudagoitia, guardia de corps, que actualmente sirve en la guerra de Italia, y otros mayores que por no causar prolijidad no se expresan...⁴.

Por último, cabe destacar un servicio del padre de nuestro marino, Juan de Hezeta Dudagoitia, que le fue encargado por el señorío de Vizcaya el 17 de septiembre de 1740, «para ejecutar y cumplir la providencias militares que se habían proyectado para la defensa de toda la costa y marítima de este dicho señorío contra las invasiones que podía intentar la nación británica, y para muñir y fortalecer los castillos y baterías antiguas y construir las que fuesen necesarias, ocupando los milicianos competentes, así en guarnición como en los trabajos»⁵. En calidad de síndico provincial general, Juan de Hezeta montó la artillería de la costa vascongada en sus nuevas cureñas de marina, así como en las plazas, limpió gran parte de la artillería antigua con un nuevo instrumento que se inventó, y colocó los veinte cañones que el rey mandó con otros nuevos que el señorío de Vizcaya compró, amén de proveer suficientemente a los encargados de los mismos de pólvora, balas, lanadas, atacadoras, cucharas, sacatrapos, raspadores, espeques, agujas, votafuegos, polvorines, cartuchos, metralla y demás necesario para una vigorosa defensa. Asimismo, reparó las baterías antiguas y construyó diecinueve nuevas con sus explanadas y troneras de piedra sillar, con los grosores correspondientes de doce, quince y dieciocho pies, y con los terraplenes de cortinas interiores y exteriores en los intermedios, abriendo varios fosos en los parajes donde lo pedían las baterías, levantando trincheras y construyendo otras tantas casas cuarteles con baterías y almacenes para guardar los pertrechos y municiones durante el

⁴ «Justificación...» MN, Exp. 804, fols. 13r-14r.

⁵ «Justificación...» MN, Exp. 804, fols. 43v.

invierno. Por último, instruyó a los milicianos en el ejercicio de las armas, ocupando en estas faenas a la mayor parte de la juventud vizcaína. Juan de Hezeta Dudagoitia, en calidad de síndico general y alférez mayor del señorío, acudió con la expresada gente varias veces en que las escuadras inglesas amenazaron la costa y los puertos vizcaínos ⁶.

1.2. UN BRILLANTE GUARDIAMARINA (1758-1773)

Bruno de Hezeta sentó plaza de guardiamarina en 1758. A partir de este año, nuestro marino realizó una brillante carrera en la Armada hasta morir en la ciudad de Málaga el 16 de agosto de 1807 con el grado de teniente general de la Real Armada. Dentro de la rica biografía de Hezeta, nos interesa centrarnos en sus primeros años y embarques, los cuales le reportarían una gran experiencia marinera, así como justa fama entre sus compañeros y superiores.

Grados

27-01-1758: guardiamarina
29-06-1761: alférez de fragata
17-09-1767: alférez de navío
13-01-1771: teniente de fragata
28-04-1774: teniente de navío
17-02-1776: capitán de fragata por real gracia
27-02-1776: capitán de fragata por patente
16-09-1781: capitán de navío
01-02-1794: brigadier
05-09-1795: jefe de escuadra
05-10-1802: teniente general

⁶ «Justificación ...» MN, Exp. 804, fols. 43v-44v.

Embarques

- I. 01-01-1758
15-03-1759: En el navío *Castilla*, del mando del capitán de fragata Pedro Castejón, destinado al corso.
- II. 18-05-1759
15-10-1759: En el navío *Europa*, del mando del capitán de navío marqués de Casinas, al océano.
- III. 15-10-1759
26-11-1759: En la fragata *Venus*, del mando del capitán de fragata conde de la Sumalla, a transporte.
- IV. 26-11-1759
01-01-1760: En el navío *Atlante*, del mando del capitán de navío Francisco Tilly, a traer a España al rey Carlos III.
- V. 01-01-1760
30-10-1761: En el jabeque *Garzota*, del mando del teniente de navío Antonio Domonte, al corso.
- VI. 28-12-1761
22-08-1762: En el jabeque *Cuervo*, del mando de los tenientes de navío Manuel Sanguinero y Antonio Barceló, al Mediterráneo.
- VII. 20-11-1762
15-02-1764: En el jabeque *Gavilán*, al mando de los tenientes de navío José Urrutia y Pedro Sierra, al Mediterráneo.
- VIII. 15-02-1764
04-05-1764: En la fragata *Astrea*, del mando del capitán de fragata Jerónimo Argomedo, al Mediterráneo.
- IX. 04-05-1764
22-02-1765: En el jabeque *Atrevido*, del mando del capitán de fragata Antonio Barceló, al Mediterráneo.

- X. 13-03-1765
01-12-1765: En el jabeque *Ibicenco*, del mando del teniente de navío Domingo Perler, al Mediterráneo.
- XI. 06-02-1766
06-04-1767: En el jabeque *Catalán*, del mando de los tenientes de navío Pedro Casasola y Francisco de Borja, al Mediterráneo.
- XII. 02-06-1767
03-10-1767: En el galeón *Golondrina*, del mando del teniente de fragata Manuel Miranda, al Mediterráneo.
- XIII. 01-06-1768
01-10-1768: En el galeón *San Carlos*, del mando de Bruno de Hezeta, al Mediterráneo.
- XIV. 01-10-1768
15-05-1770: En la fragata *Garzota*, del mando de los capitanes de fragata Manuel de Bedoya y Justo Salafranca, al Mediterráneo.
- XV. 15-05-1770
13-02-1771: En el jabeque *Caballo Blanco*, al mando del teniente de fragata Joaquín Zaya, al Mediterráneo.
- XVI. 15-02-1771
12-03-1772: En el jabeque *Atrevido*, del mando del teniente de fragata José Barceló, al Mediterráneo.
- XVII. 15-09-1772
24-05-1773: En el jabeque *San Antonio*, del mando del teniente de fragata José Barceló, al Mediterráneo.

En los catorce años de servicio en el Mediterráneo, las navegaciones de Hezeta se dirigieron principalmente al corso. Sostuvo diez encuentros con los argelinos y los saletinos, apresando a estos últimos. Estos servicios le dieron una gran experiencia en

la mar y, aunque más tarde se quejó de que sus servicios en el Mediterráneo no le habían reportado justas recompensas, lo cierto es que Hezeta fue ascendiendo de escalafón de forma lenta pero constante. Estos mismos servicios, sin embargo, le reportaron «frecuentes y graves indisposiciones» ⁷.

1.3. DEL CORSO A LOS DESCUBRIMIENTOS

Las alarmantes noticias llegadas a Madrid sobre la expansión rusa en el Noroeste de América provocaron un interesante proceso de búsqueda y selección de guardiamarinas para enviarlos al Pacífico mexicano y contener lo que ya se preveía como inevitable avance ruso sobre las posesiones de Carlos III. El envío de estos marinos fue propuesto por el secretario de Estado, Jerónimo Grimaldi, quien comunicó a Carlos III que, confirmadas las tentativas de los ingleses y rusos para pasar a la Mar del Sur, había gran necesidad de enviar a aquellas aguas a varios guardiamarinas. Aprobada esta providencia por el monarca borbón, comunicó al virrey mexicano, frey Antonio María Bucareli, el 20 de abril que serían enviados desde la península «mozos expertos y hábiles que pudiesen, con las embarcaciones que vuestra excelencia tenga en San Blas, trillar aquellos mares hasta Monterrey y más arriba si pudiese» ⁸. Esta necesidad fue reiterada y ampliada por el propio virrey Bucareli, quien el 27 de julio pidió a la corte el envío de oficiales hábiles de la Armada para que dirigiesen el Departamento de San Blas, pilotos prácticos y ajustadas medidas «con vistas dilatadas no sólo a las urgencias del día, sino a lo que puede convenir para lo sucesivo» ⁹.

⁷ Expediente Personal en el VISO y en el Archivo Histórico de la Armada (Cartagena).

⁸ Grimaldi a Bucareli, Aranjuez, 20 de abril de 1773, en AGI, Indiferente General, 1630.

⁹ Bucareli a Arriaga, México, 27 de julio de 1773, en AGI, Estado, 20.

Cruzándose las cartas en el camino, el bailío Julián de Arriaga, secretario de Marina e Indias, fue el encargado de comunicar a Bucareli que el Rey había aprobado el envío de seis guardiamarinas, los cuales partirían de Cádiz y El Ferrol lo antes posible ¹⁰. La selección de los mismos fue iniciada el 18 de mayo. Este día, Arriaga envió cuatro cartas a Andrés Reggio, capitán general de la Armada, a Carlos Reggio, capitán general de Cartagena, a Manuel de Flórez, capitán general del Ferrol, y a Pedro González de Castejón, en la que les demandó que propusiesen seis u ocho oficiales de las clases de teniente de fragata y alférez de navío listos para pasar a la Mar del Sur. Las nóminas de seleccionados no tardaron en llegar: Carlos Reggio, Manuel Florez y Pedro de Castejón firmaron las suyas el 29 de mayo, mientras Andrés Reggio lo hizo el 15 de junio ¹¹. Los elegidos fueron:

<i>Carlos Reggio</i>	Tenientes de fragata:	Bruno de Hezeta
		Francisco Umendía
		Miguel Manrique
		Fernando Quirós
	Alféreces de navío:	Agustín Moncada
<i>Manuel A. Florez</i>		José Herrera
		José Valera
		Ignacio de Álava
	Tenientes de fragata:	Antonio de Córdova
		Luis Conique
		Bruno de Hezeta
		Fernando Quirós

¹⁰ Arriaga al Virrey de Nueva España, San Ildefonso, 24 de agosto de 1773, en AGS, Marina, vol. 37.

¹¹ Carlos Reggio a Arriaga, Cartagena, 29 de mayo de 1773; Manuel Antonio Florez: «Relación de los ocho oficiales que estimo a propósito para mandar las embarcaciones que se establezcan en California para cruzar en aquellos mares»; y Andrés Reggio: «Relación de los oficiales que considero a propósito para el destino a California, en virtud de la real orden de 13 del pasado», en AGS, Marina, vol. 37.

	Alféreces de navío:	Agustín Moncada José Bonanza Bernabé Ruiz Huidrobo Francisco Landecho
<i>Pedro Castejón</i>	Teniente de fragata:	Bartolomé Rivera Alonso Antúnez Bruno de Hezeta
	Alféreces de navío:	Agustín Moncada Francisco Landecho José Herrera
<i>Andrés Reggio</i>	Tenientes de fragata:	Bartolomé de Rivera Pedro de Landa Bruno de Hezeta Francisco de Umendia
	Alféreces de navío:	José Baleta Antonio Echávarri Francisco Landázuri Ignacio de Álava

La definitiva elección de los oficiales destinados a la Mar del Sur se inició a principios de agosto. El día 3, el baillío Arriaga comunicó a José de Rojas, comandante del puerto de Cartagena, que Carlos III había resuelto que el teniente de navío Bruno de Hezeta y el alférez de navío Agustín Moncada, ambos residentes en aquel departamento, pasaran a Cádiz y de allí a México, en la primera ocasión que tuvieran, para ponerse a las órdenes del virrey Bucareli, «quien tiene la de conferirles el mando de las embarcaciones que en las costas de California se emplean en sus descubrimientos». Así lo debía de hacer saber a los elegidos, pues el monarca español había dispuesto que, si alguno de ellos se encontrase con impedimentos para cumplir su nuevo destino, lo avisase, seleccionando el comandante del puerto a otro oficial en su lugar ¹².

¹² Arriaga a José de Rojas, San Ildefonso, 3 de agosto de 1773, en AGS, Marina, vol. 37.

En el caso de Hezeta no hizo falta, pues, no sólo fue el oficial más recomendado por sus superiores, sino el que primero aceptó su nuevo destino. En carta del 7 de agosto de 1773, el comandante Rojas comunicó la aceptación de Bruno de Hezeta para pasar al Departamento de Cádiz y desde allí, en la primera ocasión que se le presentase, a México con el fin de ponerse bajo las órdenes del virrey de Nueva España ¹³. Asimismo, adjuntó la siguiente carta del propio oficial —dirigida al bailío Arriaga—, fechada el día 6, para corroborar lo dicho:

Hezeta a Arriaga, Cartagena, 6 de agosto de 1773.

Excelentísimo señor. Señor. Acabo de recibir la orden y noticia de que la piedad del Rey se ha dignado destinarme a las Californias a los fines de su real servicio, a que con ciega obediencia doy este mismo día cumplimiento, embarcado de transporte en una de las fragatas que esta noche deben salir para Málaga con el fin de aproximarme a Cádiz, en que reciva nuevas órdenes.

Este destino, señor excelentísimo, me presta la ocasión de acreditar las interminables ansias con que anhelo sacrificar mi voluntad, vida e intereses en las ocasiones que me contemplo más de intento dedicado a la incesante gloriosa fatiga del real servicio, no sin imitación a mis hermanos, que quedan poseídos de una honrada emulación y ansiosos de igual gloria en los destinos que más arduos y de más entidad franquea esta carrera, y con la esperanza ellos e yo de que vuestra excelencia se digne no echarnos en olvido en la dispensación de sus benignidades.

Nuestro señor guarde la vida de vuestra excelencia muchos años. Cartagena, 6 de agosto de 1773 ¹⁴.

Un día después, el comandante José de Rojas comunicó a Arriaga que Hezeta se había embarcado en las fragatas del mando de don Bernardo Negrete rumbo a Málaga. De aquí, nuestro marino viajó a Cádiz, a donde llegó el 16 de agosto, tal y como informó a Arriaga al día siguiente:

¹³ José de Rojas a Arriaga, Cartagena, 7 de agosto de 1773, en AGS, Marina, vol. 37.

¹⁴ Hezeta a Arriaga, Cartagena, 6 de agosto de 1773, en AGS, Marina, vol. 37.

Excelentísimo señor. Señor. Por carta de 6 del corriente quedaría vuestra excelencia informado de la observancia en practicar la orden que recibí para transferirme a este departamento de la Isla Real de León, donde llegué ayer a esperar las que me comunique vuestra excelencia de su agrado.

Nuestro Señor guarde a vuestra excelencia muchos años. Real Isla de León y agosto 17 de 1773 ¹⁵.

Una vez enterado de su destino y de las comisiones que tendría que realizar, Hezeta decidió acudir a la Academia de Guardias Marinas para continuar con sus estudios mientras llegaban a Cádiz sus compañeros de viaje, tal y como notificó al bailío Arriaga el 20 de agosto:

Excelentísimo señor. Señor. La satisfacción que he recibido en las expresiones de la carta de vuestra excelencia de 12 del corriente y el favor que me promete de hacer presente al Amo la ciega y pronta obediencia tan propia de mi instituto, me estimulan a abrazar con mayor gusto los estudios que antes del recibo de ésta practicaba en la Real Academia de Caballeros Guardias Marinas para el mayor acierto de la comisión a que estoy destinado en los mares de California; y deseoso de manifestar el agradecimiento a que me constituye el patrocinio de vuestra excelencia, espero órdenes de su mayor agrado.

Nuestro Señor guarde a vuestra excelencia muchos años, Real Isla de León y agosto 20 de 1773 ¹⁶.

Las visitas de Bruno de Hezeta a la Academia fueron muy importantes para el posterior desenlace de la expedición, ya que le permitieron familiarizarse con los métodos necesarios para cumplir con el descubrimiento de nuevas costas y demandar, en consecuencia, los instrumentos necesarios para ello, tal y como se lo comunicó a Andrés Reggio, capitán general de la Armada, el 2 de septiembre. En la misma carta, Hezeta solicitó una ayuda de costa para trasladarse a México:

¹⁵ Hezeta a Arriaga, Isla de León, 17 de agosto de 1773, en AGS, Marina, vol. 37.

¹⁶ Hezeta a Arriaga, Isla de León, 20 de agosto de 1773, en AGS, Marina, vol. 37.

Excelentísimo señor. Muy señor mío: habiéndome comunicado en este día el mayor general de la Real Armada, de orden de vuestra excelencia, la de Su Majestad a fin de que me embarque en el primer buque que salga para Veracruz o La Habana, a efecto de pasar a México a servir bajo las órdenes del virrey de Nueva España, quien tiene la de emplearme en el mando de las embarcaciones destinadas a diferentes reconocimientos que deben hacerse en la California, me ha parecido representar a vuestra excelencia que para transferirme a desempeñar mi comisión con la puntualidad y exactitud que deseo, considero que será conducente que por disposición de vuestra excelencia se me faciliten los instrumentos matemáticos precisos para la mayor exactitud de la navegación y levantar planos de costas, puertos, etcétera, con una máquina de dulcificar el agua del mar.

Ya consta a vuestra excelencia que todos mis servicios han sido en el Departamento de Cartagena, navegando en las embarcaciones del corso, de modo que así por esta incesante fatiga, como por la epidemia que en muchos años se ha sufrido en aquel destino, fui yo uno de los más perseguidos de frecuentes y graves indisposiciones, para cuya curación y restablecimiento comprenderá la superior reflexión de vuestra excelencia habré tenido que contraer disculpables empeños y ningún arbitrio para hallarme suficientemente equipado, a fin de pasar a mi destino con proporcionada provisión que necesita un oficial que va a mandar en parajes tan remotos y ajenos a todo surtimiento, por cuya razón, suplico a vuestra excelencia atentamente que, respecto de que por haber carecido de aquellos lícitos medios que pudieran haberme desahogado, y hallarme constituido en dos insinuados atrasos, se sirva providenciar se considere para exonerarme de ellos la ayuda de costa o gratificación que la justificada consideración de vuestra excelencia hallase por conveniente, para que, libre de este cuidado, pueda dedicar todo el mío, como lo hará, al más puntual desempeño de la comisión que se ha dignado conferirme Su Majestad, a cuya real resolución espero que vuestra excelencia dirija este recurso en caso que no dependiese de su autoridad la determinación. Asegurando a vuestra excelencia que para la instancia que presento no me mueve otro objeto que el de habilitarme de sólo lo que contemplo preciso para transferirme a mi destino con la mayor brevedad. Nuestro Señor guarde a vuestra excelencia muchos años, Isla de León y septiembre 2 de 1773 ¹⁷.

¹⁷ Hezeta a Andrés Reggio, Isla de León, 2 de septiembre de 1773; y Andrés Reggio a Arriaga, Isla de León, 3 de septiembre de 1773, en AGS, Marina, vol. 37.

Las peticiones de Bruno de Hezeta fueron aprobadas por Arriaga, quien dejó al cuidado de Andrés Reggio el darles proporcionada respuesta ¹⁸. Este último fijó en 500 pesos la ayuda de costa y escribió al director de la Academia de Guardias Marinas, Vicente Tofiño, solicitándole su opinión sobre los instrumentos. Su respuesta fue esta interesante carta que transcribimos a continuación:

Mis deseos, excelentísimo señor, son eficaces de cumplir con acierto el precepto de vuestra excelencia, pero es muy contingente el errar el dictamen mientras no tenga yo noticia más circunstanciada del intento de esta expedición; pues, según sus circunstancias, deben ser muy diferentes los medios para conseguirla. Los instrumentos matemáticos necesarios para la mayor exactitud en la navegación (suponiendo que sean dos embarcaciones las que salgan a hacer el descubrimiento) se reducen en cada embarcación a dos buenas agujas azimutales para tener con exactitud el rumbo, observar la variación y marcar las tierras, y tres sextantes para observar la latitud y hacer observaciones de longitud, cuyo problema estudia don Bruno de Hezeta con mucha aplicación en nuestra Academia.

Para levantar planos de las costas, puertos, etcétera, se necesita un semicírculo graduado de un pie de radio y una plancheta, cuyos instrumentos serán sólo bastantes para el reconocimiento y diseño de una costa de corta extensión.

Pero si la comisión fuese al descubrimiento de costas dilatadas, de quienes se haya de formar carta para el gobierno en lo sucesivo, deberán hacer observaciones exactas de longitud y latitud en sus principales puntos y, para esto, se necesitan instrumentos de astronomía, como son un péndulo astronómico, un cuadrante de dos y medio pies de radio y dos telescopios de 24 pulgadas de focus; y en este caso, fueran muy conveniente que los oficiales nombrados concurrieran por tiempo de tres y cuatro meses a nuestra Academia y Observatorio, donde se ejercitarán en los puntos correspondientes de astronomía y en el uso de los instrumentos ¹⁹.

El secretario Arriaga no dudó en proveer a los oficiales destinados a la Mar del Sur de agujas azimutales, péndulo, teles-

¹⁸ Arriaga a Andrés Reggio, San Ildefonso, 10 de septiembre de 1773, en AGS, Marina, vol. 37.

¹⁹ Tofiño a Andrés Reggio, Isla de León, 24 de septiembre de 1773, en AGS, Marina, vol. 37.



copio y demás instrumentos recomendados por Vicente Tofiño, sacándolos del arsenal o comprándolos, ordenando a los elegidos, además, el concurrir a la Academia y al Observatorio gaditanos con el fin de que se instruyeran en la astronomía, uso de los distintos instrumentos y otras enseñanzas destinadas al mejor desempeño de su comisión ²⁰. Menos éxito tuvo, en cambio, una segunda petición de Bruno de Hezeta de llevar un carpintero hábil con todas sus correspondientes herramientas, redes de pescar y numerosos barriles de harina, asuntos éstos que las autoridades españolas dejaron al cuidado del Virrey de Nueva España ²¹. Andrés Reggio prometió, por último, que los oficiales elegidos para pasar a la Mar del Sur regresarían a la península tras cinco años de servicio en San Blas y que serían recompensados por sus servicios.

Los oficiales enviados a México fueron los tenientes de fragata Bruno de Hezeta, Ignacio Arteaga, Francisco Quirós y Miguel Manrique, y los alféreces de navío Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Juan de Ayala y Diego Choquet, quienes viajaron hasta el virreinato novohispano en dos grupos. El 13 de junio de 1773, Hezeta se embarcó en la urca *Santa Rita* rumbo a Puerto Rico en compañía de Bodega, Choquet y Ayala. Tras hacer escala en los puertos de San Juan y La Habana, los guardiamarinas desembarcaron en Veracruz el 26 de agosto. Desde allí escribieron al Virrey, quien les autorizó a trasladarse a la capital virreinal el 7 de septiembre. En ella residieron entre el 25 de octubre y el 15 de diciembre, fecha en la que reanudaron el viaje que les llevaría, finalmente, al puerto de San Blas, en la costa del Pacífico mexicano.

Semejante camino recorrieron los siete cajones con los instrumentos, los cuales, tras ser desembarcados en Veracruz, fueron conducidos por arrieros a México y depositados en la sala principal

²⁰ Arriaga a Andrés Reggio, Madrid, 9 de diciembre de 1773, en AGS, Marina, vol. 37.

²¹ Andrés Reggio a Arriaga, Isla de León, 23 de septiembre de 1773, en AGS, Marina, vol. 37.

de la Real Caja de dicha ciudad, «causando algún embarazo por habernos pedido los oficiales de Marina se mantuviesen en ella para libertar los instrumentos que contienen del daño de la humedad que percibirían si se pusiesen en el real almacén» ²². Algo más de setenta pesos fueron pagados al arriero que conducía el situado de San Blas para que llevase los siete cajones hasta la costa del Pacífico. Sólo quedó en México el péndulo astronómico, que fue reparado por el maestro relojero Diego de Guadalajara de ciertos desperfectos sufridos durante el viaje.

²² Pedro Toral Valdés y Juan Antonio Gutiérrez de Herrera a Bucareli, México, 18 de noviembre de 1774, en AGN, Provincias Internas, 217, fol. 366.

CAPÍTULO II

LOS PREPARATIVOS DE LA EXPEDICIÓN DE 1775

2.1. LA SEGUNDA EXPEDICIÓN AL NOROESTE

Cuando los guardiamarinas españoles llegaron al virreinato novohispano, se encontraron con la sorpresa de que el Virrey ya había enviado un viaje de descubrimiento al norte de California. El encargado de esta arriesgada empresa fue el piloto mallorquín Juan Pérez, destacado capitán de los barcos destinados a abastecer los nuevos establecimientos californianos. El viaje, que se inició la noche del 24 de diciembre de 1773, tuvo dos partes claramente diferenciadas: una primera que llevaría a la fragata elegida a San Diego y Monterrey, practicando una navegación bien conocida por los marinos de San Blas, y una segunda de descubrimiento por mares y costas desconocidas. La expedición alcanzó tierra cerca de los 54° norte y, tras llegar a los 55° 49', emprendió el regreso, descubriendo el 8 de agosto de 1774 el fondeadero de Nutka, al que bautizaron con el nombre de San Lorenzo. Aunque no pudieron desembarcar en tierra y tomar posesión de la costa, el Virrey quedó satisfecho con los resultados del viaje, comunicando a la corte su esperanza de que la nueva expedición que se preparaba bajo la responsabilidad de los oficiales enviados desde

España adelantase los descubrimientos y se realizase alguna ceremonia de soberanía ¹.

La experiencia de este primer viaje fue muy importante para la organización y el desarrollo del segundo, que fue capitaneado por Bruno de Hezeta. Cabría destacar, en primer lugar, que nuestro marino llevó las mismas instrucciones que Bucareli redactó para Juan Pérez, salvo algunas adiciones, por lo que es necesario recordarlas aquí. La Instrucción está fechada en México el 24 de diciembre de 1773 y fue enviada a San Blas por correo extraordinario para no retrasar la salida de la fragata *Santiago*, barco elegido para la expedición. Consta de treinta y dos puntos y va acompañada de un formulario para redactar las escrituras de la toma de posesión de los parajes en donde recalasen. El artículo primero presenta la expedición como un viaje de descubrimiento de nuevas tierras y de conquista espiritual de los indios que las habitasen, resolviendo el Rey enviar al alférez Juan Pérez (art. 2) en la fragata *Santiago*, armada, pertrechada y habilitada a su satisfacción y con la tripulación completa (art. 3), más un botiquín, repuestos, cuatro cajones de abalorios y rancho para doce meses de navegación (art. 4).

La fragata partiría de San Blas en tiempo oportuno y dejaría en Monterrey las memorias destinadas a aquel presidio y misiones, enmarándose de nuevo hasta alcanzar los 60 grados de latitud, desde donde pondría proa a tierra y, tras descubrirla, descendería reconociendo la costa y tomando posesión de los parajes oportunos hasta el citado puerto mexicano (arts. 5 al 8). A lo largo de su derrota, dejaría bien marcado los lugares estimados apropiados para poblar, tomando posesión de los mismos, aunque sin dejar establecimiento alguno. Una gran cruz de madera sobre una peana de piedras y una botella con la copia del certificado de la

¹ Bucareli a Arriaga, México, 26 de noviembre de 1774, en AGI, Estado, 20 (11). La figura de Juan Pérez y sus meritorias expediciones las estudiamos en: «Juan Pérez, navegante y descubridor de las Californias (1768-1775)», en José Luis Peset (ed.): *Culturas de la costa Noroeste de América*, Madrid, Turner, 1989, págs. 277-290.

ceremonia de posesión en su interior —firmada por el capellán y los pilotos—, servirían de testimonio para el futuro (arts. 9 al 11).

En el caso de descubrir algún establecimiento extranjero, el capitán tomaría más altura y se posesionaría de algún paraje al norte del mismo, procurando en todo momento evitar el trato, aunque demarcaría bien el lugar en donde se encontrase y observaría desde lejos el tamaño de la población y el número de barcos anclados. El encuentro se volvería a evitar si se tropezase con otro barco y, en el caso de ser inevitable la reunión, comunicaría que salió de San Blas rumbo a San Diego y Monterrey con socorros, siendo desviado de su ruta por los tiempos contrarios (arts. 10 al 14).

Los artículos del 15 al 22 reúnen un conjunto de recomendaciones para el encuentro con los indios. Básicamente, la labor de la fragata consistiría en recoger informaciones sobre la religión, la política, el comercio y las costumbres de los pueblos que visitasen, completándola con noticias sobre la minería, la botánica, la zoología y otras riquezas naturales del país; amén de mantener la armonía y las relaciones amistosas con los indígenas, procurando que los marineros no enturbiasen estos contactos para que los españoles fuesen bien recibidos en el caso de que las autoridades se decidiesen por el poblamiento de aquellos lugares. El artículo 19 añade, además, la búsqueda de noticias sobre las visitas de otras embarcaciones o gentes diferentes a ellos, y sobre las actividades de las potencias extranjeras en aquellos mares.

La bahía de Monterrey —en donde existía un presidio español y una misión franciscana desde 1771— se convirtió en el punto de arribada de la expedición en caso de necesitar la fragata alguna reparación, por falta de víveres o por enfermedad, debiéndose izar en el tope del palo del trinquete un gallardete blanco con las armas de Su Majestad, por ser ésta la señal ordenada por el Virrey a los comandantes de los presidios de San Diego y Monterrey para no ser sorprendidos por ninguna embarcación extranjera (arts. 24 y 25).

El capitán y el piloto de la fragata deberían escribir un diario con toda exactitud y puntualidad, para lo que recibirían, antes de partir del puerto de San Blas, seis libros por parte de su comisario, pues tenían que realizar una copia a la vez que el original con el fin de remitirlo a la capital del virreinato en cuanto anclasen en San Blas de vuelta de la expedición. En el caso de arribar por necesidad a San Diego o Monterrey, entregarían a su comandante el duplicado del diario de ambos pilotos para que los remitiese a México por tierra, volviendo aquéllos a iniciar otro duplicado. Las indicaciones para elaborar el diario fueron muy precisas:

«Desde la misma hora que se haga a la vela en San Blas, llevará un exacto diario de todos los acaecimientos de la navegación con expresión de vientos, rumbos, bajos, señales, etcétera, demarcando el sol siempre que se pueda; de suerte que en el diario no debe faltar cosa alguna que sea instructiva o sirva de más luz y conocimiento al viaje. Todos los días que pudiese, leyere el diario que escriba a los principales oficiales del paquebot y, a continuación de lo que se leyere, se pondrá certificación que compruebe que son ciertas las ocurriencias apuntadas y, si alguno se le ofreciese reparo, deberá explicarlo y, practicado así, se firmará por todos para que más auténticamente conste la relación de los hechos».

El Virrey envió a Juan Pérez copias de los dos mapas impresos en San Petersburgo en 1758 y 1773, remitidas por el embajador español en aquella ciudad (art. 31). Por último, Bucareli le advirtió que por ningún pretexto debería hostilizar a los indios ni tomar tierras a la fuerza, siendo su principal encargo el reconocimiento de la costa en busca de algún establecimiento extranjero «y traer una noticia de las dificultades o proporciones para mejor examen de los conocimientos que adquiriera» (art. 30), lo que demuestra que el viaje de Juan Pérez fue concebido como el primero de una serie de expediciones al Noroeste, en cuyas labores se pensó incluir a personal más cualificado procedente de la península. El capitán de la fragata debería esperar la justa recompensa del Rey a su celo y trabajos, para lo cual, el Virrey se comprometió a

tener bien informadas a las autoridades peninsulares de todo lo que ocurriese en el transcurso del viaje ².

La nueva expedición, que debía ampliar los reconocimientos realizados por Juan Pérez en 1774, transcurrió, por otra parte, en un marco más amplio de medidas virreinales para lograr la expansión hacia el norte. Por una parte, Bucareli encargó al teniente Agustín Crame el reconocimiento del istmo de Tehuantepec para hallar un camino más fácil por donde transportar cañones y otros repuestos marítimos al puerto de San Blas, lugar habitual de salida de los barcos españoles que recorrían el Pacífico Norte ³. Por otra, el Virrey aprobó y alentó la expedición de Juan Bautista de Anza, capitán del presidio de Tubac, en Sonora, destinada a buscar un camino terrestre entre México y la Alta California ⁴. De los resultados de estos dos proyectos, amén de la expedición marítima encargada a Bruno de Hezeta, dependería la nueva política virreinal en el Noroeste de la Nueva España.

² Antonio María de Bucareli y Ursua: «Instrucción que debe observar el alférez de fragata graduado don Juan Pérez, primer piloto de los del número de el departamento de San Blas, a cuyo cuidado he puesto la expedición de los descubrimientos siguiendo la costa de Monterrey al norte» en AGN, Historia, 61, fols. 87-96r. Le sigue un «Formulario que ha de servir de pauta para extender las escrituras de posesión en los descubrimientos de que está encargado el alférez de fragata don Juan Pérez», en AGN, Historia, 61, fols. 96-100. Ambos documentos fueron publicados por Enrique Cárdenas de la Peña en su obra *San Blas de Nayarit*. México, 1968. 2 vols.: vol. 2, págs. 40-47. Existe una traducción al inglés de Manuel P. Servín: «Instructions of Viceroy Bucarely to Ensign Juan Pérez» en *California Historical Society Quarterly*, vol. XXXX, pág. 238 y ss. El formulario fue también publicado por Francisco Morales Padrón: «Descubrimiento y toma de posesión» en *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XII, págs. 321-330: 367-375.

³ Véase María Lourdes DÍAZ TRECHUELO: «Antonio María Bucareli» en *Virreyes de Nueva España (1759-1779)*. Sevilla, 1967, págs. 623-643.

⁴ Véase Jacob BOWMAN and Robert F. HEIZER: *Anza and the Northwest Frontier of New Spain*. Los Ángeles, 1967; Jonreed LAURITZEN: *Colonel Anza's Impossible Journey*. New York, 1966; Richard F. POURADE: *Anza Conquers the Desert*. San Diego, 1971; y Alfred BARNABY THOMAS: *Forgotten Frontiers: A Study of the Spanish Indian Policy of Don Juan Bautista de Anza, Governor of New Mexico 1777-1787*. The Civilization of the American Indian Series, Volume I. Norman, 1969.

2.2. LOS PREPARATIVOS DE LA EXPEDICIÓN

Los preparativos de la expedición de 1775 se iniciaron en el mes de noviembre anterior, pocos días más tarde de la llegada de la fragata *Santiago* —la cual había protagonizado el primer viaje español al norte del cabo Mendocino— al puerto novohispano de San Blas. El día 14 de noviembre de 1774, el virrey Bucareli comunicó al comisario de San Blas, Francisco Hijosa, y al piloto Juan Pérez, su voluntad de preparar y enviar un nuevo viaje de descubrimientos al norte de California con el fin de cumplir los objetivos que le fueron encomendados a este último en el periplo recién terminado y que no le fue posible cumplir. Los preparativos deberían realizarse con rapidez para que la nueva expedición comenzase lo más pronto posible. En la misma carta, el Virrey anunció la llegada a la capital mexicana de varios oficiales desde la península, los cuales habían sido destinados al Departamento de San Blas para emplearlos en las siguientes expediciones. Efectivamente, los oficiales españoles, ya en México, trataron sin tardanza con Bucareli los detalles del próximo viaje, y todo parece indicar que fue la llegada de estos marinos peninsulares lo que decidió al Virrey a preparar esta segunda expedición, incluso sin conocer los resultados de la primera ⁵.

La fragata *Santiago* fue de nuevo elegida para realizar la excursión, si bien esta vez sería mandada por uno de los tenientes de navío de la Real Armada llegados desde España. Juan Pérez lo acompañaría con el empleo de primer piloto y segundo capitán «práctico y descubridor» en la misma nave que anteriormente había capitaneado. También se embarcarían Esteban José Martínez y la tripulación del primer viaje, tan sólo aumentada y reemplazada en lo preciso. Junto a esta importante decisión, que mantenía en sus puestos a casi todos los participantes de la primera expedición, Bucareli ordenó al comisario de San Blas que tomase las medidas oportunas para tener lista la expedición a principios

⁵ Bucareli a Hijosa, México, 14 de noviembre de 1774, en AGN, Historia, 324, fols. 5-6v.

del año 1775. Para ello, debería enviarle puntuales noticias de todas las disposiciones que tomase, así como una exacta relación de todo lo que se necesitase enviar desde la ciudad de México. Sin duda, el Virrey quiso vigilar estrechamente los preparativos de la próxima expedición en vista de la importancia que iba tomando «el problema del Noroeste» en la corte de España.

A pesar de la llegada de los oficiales peninsulares, el Virrey no quiso prescindir de la experiencia de los principales protagonistas del viaje anterior: el comisario Hijosa y Juan Pérez. Así, los invitó a que le informasen sobre los asuntos y medidas que estimasen más oportunas para mejorar el resultado de la nueva empresa. Y es que el virrey Bucareli tenía una buena opinión sobre la expedición de 1774 a pesar de los escasos objetivos conseguidos, tal y como comunicó a la corte el 26 de noviembre: «Estos felices principios en una navegación ignorada hasta el día, ofrecen progresos sucesivos que no debo detener por tardo en mis providencias, ni exponer a que falten los que ya con algún conocimiento de aquella navegación pueden hacer otros que los sustituyan». En esta nueva e interesante carta, el Virrey ofreció tres importantes novedades: que la fragata *Santiago* iría a los descubrimientos, mientras los paquebotes *San Carlos* y *Príncipe* conducían los socorros a la Alta California; que Bruno de Hezeta —como oficial más antiguo— capitanearía la fragata; y que la nueva empresa llevaría las mismas instrucciones remitidas a Juan Pérez para su viaje, «encargando muy particularmente que tome mayor altura, que se examine todo lo posible la costa a su regreso y que se dupliquen los actos de posesión en cuantos parajes puedan bajar a tierra»⁶.

Aunque la aprobación real de la expedición no fue comunicada por el secretario Julián de Arriaga hasta el 14 de febrero de 1775, el Virrey novohispano y sus colaboradores en San Blas iniciaron una ardua y costosa tarea de preparación del viaje durante las últimas semanas de 1774. El acopio de víveres y los nombramientos de cirujanos y capellanes exigió la erogación de

⁶ Bucareli a Arriaga, México, 26 de noviembre de 1774, en AGI, Estado, 20 (11).

nuevos gastos, que fueron diferenciados del situado de San Blas y California, inaugurando Bucareli una cuenta separada que llevó a una Junta de Guerra y Real Hacienda para que en ella se deliberase el fondo del cual deberían extraerse los necesarios egresos ⁷. Mientras tanto, las diligencias se multiplicaron en el puerto de San Blas debido al escaso tiempo que restaba para la salida de la expedición. El comisario Hijosa y el capitán Juan Pérez redactaron una memoria de los productos que era necesario que se enviaran desde México para completar el rancho a embarcar en las naves expedicionarias, así como para que sirvieran de obsequio a los indios de la costa, especificando, sobre este último punto, que no se incluyesen los abalorios «pues, según se ha experimentado, no se aficionan a ellos como los de Monterrey y San Diego» ⁸. En cuanto a los trabajos en el puerto de San Blas, Hijosa y Pérez comunicaron el 2 de diciembre que todo se preparaba a buen ritmo, aunque ciertos problemas, como la falta de capellanes y de ornamentos religiosos, les preocupaba.

Pero la novedad más importante de la expedición durante las primeras semanas de preparativos fue la propuesta y aprobación de incluir en el viaje una goleta junto a la fragata *Santiago*. El comisario Hijosa fue el autor de la idea, eligiendo la nombrada *Sonora* como la más idónea. Esta goleta había sido construida en San Blas el año 1769, realizando desde entonces numerosos viajes a Baja California y Sonora al mando de su contramaestre, el ya difunto Mateo Vélez. Entre sus propiedades, fueron destacadas el navegar hasta once millas por hora y el ser tan punteadora que hacía diligencia con cuatro cuartas de viento. Hijosa justificó su propuesta ante el Virrey asegurando que la fragata no

⁷ Bucareli a Arriaga, México, 24 de noviembre de 1774, en AGI, Estado, 20 (12).

⁸ Hijosa a Bucareli, San Blas, 2 de diciembre de 1774, en AGN, Historia, 324, fols. 12-19r. Se incluye una «Memoria de los víveres y efectos que deben venir de la capital de México de orden del excelentísimo señor Virrey de este reino de Nueva España y con acuerdo del señor comisario don Francisco Hijosa y del capitán y piloto don Juan Pérez» (fols. 15-15r).

podía internarse en las calas, ensenadas o esteros, ni costear con la prolijidad necesaria. Una vez que la expedición llegase a los 55 grados, la goleta podría buscar sin dificultad buenos puertos y aguajes y cumplir con cuantas misiones se le encomendasen según los tiempos y la docilidad de los indios, protegiéndose, a su vez, con la fuerza de la fragata, de cualquier contingencia que se presentase. Una esquifación de remos contribuiría a su seguridad, de modo que en todo tiempo y situación pudiera ser útil en las misiones que se le encomendasen ⁹. Bucareli aprobó la incorporación de la goleta *Sonora* por las numerosas ventajas que podía reportar, pero declinó la recomendación que le añadió Hijosa de que fuese mandada por Cristóbal Revilla, piloto de gran prudencia y práctica en embarcaciones menores. El Virrey señaló que la goleta debía navegar «a cargo de un oficial de los que el Rey ha destinado bajo mis órdenes a la navegación de estos mares», y así se lo hizo saber a Bruno de Hezeta ¹⁰.

En el apresto de la fragata *Santiago* y la goleta *Sonora* actuó decisivamente la experiencia de los preparativos realizados en la anterior expedición. Así, por ejemplo, Bucareli recordó al comisario Hijosa que la falta de agua había constituido un grave problema en el viaje de Juan Pérez, por lo cual, debía cuidar que la barrilería fuese de buena calidad. Por otra parte, el Virrey ordenó que, amén de los víveres que se debían reunir —suficientes para doce meses de viaje—, se añadiesen algunos tercios de harina supernumerarios para paliar posibles necesidades. E incluso, animado por el deseo de rematar los preparativos, encargó remitir

⁹ En AGI, Guadalajara, 515, existe una relación de méritos de Francisco Hijosa, fechada el 20 de noviembre de 1776, donde se señala que: «El siguiente año de 1775, por proyecto mío adoptó el excelentísimo señor Virrey que la goleta *Sonora* saliese en convoy con la fragata al segundo viaje de descubrimientos, que ejecutaron con igual o mayor felicidad que el primero...». Sobre los viajes de la *Sonora* anteriores a 1775, véase el «Resumen general sacado de los extractos que tratan en particular de los servicios que han hecho los bajeles del Departamento de San Blas», en MN, ms. 127.

¹⁰ Bucareli a Hezeta, México, 13 de diciembre de 1774, en AGN, Historia, 324, fols. 35-35v.

desde México una carga de aceite, doce barriles de aguardiente y cuatro de vino, todo de Castilla, productos que se pusieron en camino hacia San Blas a jornadas dobles ¹¹. Finalmente, Bucareli indicó a Bruno de Hezeta que la fragata *Santiago* había regresado de su primer viaje al Noroeste con numerosos víveres sobrantes, por lo que confiaba que, al repetirse ahora los mismos productos y cantidades —más el aumento de harina—, éstos fuesen suficientes para alimentar adecuadamente a los expedicionarios. Y en cuanto al vino y al aguardiente que envió por su propia iniciativa, el Virrey le precisó que dichas bebidas estaban destinadas para paliar los efectos del frío de las altas latitudes «en calidad de refresco, pero no ración de vino, así por no estar acostumbrada a esta bebida la tripulación, como porque tampoco conviene habituarla a lo que no se puede sostener en aquellas distancias y navegaciones» ¹².

Estos envíos de Bucareli demuestran el especial celo del Virrey por conseguir que la expedición contase con todo lo necesario para realizar una buena campaña de descubrimientos. Otro ejemplo de este cuidado virreinal está en las disposiciones tomadas sobre el ropaje de los expedicionarios. Con el fin de aminorar los efectos de las bajas temperaturas, Bucareli se interesó por el vestuario confeccionado para la primera expedición por cuenta de la Real Hacienda, compuesto de chamarretas, chupas, calzones de paño y bayeta, y camisetas de este último género. El comandante Hijosa le respondió que del primer vestuario no había quedado ni rastro, por lo que era necesario hacer otro nuevo. Las antiguas prendas habían sido pagadas por los propios marinos, descontando las cantidades de sus sueldos, acto al que accedieron gustosos porque «les sirvió de mucho abrigo contra el

¹¹ Bucareli a Hijosa, México, 1 de diciembre de 1774, en AGN, Historia, 324, fol. 11. Estos renglones fueron después incluidos por el comisario Hijosa y Juan Pérez en la lista de los efectos a remitir desde México, por lo que el Virrey avisó que ya estaban en camino.

¹² Bucareli a Hezeta, México, 1 de diciembre de 1774, en AGN, Historia, 324, fols. 29-30 (se repite la carta en los folios 31-32).

frío que se experimenta en la altura a que llegaron». En consecuencia, Bucareli ordenó que se repitiesen las mismas disposiciones para la nueva empresa ¹³.

2.3. LA SELECCIÓN DE LOS HOMBRES

Al mismo tiempo que se aprontaban los víveres y pertrechos de la fragata *Santiago* y la goleta *Sonora*, fueron elegidos los integrantes de la tripulación. Como ya indicamos, el teniente de navío Bruno de Hezeta fue comandante de la fragata y jefe de la expedición. La decisión fue tomada por el Virrey tras entrevistarse con los primeros guardiamarinas que llegaron a la ciudad de México el 25 de octubre de 1774: Hezeta, el oficial más antiguo, iría a los descubrimientos, mientras Miguel Manrique y Fernando Quirós navegarían como capitanes de los paquebotes destinados a llevar socorros a los nuevos establecimientos de la Alta California. El 15 de diciembre, los oficiales abandonaron la capital virreinal y se dirigieron a San Blas. En el camino —concretamente en Tepic— conocieron la decisión de Bucareli de enviar una goleta junto a la fragata, cuyo mando fue entregado a Juan de Ayala. En consecuencia, sólo dos guardiamarinas quedaron sin empleo: Juan Francisco de la Bodega y Quadra y Diego Choquet, ya que Ignacio Arteaga, el séptimo oficial español enviado a Nueva España, fue nombrado comandante del departamento marítimo.

La misma diligencia que Bucareli puso en reunir los víveres y pertrechos para los barcos expedicionarios, la encontramos en su continua búsqueda de personas idóneas para las tripulaciones. El Virrey solicitó, en primer lugar, la participación de Juan Pérez, quien aceptó el ir bajo las órdenes de Hezeta en la fragata que había sido anteriormente de su mando. El 3 de diciembre, el

¹³ Bucareli a Hijosa, México, 23 de noviembre de 1774, en AGN, Historia, 324, fols. 8-9r; Hijosa a Bucareli, San Blas, 22 de diciembre de 1774, en AGN, Historia, 324, fols. 20-23r; y Bucareli a Hijosa, México, 11 de enero de 1775, en AGN, Historia, 324, fol. 24.

antiguo capitán escribió una carta que describe la situación de la expedición pocas semanas después de iniciarse los preparativos:

Excelentísimo señor.

He recibido la apreciable de vuesa excelencia de 14 del próximo pasado noviembre y, enterado de todos los particulares que contiene, digo que estoy pronto a seguir el segundo viaje en la fragata *Santiago* bajo las órdenes del teniente de navío de la Real Armada don Bruno de Hezeta, llevándome de segundo piloto a don Esteban José Martínez, completando la misma tripulación que llevaba en el anterior viaje con otros de los buenos marineros que ahora existen en este puerto.

Ya tiene dispuesto el comisario don Francisco Hijosa se recorra la fragata y aliste cuanto antes, y no dudo quede a toda la satisfacción, fijando su salida, como hemos acordado unánimes, para todo el mes de febrero próximo, tiempo que conceptúo el más a propósito para el viaje sin tocar en los puertos de San Diego y Monterrey, en el que procuraré, en cuanto está de mi parte, acreditar a vuesa excelencia mi celo y amor al servicio del Soberano y a desempeñar las justísimas ideas y confianzas que vuesa excelencia se ha dignado hacer de mi poquedad.

Los padres que fueron de capellanes quedaron en Monterrey, en su misión del Carmelo, como vuesa excelencia me lo tenía ordenado.

La carta de la costa descubierta hasta los 55 grados 30 minutos la dirigiré a vuesa excelencia lo más breve que me sea dable, en la que estoy trabajando, pues alguna otra indisposición que he padecido en la salud me ha impedido complacer perfectamente a vuesa excelencia en esta parte.

Por no molestar a vuesa excelencia digo que el comisario don Francisco Hijosa, de acuerdo conmigo, le noticia todo lo que me parece preciso para emprender esta segunda expedición.

Doy a vuesa excelencia las debidas gracias por la que se sirve hacerme en comunicar a Su Majestad mis cortos méritos, y no dudo que con tan poderosa protección consiga las mayores recompensas de su magnánimo y piadosísimo real corazón.

Nuestro Señor guarde la importante vida de vuesa excelencia muchos años, San Blas, 3 de diciembre de 1774 ¹⁴.

¹⁴ Juan Pérez a Bucareli, San Blas, 3 de diciembre de 1774, en AGN, Historia, 324, fols.1-2r.

Las diligencias de Bucareli se extendieron a casi todos los miembros de la dotación. Primero se interesó por el envío de cirujanos a San Blas y pidió al Colegio de San Fernando de México misioneros para que ejerciesen de capellanes de los barcos. Por último, demandó marineros y pilotos en otros puertos novohispanos para completar y reemplazar la tripulación del primer viaje al Noroeste.

Los padres Benito Sierra y Vicente de Santa María fueron nombrados capellanes de la fragata por decreto del 19 de noviembre, recibiendo 200 pesos como ayuda de viaje para que se trasladasen a San Blas y 350 pesos anuales de sínodos a partir del día de su llegada al citado puerto. Otros dos franciscanos, Ramón de Usón y Miguel de la Campa, fueron destinados a los paquebotes, disfrutando de las mismas cantidades que sus compañeros de orden. No sabemos porqué Bucareli prefirió que el padre Campa fuese al Noroeste en sustitución de Santa María, pero así se lo comunicó a Hijosa en carta del 19 de noviembre de 1774, y así se realizó, viajando este último franciscano en el paquebot *San Carlos* a Monterrey y San Francisco ¹⁵. En cuanto a los cirujanos, fueron nombrados Juan González y Mariano Núñez Esquivel para los dos paquebotes de abastecimiento, el *San Carlos* y el *Príncipe*, y Pedro Castán para la fragata *Santiago*.

Dos contramaestres y veinte marineros fueron contratados en el puerto de Veracruz para servir en el Departamento de San Blas ¹⁶. Desde el mismo puerto citado llegó también el piloto gallego Francisco Antonio Maurelle, asignado en la urca *Santa Rita*, quien obtuvo el 10 de enero de 1775 la aprobación virreinal

¹⁵ Bucareli a Hijosa, México, 19 de noviembre de 1774, en AGN, Historia, 324, fol. 10r. El Virrey informó que «estos religiosos irán todos conformes desde su Colegio según las seguridades que me ha dado su prelado y lo que yo tengo advertido a su reverencia para obviar sucesivas disputas».

¹⁶ Véase el «Expediente sobre contrata de los marineros que de Veracruz se destinaron para el servicio de los buques de aquel departamento. Diciembre de 1774», en AGN, Provincias Internas, 166, fols. 324-347. La llegada de estos marineros fue muy conflictiva, pues les era muy repugnante el estar bajo el mando de los oficiales de mar de color quebrado que trabajaban en San Blas.

para pasar a su nuevo destino. El 18 de enero llegó a la capital mexicana y el 26 de febrero contempló el océano Pacífico, poniéndose inmediatamente a las órdenes de Bruno de Hezeta ¹⁷.

Y en cuanto a la protección, Bucareli estimó que no eran necesarios soldados en los barcos expedicionarios y que sería suficiente el embarco de armas para la autodefensa. Los marineros debían ser entrenados en su manejo, «cuyas precauciones considero suficiente en unos mares donde no se sabe haya buque que se oponga y, donde si por casualidad los encontrare, debe vuesa merced evitar el trato». Precizando el Virrey «que la comisión de vuesa merced no se dirige a más que a descubrir y explorar las tierras ignoradas en la costa norte de Monterrey con arreglo a las instrucciones que encontrará en San Blas» ¹⁸. El 27 de diciembre, Bucareli informó a la corte de todas las disposiciones tomadas, esperando la aprobación de Carlos III, la cual llegó en carta fechada el 23 de junio ¹⁹.

2.4. LAS ÚLTIMAS DISPOSICIONES

Las instrucciones de la segunda expedición al Noroeste fueron, como ya dijimos, las mismas que Bucareli redactó para la primera con las siguientes modificaciones: la recalada opcional al puerto de Monterrey durante la travesía hacia el norte, el ascenso a los 65 grados, si fuese posible, y la exploración minuciosa de la costa a su regreso, especialmente de los 55° 49' —de cuyos indios debería obtener información sobre sus costumbres, comercio y tecnología— y del puerto de San Francisco. El Virrey recordó a Bruno de Hezeta, además, otros importantes puntos de las ins-

¹⁷ Véase la obra de Amancio Landín Carrasco: *Mourelle de la Rúa. Explorador del Pacífico*. Madrid, Cultura Hispánica, 1978.

¹⁸ Pérez a Bucareli, San Blas, 3 de diciembre de 1774, en AGN, Historia, 324, fols. 1-2r.

¹⁹ Bucareli a Arriaga, México, 27 de diciembre de 1774, y Arriaga a Bucareli, Aranjuez, 23 de junio de 1775, ambas en AGI, Estado, 20 (13).

trucciones para cuyo cumplimiento debía velar, como el no recalar en ningún establecimiento extranjero, el multiplicar las ceremonias de posesión, el buen trato y regalo de los indígenas que encontrase, la prudencia en los desembarcos y la armonía con la tripulación y los misioneros ²⁰.

Otra serie de preparativos fueron realizados en el departamento de San Blas, siempre bajo la atenta vigilancia del diligente Virrey. El retraso de las cosechas de los alrededores del puerto de San Blas obligó a demorar la salida de la expedición hasta el 17 de marzo. Principalmente, el maíz era imprescindible tanto para la dotación de los barcos como para su transporte a las misiones y presidios altacalifornianos. Los dos primeros meses de 1775 no fueron, sin embargo, ociosos. El 12 de enero, Bruno de Hezeta recorrió el fondeadero en compañía de Francisco Hijosa, Fernando Quirós, Miguel Manrique, el capitán de maestranza y Juan Pérez. Examinada la fragata *Santiago*, resolvieron realizar algunas modificaciones: quitarle la cámara alta para que el barco pudiese aguantar más vela que la sufrida en la última derrota, acortarle la arboladura y eliminar el palo de mesana para mejorar su gobernabilidad ²¹.

Los alimentos embarcados fueron: carne en tasajo, pescado salado seco, galleta, menestra de frijol y maíz, manteca, queso, vinagre, chile y sal; además de otros productos destinados a los oficiales como garbanzos, lentejas, azúcar, jamones, canela, azafrán, chocolate, etcétera. Entre las bebidas, destacan el vino de parras para decir misa y los jarabes de limón y joquixtle para prevenir el escorbuto.

Los gastos totales de la expedición de 1775 alcanzaron la cantidad de 36.640 pesos y 2 granos, de los cuales, 11.215 pesos, 1 real y 3 granos fueron destinados a la habilitación y equipaje de la goleta. El apresto por segunda vez de la fragata *Santiago*

²⁰ Bucareli a Hezeta, México, 2 de enero de 1775, en AGN, Historia, 324, fols. 36-37.

²¹ Hezeta a Bucareli, San Blas, 13 de enero de 1775, en AGN, Historia, 324, fols. 38-39r.

había costado casi diez mil pesos más que la primera, lo que supuso un incremento notable para el pequeño departamento. Bucareli envió primero 20.000 pesos, pero, en vista de la falta de caudales que Hijosa manifestó en marzo de 1776, volvió a remitir otros 20.000 para sufragar las deudas pendientes de las dos expediciones de descubrimientos²². Además de estos caudales, el Virrey tuvo que afrontar los sueldos de los oficiales de Marina llegados desde España y de los franciscanos embarcados como capellanes en los barcos. Bucareli informó a los primeros, el 12 de octubre de 1774, sobre las circunstancias del departamento, sus buques y marinería, advirtiéndoles que, al ser nuevo, echarían en falta muchas cosas normales en España y en La Habana. Bruno de Hezeta le adjuntó a su carta de respuesta un ejemplar de sueldos y demás abonos para los marinos que sirvieran en la Mar del Sur —publicado en marzo de 1774—, donde se fijaban 80 pesos al mes para los tenientes de navío y 70 para los de fragata; pero el Virrey le notificó que *«atendiendo yo a la mayor fatiga en que van a emplearse estos oficiales, a la carencia de proporciones y alivios que experimentarán en unos establecimientos tan recientes; a la falta de hospitalidad y a los expendios que habrán de sufrir en los frutos y efectos de que se provean para sus viajes, por los crecidos precios a que cuesta todo en aquellas remotas distancias, me pareció conforme asignar a los primeros cien pesos al mes y noventa a los segundos, concediéndoles la gratificación de mesa que prescriben las ordenanzas generales de Marina, con quince pesos más a cada uno por el criado, como si todos mandasen embarcación...»*²³.

Bucareli ordenó, en consecuencia, que se les abonasen sus sueldos desde el primer día de arribo al puerto de Veracruz,

²² Bucareli a Arriaga, México, 27 de agosto de 1775, en AGI, México, 1372, y AGI, Guadalajara, 514; Hijosa a Bucareli, San Blas, 22 de marzo de 1776, en AGN, Historia, 574.

²³ Bucareli a Arriaga, México, 26 de noviembre de 1774, en *La administración de don frey Antonio María de Bucareli y Ursúa*, México, 1936, 2 vols.: vol. 1, págs. 254-256.

adelantándoseles seis pagas a cada uno, amén de cuatrocientos pesos de ayuda de costa para hacer el camino entre México y San Blas. Estos sueldos y concesiones, que a primera vista podían resultar excesivos, no lo eran, pues con dificultad podrían los oficiales mantener «la decencia de su grado» en aquellos alejados lugares.

2.5. LOS AJUSTES DE LAS TRIPULACIONES

Las últimas novedades del apresto de la expedición de 1775 se centraron en el ajuste de las tripulaciones tanto de la fragata como de la goleta. El piloto Francisco Antonio Maurelle fue destinado a la *Sonora*, a las órdenes de los tenientes de fragata Juan de Ayala y Juan Francisco de la Bodega y Quadra. Este último oficial prefirió embarcarse bajo el mando de otro compañero de su misma graduación antes que permanecer inactivo en el puerto de San Blas. El día 8 de marzo recibió la respuesta positiva de Hezeta a su petición de embarcarse tras reconocer «que la pequeñez de la goleta y ninguna capacidad para un viaje tan dilatado y expuesto podrían ocasionar atraso a la expedición, llevando sólo un oficial»²⁴. Como veremos más adelante, la incorporación de Bodega y Quadra fue decisiva para el desenlace y resultados de la expedición. Otra confirmación fue la de fray Benito de la Sierra y fray Miguel de la Campa Cos como capellanes de la fragata *Santiago*, destinándose a fray Vicente de Santa María al paquebot *San Carlos*. En este último barco se produciría el más importante e inesperado cambio de la expedición de 1775 al enfermar su capitán, el teniente de navío Miguel Manrique, y ser reemplazado por el teniente de fragata Juan de Ayala, hasta entonces capitán de la goleta *Sonora*.

²⁴ Véase Juan Francisco DE LA BODEGA Y QUADRA: *El descubrimiento del fin del mundo 1775-1792*. Madrid, 1990, pág. 57.

En consecuencia, Bodega y Quadra se convirtió automáticamente en el nuevo capitán de la goleta, iniciando, bajo las órdenes de Bruno de Hezeta, la segunda campaña de descubrimientos en el Noroeste de América. La tripulación de la goleta se componía, aparte de Bodega, del piloto Mourelle y de catorce hombres más, de los cuales sólo cuatro habían navegado anteriormente: el resto eran vaqueros contratados en las haciendas repartidas por los alrededores del puerto de San Blas ²⁵.

Las circunstancias del cambio son muy interesantes. La partida de la fragata, la goleta y el paquebot *San Carlos* —este último barco rumbo a Monterrey y San Francisco— se produjo el 16 de marzo de 1775, navegando toda la noche hasta el amanecer, que faltaron los vientos y quedaron anclados hasta las tres de la tarde. Entonces, siguieron rumbo al nornoroeste, fondeando nuevamente al atardecer por la misma falta de viento. El día 18, hacia las cinco de la tarde, el paquebot *San Carlos* dio fondo y, media hora después, las tripulaciones de la fragata y la goleta escucharon dos disparos y divisaron una bandera encarnada en el tope del paquebot. El comandante Hezeta envió inmediatamente la canoa de la fragata para conocer lo sucedido, la cual regresó a las nueve de la noche conduciendo al teniente de navío Miguel Manrique. Se arrimó al costado de la *Santiago* y, al preguntarle Hezeta por las novedades, respondió que traía negocios de mucha importancia y que deseaba se formase consejo de guerra, alejándose inmediatamente hacia la goleta. Una hora más tarde, Manrique volvió con un oficial y el piloto de dicha embarcación. Todos se percataron que el oficial español tenía perturbadas sus facultades: sufría la manía de que lo querían matar, conduciendo para su defensa seis pistolas bien cargadas. Toda la noche la pasó llorando, no dejando que fray Miguel de la Campa se apartase de él ni un momento y, al amanecer, teniendo que decir misa el franciscano, sólo pudo marcharse cuando su compañero, fray Benito de la Sierra, se quedó en su lugar.

²⁵ El Estado en el que salieron la goleta *Sonora* y la fragata *Santiago* se encuentran en AGN, Historia, 324, fols. 41-42.

El piloto José Cañizares relató en la mañana del 19 de marzo lo ocurrido el día anterior a petición del comandante Hezeta. Según su testimonio, hacia la una y media de la tarde, el cirujano del paquebot anunció a Manrique la presencia de un enfermo grave a bordo que podía infestar al resto de la tripulación. El capitán ordenó enviar al enfermo a San Blas para aliviar a todos los demás marineros, por lo que dio fondo hacia las tres de la tarde, y una hora después, preguntó a Cañizares a qué hora podía estar la lancha de vuelta, respondiéndole éste último que a las ocho. El piloto le entregó la papeleta diaria y Manrique, después de leerla, inició varios actos anormales:

me mandó aprontar las banderas con toda celeridad, inmediatamente sacó pólvora y tiró tres cañonazos e izó una bandera encarnada al tope mayor. Inmediatamente, hizo con toda superioridad y rectitud tirar otro cañonazo y mandó sacar todas las armas. Casando dos pistolas, sin consentir armarse nadie a su lado, mandó en alta voz largar los tomadores de las gavias y cazarlas, y marearlas, para cuya maniobra alternaba con la voz y señalaba con la pistola que tenía carga. Después de esta maniobra, mandó picar el cable, a lo que si se dilata el contraestre, discurro lo mata. Ejecutóse por fin y me mandó dicho señor hacer derrota a San Blas, por lo que ejecutó. A las cinco y media mandó orzar de bolina con el mismo aparejo, lo cual, gavia, velacho, mesana y trinquetilla me mandó ceñir al viento con la autoridad del mando, señalándome con la pistola. A esta hora se vio venir una lancha de la fragata, en cuya ocasión mandó el capitán ponerme a la capa, amurado por estribor con viento oessuroeste. A las seis y media, habiendo llegado la lancha en alta voz y en el nombre del Rey, me hizo cargo del paquebot, dándome a reconocer. Con la misma gente y con la lancha que vino de la fragata, se embarcó con cinco pares de pistolas y una papeleta, mandando a la misma gente de la lancha que le trajesen a bordo de la fragata. Despidiéndose de todos, me mandó manobrase el barco a mi satisfacción o que me fuese a San Blas, y con este motivo aferré las velas y fondeé próximo a la costa del norte del río Santiago en virtud de la orden recibida del señor don Bruno de Hezeta ²⁶.

²⁶ Juan Pérez: «Diario de la navegación que con el favor de Dios comprende hacer el alférez de fragata de la Real Armada y primer piloto de la fragata de Su Majestad nombrada *Santiago*, alias la *Nueva Galicia*, en el tercer descubrimiento y sexto viaje en la costa occidental de la California, comprendido en el Mar del Sur Septentrional de este nuevo reino en el año de 1775», en AGN, Historia, 324, fols. 3v-4v.

Como ya señalamos, Manrique se dirigió a la goleta y más tarde a la fragata, en donde no encontró alivio ni por sangrías ni por otras medicinas que se le aplicaron. Muy al contrario, se enfureció y empeoró, no queriendo dormir durante la noche, «hecho un mar de lágrimas, poseído de fuertes manías y aprehensiones». Por la mañana, Hezeta pidió dictamen a los cirujanos, a los oficiales, e incluso a los franciscanos, coincidiendo todos en enviar a Manrique a San Blas y en entregar el mando del paquebot a Juan de Ayala y el de la goleta a Juan Francisco de la Bodega y Quadra. El traslado del enfermo fue muy dificultoso, pues a duras penas dejó la fragata *Santiago*. Una vez desembarcado, Bodega recibió un pliego cerrado para abrir en caso de separación y otras señales e instrucciones de la navegación, mientras Juan de Ayala se dirigía al *San Carlos* para seguir derrota a Monterrey ²⁷.

El Virrey comunicó la salida de la fragata y la goleta en carta fechada el 27 de marzo de 1775 y, el mismo día, envió otra segunda misiva dando cuenta de la enfermedad de Manrique y su sustitución por Juan de Ayala: «De este raro incidente —señaló Bucareli— me da parte el comisario don Francisco de Hijosa, acompañando la carta del teniente de navío don Bruno de Hezeta en que pasa a mis manos originales no sólo los dictámenes de los capellanes y cirujanos don Juan González y don Mariano Núñez Esquivel, sino otros de los tenientes de fragata don Juan Pérez y don Juan Francisco de la Bodega y Quadra en que afirman la inaptitud de don Miguel Manrique» ²⁸. El Virrey aguardó los sucesos de la expedición al Noroeste y del viaje de

²⁷ Miguel Manrique fue trasladado a la ciudad de México, a donde llegó a finales del mes de noviembre. Debido a la continuación de sus trastornos mentales, el Virrey le autorizó a regresar a España en el primer barco que saliese de Veracruz. Bucareli a Arriaga, México, 27 de diciembre de 1775, en AGI, México, 1373.

²⁸ Bucareli a Arriaga, México, 27 de marzo de 1775, en AGI, Estado, 20 (15); y Bucareli a Arriaga, 27 de marzo de 1775, en AGI, Estado, 20 (16). El Rey quedó enterado de estas circunstancias por carta remitida al Virrey de Nueva España y fechada en Madrid el 8 de julio de 1775, en AGI, Estado, 20 (16).

Anza a San Francisco por tierra antes de tomar nuevas decisiones: «Las resultas de uno y otro me parece indispensable aguardar, como que ellas deberán reglar las disposiciones sucesivas para no exponerme a que sean inútiles las que se tomaren sin aquellos conocimientos y para no aumentar gastos al erario, que no serán cortos si se ha de usar la fuerza y que pueden excusarse sino hay en qué emplearla»²⁹. Por tanto, a un endurecimiento de la política de Madrid con relación a la presencia de otras naciones extranjeras en el Pacífico, México respondió con la necesidad de conocer si existían establecimientos reales y el éxito de la comunicación terrestre entre Nueva España y California.

²⁹ Bucareli a Arriaga, México, 26 de abril de 1775, en AGI, Estado, 20 (17).

CAPÍTULO III

EL VIAJE AL FIN DEL MUNDO

3.1. EL DESCUBRIMIENTO DEL NOROESTE

La fragata *Santiago* y la goleta *Sonora* levaron anclas del puerto de San Blas el día 16 de marzo a las diez de la noche. Ese mismo día, las tripulaciones de ambos barcos habían asistido a una función religiosa en la iglesia local y participado en una procesión hasta el embarcadero con la imagen de María Santísima del Rosario, «*la Marinera*». Una vez todos los expedicionarios a bordo, tras haber recibido sus respectivas pagas, Bruno de Hezeta ordenó poner rumbo al oeste, si bien, el atraso de la goleta obligó a la fragata a fondear a las siete y media de la mañana. A las nueve se metió la lancha dentro y, una hora más tarde, los expedicionarios vieron llegar una canoa procedente de San Blas. Fue despachada por el comisario Hijosa para recoger a un vecino que había quedado en la fragata por descuido la noche en que se hizo a la vela ¹. Aprovechando los vientos terrales, los barcos reanudaron su navegación, si bien, de nuevo se puso de manifiesto el poco andar de la goleta. Tras el paréntesis obligado por la enfermedad mental del teniente de navío Miguel Manrique, capi-

¹ Véase PÉREZ, «Diario... 1775», fol. 2v.

tán del paquebot *San Carlos*, Bodega y Quadra, nombrado nuevo capitán de la goleta, buscó solucionar el retraso de la *Sonora*. Mandó largar toda la vela, aprovechando una brisa medianamente fresca, pero la corredera sólo le dio dos millas de andar. Cambió el trinquete por otro mayor, sin que mejorasen los resultados más que en dos o tres brazas, y probó cuantas medidas pudo ingeniar: «se trajo para popa toda la mayor parte de la carga, se volvió a hacer lo mismo a proa, se estibó de nuevo, se aflojaron y volvieron a tensar los estays y jarcias; se desacuciaron los palos y, en fin, no me quedó que hacer ninguna faena que la práctica me ha enseñado»². Sin embargo, la goleta no pudo pasar de las tres millas, por lo que Hezeta decidió que se le diera remolque para resolver el laborioso problema de tener que aferrar continuamente las velas a la fragata con el fin de guardar la obligada conserva. Esta medida salvó el primer problema que tuvo que enfrentar la expedición, pero multiplicó los trabajos y cuidados de la tripulación de la pequeña goleta por la mucha vela que tuvo que soportar y el continuo peligro de abordaje.

El 21 de marzo llevó la lancha del paquebot *San Carlos* una misiva de su capitán, Juan de Ayala, a Bruno de Hezeta en la que le rogaba que admitiera en sus bodegas varios fardos de panocha y frijoles y algunas cajas que transportaba sobre su cubierta, las cuales incomodaban los trabajos de la tripulación y exponían al barco. Hezeta aceptó la nueva carga y mandó dar fondo para embarcarla. Al día siguiente, 22 de marzo, la actividad de la *Santiago* se centró en la composición del mastelero de velacho, que se hallaba rendido por varias partes. El que llevaban de repuesto era pequeño y estaba deteriorado, por lo que fue preciso

² Juan Francisco DE LA BODEGA Y QUADRA, *El descubrimiento del fin del mundo* (1775-1792), Madrid, 1990, pág. 60. Mourelle confirmó los intentos de mejorar el andar de la goleta: «hizo el capitán poner una vela mayor que llevábamos de respuesto en el lugar del trinquete y construir dos pequeñas velas para poner en los topes, considerando que todo este exceso podía forzar más la embarcación, pero de ello resultó una pequeña diferencia entre el primer andar y el conseguido...». Véase Amancio LANDÍN CARRASCO: *Mourelle de la Rúa Explorador del Pacífico*. Madrid, 1974, pág. 174.

reparar el antiguo, gimelgándolo y reatándolo con varias trincas. Este nuevo accidente obligó a fondear otra vez hacia las cuatro y media de la tarde. El mismo día, Bodega envió a la fragata un grumete enfermo, llamado José María, que fue sustituido por otro de nombre Felipe de Jesús.

A las tres de la mañana del 23 de marzo, una vez reparado el mastelero de velacho, los barcos se hicieron a la vela en vuelta del oeste, soplando viento nornoreste: la goleta navegaba a remolque. Al variar el viento al noroeste, Hezeta determinó hacer derrota por el sur de las islas Marías con el fin de buscar vientos favorables mar adentro. Entonces, los barcos se dirigieron hacia el sur durante el resto del día y de la noche, rebasándose la María del sueste —isla María Cleofás— durante la mañana del día 24. Esta maniobra, contraria a la costumbre de los barcos del departamento, fue justificada por lo indiferente que les era perder un grado teniendo tantos que ganar en la expedición, evitando de esta forma las numerosas faenas que las tripulaciones tenían que realizar para pasar a barlovento de las islas Marías ³.

Resuelto este obstáculo, la expedición siguió rumbo al suroeste un cuarto al oeste para enmararse y buscar vientos favorables con el fin de ascender: vientos que aflojaron durante el día y refrescaron por la noche, corriendo del cuarto cuadrante desde el noroeste hasta el norte. El día 25 de marzo, Hezeta ordenó que cada miembro de la tripulación recibiese dos cuarterolas diarias de agua para paliar lo mucho gastado en las escasas jornadas que llevaban de viaje: cincuenta y dos barriles y cuatro cuarterolas. Y, si bien más tarde revocó su decisión, en adelante se tuvo más cuidado en el reparto. La necesidad de agua fue la razón por la que Hezeta se detuvo a reconocer la isla de Socorro o Santo

³ HEZETA, «Diario... 1775», fol. 7. Bodega señaló en su diario que la posición de dichas islas era errónea en la carta de Bellín: «El día 24, a las doce, se demarcó la más al sur de las islas Marías a distancia de tres leguas, que pone el sitio del navío en los 111 grados 20 minutos de longitud al oeste de París, y aunque la observación del sol fue de 21° 14', la carta francesa muestra 21° 40', de que resulta que dichas islas en esta carta están situadas algo más al norte de lo verdadero». BODEGA, *op. cit.* en nota 2, pág. 61.

Tomás, que fue avistada el día 29 al ponerse el sol. Las embarcaciones se acercaron al día siguiente, aunque las corrientes los alejaron hacia el sur, intentando la goleta en solitario la exploración de la citada isla el día 31. Decisión vanal, pues, a pesar de contar con la ayuda de las dos lanchas, la *Sonora* tan sólo pudo llegar a una legua de la costa. El 2 de abril, la goleta y la fragata se reunieron de nuevo y, el 3, lograron aproximarse lo suficiente como para comprobar su esterilidad. Juan Francisco de la Bodega y Quadra la describió así en su diario tras reconocerla:

«Su figura es casi redonda, extendiéndose más del nordeste al sudoeste, y, con poca diferencia, tendrá cinco leguas entre estos dos extremos. La considero en $115^{\circ} 18'$ de longitud occidental de París y en la latitud de $18^{\circ} 53'$ según las observaciones y demarcaciones a que demoraba. Por toda su circunferencia, mayormente en la punta del sudoeste, le sobresalen unos grandes peñascos escarpados que a lo lejos parecían árboles; la cubre un eminente monte árido y escabroso, salpicado por partes de unas manchas blancas que parecen casas. La reventazón de la mar es con mucha fuerza y no se pudo reconocer si hacía alguna ensenada, ni nos empeñamos en investigarlo, viéndola tan pedregosa y estéril. La denominación de Socorro que le dan a esta isla induce a una favorable consideración para los que navegan a los presidios de San Diego y Monterrey; pero, en cuantas noticias he leído de viajes, no he hallado por quién fue descubierta, ni por dónde entraron atribuirle nombre que en nada tiene conexión con lo que demuestra»⁴.

Tanto Bodega como Hezeta creyeron que se trataba de la isla de Santo Tomás, descubierta por Hernando de Grijalva en 1524, cuyas noticias encontraron en la famosa obra «Noticias de la California» de los padres jesuitas Venegas y Burriel. Pero al no encontrar agua, Hezeta ordenó seguir la derrota y abandonar el proyecto de recalar en la isla, la cual perdieron de vista hacia las diez de la mañana del 4 de marzo. La carencia de agua, así como de leña y pastos, afectó, en primer lugar, al ganado embarcado a

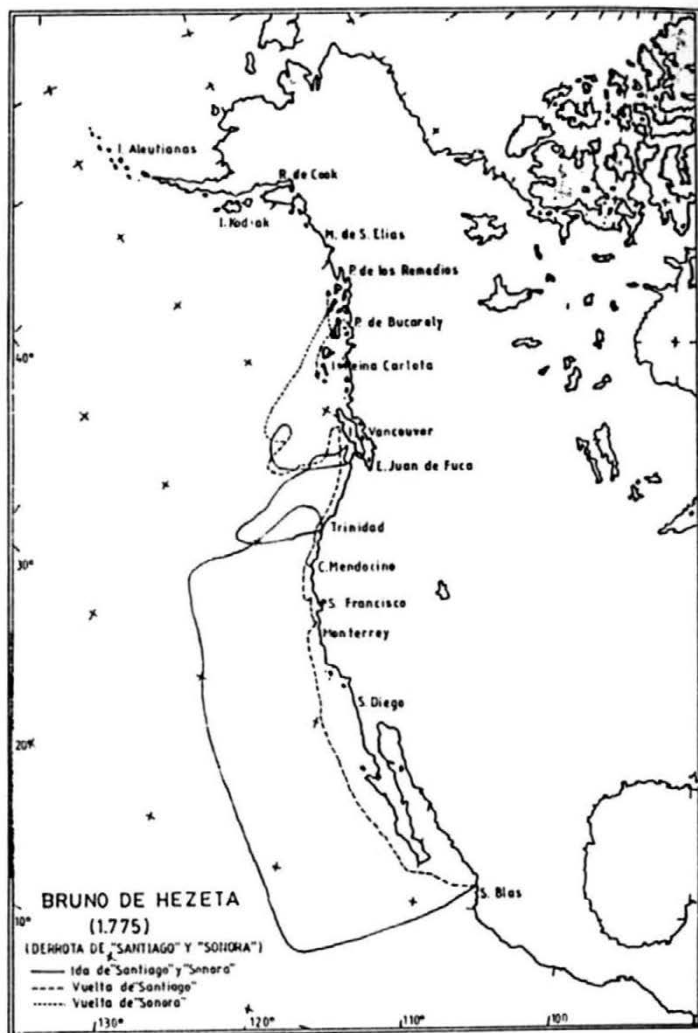
⁴ BODEGA, *op. cit.* en nota 2, págs. 63-64. Sobre el descubrimiento de Santo Tomás, véase Miguel LEÓN-PORTILLA: *Hernán Cortés y la Mar del Sur*. Madrid, Cultura Hispánica, 1985, págs. 96-98.

bordo, el cual fue muriendo por falta de dichos nutrientes. Otro problema importante fue el peligro constante de abordaje, tal y como lo relata el franciscano Miguel de la Campa:

«A las diez de la noche, estando en calma, se abordó la goleta con nuestra embarcación. Yo, que dormía descuidado, desperté lleno de miedo con los golpes, y lo primero que (se) me ocurrió fue que las corrientes nos habían echado sobre la isla. Salté del catre y, abriendo la ventana, vi que trabajaban en desenredar la uña de la ancla, que se había agarrado a la escora de la mayor de la fragata y, habiendo concluido esta maniobra, se separó la goleta sin más daño que haberse roto una vela y yo quedé libre de mi grande susto»⁵.

A partir de la isla del Socorro, la navegación fue menos agradable. Los cielos empezaron a cubrirse, los horizontes a cargarse, el sol se dejó ver en contadas ocasiones, disminuyendo las observaciones, y desapareció el rocío diario que los acompañaba desde San Blas. Los vientos soplaron mucho más fríos y se produjo una entera mutación del tiempo. Hasta el 14 de abril, fecha en la que ocurrió la oposición de la luna, los vientos fueron flojos y las corrientes llevaron siempre dirección sur; pero, poco después, aquellos se alargaron al nornoreste y en ocasiones al noreste, refrescando frecuentemente. Así siguieron hasta el 11 de mayo, día en el que empezaron a rodar para el segundo cuadrante, pero tan inconstantes, que enseguida daban vuelta por toda la circunferencia del horizonte, volviendo a fenecer entre el este y el sudeste acompañados de varios chubascos y neblinas. Las corrientes hacia el sur disminuyeron hasta casi desaparecer y los mares embravecidos del noroeste y norte se sosegaron con los vientos del segundo cuadrante. A pesar de estas dificultades, los barcos expedicionarios fueron ascendiendo de latitud a partir del 8 de abril, a la vez que iban enmarándose en el Pacífico, logrando alcanzar los 25° 57' norte y 26° 22' al oeste del puerto de San Blas el último día de abril, y los 37° 1' norte y 27° 46' al oeste el 21 de mayo, fecha en la que Bruno de Hezeta convocó una junta

⁵ CAMPA, «Diario... 1775», fol. 2v.



de oficiales y pilotos para deliberar sobre la recalada a la costa, pues el problema del agua era ya muy grave.

Antes de estudiarla, es necesario comentar otros aspectos de la derrota durante los meses de abril y mayo. El 8 de abril se rindió el bauprés, siendo gimelgado con la mayor prontitud. Tanto esta avería como la ya citada del mastelero de velacho, averiguaron que procedían del viaje anterior. Los trabajos a bordo sólo se vieron interrumpidos por las ceremonias religiosas, las visitas de los oficiales de la goleta a la fragata para descansar y relajarse, y por la instrucción y los ejercicios de los marineros en las armas de fuego, los cuales se iniciaron en la mañana del 19 de abril. No obstante, el suceso más interesante ocurrió en la goleta una noche en la que Bodega y su piloto Maurelle dejaron el gobierno de la embarcación al contramaestre y se bajaron al camarote a descansar. El viento refrescó y, a imitación de la fragata, los de la goleta arriaron la mayor. Enterado Bodega de esta maniobra por un criado, salió enojado de la cámara e increpó a sus hombres, censurándoles su acción y confesándoles que se sentía avergonzado de verlos tan cobardes. No obstante, el capitán de la goleta se mostró más comprensivo con el miedo de sus hombres en su diario, justificándolo por el arriesgado andar de la pequeña embarcación. Temor que se extendió también a los hombres de la fragata, pues ninguno quiso reemplazar voluntariamente a los marineros de la *Sonora* que pasaban a curarse a la *Santiago*. Por ello, Hezeta utilizó la pequeña embarcación como lugar de castigo para sus hombres.

Este suceso es de gran interés, pues Bodega quiso aprovechar los fuertes vientos de la ancha mar para averiguar hasta donde llegaba el aguante de la goleta, y así:

«dispuse forzar de vela y fue tanto el temor que concibieron, viendo su demasiado tumbar, que fingían alguna dolencia por pasarse por este motivo a la fragata; pero no extrañaba tales extremos, pues conozco que los infelices tienen bastante razón para temer, pues ven que, a poco que refresque, llevamos continuamente bañando dos tablas de la cubierta, y los golpes de mar, que incesantemente entran por barlovento, no dan lugar para estar secos, pero me era forzoso el aguantar, pues de lo contrario

nunca se cumpliría la expedición; yo les he procurado disuadir, pero les ha hecho tanto eco este esfuerzo, que se quedan atónitos cuando la fragata, estando con los rizos tomados, los obliga a arriar las gaviás, y ven que (me) mantengo con todo aparejo»⁶.

No obstante, Bodega trató de aminorar los temores de su tripulación en lo posible, infundiéndoles ánimos y estimulándoles con la gloria que recibirían a su regreso. Les repartió algunas bagatelas y llegó a lograr una influencia tan importante sobre sus hombres, que le permitiría continuar en solitario la expedición y separarse de la conserva de la fragata una vez que Hezeta decidió que la expedición no podía ascender más y ordenó virar a tierra. Las palabras de Bodega son explícitas: «he llegado a verlos contentos, animosos y resueltos a ser partícipes de mi propia fortuna y aún de seguirme a cualquier destino»⁷.

El 21 de mayo, el comandante de la expedición decidió convocar una junta para tratar el tema de la recalada a la costa a causa de la escasez de agua que venían padeciendo y para dar descanso a la fatigada tripulación. En ella había que resolver, además, el punto de la costa al que debían dirigirse los expedicionarios. Los mandos de la fragata propusieron la recalada a Monterrey, mientras Juan Francisco de la Bodega y Quadra y Francisco Antonio Maurelle se decidieron por el río de Martín de Aguilar, situado en 43° norte, alegando que, además de proveerse de agua

⁶ BODEGA, *op. cit.* en nota 2, pág. 65.

⁷ BODEGA, *op. cit.* en nota 2, pág. 66. El piloto Mourelle escribió sobre las relaciones de Bodega con su tripulación: «Estos trabajos que por sí se hacían insufribles, los compensaba la benignidad del comandante de ella, atrayéndolos no sólo con continuas finezas que a menudo les repetía, sino también con varias persuasivas que les servían de estímulo a no dejarnos, trayéndoles muchas veces a la memoria la gloria que tendrían al regreso los que, habiéndose mantenido en ella, tuviesen la fortuna de haber subido a la altura deseada, y que la fuerza de vela no los asustase, pues nosotros estimábamos nuestras vidas igualmente que ellos estimarían las suyas y que tendríamos buen cuidado de precaver los riesgos contingentes, de todo lo cual resultó el poner animarlos y resolverlos a vivir con nosotros donde quiera que fuese nuestro destino». Véase LANDIN, *op. cit.* en nota 2, pág. 177.

y dar descanso a los enfermos, se lograría reconocer este paso y salir con el primer sueste, barajando la costa y explorando los puertos y ensenadas. Hezeta se decantó finalmente por esta última propuesta, ya que se podía descubrir algún puerto en la citada latitud y, en caso de necesidad, siempre quedaría la posibilidad de llegar fácilmente a Monterrey.

El dictamen de Bodega y Mourelle fue acompañado de una defensa de la pequeña embarcación para ascender hasta los 61 grados a pesar de sus deficiencias, pequeñez, mal gobierno y peor aguante. Bodega señaló que dichos defectos debían de haber sido comunicados a Bucareli por los que siniestramente le informaron sobre sus propiedades, pero que ahora era demasiado tarde para cambiar de opinión. Además, su piloto y el resto de la tripulación estaban conformes con su suerte, sin que pareciese temeridad, pues hasta entonces no se había descubierto la menor agua y, aunque su aguante era poco y su vela mucha, ambas limitaciones se remediarían con el continuo desvelo de su piloto y de él mismo, «y últimamente —añadió Bodega— Dios esfuerza y ayuda las acciones grandes; y cuando me sea la fortuna tan adversa que no encuentre remedio, morir cada uno en su ejercicio y por el Rey es gloria para la posteridad»⁸.

En consecuencia, la expedición puso rumbo al grado 43 norte con el fin de recalar en el río de Aguilar. Hasta el 30 de mayo soplaron vientos nortes y nornorestes, constantes y fuertes, que los obligaron a hacer algunos bordos y capas, con las cuales perdieron latitud y longitud. Pero en el citado día sucedió la conjunción de la luna, soplaron los vientos desde el noroeste hasta el oes-suroeste, y se afirmaron por el oes-noroeste desde el tercer día de junio. A partir de este día se empezaron a ver señales de tierra, las famosas porras marinas, y los días 5 y 6 de junio se descubrieron patos, peces, lobos y zacate. La mar cambió a color de sonda y el día 7, a las once de la mañana, divisaron tierra a larga distancia.

⁸ BODEGA, *op. cit.* en nota 2, pág. 68.

No faltaron accidentes y sucesos reseñables en estos últimos días de navegación. El 31 de mayo, hacia las ocho de la tarde, Bodega envió un grumete a la fragata, llamado Juan Felipe de Jesús, mozo de 21 ó 22 años de edad, tras haber sido sorprendido al pie de un barril de aguardiente. El grumete debía ser castigado severamente, pero expiró antes de que volviese en sí. Su cuerpo fue arrojado al mar a las cuatro de la tarde del primero de junio. Este extraño episodio nunca fue investigado, a pesar de escribir Juan Pérez en su diario que algunos marineros eran del parecer que el fenecido recibió varios golpes mientras el capitán Bodega descansaba y paseaba en la fragata durante la tarde del suceso⁹.

A partir del 5 de junio, la goleta navegó sin el remolque de la *Santiago* por haberse partido el cable que unía a ambas naves, accidente que ya se había producido en otras ocasiones, al igual que los peligrosos abordajes. De esta guisa divisaron la costa en la mañana del día 7, largando velas durante toda la tarde con el fin de acercarse lo más posible, si bien, las calmas de la noche y las violentas corrientes con dirección sur los hicieron decaer 29 minutos de latitud. Al amanecer, los expedicionarios divisaron la costa seguida desde el nornoreste hasta el sureste a larga distancia. Hezeta ordenó a Bodega que se acercase con la goleta para reconocer el litoral y buscar puertos donde hacer aguada, misión que ejecutó el capitán de la *Sonora* poniendo rumbo al nornoreste y aproximándose a la costa hacia las seis de la tarde. Sin embargo, no halló puerto, tan sólo pequeñas ensenadas de poco abrigo, playas y costa brava, tras las cuales crecía un espeso monte que prometía agua y leña en todas sus quebradas. Hacia las ocho de la noche, la goleta viró de vuelta hacia donde estaba la fragata y ambas embarcaciones pasaron la noche con poca vela.

Al amanecer del 9 de junio, los barcos se reunieron y juntos se aproximaron a la costa, la que pudieron reconocer con toda claridad. Pero no se encontró surgidero que ofreciese seguridad, por lo que Hezeta ordenó poner proa hacia el sur y que la goleta

⁹ PÉREZ, «Diario... 1775», fol. 41v.

se adelantase para explorar el litoral minuciosamente. La *Sonora* se dirigió entonces hacia una punta gorda que prometía buen puerto y, si bien gran número de piedras que existían avanzadas hacia el mar —y otras anegadas— daban algún recelo, Bodega y Mourelle avistaron una resguardada ensenada en el seno sur que formaba la citada punta con la costa. El capitán de la goleta quiso utilizar la lancha de la fragata para entrar sondando con todo cuidado, pero la *Santiago* se encontraba muy lejos, por lo que decidió penetrar con todo cuidado. Los resultados fueron muy positivos y, en la mañana del día 10, las dos embarcaciones expedicionarias quedaron fondeadas en un puerto al abrigo de la pequeña península.

La expedición había recalado en la actual Trinidad Bay, bahía que bautizaron con el nombre que sobrevive hasta hoy. Menos afortunada fue la latitud, calculada por Hezeta en 41° 07' norte en lugar de los 41° 03' norte correctos; mientras su longitud fue estimada en 19° 04' al oeste de San Blas ¹⁰. En su diario, Hezeta alabó el comportamiento de los oficiales y hombres bajo su mando durante toda la travesía ¹¹.

3.2. LA RECALADA EN EL PUERTO DE LA TRINIDAD

La estancia de los expedicionarios en Trinidad se prolongó desde el 10 al 20 de junio. Durante estos días, los encuentros con los indios yurok que habitaban en sus proximidades fueron muy frecuentes. El día 9, hacia las dos de la tarde, cuatro canoas con veinticuatro indios a bordo se acercaron a la *Santiago* y, tras

¹⁰ Véase el mapa del puerto de la Trinidad en MAPAS y PLANOS, nº 2.

¹¹ Hezeta resaltó la inteligencia y aplicación de Bodega y Mourelle en el gobierno y misiones de la goleta *Sonora*, así como los desvelos de Pérez, de Revilla y de las tripulaciones: «que incansables a la continuación de maniobras que de esto resultaba, no mostraban sino deseo de sacrificarse en el servicio». En HEZETA, «Diario... 1775», fols. 12-13.

algunos titubeos, se aproximaron sin recelo e intercambiaron con los marineros algunos cueros de nutria y venado por cuchillos. Además, se les obsequió con algunos alimentos, alejándose de la fragata con gran alborozo. Dos horas más tarde, otras dos canoas de indios se dirigieron primero a la goleta y más tarde a la fragata, llevando a bordo de una de ellas al propio Bodega. Los indios subieron a la fragata y fueron obsequiados con diversos abalorios, tras lo cual, se retiraron a una ranchería que tenían enfrente de los barcos.

El día 10, se aseguró la fragata y varias canoas llegaron a bordo con indios y algunas indias, todos adornados con coronas de flores y hierbas. Unos y otros recibieron varios regalos y, antes de marcharse, invitaron a los expedicionarios a visitar su ranchería. Hacia las cuatro de la tarde, Hezeta, Bodega, Mourelle y otros cuarenta hombres armados desembarcaron en la playa. Los indios se mostraron inquietos en un principio —algunos llevaban sus armas—, pero enseguida su capitán les ordenó quitar las cuerdas a los arcos en demostración de paz. Entonces, los expedicionarios pudieron conocer la pobreza en la que vivían los yurok. «Estuvimos en sus casas —escribe fray Benito de la Sierra— y en ellas mostraron su miseria e interés, pues uno dio a un marinero un poco de manzanilla y, habiéndola recibido, le pidió por ella un cuchillo, pero le pareció cara la manzanilla y se la volvió». En cambio, demostraron gran despego por la ropa, pues, habiendo regalado Hezeta una chupa al capitán de la ranchería, no la quiso recibir, y unos pañitos con los que fueron obsequiados los indios, los devolvían quedándose los tan sólo cuando se les dio a entender por señas que se trataba de un regalo ¹². A las seis de la tarde, los expedicionarios regresaron a sus respectivas embarcaciones y durante la noche se realizaron diversos preparativos para tomar posesión de la ensenada en cuanto saliese el sol.

¹² Véase SIERRA, «Diario... 1775», págs. 15-16. El padre Campa relata el mismo suceso en CAMPA: «Diario... 1775», fol. 6r.

Al amanecer, Bruno de Hezeta envió al piloto Cristóbal de Revilla para que construyese una enramada en la cumbre del cerro que dominaba la bahía, y ordenó que varios marinos armados se apostasen en los accesos al mismo en prevención de cualquier contingencia con los naturales. Cuando todo estuvo listo, los oficiales, los capellanes y la mayor parte de las tripulaciones de ambos barcos desembarcaron en la playa. Enseguida, adoraron la cruz construida para ser colocada en lo alto del cerro como permanente señal de la ocupación española y los franciscanos entonaron un *Te Deum Laudamus*. A continuación, los expedicionarios ascendieron en orden por la ladera del cerro hasta la cima, aunque no sin dificultad a causa de lo peligroso y empinado de la senda. Ya en la cumbre, se fijó la Santa Cruz, Hezeta tomó posesión del puerto de la Trinidad con todas las formalidades que preveían las instrucciones y fray Tomás de la Campa dijo misa y predicó con gran tranquilidad, ya que los indios se limitaron a observar las acciones de los españoles desde su ranchería. Terminada la ceremonia, los marinos bajaron a la playa, en donde encontraron a cuatro indios, uno de los cuales —que se había mostrado vivaz e ingenioso la tarde anterior— repitió a instancias de Juan Francisco de la Bodega y Quadra: ¡*Viva Carlos Tercero!*!, respondiéndole los súbditos del monarca español. No le causó a este indio novedad el estruendo de los cañones de la fragata que ordenadamente respondieron a las salvas de artillería que los marinos hicieron en la playa con sus fusiles. Pero, por el contrario, los naturales de la ranchería manifestaron a los expedicionarios que los visitaron aquella tarde que los ruidos de la mañana los habían llenado de temor. Los nautas les respondieron por señas que eran amigos y que debían de cuidar de la cruz plantada en el cerro.

En la mañana del 12 de junio, se envió gente a hacer aguaje y a recoger leña, siendo ayudados los marineros por los indios del puerto. Los franciscanos fueron a comer a la playa, invitando a varios naturales a que se sentaran a la mesa con ellos. Estos últimos probaron y guardaron todo lo que se les ofrecía, «pero habiendo puesto en ella un plato de almejas —cuenta el padre

Campa— no pudieron contenerse, metieron la mano en el plato, principalmente el que estaba a mi lado, que comía con grande gusto, se reía y me daba muchos abrazos. Se acabó la comida y ellos se fueron gustosos» ¹³. La madrugada del día 13, la fragata tocó en tierra a causa de la bajamar producida por la luna llena, trabajándose durante el resto de la jornada en asegurarla de nuevo. El día 14, se empleó en completar la aguada y la leña, y en labrar un nuevo mastelero. Por la tarde, los franciscanos encontraron nuevos indios llegados de otras rancherías más alejadas, con los que sostuvieron un curioso diálogo:

«yo les pregunté —cuenta el padre Campa— si habían llegado allí otros navíos, me respondieron que no, pero que más abajo, señalando el rumbo de Monterrey, sabían que venían barcos grandes; les di a entender que, si venían dos todos los años, que allí estábamos nosotros, y que poco a poco nos vendríamos con ellos; mostraron mucho gusto, especialmente un muchacho grande que, riéndose muy alegre, me abrazó. Otro nos preguntó con una seña bien clara si éramos hombres como él. Creo nació su curiosidad del poco aprecio que mostró nuestra gente a las mujeres, observando exactamente las prudentes órdenes que hizo publicar el comandante» ¹⁴.

Aquella noche, dos grumetes —llamados José Antonio Rodríguez y Pedro Lorenzo— no regresaron a la fragata. El día 15, por la mañana, se dio parte de su falta al comandante, quien montó en cólera y, acompañado de doce hombres armados, marchó a la playa. Allí encontró a dos indios ancianos y los trasladó a la fragata, amenazándoles con darles doscientos azotes, si bien, fue más tarde disuadido de tan injusta medida por los oficiales y los religiosos ¹⁵. Al día siguiente, uno de los desertores regresó obligado por el hambre. Fue llevado ante el comandante y, turbado por el enfado de éste, mintió sobre la participación de

¹³ Véase CAMPA, «Diario... 1775», fol. 7r.

¹⁴ Véase CAMPA: «Diario... 1775», fol. 7v.

¹⁵ Véase el relato de Juan Pérez: «Diario... 1775», fols. 48-48v. Ni Bodega ni Mourelle relataron este suceso en sus diarios.

los indios en su huida, ratificándose Hezeta en sus primeras sospechas sobre la complicidad de aquéllos. El infeliz desenlace de este episodio está recogido en el diario de Juan Pérez:

«después que el señor capitán se satisfizo del declarante, por ver de que todo salió según él había concebido antes de aparecer dicho desertor, mandó inmediatamente que se armaran la mayor parte de la tripulación y se fue en tierra el señor capitán con el armamento dicho. Llegaron a la ranchería y mandó cercar todas las casas. Y el primer indio que encontró fue un pobre indio, el cual lo cogió el capitán entre manos y le dio tantos golpes que lo dejó bien estropeado en su cama, y volviendo a solicitar al desertor cuál de aquellos indios le había enseñado el camino porque se huyera, respondió que ninguno de ellos, a cuya respuesta se encolerizó el capitán y mandó las gentes que lo amarrasen y le hizo dar doscientos azotes. En este hecho quedaron todo oficial de ambos barcos muy sentidos, ya por el castigo que dio al indio inocentemente, como el que mandó dar al desertor, porque la mañana que apareció lo había perdonado» ¹⁶.

El día 17, se iniciaron los trabajos para levantar el mapa del puerto, que quedó concluido al día siguiente ¹⁷. Hezeta y Mourelle exploraron un río que habían divisado desde la cima del cerro de la cruz, hacia el sur, bautizándolo con el nombre de río de las Tórtolas (Littler River). Juan Francisco de la Bodega y Quadra alabó en su diario la fertilidad de las tierras que formaban el puerto, abundantes en aguas y hierbas, todo lo cual le hacían ser muy agradable a la vista y al olfato. Se criaban rosas de Castilla, orégano, lirios, llantén, manzanilla, apio, cardo, fresas, moras de zarza, cebollas dulces y criadillas de tierra, y en los montes se hallaron pinos rectos y muy altos que podían servir para arboladuras, tablazón y baos por ser bastante dóciles para ser labrados y poseer una hebra muy derecha ¹⁸. Por su parte, Hezeta destacó

¹⁶ Véase PÉREZ: «Diario... 1775», fols. 49-49v. Coinciden con el relato de Juan Pérez los franciscanos, en CAMPA, «Diario... 1775» fols. 7v-8r, y SIERRA, «Diario... 1775», pág. 19. Bruno de Hezeta suavizó el episodio en su diario, fols. 17-18.

¹⁷ El mapa del puerto de la Trinidad fue levantado por Hezeta, Bodega y Mourelle. Véase MAPAS y PLANOS, nº 2.

¹⁸ BODEGA, *op. cit.* en nota 2, pág. 75.

la abundancia de moreras y morales, los cuales daban unos frutos amarillos y otros morados como en España, aunque su sabor era menos dulce. La temperatura era más fría que en Europa a igual latitud, fenómeno producido por las espesas y húmedas nieblas que frecuentemente sufría el puerto, causa a su vez de los abundantes ojos de agua que se descubrieron en todo el litoral. Hezeta contó hasta siete vertientes, cuya calidad era ligera y cristalina. El río de las Tórtolas mezclaba sus dulces aguas con las del océano a tres cuartos de legua de distancia de su desembocadura —que fue hasta donde exploraron—, con lo que quedó demostrado no ser muy caudaloso, al menos en la estación en la que se encontraban. Sin embargo, varios árboles caídos dieron a conocer que en los meses más caudalosos extendía su vertiente entre media legua y tres cuartos ¹⁹.

Juan Francisco de la Bodega y Quadra redactó la siguiente descripción del puerto de la Trinidad, el cual situó en los 41° 7' N. y 19° 4' O.: *«En la punta que está al poniente hay un monte que tendrá 50 toesas y confina por la parte del norte con la tierra firme, donde hay otro que llegará a 20, quedando sumamente defendido de los vientos del tercer y cuarto cuadrante, y de los montes de tierra, del primero y parte del segundo, continuando la costa, aunque distante, hasta cerrar el fondeadero. A su entrada está un islote alto, sin hierba alguna y en las orillas de la playa hay muchas piedras altas que mantiene la mar de parte de tierra como un río. En la ensenada donde se da fondo puede arrimarse cualquier embarcación al monte sin el menor recelo, como también al arenal, con solo la precaución de aferrar sus cables»* ²⁰. Además del río de las Tórtolas, la expedición bautizó otros accidentes del puerto, como la Cañada al norte y la Punta Gorda al sur. Y en cuanto a las futuras expediciones, Bruno de Hezeta les recomendó amarrar las embarcaciones entre

¹⁹ Véase HEZETA, «Diario... 1775», fols. 23-24. Bruno de Hezeta recomendó su fortificación y poblamiento, para lo cual enumeró las principales líneas de actuación.

²⁰ BODEGA, *op. cit.* en nota 2, pág. 76.

ocho y diez brazas de la tierra por la parte interior del monte de la Cruz ²¹. Por lo que respecta a las mareas, el comandante afirmó que seguían en todo los períodos de la luna como en el océano: dos flujos y dos reflujos cada 24 horas y cuatro quintos; añadiendo el comandante que: «en la oposición o luna llena son mayores las crecientes y menguantes, siguiendo en ésto el mismo orden que en las costas de Cantabria» ²².

Las recaladas a la costa de Trinidad fueron consideradas por Hezeta como poco expuestas, ya que a más de cien leguas se encontraban certeras señales del litoral, como son las *aguas malas* o «caravelas de figura de romboide, con una cresta que parece vela latina»; las porras, a unas setenta leguas; unas marañas de raíces flotantes llamadas *balsas* y, ya en las proximidades de la playa, la mar de color de sonda. Otra señal importante eran los pájaros llamados centenares, que se podían ver a cuarenta leguas de la costa, y otros semejantes a los loros, de cuerpo y piernas negras, y de cabeza colorada, que eran avistados entre cinco y seis leguas ²³.

3.3. LA CONTINUACIÓN DE LA DERROTA

El 19 de junio, las embarcaciones abandonaron el puerto de la Trinidad. Ya fuera de él, el viento quedó en calma y fondearon a las diez de la mañana. Varias canoas de indios se acercaron a la fragata con sardinas y almejas, y, tras intercambiarlas, sus ocupantes se despidieron muy tristes «y a los que estábamos en el

²¹ Véase HEZETA, «Diario... 1775», fol. 26, especifica las precauciones para asegurar las naves.

²² Véase HEZETA, «Diario... 1775», fol. 27. El comandante añadió «Tan sólo se diferencian estas mareas de aquellas de Europa que en las dos que suceden en las veinticuatro y cuatro quintos de hora no son iguales, porque la una asciende poco más que la mitad de la otra, de modo que en las mareas regulares subía la mayor de seis a siete pies de París, y la otra de cuatro a cuatro y medio; en la oposición llegó la más creciente a diez pies y la otra de cinco a seis».

²³ HEZETA, «Diario... 1775», fol. 28.

alcázar —recuerda el padre Campa— nos abrazaron diciendo *adiós amigos*, palabras que nosotros les dirijimos muchas veces» ²⁴. La noche la pasaron en calma y el 20 de junio por la tarde se hicieron de nuevo a la vela con vientos del noroeste al norte. Los expedicionarios pudieron contemplar toda la costa, señalando el padre Campa «que tierra adentro ya no es tan espeso el pinar que corre toda la costa en distancia de más de veinte leguas desde el cabo Mendocino hasta una punta que está cerca de la cercanía donde recalamos primero» ²⁵.

La fragata y la goleta hicieron rumbo al suroeste, alcanzando el 27 de junio los 39° 19' norte de latitud. Al día siguiente, dos interesantes sucesos rompieron la monotonía del viaje. En primer lugar, fueron largados nuevos masteleros y vergas en la *Sonora* con el fin de adelantar la navegación, lográndose resultados muy positivos, pues, a partir de entonces, la fragata pudo navegar con las cuatro principales, mesana y sobremesana, sobre todo con vientos bonancibles y mar llana. En consecuencia, la goleta dejó de necesitar el remolque y pudo hacer más segura y rápida la navegación, si bien, la excesiva vela necesitó constantes fatigas y desvelos por parte de sus hombres para no malograrla ²⁶. Por otra parte, el citado día sucedió la conjunción de la luna y variaron los vientos por todas partes, y en particular por el oeste, con aguas menudas y neblinas. A partir de aquí, la goleta se separó varias veces de la fragata, siendo necesario usar los fusiles y los pedreros para denotar su situación. Bruno de Hezeta propuso entonces una nueva recalada a la costa:

«Para la deliberación del rumbo a que nos habíamos de gobernar si los vientos nos viniesen favorables, propuso el comandante lo que había notado en el diario que don Juan Pérez le franqueó de su viaje, esto es,

²⁴ Véase CAMPA, «Diario... 1775», fols. 8v-9r. También llegó a la goleta una canoa cargada de mariscos, el cual fue ofrecido a Bodega. Los indios se despidieron con abrazos de todos, mostrando mucho sentimiento y haciendo señas de que llorarían siempre que viesen la Santa Cruz. BODEGA, *op. cit.* en nota 2, pág. 77.

²⁵ Véase CAMPA: «Diario... 1775», fol. 99r.

²⁶ BODEGA, *op. cit.* en nota 2, pág. 78.

que había experimentado los vientos del sur y del sudoeste, con los cuales era fácil recorrer la costa hasta los sesenta y cinco grados, con cuyo fundamento convino don Juan Pérez en que se hiciese la recalada sobre los 49 grados, y bajo las mismas razones fui del propio parecer. No obstante, nosotros orzamos todo lo posible para aprovechar los vientos hasta que se afirmasen, pero la constancia de ellos volvió brevemente al oesnoroeste y noroeste, haciéndonos por precisión caer sobre la costa donde antes pretendíamos por parecer»²⁷.

Efectivamente, la expedición no logró ganar la suficiente longitud para ascender de latitud y recalar más al norte de lo que se había estimado, por lo que los vientos del oeste y noroeste dirigieron a los nautas hacia la costa. No obstante, no faltaron accidentes y sucesos durante estos días. Así, el 2 de junio se partió la verga de gavia y fue desarbolado el mastelero de velacho, siendo ambos sustituidos por los repuestos que conducían. El día 8, a las dos de la mañana, murió Miguel Nicasio, marinero natural de Mecatán, de 28 años de edad. Por otra parte, la goleta mejoró notablemente su andar, pero aumentaron los riesgos. Un golpe de mar destrincó el almacén de agua, nadando por cubierta en compañía de los calzos en que estibaba, las batayolas y varias frioleras²⁸. Desde el 9 de junio se empezaron a ver señales de tierra, las cuales aumentaron durante los siguientes días. Finalmente, el 11 de junio por la mañana divisaron la tierra, si bien, un fuerte y peligroso mar les obligó a virar para fuera y pasar la noche haciendo capas. Al mediodía observaron 48° 24' norte, indicando Bodega que, a dicha hora, se consideraba dentro de la

²⁷ MOURELLE, *op. cit.* en nota 2, pág. 188.

²⁸ Véase BODEGA, *op. cit.* en nota 2, pág. 79. Fray Benito de la Sierra escribió el 9 de julio: «A las doce se observó y nos hallamos en 47° 36'. A la tarde arreció más el viento y el mar se enfureció más y la goleta se vio en grandes trabajos y los que en ella iban en peligro. La habían puesto más velamen de lo que su construcción pedía; pero, habiendo rendido el mastelero de gavia, la acostó una fuga de viento y, aunque arriaron las velas, no salió del peligro hasta que un golpe de mar que quebró en los palos, disponiéndolo así Dios, la levantó, aunque entró alguna agua en la bodega con daño de los víveres, aunque no fue cosa mayor». En SIERRA: «Diario... 1775», fol. 10r.

ensenada de Fuca, cuarenta leguas al este de su punta más septentrional, cuya diferencia atribuyó el capitán de la pequeña goleta a «la mala situación de la costa en los cuarterones por falta de descubrimientos» ²⁹.

Por la mañana comprobaron que las corrientes habían hecho decaer la fragata cuarenta minutos de latitud, amaneciendo la goleta a seis leguas de distancia. A las once de la mañana, los dos barcos quedaron incorporados de nuevo, dirigiéndose la goleta hacia la costa con el fin de explorarla, labor que llevó a cabo hasta las seis de la tarde. Así, pudo comprobar que la costa seguía rumbo de 29 grados del segundo y cuarto cuadrante por espacio de siete leguas, sin encontrar ensenada notable, sino tan sólo una isla rasa de entre media y dos tercias de legua, que recibió el nombre de Dolores (Destruction Island) ³⁰. Al final de la jornada, la goleta no pudo seguir a la fragata, por lo que al amanecer del día siguiente ambas embarcaciones se encontraban muy separadas.

3.4. LOS INFORTUNADOS SUCESOS DE LA RADA DE BUCARELI

A partir de este momento, los sucesos fueron de distinta fortuna para uno y otro barco. La *Sonora* navegó barajando la costa y a las cinco y media ancló al abrigo de una punta, haciendo seguidamente señal de bajo, por lo que la fragata viró para fuera. Bodega determinó fondear para proveerse de agua y leña, reparar el mastelero y evitar decaer de latitud. También ordenó a Mourelle reconocer con la canoa otra ensenada, que parecía más resguardada, y alcanzar a continuación la fragata para dar cuenta a Hezeta de todo lo sucedido. Este último, por su parte, dio fondo a un tiro de cañón, en ocho brazas de agua, y convocó a Bodega a una junta que se celebraría al día siguiente

²⁹ BODEGA, *op. cit.* en nota 2, págs. 79-80.

³⁰ Véase LANDIN, *op. cit.* en nota 2, pág. 190.

para resolver si la *Sonora* podía ascender a más altura, pues a cada momento aguardaba su naufragio.

Entre tanto, la goleta fue visitada por nueve canoas de indígenas fornidos y altos que invitaron a los expedicionarios a comer, beber y dormir en tierra. Bodega les repartió varios regalos, particularmente al que parecía su capitán y a aquéllos que más se aproximaron. Los indios hicieron señales de que remolcarían la embarcación con sus canoas, pero, al no recibir respuesta positiva, fueron a buscar diversas clases de pescado y trozos de carne ahumada. Al día siguiente, los indios volvieron y cambiaron sus pieles por trozos de hierro, repitiendo a los marineros la invitación de visitar su ranchería. Sus señas de amistad decidieron al comandante a enviar la canoa a hacer aguada, pues se había consumido bastante, así como para coger leña y cortar un nuevo mastelero. Seis hombres armados con fusiles, una o dos pistolas, sables y cartuchera de tiros, se dirigieron a tierra bajo las órdenes del contramaestre Pedro Santa Ana. Una vez desembarcados, la canoa debía de regresar a la goleta para conducir los barriles de agua y llevar a Bodega y Mourelle a tierra. Pero nada más acercarse a la playa, más de trescientos indios salieron de los bosques inmediatos súbitamente, se abalanzaron sobre los expedicionarios y los asesinaron. Sorprendido por tal actitud, el capitán de la goleta ordenó disparar algunos tiros para amedrentarlos, aunque ello no fue suficiente para evitar la matanza. Dos marineros trataron de huir nadando hacia la goleta, pero la frialdad del agua les impidió culminar su desesperado intento, desconociéndose su suerte. En consecuencia, Bodega ordenó zarpar para incorporarse a la fragata y dar cuenta a Hezeta del grave suceso ocurrido con parte de su tripulación, ya que sus reiteradas señales de alarma no fueron contestadas por la *Santiago*. Un marinero subió al tope, otro manejó el timón, otro sondaba, cuatro yacían enfermos y el capitán, el piloto, un paje y dos marineros se emplearon en las diferentes maniobras. Pero enseguida advirtieron que nueve canoas indígenas los seguían con los arcos templados y cueras defensivas, haciéndoles señales de que bajasen a tierra. Cansados de no conseguir

nada y viendo la poca gente de la embarcación, los indios se decidieron a atacar. Entonces, los expedicionarios hicieron fuego y mataron a seis, a pesar de que solamente pudieron utilizar tres fusiles. Los ocupantes de las canoas quedaron aturridos con los estruendos y se alejaron tras algunas consultas entre ellos ³¹.

Al oír las descargas, Hezeta envió su lancha con un calabrote y un anclote, pensando que ésta sería la razón de los tiros. Con la ayuda de la pequeña embarcación, Bodega pudo llegar hasta la *Santiago* y dar cuenta de todo lo sucedido. Entonces, se convocó una junta ante la gravedad del ataque y, aunque Mourelle y Bodega fueron partidarios de vengar a los compañeros muertos, Hezeta se decidió por el dictamen de Juan Pérez y de Cristóbal de Revilla de abandonar el lugar, atendiendo a las siguientes razones: lo prevenido en las instrucciones de no ofender a los indios salvo en caso de defensa, el desconocimiento de la costa, los numerosos enfermos a bordo, la única posibilidad de éxito atacándoles por sorpresa —lo cual era casi imposible— y la dilatación de la expedición para realizar la venganza ³². Bodega y Mourelle, por su parte, insistieron en averiguar el destino de los dos hombres que habían visto nadando hacia ellos y la necesidad de hacerles conocer a los indios la superioridad de las fuerzas de Carlos III, pero sus demandas no fueron atendidas ³³.

A la par que se produjo el asalto de los indios, Hezeta tomó posesión de un paraje situado más al sur: la rada de Bucareli (puerto de Grenville). A las cuatro de la mañana del 14 de julio, una canoa con nueve indios se acercó a la fragata y dio una vuelta, cantando y convidando a los marineros a ir a tierra. No

³¹ BODEGA, *op. cit.* en nota 2, págs. 83-86. Véase también LANDIN, *op. cit.* en nota 2, págs. 192-194. El piloto Mourelle añadió en su «Colección de noticias adquiridas... 1792» que «a pesar de que con el anteojo en la mano observaron desde a bordo los movimientos del conjunto, sólo vieron un fogonazo de fusil o pistola que no disparó el tiro, quizá por mojado al tiempo del desembarco...» (fol. 61v).

³² HEZETA: «Diario... 1775», fols. 38-39.

³³ Véase LANDIN, *op. cit.* en nota 2, pág. 195.

subieron a bordo, aunque se les echaron unos cabos, pero sí ferieron varias pieles de nutria. No portaban armas, a excepción de un machete bastante nuevo. Media hora más tarde, Bruno de Hezeta, Cristóbal de Revilla, fray Benito de la Sierra, el cirujano Juan González y otros veinte hombres armados desembarcaron en la playa y tomaron posesión de una pequeña rada que bautizaron de «Bucareli» en honor del Virrey novohispano. La ceremonia se realizó a las seis de la tarde y a las siete y media regresaron a bordo. Sólo encontraron seis indios jóvenes mariscando, quienes convidaron a los expedicionarios, aunque Hezeta ordenó la retirada para no demorar la salida de las naves.

Bruno de Hezeta situó la citada rada en los 47° 24' N. y 19° 40' O., y Juan Francisco de la Bodega y Quadra, en los 47° 24' N. y 21° 19' O., excediéndose ambos cinco minutos de la latitud correcta. La playa estaba rodeada de un espeso bosque de pinos medianos y abundante sotomonte «en términos que, cualquiera objeto que esté a distancia de cuatro varas, se hace invisible a los de la parte de afuera». El comandante apuntó en su diario diversas observaciones:

«Los mares sobre estas costas se levantan sin comparación más que en los golfos; dinama de que es sondable toda, de modo que, a distancia de seis leguas, se hallan de sesenta a setenta varas y disminuye casi diez por cada legua que se acerca a tierra.

También ayuda mucho el que las corrientes son más violentas en estas situaciones, y así, cuando crece la marea, ampollan, rompen y menudean más los golpes de mar, porque entonces se dirigen las corrientes en oposición de los mares que levantan los vientos del cuarto cuadrante, que son los que generalmente reinan sobre la costa.

Cuando baja la marea es mucho más precipitada la corriente hacia el segundo cuadrante que al primero cuando sube; unas y otras he observado son más rápidas de las tres a seis brazas de la costa que a la inmediación de ésta o más distante de las ocho.

Observando la marea, en todo fue semejante de la que expresé en la Trinidad, con sola la diferencia que aquí la mayor creció y menguó trece pies»³⁴.

³⁴ HEZETA, «Diario... 1775», fols. 35-36. El acta de posesión de la rada de Bucareli se encuentra en AGN, Historia, 324, y existe una copia en AGI, Estado, 38 (7). Véase el plano de la rada en MAPAS y PLANOS, nº 3.

La visita de Bodega y Mourelle a la fragata *Santiago* fue aprovechada por Hezeta para tratar el tema del regreso de la goleta a San Blas. Cristóbal de Revilla estuvo conforme, si bien, Juan Pérez, Bodega y Mourelle apostaron porque la *Sonora* siguiese la suerte de la fragata y así lo aprobó Hezeta. En consecuencia, el comandante ordenó que un guardián y cinco marineros pasasen a la *Sonora* para reemplazar a los asesinados por los indios y demandó a cada uno de los participantes en la reunión que diesen su parecer por escrito ³⁵.

El mismo día de la junta, 14 de julio, las dos embarcaciones se hicieron a la vela y con vientos flojos del noroeste y nornoroeste pusieron rumbo al oeste un cuarto al noroeste con el fin de abandonar la costa y enmararse de nuevo. El día 19, Hezeta envió a Bodega una representación de Juan Pérez en la que sostenía la necesidad de volver a Monterrey por estar los vientos diametralmente opuestos para subir a mayor altura, la estación muy adelantada, la tripulación con varios enfermos y los sanos con pocas fuerzas. La representación fue acompañada de una certificación del cirujano Juan González en la que declaraba que había a bordo veintinueve enfermos. Bodega y Mourelle impusieron nuevamente su criterio de seguir adelante durante algún tiempo más «por ver si en este intermedio logramos los vientos más favorables —escribió Bodega— que nos ayuden a no perder un viaje que tanto trabajo nos ha costado, pues, aunque me consta con evidencia que la gente es poca, la más quebrantada de salud y cansada después de cuatro meses de navegación, a lo que no eran acostumbrados, me parece convendría exponernos en algún modo hasta tanto que no cobren mayor fuerza las enfer-

³⁵ Véase LANDIN, *op. cit.* en nota 2, págs. 196-197 y BODEGA, *op. cit.* en nota 2, págs. 87-88. Juan Francisco de la Bodega y Quadra comentó: «No me hizo novedad esta noticia, pues desde los primeros días de la salida de San Blas se han esmerado en disuadirme con tal empeño me vuelva al puerto, haciéndome creer era imposible el que subiese ni aun a la altura de Monterrey, que juzgo por mayor mérito el no haber hecho aprecio de tan funestos pronósticos que las incomodidades y trabajos que he pasado y me esperan en tan dilatado viaje» (pág. 83).

medades, que en tal caso nos podremos retirar reconociendo la costa con los vientos noruestes, que tenemos experimentado reinan en sus cercanías» ³⁶.

Bruno de Hezeta aceptó nuevamente la propuesta de los responsables de la goleta y, aprovechando los vientos del cuarto cuadrante, ordenó seguir la derrota hacia el norte. Pero, durante los siguientes días, la presión de los pilotos de la fragata se intensificó ante el avance imparable del escorbuto entre los hombres de la nave capitana. Se produjo entonces uno de los episodios más interesantes y oscuros del viaje. Durante la noche del 30 de julio, los dos barcos se separaron en medio de una tormenta. Al amanecer, la goleta y la fragata no se divisaron, por lo que el primero de agosto reanudaron el viaje en solitario. El problema está en determinar si la separación —como todo parece apuntar— fue voluntaria, con lo que ambos capitanes, Bruno de Hezeta y Juan Francisco de la Bodega y Quadra, habrían infringido gravemente las instrucciones recibidas, en las que se ordenaba la más estricta conserva durante todo el viaje.

Un motivo determinante de esta separación fue el aumento de enfermos de escorbuto: el día 22 de julio, lo padecían catorce hombres de la fragata *Santiago* y, dos días después, el 23, se elevaban a dieciséis los marinos postrados, mientras otros doce más estaban picados. En consecuencia, los oficiales elevaron a Hezeta una nueva representación por escrito —el día 24— en la que le hicieron presente «el infeliz estado de la gente» ³⁷. Ese mismo día, Juan Pérez recoge en su diario una curiosa visita del piloto Mourelle a la fragata: «a las once echamos la lancha al

³⁶ Véase BODEGA, *op. cit.*, en nota 2, pág. 89, y LANDIN, *op. cit.* también en dicha nota, pág. 197.

³⁷ Fray Miguel de la Campa escribió el 24 de julio: «Este día, los oficiales de mar hicieron representación por escrito al comandante del infeliz estado de la gente por los muchos enfermos que había y que los sanos por muy quebrantados estaban faltos de fuerza, y que si se empeñaba a subir a mayor altura, se exponía a peligro de perderse, pues, en caso de algún contraste u otro trabajo, no eran suficientes para las dos maniobras las dos guardias de popa; con todo, no desistió el comandante del empeño de subir». En CAMPA, «Diario... 1775», fol. 13r.

agua a fin de que los señores de dicha goleta llegasen un rato a este bordo. Llegó sólo el piloto de ella con unos papeles en la mano para el señor comandante, ignorando hasta ahora la sustancia de ello; a las doce se fue el piloto a su bordo, llevándose un cañón de cuatro en su goleta de los que teníamos en combés»³⁸. Además del citado cañón, Bodega había solicitado del capitán de la *Santiago* una canoa y un cajón de cartuchos con balas, todo ello con el fin de aumentar las defensas de la pequeña goleta. Aquella misma tarde, la lancha de la fragata fue enviada por Hezeta a la goleta, regresando hacia las cuatro de la tarde con una carta cerrada de Bodega para el capitán.

Entre las ocho de la noche del 28 de julio y las nueve de la mañana del 29, las naves hicieron rumbo noreste. Enseguida viraron al oeste, manteniéndose en capa de la misma vuelta a partir de las 7 de la tarde. El día 30, la goleta amaneció a barlovento de la fragata, procurando durante el resto del día el reunirse con ella. Los horizontes anochecieron muy cargados y amenazantes de lluvia, de forma que, a partir de las nueve de la noche, apenas se veía un farol de la *Santiago*. La goleta repitió los tiros de pedrero y los cohetes, pero la fragata sólo respondió al primer disparo. El piloto de la goleta, Francisco Antonio Mourelle, confirmó en 1792 la separación voluntaria ocurrida durante el citado día. A la una y media de la tarde, Hezeta ordenó la retirada de la costa y el enmaramiento de los barcos para buscar vientos favorables mar adentro con los cuales poder subir más grados de latitud. Dicha medida fue muy bien recibida por Juan Francisco de la Bodega y Quadra, partidario de proseguir los reconocimientos, pero la decepción se apoderó del capitán y del piloto de la goleta cuando, poco más tarde, la fragata puso señal de arribar a puerto. La goleta se acercó a la voz y Bruno de Hezeta ordenó a Bodega que pusiese rumbo a la costa para, desde allí, descender reconociendo la costa hacia el sur. Y entonces —cuenta Mourelle— «viendo los de la goleta la imposibilidad de contener el regreso a Monterrey, acudieron al recurso de ganar

³⁸ Véase PÉREZ, «Diario...1775», fol. 66v.

tiempo, que fue exponer la dificultad con que navegaba de popa aquel pequeño buque cuando había mares crecidas, y que era fuerza esperar la bonanza para atracar desde allí la costa a fin de reconocerla bien y, aunque el comandante mareó su aparejo, ellos se mantuvieron capeando y entonces practicó lo mismo hasta las seis de la tarde, que les puso señal de mantenerse en vuelta del oeste»³⁹.

Al ponerse el sol se desató un notable temporal, cuya oscuridad permitió a los hombres de la goleta realizar la única salida que habían encontrado aquella tarde para separarse de la fragata y continuar los reconocimientos en solitario. Sobre la autoría del proyecto, Mourelle confesó su responsabilidad:

«Dice también que fue mucho el dolor que sintió cuando vio el momento forzoso de la arribada, representándosele la llegada a San Blas sin el cumplimiento de la comisión; sus amigos, los jefes y las gentes eran otras tantas sombras que le recordaban la vergonzosa vuelta y todo contribuía en la fogosidad de su juventud a exaltar la viva imaginación que le remordía y, animado de estas consideraciones, entabló a las ocho de la noche una larga conferencia con su comandante, no olvidando nada para pintarle con negros colores su arribo a San Blas y, como en ambos residían iguales pensamientos, no le fue difícil hacerle consentir en la separación a pesar de las órdenes superiores que encargaban la conserva, y que en este caso quizá su mismo ardor las hizo ver sin su justa fuerza.

A las diez de la noche, se hallaron conformes y él propio subió a forzar de vela para que, favorecidos de la oscuridad, pudiesen amanecer fuera de la vista de la fragata, y, efectivamente, al salir del sol estaba el cielo y horizontes oscuros para que la fragata pudiese verlos, aun cuando la distancia que mediase fuese corta»⁴⁰.

Los anteriores testimonios, procedentes principalmente del diario de Juan Pérez y de la colección de noticias escrita por Mourelle en 1792, demuestran la voluntariedad de la separación, aunque queden sin determinar la complicidad de Bruno de Hezeta y la paternidad de Mourelle de la idea de desligarse de la conserva de la fragata.

³⁹ MOURELLE, «Colección de noticias adquiridas... 1792», en MN, ms. 331, fols. 65r-65v.

⁴⁰ *Idem*.

CAPÍTULO IV

LAS DERROTAS EN SOLITARIO Y EL REGRESO A SAN BLAS

4.1. LA DERROTA DE LA FRAGATA SANTIAGO

El 31 de julio, en vista de la separación de la goleta, Hezeta convocó a todos los oficiales para que diesen su parecer sobre la derrota a seguir. A las diez de la mañana, Juan Pérez y Cristóbal de Revilla se ratificaron en todo lo representado el día 19 sobre el arribo a Monterrey; asimismo, los oficiales de mar asumieron lo dicho el 24, pues los enfermos iban creciendo y temían que no quedase marinero en pie para aguantar el primer aguacero que se les presentase. En consecuencia, el comandante ordenó una hora más tarde el arribar a la costa, poniendo rumbo al este un cuarto noreste «porque juzgué encontrar la goleta por aquella parte»¹. Al mediodía, el sol brilló y se observaron 46° 42' N.

¹ HEZETA, «Diario... 1775», fol. 42. Bruno de Hezeta confirmó la separación el 30 de julio en lugar del 31. Mourelle comentó sobre la decisión de Hezeta de ir a tierra: «El comandante debió seguir hacia el mar, pues sabía que siempre fueron los de la goleta de aquel dictamen, pero su obstinación aún le cegó en este caso para reunirse si lo deseaba con empeño». Véase MOURELLE, «Colección de noticias adquiridas... 1792», MN, 331, fol. 66r.

El primero de agosto, los vientos se mantuvieron casi en calma, pero desde el día 2, la fragata ganó latitud gracias a los que soplaron del cuarto cuadrante. A partir del 5, variaron al tercer cuadrante, acompañados de continuos aguaceros, y el 7, al segundo, continuando los chubascos y horizontes cargados. Todos estos vientos fueron aprovechados para subir de latitud, avistándose la tierra el día 10 desde los 50° 40' hasta los 49° 50' de latitud norte: una serranía tres leguas al interior de la costa que la expedición de 1774 bautizó con el nombre de Santa Clara y que hoy se conoce como Vancouver Island Rangers. Fray Miguel de la Campa describió el paisaje en su diario: «Tiene muchos picachos nevados y, entre ellos, está uno que no está nevado, que se eleva más que los otros, el que dijeron algunos se asemeja mucho al de Tenerife; tiene también un cerro partido que dijeron es muy parecido a uno de Valencia que llaman la Cuchillada de Roldán»². A las once descubrieron rajada la caña del timón, siendo sustituida por otra, y a las doce se observaron 49° 17' N.

El día 11, los oficiales de mar volvieron a representar al comandante el lamentable estado en que se encontraba la tripulación y le rogaron buscar refugio en Monterrey. La situación era límite:

«pues apenas se juntaban tres hombres en cada guardia, y que para coger rizos a la gavia eran necesarias las dos guardias y no podían sino gastando mucho tiempo, y lo mismo para cojerlos al velacho; y después de todo ésto, entre las dos no podían cargar el puño del trinquete y bracear la mayor, y que si nos cargaba algún temporal, estábamos en manifiesto peligro de perecer, y así que viese lo que determinaba»³.

En consecuencia, Hezeta ordenó virar hacia el sur, rumbo al puerto de Monterrey, pero costeanado el litoral intermedio para reconocerlo. El día 12 observaron 49° 11' N., y el 13, 49° 5' N. Este último día avistaron cuatro canoas, con dos indios cada una,

² CAMPA, «Diario... 1775», fol. 14v.

³ CAMPA, «Diario... 1775», fol. 15r. Véase también SIERRA, «Diario... 1775», pág. 36.

que llegaron al costado de la fragata hacia las diez de la mañana ofreciendo algún pescado. Hezeta cambió un sable por una de las canoas, que tenía dos puntas muy agudas ⁴. El 14 agosto observaron 48° 32' N. y echaron al agua el cuerpo del condestable Simón Fernández, soltero, de 30 años de edad y natural del consejo de Helena ⁵. Un día después, los indios volvieron a acercarse a la *Santiago* en una canoa. El más viejo de ellos realizó una larga arenga con muchos gritos y los invitó a ir a tierra. Algunos miembros de la tripulación reconocieron a los indios como los asesinos de los marineros de la goleta —dos de los cuales habían estado aquel día en la fragata— y Hezeta intentó cogerlos por la fuerza para forzar un intercambio o conocer su suerte. Se les atrajo a la fragata con engaños y, cuando estuvieron cerca, se les arrojó un rezón de la lancha, cayéndole encima a uno de los indios que estaba situado en la proa, el cual, con gran destreza, la arrojó al mar, emprendiendo todos velozmente la huida ⁶.

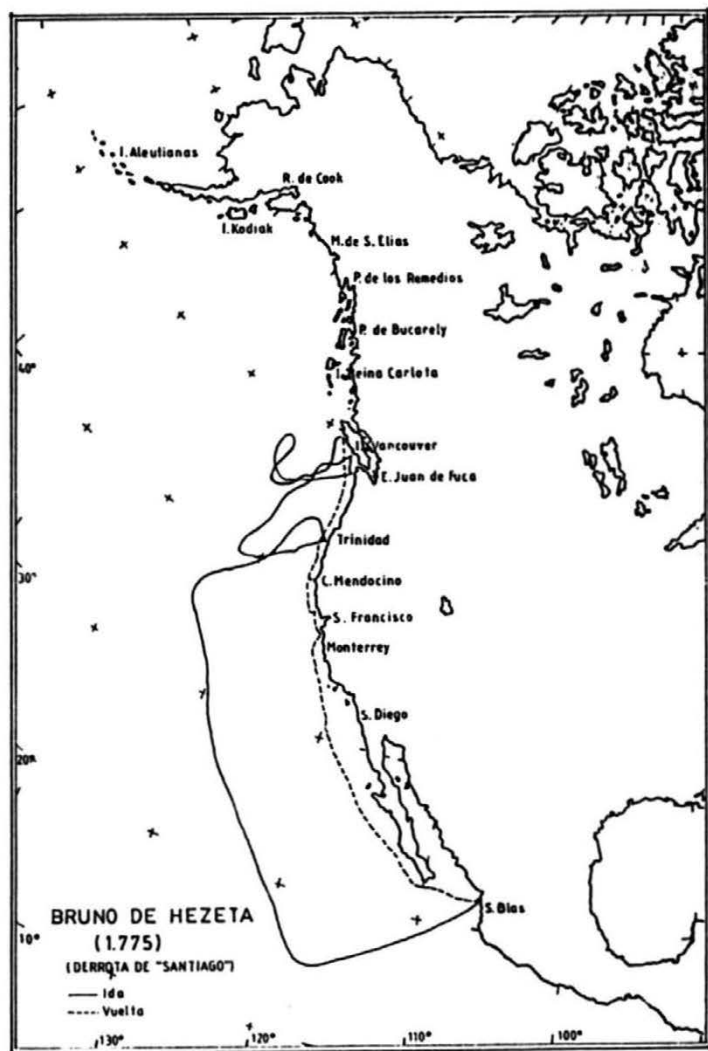
Los días 14 y 15 de agosto, la fragata *Santiago* navegó desde los 49° 30' N., a los 48° N. La tierra entre los 50° y 47° fue nombrada Bucarelia ⁷ y se demarcaron, además, tres islotes de mediana altura, en los 48° 4' N., que llamaron Los Frailes, y la ya reconocida isla de Dolores, en los 47° 58' N. Esta última tenía una legua y media aproximadamente de circunferencia y estaba cubierta de una espesa arboleda de pinos. El 16 y 17 de agosto reconocieron la costa, que corría al ángulo de 18 grados del segundo cuadrante desde los 48° N. a los 46° 40' N., y al ángulo de 12 grados desde los 46° 40' N. a los 46° 04' N. Avistaron

⁴ CAMPA, «Diario... 1775», fol. 15r. Hezeta les compró también una ropa de zacate más suave que la pita, que ellos se ponen como muceta, por abalorios.

⁵ Véase PÉREZ, «Diario... 1775», fols. 77-77v. El piloto Cristóbal de Revilla fue su albacea. Falleció a la una y cuarto de la tarde y fue enterrado tres horas después «en virtud que el cirujano y los padres capellanes hallaron que así convenía».

⁶ Véase SIERRA, «Diario... 1775», pág. 37.

⁷ Véase SIERRA, «Diario... 1775», pág. 36.



algunos farallones e islotes repartidos en sus inmediaciones, pero, por ser numerosos y poco expuestos para los barcos, no los demarcaron. Al mediodía del día 17 observaron $46^{\circ} 11' N.$ y hacia las cinco de la tarde descubrieron una gran bahía que bautizaron con el nombre de la Asunción, llamando a los cabos que formaban su entrada San Roque, el del norte, y Frondoso, el del sur. Pensaron que se trataba de la desembocadura de un gran río o el paso para otro mar. Hezeta especuló, concretamente, con la posibilidad de encontrarse frente el paso descubierto por Juan de Fuca en 1692, pero no pudo reconocerlo por estar la noche encima y tener tan sólo seis hombres en pie en cada guardia. Las cartas situaban este paso entre los 47° y 48° de latitud norte, pero, a pesar de la diferencia, «se me hace poco dificultoso —señaló Hezeta— el dudar si es uno mismo, porque he observado hay alguna variedad o mayor en las latitudes de otros cabos y puertos de esta costa, como los citaré a su tiempo, y en todos es mayor la latitud en que los fijan que la que tienen sus verdaderas situaciones»⁸.

La bahía de la Asunción, situada en los $46^{\circ} N.$ y $20^{\circ} 20' O.$ de San Blas, era en realidad la desembocadura del río Columbia. Los expedicionarios levantaron su primer plano hasta donde les alcanzó la vista y quedó recogida en los planos generales de la costa, aunque posteriormente también fue conocida como entrada de Hezeta⁹.

El 18 de agosto se demarcó un nuevo cabo en los $45^{\circ} 43' N.$, que fue bautizado con el nombre de Falcón, siguiendo la costa desde él al ángulo de 5 grados del segundo cuadrante. Desde los

⁸ Véase SIERRA, «Diario... 1775» fols. 50-51. Juan Pérez señaló que: «presentándome el señor capitán que me parecía, si sería bueno registrarla, respondí que no fuera malo si tiempo tuviéramos para ello, pero como nos hallamos cinco o seis leguas de distancia de la dicha ensenada y la noche encima, no daba el día oportuno por satisfacernos de la empresa y, como no tenemos más que seis hombres en pie en cada guardia, no podíamos exponernos en un fracaso inevitable en donde se podía perder barco y vidas, y por falta de gente» (PÉREZ, «Diario... 1775», fol. 80r). Véase asimismo CAMPA, «Diario... 1775», fol. 16r.

⁹ Véase el plano de la bahía de la Asunción en MAPAS y PLANOS, nº 4.

48° 30' N. a los 46° N., el litoral disminuyó de altitud y la vegetación fue menos frondosa. La sonda varió notablemente de unos sitios a otros debido a la existencia de placeres y bancos de arenas. El cabo Falcón podía ser reconocido gracias a una montaña plana y medianamente alta que Hezeta llamó Mesa, situada en los 45° 28' N. Próximos a ella, también fueron demarcados tres farallones o mogotes, bautizados como Las Tres Marías ¹⁰. El 19 de agosto alcanzaron los 43° 20' N., y el día 20 se afanaron en el reconocimiento, pues las cartas situaban en los 43° N., el río de Aguilar, si bien sólo vieron diez pequeños islotes —legua y media de la tierra— que nombraron Los Monjes. Hezeta ordenó pasar por el canal que hacían con la costa corrida, pero el vigía le avisó del peligro de otros rasantes con el mar y los evitaron, bautizando un cabo que tenían a la vista: Diligencias. Hezeta lo situó en 42° 58' N., extendiéndose una legua y corriendo los islotes con el cabo al ángulo de 45° en el tercer cuadrante.

A la una y media de la tarde demarcaron el cabo Blanco de San Sebastián en los 42° 30' N., situado en la carta de Monsieur Bellín en 43° N. y por el padre Miguel Venegas en 43° 20' N. Desde los 43° 20' N., hasta los 42° 50' N., la costa era baja, comenzando enseguida a hacerse montañosa. En los 42° 36' N., demarcaron tres islotes grandes muy próximos a la tierra firme. En la tarde del 20 de agosto los tiempos empeoraron, aneblinándose los horizontes y disminuyendo los vientos. Así continuaron durante las jornadas posteriores, navegando la *Santiago* a merced de las corrientes en dirección sur hasta el día 25, que mejoraron los tiempos y la fragata viró rumbo a la costa. Al día siguiente, situaron el cabo Mendocino en los 40° 7' N., siendo en realidad

¹⁰ Cabo Falcón es el actual Cape Falcón, situado en 45° 46' N., tres grados más al norte de la latitud estimada por Hezeta. Véase HEZETA, «Diario... 1775», fol. 52. Fray Miguel de la Campa señaló en su diario las sierras de Montefalcó, situadas al sur de la bahía de la Asunción y divisadas el 18 de agosto sobre los 45° 41' N. En CAMPA, «Diario... 1775», fol. 16v. Véase asimismo SIERRA, «Diario... 1775», pág. 38.

la actual Punta Gorda por los 40° 15' N ¹¹. A las dos de la tarde volvió a formarse una espesa niebla, que los obligó a separarse de la costa.

La fragata hizo rumbo a las inmediaciones del puerto de San Francisco para cumplir con la orden de Bucareli de explorar el famoso puerto. A pesar de los numerosos enfermos a bordo, Hezeta confió en llegar con felicidad y recibir ayuda de la marinería de Monterrey, pero la recalada en la boca de aquel puerto se hizo muy difícil por la densa niebla que lo guardaba y la falta de gente para efectuar las maniobras necesarias para entrar. El comandante pidió parecer a Juan Pérez y Cristóbal de Revilla por dos veces en la mañana del 28 de agosto, quienes le aconsejaron ir directamente a Monterrey debido al constante peligro de varar ¹². En consecuencia, Hezeta ordenó poner rumbo al fondeadero del citado presidio californiano, donde anclaron el día 29 a las cuatro de la tarde ¹³.

4.2. LA DERROTA DE LA GOLETA SONORA

La pequeña embarcación gobernada por Juan Francisco de la Bodega y Quadra realizó una arriesgada y fructífera derrota tras separarse de la fragata capitana. El 31 de agosto, la *Sonora* se

¹¹ Véase HEZETA, «Diario... 1775», fol. 55. En el folio 56 comenta nuestro marino: «Desde el cabo Blanco de San Sebastián hasta este de Mendocino, aunque no me dio lugar esta ocasión de registrarlo, lo exploré muy a satisfacción en la recalada que hice al puerto de la Trinidad y corría desde el cabo Blanco de San Sebastián hasta este puerto al ángulo de 22 grados del segundo cuadrante, y desde éste a la punta Gorda al de 20 del tercer cuadrante, y desde esta punta al cabo de Mendocino al de 10 del segundo, toda poblada de arboleda».

¹² Juan Pérez criticó duramente las maniobras mandadas por Hezeta en la entrada de San Francisco en momentos de gran abatimiento de la tripulación (PÉREZ, «Diario... 1775», fol. 84 y 85r).

¹³ Resultado de la navegación costera de la fragata *Santiago* fueron los dos mapas donde se recogen la toponimia y las demarcaciones realizadas. Véase en MAPAS y PLANOS, nº 5 y nº 6.

mantuvo a la capa, pero todo hace pensar que a causa de los tiempos contrarios y no por el deseo de encontrar a la *Santiago*, de la cual se había separado voluntariamente. La mañana del 1 de agosto, el tiempo continuó muy oscuro y neblinoso, pero mejoró por la tarde, haciendo la goleta derrota hacia el oeste con el fin de encontrar vientos favorables para subir de latitud. Tanto Bodega como Mourelle trataron de justificar tal decisión afirmando que las aguas continuas hacia el sur habrían obligado a la fragata a tomar la misma dirección si no quería recalar en los 45° N. Es curioso que Hezeta reflexionase de forma contraria en su diario, mandando navegar hacia la costa porque allí debía de encontrarse la goleta perdida.

El 4 de agosto, la *Sonora* viró hacia el norte con vientos del oesnoroeste; afirmándose por suroeste y posibilitando, en consecuencia, el seguir la derrota hacia las latitudes septentrionales, tal y como prevenían las instrucciones. No fueron obstáculos para la tripulación y el comandante la falta de medicinas y cirujano, ni la escasa ración de agua y comida; deficiencias que fueron superadas por los deseos de servir al Rey, «pues sería doloroso se renovasen nuevos gastos al Real Erario con sucesivas expediciones que acaso padecerían los propios accidentes y nunca tendrían buen efecto si no los dominaba a todos una resolución»¹⁴.

El 5 de agosto, la goleta viró al NO. para guardar una constante distancia de la costa y no sufrir los vientos noroestes que soplaban en sus inmediaciones. El 10, ocurrió la oposición de la luna, rodando el viento al sureste durante unas horas, si bien, pronto volvieron al suroeste, con los que alcanzaron la costa sin más problemas que el haberse mantenido la *Sonora* a la capa la tarde del 14 de agosto. El día 15, observaron la mar de color de sonda y avistaron varias señales de tierra, especulándose con

¹⁴ Véase Juan Francisco DE LA BODEGA Y QUADRA, *El descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)*, Madrid, 1990, pág. 91. Mourelle añadió que fue prometida una misa a Nuestra Señora de Belén para que los favoreciese en el intento de alcanzar los 65 grados. Véase Amancio LANDIN CARRASCO, *Mourelle de la Rúa. Explorador del Pacífico*. Madrid, 1978, pág. 199.

la existencia de un archipiélago desconocido, pues estimaron encontrarse en $56^{\circ} 8' N.$, a larga distancia de la tierra firme. Sin embargo, a las doce del día vieron tierra por el norte a distancia de 6 leguas, reconociendo que se prolongaba desde el noroeste al noreste un cuarto al este formando varias ensenadas y grandes montes. Uno de ellos, particularmente elevado, de cónica figura, se levantaba sobre un cabo pronunciado, cubierto de nieves y con anchas canales hasta su medianía, y el resto con abundante arboleda de la misma clase que vieron en el puerto de la Trinidad. Bodega llamó al monte San Jacinto y al cabo, el del Engaño, situándolo en los $57^{\circ} 2' N.$, y $34^{\circ} 12' O.$ de San Blas. Se trataba del monte Edgecumbe y de la punta suroeste de la isla Kruzoff, archipiélago de las Chichagoff.

El día 17 empezaron a demarcar la costa, mareando hacia una gran ensenada situada al norte del cabo, en cuya punta opuesta encontraron un puerto abrigado, a excepción de los vientos del sur, de una legua de largo, que llamaron de Guadalupe y situaron en los $57^{\circ} 11' N.$ y $34^{\circ} 12' O.$ de San Blas. Los montes llegaban hasta la misma playa, donde avistaron un pequeño río que no pudieron reconocer por no encontrar fondo menor de 50 brazas. Por ser de noche, la goleta dio fondo en 56 brazas, en un barro de tal calidad que agarraba las anclas. La gran ensenada no era otra que el inicio de Sitka Sound, y Guadalupe una de las ensenadas de las isla Kruzoff. El 18 de agosto siguieron costearo hacia el norte, descubriendo otro puerto en el sur de la misma isla que llamaron de los Remedios y situaron en los $57^{\circ} 20' N.$ y $34^{\circ} 12' O.$ de San Blas.

El puerto tenía una hermosa playa y un río de cuatro o cinco varas de ancho. Tenía ocho brazas de agua y estaba resguardado de los vientos del primero, segundo y cuarto cuadrantes, y casi del tercero gracias a unas islas que lo protegían. A las doce de la mañana la tripulación saltó a tierra, elevaron y adoraron una cruz, grabaron otra en la piedra y tomaron posesión del puerto. Enseguida, exploraron la playa para conocer los lugares más idóneos en donde hacer aguada y cortar leña. Hallaron una casa

india protegida con una parapeto, pero los indios no salieron de ella hasta que los expedicionarios se retiraron a la goleta. Entonces, se dirigieron hacia la cruz, la arrancaron y la plantaron frente a su casa, dando a entender con los brazos abiertos que allí la tenían ¹⁵. Al día siguiente, los marinos cortaron leña y un mastelero, y llenaron varios barriles de agua en el río con toda precaución, protegidos con los fusiles y pedreros. Unos veinte indios se acercaron e iniciaron un largo discurso incomprensible, trayendo un especie de gallardete de hoja blanca sobre un palo. Bodega les respondió con el mismo resultado. Posteriormente, creyendo que los visitantes tenían sed, su capitán entró en medio y entregó a uno de los marineros una copa de agua con algún pescado curado para que lo diese al comandante, quien le regaló, por su parte, abalorios y pañuelos. Permanecieron en paz mientras se llenaron los barriles, pero, al irlos a retirar, pretendieron que se les pagase el agua. Bodega les entregó los abalorios que le quedaban, pero no fueron suficientes. Los indios corrieron a sus casas y regresaron armados con largas lanzas de punta de peder-nal. Hicieron varios ademanes de ataque, a los que respondió Bodega con la amenaza de su arma: «yo preparé mi gente y les di orden no hiciesen fuego hasta que les avisase y, tomando mi escopeta y acercándome a la orilla del río, les di a entender que, si daban un paso más, los había de abrasar, y que así dejaran las armas, que yo largaría las mías si querían ser amigos». Los indios regresaron a su casa ante la falta de embestida de los marinos y convencidos, quizás, de la superioridad de los llegados

¹⁵ Bajaron a tierra el capitán Bodega y catorce de sus hombres. Copia del acta de la toma de posesión del puerto de los Remedios en AGN, Historia, 324, y copia en AGI, Estado, 38 (9). Henry E. Wagner afirma que usualmente se identifica los Remedios con Salisbury Sound, el cual está situado en 57° 22' N., dos minutos más de los estimados para aquél (57° 20' N.), lo que era contrario al cálculo normal de la expedición. Por ello, Wagner identifica al citado puerto de los Remedios con Sea Lion Bay. Véase Henry WAGNER, *Cartography of the Northwest Coast of America to the Year 1800*. Berkeley, 1937, 2 vols.: vol. 1, pág. 176. También se ha identificado con Klokachef Sound.

por una demostración práctica, aunque nada de ello se recoge en los diarios ¹⁶.

Los expedicionarios no pudieron completar el agua para evitar otro encuentro con los indios y, el día 21, abandonaron el puerto rumbo al oesnoroeste. Durante su breve estancia, pescaron en el río y levantaron el mapa del puerto de los Remedios ¹⁷. Los indios tenían la misma fisonomía que los del puerto de la Trinidad y, como en aquél, altos pinos crecían en las montañas. Los temperamentos eran muy fríos, las nieblas abundantes y el sol no brilló en los tres días que duró la recalada.

El 22 de agosto observaron 57° 58' N. A las dos de la tarde sopló el viento del noroeste, obligándoles a poner rumbo al sureste, ya que para seguir subiendo de latitud era preciso enmarrarse de nuevo hasta lograr vientos favorables, empresa muy esforzada y difícil, ya que contaban con numerosos enfermos y la estación estaba muy adelantada. Las observaciones de la goleta hasta los 58° N. permitieron aumentar la lista de los errores que presentaba la carta de Mr. Bellín y delinear un perfil más acorde con la realidad ¹⁸. Con este fin, fueron reconociendo minuciosamente la costa a su regreso, poniendo especial atención en el descubrimiento del archipiélago de San Lorenzo, por donde entró el almirante Fonte a una gran bahía interior, que nunca fue encontrada. Sin embargo, los resultados fueron muy interesantes, ya que el 24 de agosto, a las dos de la tarde, hallaron una gran

¹⁶ Véase BODEGA, *op. cit.* en nota 14, pág. 96; y LANDIN, *op. cit.* en nota 14, pág. 202.

¹⁷ El mapa de los Remedios está en MAPAS y PLANOS, nº 7.

¹⁸ Los comentarios de Juan Francisco de la Bodega y Quadra al mapa de Bellín de 1766 son muy significativas: «En el conocimiento de la costa puse todo el esmero con las reglas más exactas para su verdadera situación, de cuyas resultas se ofrecían nuevas objeciones a la carta que monsieur Bellin imprimió el año de 66, pues coloca en su mapa las dos derrotas de los rusos Bering y Triokoiu, hechas a los mismos descubrimientos el año de 47, sobre cuyas recaladas debió colocar; pero de ellas mismas se infiere el error que padeció el actor en la situación, pues, si ella fuera exacta, había yo de encontrar las tierras occidentales antes que las orientales». Véase BODEGA, *op. cit.* en nota 14, pág. 97.

ensenada por los 55° 17' N., que continuaba al norte gracias a un gran brazo de mar. Entraron en su seno remando y dieron fondo en veinte brazas de agua y lama. Mourelle bajó a tierra y tomó posesión del lugar con el nombre de entrada y puerto de Bucareli, embarcándose sin haber visto ningún indio; tan sólo indicios de ellos: una casa, veredas y un corral de madera. Bodega alabó las cualidades de la ensenada «por lo benigno del temperamento, por la quietud del mar, por las aguas de riachuelos y aljibes que la naturaleza formó, y el buen fondo y peces que hay en ella». Las noches eran muy claras y templadas gracias a siete volcanes de nieve y fuego que con sus vapores las iluminaban y templaban. Un esquemático mapa testimonió la primera visita española a la famosa entrada de Bucareli.

El 26 de agosto, los nautas salieron de la entrada de Bucareli rumbo al sur, avistando la Forrester island, que llamaron San Carlos, y el cabo Munzon, bautizado como San Agustín. El paraje había sido ya descubierto el año anterior por Juan Pérez con la fragata *Santiago*, aunque dos marineros que estuvieron con él no lo reconocieron, ya que lo habían divisado desde la punta sur de la entrada. Bodega puso San Agustín en 55° N. e intentó reconocer la gran entrada que se perdía en el horizonte y cuyas fuertes corrientes y el color de sus aguas le hicieron pensar que se trataba de la desembocadura de algún gran río ¹⁹. Sin embargo, la conjunción de la luna hizo variar el viento al sureste e hizo renacer las esperanzas de ascender a los 65° N. Bodega repartió las ropas y chupas que conducía en su equipaje entre la tripulación y ordenó virar hacia el oesnoroeste la tarde del 27 de agosto.

¹⁹ No era otra que la Dixon Entrance. El acta de posesión de la entrada y puerto de Bucareli se encuentra en AGN, Historia, 324, y en AGI, Estado, 38 (8). Véase BODEGA, *op. cit.* en nota 14, pág. 97-101, y LANDIN, *op. cit.* en nota 14, pág. 208. El piloto Mourelle señala en su «Colección de noticias adquiridas... 1792», fol. 74, sobre la isla de San Carlos que: «Esta isla comparada con la que vio Pérez en el año anterior cuando se halló a la vista del cabo de Santa Margarita, que fue su mayor subida, resultó ser la misma que llamó de Santa Cristina».

Al día siguiente, los vientos cambiaron y la goleta navegó hacia la costa por los 55° 50' N., hasta que encontraron de nuevo los suestes y viraron al oesnoroeste. El 29 y el 30, recalaron otra vez sobre los 56° 30' N., sufriendo mares picados y vientos aturbonados del sur y sueste. La goleta se mantuvo dando bordos hasta el primero de septiembre, día en el que Bodega decidió regresar a causa de la extensión del escorbuto —que sólo mantenía en pie a dos hombres en cada guardia—, la falta de medicinas y los recios tiempos experimentados, que hacían necesarias numerosas maniobras. El regreso no fue fácil, pues desde el 1 al 6 de septiembre los vientos fueron escasos y variables, y, a las dos de la mañana de éste último día, esforzándose la *Sonora* por mantenerse a la capa cerca de la costa con el fin de reconocerla al siguiente día:

«rompió tan fuerte mar en toda la embarcación que, arrancaron batayolas, candeleros, grampones y bordas de la toldilla, se llevó al agua cuanto había sobre cubierta, creyéndonos, al impulso de la mar, enteramente zozobrados, pues en el espacio de cuatro minutos no se vio sino una mar espumosa en todo el barco, habiendo inundado la cámara con las restantes partes de él y sin saberse unos de otros hasta que, habiendo desahogado parte por los imbornales y alguna en la bodega por las escotillas, se principiaron a oír quejidos y lamentos, pues las batayolas habían estrellado al contra maestre contra una ancla, dejándolo sin movimiento; también fueron maltratados algunos marineros, aunque no de cuidado, pero quedaron inútiles para ayudar a maniobrar, de modo que en tan crítica hora me vi con sólo dos marineros, el piloto, el guardián y un criado mío; y, conociendo que el mantenernos sin zozobrar era imposible, dispuse dar la popa al viento, siguiendo el rumbo del noroeste, obligado a perder la poca distancia que estaba de la costa y sin otra esperanza de librar que la de que cesase la tempestad antes que diésemos con la costa»²⁰.

Los esfuerzos se concentraron entonces en componer las bombas y en vaciar el agua que había entrado en la goleta y casi rebasado la estiva, pues la cubierta no impidió que entrase en la bodega. La tripulación se acobardó, creyendo perdido el barco, y

²⁰ BODEGA, *op. cit.* en nota 14, pág. 102. El mapa se encuentra en MAPAS y PLANOS, nº 9.

no salieron a ayudar a los que estaban en el timón. Con dificultades, la bomba fue arreglada y a las ocho de la tarde se empezó a expulsar agua, no quedando ni una gota a las ocho de la mañana del 7 de agosto. Este día amainó la tempestad y la goleta siguió hacia la costa para recalar sobre los 54° N. y seguir hacia el sur reconociéndola. La tripulación quedó reducida sensiblemente: un marinero atendía el timón, Bodega y Mourelle cuidaban del aparejo, y otros dos hombres de los menos enfermos ayudaban por el día a las maniobras.

El 11 de agosto, avistaron la tierra por los 53° 54' N. El lamentable estado de la tripulación y los desapacibles y fríos tiempos determinaron a Bodega a correr la costa a ocho o nueve leguas de distancia, averiguándose tan sólo el rumbo que seguían: por los 37 grados del segundo y cuarto cuadrante. La mejoría de los heridos y la constancia de los vientos favorables para la vuelta los animó a acercarse a la costa por los 49° N. y reconocerla a una legua de distancia desde los 47° 30' N. El 20 de septiembre, a las ocho de la mañana, Mourelle anotó que se encontraban a media legua del puerto de la Trinidad, hallando diecisiete leguas de diferencia entre la antigua y la moderna recalada. Los vientos sures y surestes, que soplaron el día 21, los separaron de la costa sobre los 46° 20' N., y el 22, aunque volvieron al noroeste, la goleta siguió rumbo directo a Monterrey ya que Bodega y Mourelle cayeron enfermos, lo que llenó de consternación al resto de la tripulación activa.

El 24 de septiembre, restablecidos el capitán y el piloto de la goleta, viraron hacia tierra y la avistaron sobre los 45° 27' N., reconociéndola minuciosamente durante el día —y anclando en la noche— hasta los 42° 50' N., con el fin de descubrir el río de Martín de Aguilar. En dicha latitud hallaron un cabo semejante a una mesa, cortado por unas barrancas encarnadas, franqueado por diez islotes y situado en 20° 4' O. de San Blas; retirándose la costa desde él al sueste. Se trataba del cabo Blanco y, desde este punto, la goleta hizo rumbo al sureste, alcanzando la costa, de nuevo, por los 40° 28' N., por lo que sólo dejó de reconocer el espacio entre los 42° N. y los 42° 50' N., pues a la ida se había visto el resto del litoral ahora pasado de largo.

La *Sonora* siguió navegando en busca del puerto de San Francisco y el 3 de octubre descubrió una ensenada por los 38° 18' N. con abrigo al noroeste y al sureste. Una punta, que bautizaron del Cordón (hoy, Sand Point), formaba un alargado seno interior donde desembocaba un río. Bodega escribió que todo el puerto era una dársena, pero no pudo explorarlo por la necesidad de llevar a los enfermos a buen puerto. La goleta fondeó en la punta del Cordón y durante la madrugada del 4 de octubre sufrió los embates de la mar que entraba con la que salía del puerto, «tan violentamente, que algunos golpes que rompieron en la embarcación nos cubrieron desde la proa a la popa y uno de ellos arrancó la canoa, haciéndola mil pedazos, y, al mismo tiempo, faltó una de las anclas, siéndome imposible volver a suspenderla por hallarme sin canoa» ²¹.

Al principio, pensaron que se trataba del puerto de San Francisco, a pesar de que no habían sido divisados los farallones que la Historia colocaba en sus inmediaciones, pero pronto conocieron que se trataba de un nuevo puerto, al que bautizaron con el nombre de Bodega. El 3 y el 4 de octubre, los indios visitaron el pequeño barco, regalando plumajes, rosarios de huesos, semillas y otras piezas. Los montes cercanos apenas tenían vegetación, si bien se vieron varios árboles en otros más interiores. Las playas eran verdes y hermosas, invitando al cultivo. El puerto de la Bodega fue fijado en los 38° 18' N. y 18° 4' O. de San Blas. Aunque se le confundió con el actual Bodega Bay, el profesor Edwards R. Clinton lo identificó con Tomales Bay ²².

²¹ Véase BODEGA, *op. cit.* en nota 14, pág. 106.

²² El plano del puerto de la Bodega (Tomales Bay) se encuentra en MAPAS y PLANOS, nº 9. Véase el artículo de Edwards R. CLINTON, «Wandering Toponyms: El Puerto de la Bodega and Bodega Bay» en *Pacific Historical Review*, vol. XXXIII (August, 1964), donde demuestra que corresponde con Tomales Bay en lugar del actual Bodega Bay. Mourelle escribió que «El no ser la boca de suficiente anchura para desahogar aquel mar, hace que en la dicha parte entren y salgan con tanta fuerza las crecientes y menguantes, por cuya razón se encuentran con las mares de fuera cuando por la costa hay algún tiempo que las agite y rompen antes de su boca». Véase LANDIN, *op. cit.* en nota 14, pág. 212.

El 4 de octubre, a las nueve de la mañana, la goleta se hizo a la vela; dobló la punta del Córdón y puso rumbo al sursuroeste con el fin de montar un cabo situado cinco leguas al sur: la punta de Reyes. El día 5, descubrieron los farallones del puerto de San Francisco y navegaron entre ellos hacia la tierra para reconocer la entrada del citado puerto. A las seis de la tarde, escribe Bodega en su diario: «me hallé a distancia de $3/4$ de legua de una boca que creí sin la menor duda era la de San Francisco; pero por no tener canoa, ni certidumbre del establecimiento, resolví seguir rumbo a Monterrey y orzé de vuelta del sur para montar otro cabo que salía más afuera»²³. La calma reinante entre las diez de la noche del día 5 y las doce del 6 les impidió llegar a Monterrey hasta la tarde del 7 de octubre de 1775.

4.3. LA ESTANCIA EN ALTA CALIFORNIA Y EL REGRESO A SAN BLAS

Cuando la goleta *Sonora* llegó a Monterrey, encontró anclados allí al paquebot *San Carlos* y a la fragata *Santiago*. Esta última había sido avistada por los soldados del presidio a las tres de la tarde del 29 de agosto. Inmediatamente, el comandante Fernando de Rivera y Moncada se dirigió al puerto en compañía de un soldado para observar más detenidamente el barco. Le causó extrañeza lo mucho que coloreaba la bandera y así se lo comentó al soldado, quien le respondió primero que era española y después que no, por lo que rápidamente volvió al presidio, mandó retirar a las mujeres, los presos y los papeles, y la guarnición aprestó sus armas. Rivera ordenó disparar un cañonazo con bala y enseguida la fragata cambió de bandera. Juan Soler, guardalmacén de Monterrey, reconoció la insignia de Borgoña y más tarde la gente de la lancha confirmó que se trataba de un barco del Rey. Rivera escribió en su diario: «No hice acuerdo haber las instrucciones;

²³ BODEGA, *op. cit.* en nota 14, pág. 107.

me fue motivo suficiente el desconocer la bandera. Este presidio no la tiene; no hay pintor, ni más tinta que la de mi tintero. Luego volvieron mujeres y todo. Yo me embarqué y les hice llevar el corto refresco de un ternero y un lechoncito»²⁴.

El 30 de agosto, se aseguró la fragata y los franciscanos bajaron a tierra hasta la hora de dormir. Al día siguiente, se levantó un jacal en la playa para acoger a los enfermos de la fragata, muriendo uno de ellos en la lancha que lo transportaba²⁵. El piloto Juan Pérez, también enfermo, durmió el 1 de septiembre en el presidio y el 2 fue conducido a la misión del Carmelo. Durante los días siguientes, la fragata desembarcó varios fardos pertenecientes a aquellas misiones, que le habían sido trasladados desde el *San Carlos* en el puerto de San Blas por no tener éste último barco sitio para conducirlos. Rivera, por su parte, facilitó a Hezeta y al resto de la tripulación ganado y víveres de refresco, y las mulas del presidio ayudaron a llevar agua y leña a bordo, repuestos necesarios para reemprender el viaje²⁶.

El 14 de septiembre, Hezeta, acompañado de fray Francisco Palou, fray Miguel de la Campa, cuatro marineros, el cabo Juan José Robles, nueve soldados, dos mozos y un indio, partieron de Monterrey con destino a San Francisco para levantar el plano del puerto, llevando con ellos una canoa para realizar el sondeo del mismo. Llegaron el día 21 y encontraron dos cartas del franciscano Vicente de Santa María, por las que conocieron que el capitán Juan de Ayala ya había levantado el plano de San Francisco; en

²⁴ Véase Ernest J. BURRUS, *Diario del capitán comandante don Fernando de Rivera y Moncada*. Madrid, José Porrúa Turanzas, 1967, pág. 130.

²⁵ Fueron enviados a tierra treinta y cinco enfermos, quedando a bordo otros diez marineros picados de escorbuto o con enfermedades diversas. El fallecido se llamaba Antonio Esteban.

²⁶ El comandante Rivera escribió a Hezeta el primero de septiembre: «Me he alegrado de la feliz entrada de vuestra merced a este puerto y siento la enfermedad en la gente. Para el refresco que vuestra merced necesita, lo que tiene este presidio es un poco de ganado y víveres que han venido de San Blas. Siempre que sea avisado, mandaré a vuestra merced algún ternero y en lo demás cuanto sea posible vuestra merced llame». Véase BURRUS, *op. cit.* en nota 24, pág. 183.

consecuencia, la pequeña partida regresó a Monterrey el 1 de octubre. Los sucesos de la breve excursión fueron recogidos por el padre Francisco Palou en sus *Noticias de la Nueva California*:

«seguimos el mismo camino que habíamos llevado en la expedición del año antecedente, y sin la menor novedad en el camino llegamos el día veintidós de dicho mes a la playa de la ensenada de los Farallones, en cuyos arenales encontramos el cayuco (que se fabricó en el río Carmelo), que estaba lleno de agua y arena, y no muy apartado de él, tirados los remos. Seguimos la playa hasta la loma alta de la boca del puerto, la que subimos y al pie de la cruz encontré dos cartas del padre fray Vicente Santa María.

En la primera me daba noticia de la feliz llegada al puerto y de la facilidad con que de noche habían entrado y dado fondo; y en la segunda me decía que echaban la expedición de tierra, que ya se había concluido el registro a satisfacción y que en breve saldrían para Monterrey, que en caso de llegar caminase como una legua hacia dentro del puerto y que en la playa hiciese lumbrada, que desde la isla que llamaron de Nuestra Señora de los Ángeles, en cuya orilla estaban dado fondo, nos divisarían; así lo practicamos, pero, no viendo barco ni señal, nos volvimos al Real, que habíamos dejado a la orilla de una laguna grande que desagua en la ensenada de los Farallones, que se llamó Nuestra Señora de la Merced.

El día veintitrés volvimos al puerto y tampoco se vio el barco ni señas de él, y así hicimos juicio habría salido, por lo que nos volvimos al Real; y el día veinticuatro por la tarde nos regresamos para Monterrey por el mismo camino, no habiéndose ofrecido ni en la ida ni en la vuelta la menor novedad en los gentiles que encontramos, sino mucha paz y afabilidad, regalándonos con sus toscos regalos de almejas y semillas, a que siempre se les correspondió con abalorios y con nuestras comidas»²⁷.

²⁷ Fray Francisco PALOU, «Noticias de la Nueva California», RAH, tomo II, fols. 780v-781v. El cabo Robles comunicó a Rivera dos novedades: «primera, que volteando de la boca de aquel puerto para el brazo del sueste hay un plano bajal de tierra con agua y leña de encinos chaparros. No lo había yo visto y me alegro para que oportunamente se cumpla la orden del señor excelentísimo en el establecimiento del fuerte. Segunda, que un arroyo en donde estuvimos la primera expedición en el rigor de la seca entre fines de septiembre y principios de octubre, que tenía agua corriente y en mi último viaje la tenía también, y fui de parecer podía doblar, ahora lo han hallado sin agua». BURRUS, *op. cit.* en nota 24, pág. 190. Una copia del plano de San Francisco realizado por Ayala, en MAPAS y PLANOS, nº 13. Véase John GALVIN, ed. *The First Entry into San Francisco Bay*, 1775, San Francisco, 1971.

Los esfuerzos de Hezeta se concentraron, entonces, en reunir los bastimentos necesarios para invernar en California y continuar los descubrimientos durante la primavera del año siguiente. El 5 de octubre, pidió a Rivera que le informase sobre los víveres que le podía franquear de los almacenes de Monterrey, contestándole aquél el mismo día que tan sólo ochenta o cien fanegas de frijol, pero que, en caso de elegir el puerto de San Diego para invernar, podría recibir de su guardalmacén, Rafael de Pedro y Gil, más bastimentos. Hezeta volvió a requerirle si conocía la existencia de excedentes en aquel puerto californiano, respondiéndole Rivera, el 8 de octubre, que no consideraba difícil que se le pudiesen facilitar entre 150 y 200 fanegas de maíz ²⁸. Sin embargo, la falta de otros renglones obligó a cancelar la propuesta de Hezeta en una junta celebrada el 12 de octubre:

«Habiendo hecho presente en Junta el comandante don Bruno Hezeta (a don Juan de Ayala, don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, don Juan Pérez, don Francisco Mourelle y don Cristóbal Revilla) que desea ir a invernar en San Diego para seguir al siguiente año a la altura de los 65 grados, aprobamos todos su honrada determinación, pero hechos cargo de los pocos utensilios que tiene para emprender un viaje tan dilatado y que va expuesto a perecer, no llevando jarcias de respecto, velamen, ropa para la gente que está toda desnuda, aguardiente ni manteca, aceite y vinagre, que es el todo para la manutención, y que el socorro que aquí se le promete le darán en San Diego son 150 a 200 fanegas de maíz, y que aún de éste no hay entera probabilidad, fuimos del dictamen se restituyese a San Blas, en donde el excelentísimo señor deliberará si tiene por conveniente hacer nuevo descubrimiento. A bordo de la fragata *Santiago*, la *Nueva Galicia*, hoy 12 de octubre del 75. Juan Manuel de Ayala, Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Juan Pérez, Francisco Antonio Mourelle, Cristóbal de Revilla» ²⁹.

²⁸ BURRUS, *op. cit.* en nota 24, págs. 191-195.

²⁹ AGN, Historia, 324, fols. 4-4v. El resultado de la Junta fue comunicado por Hezeta a Bucareli en carta del 13 de octubre de 1775 (AGN, Historia, 324, fols. 11-12r), añadiendo una nueva causa para regresar a San Blas: «la precisión que tiene la fragata de descubrir su fondo, para cuyo fin no hallé medio conducente, mayormente si resultaba su fondo podrido...» Copia en AGI, Estado, 20 (20).

Entonces, fue Rivera quien le rogó dejase en Monterrey las medicinas y los víveres sobrantes, a saber, 40 quintales de galleta —para abastecer a los correos, recuas, diligencias de campo y pobladores de San Francisco—, la carne que no necesitase, un barril de aguardiente, o al menos un par de botijuelas, manteca, chile, media arroba de pita floja, baquetas, cera y sebo ³⁰. Las cantidades totales de lo dejado por la expedición en Monterrey quedan recogidas en el siguiente cuadro:

NOTICIA DE LOS VÍVERES Y EFECTOS DEJADOS EN MONTERREY POR LA FRAGATA SANTIAGO

Pan ordinario	192	arrobas,	6	libras
Carne de tasajo	198	arrobas,	14	libras
Manteca de puerco	15	arrobas,	8	libras
Un tercio de arroz	5	arrobas,	24 1/2	libras
Un tercio de garbanzo	5	arrobas,	1 1/2	libras
Dos cajones de velas de sebo	10	arrobas		
200 velas de cera	47	arrobas		
Tres zurrone de sebo	15	arrobas,	5	libras
Pita floja	2	libras,	14	onzas
Once cuartillos de aguardiente				
Una baqueta de res ³¹				

Además de estos efectos, Rivera y Moncada pidió a Hezeta que los marineros retornasen al barco a dormir o quedasen en un lugar determinado del embarcadero para evitar diversos disturbios que habían alterado las plácidas noches del lejano presidio español:

³⁰ Véase BURRUS, *op. cit.* en nota 24, pág. 199.

³¹ Bruno DE HEZETA, «Noticia de los víveres y efectos que de la fragata de Su Majestad nombrada la *Santiago*, la *Nueva España*, han quedado en el presidio de Monterrey. A solicitud del capitán comandante de dicho establecimiento, don Fernando de Rivera y Moncada, y por disposición del comandante de dicha fragata, don Bruno de Hezeta», en AGN, Historia, 324, fol. 19r.

«De quedarse en tierra gente suelta pueden resultar algunas quejas de la misión vecina, siendo el tiempo de la noche sobrado para ir a ella y volver a amanecer a éste. Días pasados tuve noticia de juegos en el bosquecito y pozos donde hacen la aguada, a donde, con los marineros que llenaban barriles, se me fueron algunos de estos mozos sirvientes durante la noche. Tres noches hace que, habiendo sentido a la medianoche o poco antes ruido un soldado casado a espaldas de su casa, salió a averiguar quién lo causaba y, encontrando a un marinero, le preguntó repetidas veces quién era y, por no dar razón de sí en un todo, puso mano a la espalda y le descargó tales cintarazos que reventó la espalda. El marinero, antes que responder, eligió valerse de sus pies para correr y largó dos paños blancos, uno de polvos de Cambaya y una servilleta, que fueron hurtados según el reclamo hoy hecho de una mujer»³².

Uno de los episodios más curiosos de la estancia de los marinos en Monterrey fue el apadrinamiento de indígenas. Juan de Ayala apadrinó a un niño llamado Juan Francisco Solano el 23 de julio; Hezeta, al jefe de la ranchería india de Ichxenta (San José), llamado Tatlun, que fue bautizado con el nombre y apellido del Virrey —Antonio María de Bucareli— el 10 de septiembre, Juan Pérez, a un niño llamado Macario José y Cristóbal de Revilla, a una niña bautizada Mauricia María. Pérez también apadrinaría posteriormente a otra niña española llamada María Tomasa de Jesús³³.

La estancia de las tripulaciones en Monterrey se demoró hasta el 1 de noviembre. El 17 de octubre, Juan Francisco de la Bodega pidió a Rivera dos tercios de harina flor y una ternera «para restablecernos de las continuas calamidades de un viaje tan dilatado», cuyas peticiones fueron atendidas rápidamente³⁴. También colaborarían en el restablecimiento de la tripulación de la fragata y de la goleta los franciscanos de la misión de San Carlos del Carmelo, convertida en un auténtico convento con la presencia de los padres Serra, Crespi, Palóu, Murguía, Dumetz, Cambón,

³² Véase BURRUS, *op. cit.* en nota 24, pág. 200.

³³ Véase Maynard GEYGER, *Vida y época de fray Junípero Serra O.F.M.* Palma, 1989, 2 vols.: vol. 2, pág. 19.

³⁴ BURRUS, *op. cit.* en nota 24, págs. 203-204.

De la Peña, Santa María, De la Sierra, Lasuén y De la Campa. Este último celebraría la misa prometida por los hombres de la *Sonora* a Nuestra Señora de Belén, la *Conquistadora*, en acción de gracias por haberlos conducido sanos y salvos al puerto de Monterrey. A ella asistieron —y comulgaron— todos los marineros de la goleta y el comandante del presidio.

No obstante, no faltaron las críticas del presidente Serra a los marinos. Primero, porque consumieron frente al puerto de Monterrey dos tercios de arroz que estaban consignados para las misiones, alegando que no estaban registrados en sus listas como tales ³⁵, y segundo, porque la fragata llegó con las bodegas vacías, cuando varias limosnas de particulares para las misiones altacalifornianas habían quedado en el puerto de San Blas por falta de barcos para conducirlos ³⁶: «Con estos términos —escribió Serra— lo he oído varias veces de boca de su capitán don Bruno de Hezeta; y explicándose más, dice que lo que se metió en la fragata fueron veinticinco lanchadas de piedras o lastres, y solas dos de carga, que tanto componía lo de misiones y presidio; y añade que el mismo capitán pedía que le metiesen carga, dándole lástima de venir así» ³⁷. La mayor carga conducida por la fragata *Santiago* el año anterior fue alegada como la mejor prueba de lo reclamado.

El 21 de octubre, el comandante Rivera pidió a Hezeta que dejase en el presidio a varios de su hombres: Joaquín Carbonel,

³⁵ «Solos dos tercios de arroz —escribió Serra al padre Pangua— el uno de esta misión y el otro de la de San Antonio, cuando por la varazón del *San Carlos* se mudó nuestro avío a la fragata, se quedaron olvidados, y a título de hallazgo, después se comió entre cámara y tripulación de dicho barco, y lo estaban comiendo dentro este puerto y, aunque reclamé y allá vieron la marca, se me respondió que no venían en la factura la entrega y perseveraron en lo comenzado». Fray Junípero SERRA, *Escritos*. Petra, 1984, 5 vols.: vol. III, pág. 129.

³⁶ Concretamente eran 400 fanegas de maíz ofrecidas por Marcos Moreno Calderón, yerno del síndico Miguel Marín del Valle. Véase la carta de Serra al padre Francisco Pangua, Monterrey, 17 de octubre de 1775, en SERRA, *op. cit.*, en nota anterior, tomo III, pág. 128.

³⁷ SERRA, *op. cit.* en nota 35, tomo III, pág. 129.

albañil, Juan Valenzuela, José Miguel Florez, Joaquín Prado y José María Mendoza o Pedro Cortés, todos ellos en calidad de mozos. Además, solicitó a Justo Ortiz como carpintero del presidio, ya que su titular, Manuel Dávila, había sufrido un accidente y pedido su regreso a México. La solicitud fue aceptada, así como la de conducir al puerto de San Blas a Juan Sánchez, Manuel Antonio, Miguel Felipe, Miguel Gutiérrez, Simón Carpio, Antonio Vallarta, Fernando Ruelas —estos tres últimos sirvientes de San Antonio— y al preso Agustín Castelo, confinado todo un año en el presidio por falta de barco para entregarlo al comisario Francisco Hijosa ³⁸.

Restablecidas las tripulaciones, embarcados todos los hombres y puestos en tierra los efectos, víveres y marineros concedidos por Bruno de Hezeta al presidio y a las misiones de Monterrey, la *Santiago* y la *Sonora* levaron anclas el 1 de noviembre. Estando fuera del puerto, cesaron las ventolinas y las embarcaciones permanecieron hasta el día 4 a la vista de Monterrey. El día 2, expiró el piloto mallorquín Juan Pérez de tabardillo; su diario quedó en poder del comandante ³⁹. Desde el 4 de noviembre siguieron rumbo al sur y sureste, alcanzando tierra el día 13 por los 24° 30' N. El 16 dejaron el cabo San Lucas y el 18 avistaron las islas Mariás, fondeando, finalmente, en el puerto de San Blas el día 20 a las dos de la tarde. La goleta navegó con una nueva tripulación facilitada por Hezeta, siempre a la conserva de la fragata *Santiago* ⁴⁰.

³⁸ Véase BURRUS, *op. cit.* en nota 24, págs. 204-205, 208 y 212-213.

³⁹ Hezeta a Bucareli, San Blas, 25 de noviembre de 1775, en AGN, Historia, 324, fols. 15-16v. «Su enfermedad consistió en un furioso tabardillo que, después de haberse confesado, le privó de su sentido enteramente, de suerte que no estuvo capaz de hacer testamento de sus haberes».

⁴⁰ Hijosa a Bucareli, San Blas, 24 de noviembre de 1775, en AGN, Historia, 324, fols. 26-27v.

4.4. LOS RESULTADOS DE LA EXPEDICIÓN DE 1775

La llegada de la fragata y la goleta al puerto de San Blas fue notificada por el comisario Francisco Hijosa al Virrey el 24 de noviembre. En la carta, aquél destacó dos de las más importantes consecuencias del viaje: la toma de posesión de varios parajes de la costa hasta los 58° 28' N., y su exacto reconocimiento, desterrando los numerosos errores de las cartas extranjeras del Noroeste.

No obstante, Bucareli ya había recibido concretas noticias sobre los alcances de la expedición por carta del propio Bruno de Hezeta, quien, aprovechando la derrota del paquebot *San Carlos* a mediados de octubre desde Monterrey a San Blas, escribió varias cartas al Virrey de la Nueva España. En una de ellas, fechada el 13 de octubre, el teniente de navío bilbaíno resumió los principales sucesos de la navegación, tanto en compañía de la goleta como desde el día de la separación ⁴¹. Noticias que completó con otras dos misivas a su llegada a San Blas, ambas fechadas el 25 de noviembre. En la primera, Hezeta pormenorizó las causas que le impidieron continuar con los descubrimientos; en la segunda, dio cuenta del fallecimiento de Juan Pérez y anunció el envío de los diarios de la navegación, las tomas de posesión, los planos y cartas, tanto de la fragata como de la goleta, así como una copia de la representación que le hizo Juan Pérez el 9 de julio ⁴².

Juan Francisco de la Bodega y Quadra también aprovechó la partida del paquebot *San Carlos* para dar cuenta al Virrey de sus descubrimientos. El 13 de octubre de 1775, envió una carta al

⁴¹ Hezeta a Bucareli, Monterrey, 13 de octubre de 1775, en AGN, Historia, 324, fols. 5-10v.

⁴² Hezeta a Bucareli, San Blas, 25 de noviembre de 1775, en AGN, Historia, 324, fols. 13-14v; y Hezeta a Bucareli, San Blas, 25 de noviembre de 1775, en AGN, Historia, 324, fols. 15-16v.

Virrey en la que le relató los principales puntos de su derrota, en particular desde su separación de la fragata *Santiago*. Tanto esta misiva, como la fechada el mismo día por Bruno de Hezeta, fueron enviadas por Bucareli a Carlos III el 26 de noviembre por vía reservada ⁴³. El Virrey destacó la toma de posesión del puerto de la Trinidad, el 11 de junio, y de la Rada de Bucareli, el 13 de julio, éste último acto exclusivamente por Hezeta, cuyo mérito recomendó, añadiendo «que hubiera sido mayor si las enfermedades y demás incidentes que le sobrevinieron, no se lo hubieran impedido». Asimismo, intercedió por el alférez de fragata Juan Pérez, que tenía recomendado para el grado de teniente de fragata en otra carta ⁴⁴.

De más extensivas y agradables calificó Bucareli las noticias comunicadas por Bodega y Quadra, aunque a costa de muchas congojas. La altura alcanzada y las tomas de posesión del puerto de los Remedios, de la entrada de Bucareli y del puerto de la Bodega, así como el reconocimiento de vastos sectores de la costa, fueron muy estimados por el Virrey, quien recomendó tanto a Bodega como a Mourelle ante el Rey, afirmando que «La goleta en que éste ha practicado su expedición hubiera acobardado en San Blas el ánimo de otro cualquiera al considerar la empresa. Al teniente de fragata Quadra ni esta consideración, ni el haberse embarcado primero en calidad de segundo de otro oficial igual en grado, pudo retraerle de entregarse al mar, y con el propio

⁴³ Bucareli a Arriaga, México, 26 de noviembre de 1775, en AGI, Estado, 20 (20), y Bucareli a Arriaga, México, 26 de noviembre de 1775, en AGI, Estado, 20 (21). Las cartas están publicadas en la obra *La administración de don fray Antonio María de Bucareli y Ursúa* México, 1936, 2 vols.: vol. 2, págs. 228-233. Bodega escribió el 26 de noviembre a Bucareli, remitiéndole su diario y el de Mourelle, las dos actas de posesión realizadas, planos de los puertos, el plano general de la costa y una derrota (AGN, Historia, 324).

⁴⁴ Bucareli a Arriaga, México, 26 de noviembre de 1775, en AGI, Estado, 20 (20). Bucareli recordó asimismo el intento de Hezeta de invernar en San Diego y proseguir los descubrimientos al año siguiente.

bizarro celo con que se dedicó a servicio tan recomendable, le ha evacuado feliz y dichosamente»⁴⁵.

El 27 de diciembre de 1775, Bucareli envió copias de los diarios y planos de la expedición realizada al Noroeste, recomendando nuevamente a los comandantes y pilotos de la fragata y la goleta; y en una segunda carta de la misma fecha, envió las tomas de posesión del puerto de la Trinidad (41° 6' N.), de la rada de Bucareli (47° 24' N.), de la entrada y puerto de Bucareli (55° 18' N.) y del puerto de los Remedios (57° 20' N.). El Virrey añadió a los diarios un interesante comentario sobre la importancia de la expedición de 1775. A su juicio, de los distintos diarios y mapas se podrían extraer utilísimas noticias, desvanecer recelos y proporcionar nuevos argumentos para adelantar las exploraciones al Noroeste conforme a la voluntad de Carlos III, cuyos dominios se habían acrecentado casi 500 leguas más. Nuevos y seguros puertos habían sido descubiertos y explorados, una fértil costa avistada y numerosos y, en general, dóciles y francos indios encontrados a lo largo de todo el litoral. Y lo que era más importante: ningún establecimiento extranjero había sido levantado en el Noroeste. Además, se podía subir fácilmente de latitud, saliendo más temprano del puerto de San Blas y cumpliéndose con las precauciones ya conocidas con la experiencia de los dos viajes previos. Por último, los planos levantados por los expedicionarios españoles demostraron los numerosos errores que contenían los extranjeros y redujeron considerablemente las posibilidades de la existencia del pretendido paso a la bahía de Hudson.

Otro resultado de la expedición era el poblamiento del puerto de la Trinidad, aconsejado por el comandante Bruno de Hezeta. Las ventajas de este lugar para levantar un astillero y la fertilidad y bondad de su clima lo hacían especialmente interesante para

⁴⁵ Bucareli a Arriaga, México, 26 de noviembre de 1775, en AGI, Estado, 20 (21). Véase también, Bucareli a Bodega, México, 14 de diciembre de 1775, en AGN, Historia, 324, fol. 28r, en la que le comunicó «la mayor complacencia por los conocimientos que facilitan la costa explorada y sus pobladores», y Bucareli a Hezeta, México, 15 de diciembre de 1775, en AGN, Historia, 324, fol. 17-17v.

iniciar una futura penetración en el Noroeste, si bien, Bucareli la dejó condicionada a dos importantes problemas: la necesidad de desarrollar y mejorar el puerto de San Blas, punto de salida de las navegaciones al Pacífico Septentrional, y la autosuficiencia de las misiones altacalifornianas, principal recalada de las embarcaciones españolas, que debían quedar libres de este destino, al menos en parte, para atender establecimientos más lejanos. Aparte de Trinidad, Bucareli fijó su atención en la desembocadura del río Columbia, llamada entrada de Hezeta o bahía de la Asunción, único punto de la costa que faltaba por reconocer hasta los 58 grados, y que tal vez pudiera corresponder con la entrada del Mar del Oeste. Meses después, la atención de las autoridades españolas se desvió hacia el puerto de Bucareli, elegido base de una más arriesgada exploración de las latitudes superiores ⁴⁶.

Como es fácil suponer, uno de los resultados más prácticos y alabados del viaje fueron las cartas y mapas. Hezeta incluyó al final de su diario el del puerto de la Trinidad, el de la rada de Bucareli, el de la bahía de la Asunción y una carta reducida de las costas septentrionales del California; Bodega, por su parte, el del puerto de los Remedios, el de la entrada de Bucareli, el del puerto de Capitán Bodega y una carta general de la costa. Separadamente, se enviaron a España dos copias de las cartas reducidas de las costas y mares septentrionales de California, construidas gracias a las observaciones y demarcaciones realizadas por Hezeta, Bodega y el piloto Francisco Antonio Mourelle ⁴⁷.

No pasó desapercibida para fray Junipero Serra la inmensa labor evangélica que aguardaba al norte de San Francisco: «Allá quedan las cruces —escribió a Bucareli—, falta quién les explique

⁴⁶ Bucareli a Arriaga, 27 de diciembre de 1775, en AGN, Correspondencia de Virreyes, 1.ª serie, vol. 11, fols. 231-234v; y Bucareli a Arriaga, México, 27 de diciembre de 1775, en AGI, Estado, 20 (35). Un interesante resumen en «Extracto de noticias de las últimas navegaciones hechas a la California Septentrional en el año de 1775» AGI, Estado, 20 (23).

⁴⁷ Los mapas de la expedición de 1775 se encuentran en MAPAS y PLANOS, desde el nº 2 al nº 13.

a aquellos pobres lo que significan; pero espero en Dios que todo se hará con el tiempo». El presidente de las misiones no escatimó alabanzas por los magníficos resultados de la nueva expedición, que contrastaron con las censuras al viaje de Juan Pérez, su más querido piloto, todo «en bien y en honor de la corona»

«Hasta ahora, los nombres de Monterrey y cabo Mendocino eran el único recuerdo que había por estas costas de excelentísimos antecesores de vuestra excelencia. Ya les vino el *Plus ultra* mediante el celo de vuestra excelencia, cuyo apellido y memoria quedará en mucha más altura gravado en las láminas de los mapas, que supongo saldrán breve a la luz para corección de los antiguos, que, según ahora se ha visto, estaban muy errados»⁴⁸.

Las muestras de entusiasmo se repitieron de nuevo en la corte. El Rey ascendió a los oficiales y pilotos participantes en la expedición, por real orden de 28 de febrero de 1776, a los siguientes grados: Bruno de Hezeta a capitán de fragata, Juan Manuel de Ayala y Juan Francisco de la Bodega y Quadra a tenientes de navío, Juan Pérez —ya difunto— a teniente de fragata, y los pilotos José Cañizares y Francisco Antonio Mourelle a alféreces de fragata⁴⁹. Por último, Carlos III ordenó incluir dos breves reseñas de las expediciones de 1774 y 1775 en la Gaceta de Madrid. La primera apareció el 19 de marzo de 1776 y la segunda, el 14 de mayo del mismo año. Los textos de las mismas no aportan nada nuevo a lo ya conocido, pero las incluimos por tratarse de la primera información que tuvieron los súbditos del monarca borbón y por lo que supuso de afirmación de la soberanía nacional frente a otras potencias europeas:

⁴⁸ Serra a Bucareli. Monterrey. 12 de octubre de 1775, en SERRA, *op. cit.* en nota 35, vol. III, pág. 121.

⁴⁹ Arriaga al Virrey de Nueva España, El Pardo, 28 de febrero de 1776, en AGI, Estado, 20 (23). Los ascensos fueron comunicados al Director General de la Armada, Marqués de Castejón, el mismo día para que fuesen expedidos los correspondientes despachos. Véase la carta de Arriaga al marqués González de Castejón, El Pardo, 28 de febrero de 1776, en AGI, Estado, 20 (35).

GACETA DE MADRID, 19 MARZO DE 1776

«Deseoso el católico piadoso celo del Rey de propagar la luz del Evangelio entre los indios habitantes de sus más remotos dominios de la costa y tierras del norte de California, y consiguiente a los felices progresos de las dos expediciones practicadas por mar y tierra en los años de 1769 y 70, aquella desde el cabo de San Lucas por los paquebotes *San Carlos* y *San Antonio*, al mando de sus capitanes y pilotos don Vicente Vila y don Juan Pérez, y ésta desde el presidio de Loreto al cargo del capitán de dragones don Gaspar Portolá, en que se reconoció el puerto de Monterrey en la altura de 36 grados y 40 minutos de latitud y fundó un presidio y misión con la advocación de San Carlos, se ejecutó la segunda en 1774 con la fragata *Santiago* por el alférez de esta clase don Juan Pérez, que navegando hasta la altura de 55 grados y 49 minutos de latitud y acercándose a distintos parajes de la costa, halló indios de mucha docilidad, buen trato, agradable fisonomía y aseados en sus vestiduras.

Con estos ventajosos sucesos, dispuesto Su Majestad enviar al puerto de San Blas oficiales de Marina para adelantar cuanto fuese posible aquella navegación y descubrimientos, y a este fin se hicieron a la vela en principios de 1775 el teniente de navío don Bruno de Hezeta en la fragata *Santiago* y el de fragata don Juan Francisco de la Bodega en la goleta la *Sonora*; al propio tiempo salió el teniente de la misma clase don Juan de Ayala en el paquebot *San Carlos* con destino a Monterrey, habiendo llegado el primero hasta los 50 grados de latitud, el segundo a los 58, y el tercero a los 37 y 42 minutos, en cuyo viaje reconocieron la costa intermedia poblada de indios bárbaros; el puerto de San Francisco, río caudaloso y, en la cercanía de éste, indios de notable docilidad y amable trato.

Atendiendo Su Majestad al particular y distinguido mérito que han hecho en esta última expedición los oficiales de Marina y pilotos, y para estímulo de los demás, se ha dignado promover a capitán de fragata al teniente de navío don Bruno de Hezeta, a tenientes de navío a los de fragata don Juan Manuel de Ayala y don Juan Francisco de la Bodega, a teniente de fragata al de fragata don Juan Pérez, y ha concedido grados de alféreces de fragata a los pilotos don José Cañizares y don Francisco Mourelle»⁵⁰.

GACETA DE MADRID, 14 DE MAYO DE 1776

«Continuando el Virrey de Nueva España, don Antonio Bucareli, sus avisos sobre la expedición de la fragata *Santiago*, goleta *Sonora* y paquebot *San Carlos* que, al mando del teniente de navío don Bruno de Hezeta y los

⁵⁰ En AGI, Estado, 20 (23).

de fragata don Juan Francisco de la Bodega y Quadra y don Juan de Ayala salieron del puerto de San Blas en la Nueva Galicia a principios de 1775 para adelantar lo posible la navegación y descubrimientos de la costa septentrional de Californias y reconocer el puerto de San Francisco, de cuyos felices progresos se dio noticia en la gaceta de 19 de marzo del presente año, ha participado últimamente el regreso de los dos primeros buques al propio puerto de San Blas, acompañando los diarios de su comandantes Hezeta y Bodega y documentos auténticos, por los que consta haber reconocido diferentes puertos de la misma costa a que pusieron sus nombres en el del Rey y tomado posesión de ellos y demás territorios con anuencia y satisfacción de los naturales desde el puerto de Monterrey hasta la altura de 58 grados; constando igualmente que los oficiales de Marina y pilotos han levantado planos y carta bien exacta de las costas y mares septentrionales de la California, que Su majestad ha resuelto se grave y de al público según se practicó de resultados de la anterior navegación a Monterrey»⁵¹.

Los resultados de la expedición de 1775 fueron alabados por Carlos III, quien mandó que se dispusiera nuevo viaje para el año de 1777 «a fin de adelantar los reconocimientos y exploraciones»⁵², aunque éste último no se realizaría hasta 1779⁵³.

⁵¹ En AGI, Estado, 20 (24).

⁵² Arriaga al Virrey de Nueva España, Aranjuez, 20 de mayo de 1776, en AGI, Estado, 20 (23). En la carta del 27 de diciembre de 1775, Bucareli le indicó que «por lo inútil del puerto de San Blas, que ha dificultado hasta ahora la construcción de nuevos buques que hacen falta y que obligan en este año a que detengan las exploraciones para carenar los que acaban de llegar, como que no hay tiempo para ponerlos en estado a el oportuno de la salida y porque a los oficiales y tripulaciones debe dárseles para que se reparen» (AGN, Correspondencia de Virreyes, 1.ª serie, vol. 11, fol. 233v).

⁵³ Sobre los acontecimientos de la expedición de 1779, véase BODEGA, *op. cit.* en nota 14, págs. 111-158.

DIARIOS, OBSERVACIONES Y CARTOGRAFÍA

LOS RESULTADOS

A) *Diarios*

BODEGA Y CUADRA, Juan Francisco de la: «Navegación hecha por don..., teniente de fragata de la Real Armada y comandante de la goleta *Sonora*, a los descubrimientos de los mares y costa septentrional de la California. Año de 1775». Publicado en *El descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)*. Edición y notas de Salvador Bernabéu Albert. Madrid, Alianza Editorial, 1990, págs. 55-110.

BODEGA Y QUADRA, Juan Francisco de la: «Primer viaje hasta la altura de 58 (grados) en una goleta de 18 codos de quilla y 6 de manga, tripulada con un piloto, un contramaestre, un guardián, diez marineros, un paje y un criado. Año de 1775». Publicado en el *Anuario de la Dirección de Hidrografía* 3 (1865) págs. 279-293.

CAMPA COS, Fray Miguel de la: «Diario del viaje que hice a bordo de la fragata del Rey nombrada *Santiago* desde el puerto de San Blas al nuevo descubrimiento por la costa de Monterrey hasta el grado 50». En AGI, Guadalajara, 515. Fue publicado por John Galvin en *A Journal of Exploration Northward Along the Coast from Monterrey in the Year 1775* San Francisco, John Howell, 1964.

HEZETA y DUDAGOITIA, Bruno de: «Diario de la navegación que debe hacer con el divino auxilio el teniente de navío don ... en la fragata de su mando *Santiago*, alias la *Nueva Galicia*, y en conserva de la goleta *Sonora*, que está a su orden y se dirijen a los descubrimientos de las costas septentrionales de la California desde el departamento de San Blas, situado en la latitud de 21 grados y 30 minutos norte, longitud occidental de París 110 grados, según la carta de monsieur Bellín, que es por la que se ha dirigido». El original en México, AGN, Historia, vol. 324; copias en AGI, Estado, 38-11, y AHN, Estado, 2.314. Fue trasladado y editado en inglés por Herbert K. Beals: *For Honor & Country. The Diary of Bruno de Hezeta*. Portland, Western Imprints, 1985.

MOURELLE DE LA RUA, Francisco Antonio: «Navegación hecha a los descubrimientos de la costa septentrional de California con la goleta *Sonora*, por el segundo piloto de la Armada y primero del Departamento de San Blas». Publicada por Amancio Landín Carrasco en *Mourelle de la Rua. Explorador del Pacífico*. Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1978, págs. 171-215.

MOURELLE DE LA RUA, Francisco Antonio: «Colección de noticias adquiridas por nuestras exploraciones en la costa septentrional de California hasta los 61 grados de latitud». MN, vol. 331, fols. 46-87v. Otra copia en MN, vol. 575, fols. 71 y ss.

PÉREZ, Juan: «Copia del viaje ejecutado por el alférez de la Real Armada de Su Majestad don ... en la fragata *Santiago*, alias la *Nueva Galicia*, que de orden del excelentísimo señor bailío frey don Antonio María Bucareli y Ursúa, virrey, gobernador y capitán general de los reinos de Nueva España, hizo a los puertos de San Diego y Monterrey y demás que en él se expresa, habiendo salido del puerto de San Blas en 24 de enero. Sexto viaje». En AGN, Historia, 61, fols. 268r-391r.

SIERRA, Fray Benito de la: «Diario del viaje que con el favor de Dios emprendo hacer a bordo de la fragata de Su Majestad nombrada *Santiago*, alias la *Nueva Galicia*, desde el puerto de San Blas al nuevo descubrimiento por la costa de Californias hasta el grado de latitud norte sesenta y cinco, si se pudiese conseguir». En la Conway Collection, The Library of Congress, Washington. Fue trasladado y publicado en inglés por Henry Wagner: «Fray Benito de la Sierra's Account of the Hezeta Expedition to the Northwest Coast in 1775» en *California Historical Society Quarterly* 9 (1930) págs. 201-208.

ANÓNIMO: «Viaje que por orden del excelentísimo señor virrey, el baillío frey don Antonio María Bucareli, hizo la fragata de Su Majestad nombrada *Santiago*, alias la *Nueva Galicia*, a las costas del Mar del Sur, con el fin de registrarlas y subir si fuese posible hasta la altura del norte de 65 grados, llevando para más perfecto registro la goleta nombrada la *Sinaloa*». En BNMx, Archivo Franciscano, 2-29-7.

B) Comparación de las observaciones de Hezeta y las actuales

	Hezeta	Actual	
Isla Isabela	21° 49' N	21° 52' N	-03'
Isla Socorro	18° 50' N	18° 46' N	+04'
Trinidad Harbor	41° 06' N	41° 03' N	+03'
Point Grenville	47° 23' N	47° 18' N	+05'
Victoria Peak	50° 00' N	50° 03' N	-03'
The Golden Hinde	49° 30' N	49° 40' N	-10'
Bodelteh Island	48° 04' N	48° 10' N	-06'
James Island	47° 58' N	47° 54' N	+04'
Cape Falcon	45° 43' N	45° 46' N	-03'
Three Arch Rocks	45° 30' N	45° 28' N	+02'
Cape Blanco	42° 58' N	42° 50' N	+08'
Sisters Rocks	42° 36' N	42° 36' N	00'
Punta Gorda	40° 07' N	40° 15' N	-08'
Monterey Harbor	36° 45' N	36° 41' N	+04'

(Fuente: Herbert K. Beals: *For Honor & Country. The Diary of Bruno de Hezeta*. Oregon, Western Imprints, 1985, pág. 107).

C) Mapas y Planos

MAPAS Y PLANOS

Número 1

Nouvelle carte des découvertes faites par des vaisseaux russiens aux côtes inconnues de l'Amérique Septentrionale avec les pais adiacents. Dressée sur des mémoires authentiques de ceux qui ont assisté à ces découvertes, et sur d'autres connaissances dont on rend raison dans un mémoire séparé. A Saint Petersbourg à l'Académie Impériale des sciences, 1758.

AGI, México, 526.

Toponimia en francés.

Número 2

Plano del puerto de la Trinidad, situado bajo la latitud norte de 41 grados 7 minutos, y en la longitud occidental de San Blas 19 grados 4 minutos, descubierto y levantado por el comandante de esta expedición y teniente de navío don Bruno de Ezeta y Dudagoitia, el teniente de fragata don Juan Francisco de la Bodega y Quadra y el piloto don Francisco Mourelle, en el viaje que hicieron en descubrimiento de las costas septentrionales de la California de orden del excelentísimo señor bailío frey don Antonio Bucareli y Ursúa, Virrey de la Nueva España, año de 1775.

AGI, México, 531; MN, 10.096 y AHN, Estado, 320.

Leyenda A. Monte de la Cruz
 B. Fondeadero
 C. Ranchería de indios
 D. Cañada

Número 3

Plano de la rada de Bucareli, situada bajo la latitud norte de 47 grados 24 minutos, y en la longitud occidental de San Blas 19 grados 40 minutos, descubierto y levantado por el comandante de esta expedición, el teniente de navío don Bruno de Ezeta Dudagoitia, en el viaje de los descubrimientos de las costas septentrionales de la California, que hizo de orden del excelentísimo señor virrey frey don Antonio María Bucareli y Ursúa el año de 1775.

AGI, México, 532 y AHN, Estado, 319.

- Leyenda
- A. Situación de la Cruz
 - B. Punta de los Mártires
 - C. Isla del Desembarco
 - D. Isla del Engaño

Número 4

Plano de la bahía de la Asunción o entrada de Eceta, situada bajo la latitud norte 46 grados 00 minutos, y en la longitud occidental de San Blas 20 grados 20 minutos, descubierto y levantado por el comandante de esta expedición, el teniente de navío don Bruno de Ezeta Dudagoitia, en el viaje de los descubrimientos de las costas septentrionales de California, que hizo de orden del excelentísimo señor virrey frey don Antonio María Bucareli y Ursúa el año de 1775.

AGI, México, 306 y AHN, Estado, 318.

- Leyenda
- A. Bahía de la Asunción
 - B. Cabo de San Roque
 - C. Cabo Frondoso

Número 5

Carta reducida de las costas y mares septentrionales de California construida bajo las observaciones y demarcaciones hechas por el comandante de la expedición, el teniente de navío don Bruno de Ezeta, en el viaje de los descubrimientos de dichas costas y mares que de orden del excelentísimo señor virrey frey don Antonio María Bucareli y Ursúa hicieron el año de 1775.

AGI, México, 308 y AHN, Estado, 317.

Comprende desde el 35° al 50° 30'N.

Número 6

Carta reducida de las costas y mares septentrionales de California construida bajo las observaciones y demarcaciones hechas por el teniente de navío y comandante de la expedición, don Bruno de Ezeta Dudagoitia, en el viaje de los descubrimientos de dichas costas y mares que de orden del excelentísimo señor virrey frey don Antonio María Bucareli y Ursúa hicieron el año de 1775.

AGI, México, 307 y AHN, Estado, 315.

Comprende desde los 36° a los 50° 20'N.

Número 7

Plano del puerto de los Remedios, situado bajo la latitud norte de 57 grados 18 minutos y en la longitud occidental de San Blas 34 grados 12 minutos, descubierto y levantado por el teniente de fragata don Juan Francisco de la Bodega y Quadra y el piloto don Francisco Mourelle en el viaje que hicieron en descubrimiento de las costas septentrionales de la California de orden del excelentísimo señor bailío don Antonio María Bucareli y Ursúa, virrey de la Nueva España, en el año 1775.

AGI, México, 584 y MN, II-B-1

Número 8

Plano de la entrada o puerto de Bucareli, situado bajo la latitud norte de 55 grados 17 minutos, y en la longitud occidental de San Blas 32 grados 9 minutos, descubierto y levantado por el teniente de fragata don Juan Francisco de la Bodega y Quadra y el piloto don Francisco Mourelle en el viaje que hicieron en descubrimiento de las costas septentrionales de la California de orden del excelentísimo señor bailío frey don Antonio Bucareli y Ursúa, virrey de la Nueva España, en el año 1775.

AGI, México, 583

Leyenda: A. Cabo de San Bartolomé
B. Punta de Revilla
C. Punta de Piedras

Número 9

Plano del puerto del capitán Bodega, situado bajo la latitud norte 38 grados 18 minutos, y en la longitud occidental de San Blas de 18 grados 4 minutos, descubierto y levantado por el teniente de fragata don Juan Francisco de la Bodega y Quadra y el piloto don Francisco Mourelle en el viaje de los descubrimientos de las costas septentrionales de California, que hizo de orden del excelentísimo señor virrey frey don Antonio María Bucareli y Ursúa el año de 1775.

AGI, México, 582 y MN, III-B-2

Leyenda: A. Punta del Cordón
B. Punta de Arenas
C. Punta de Murguía

Número 10

Carta reducida de las costas y mares septentrionales de la California construida sobre las observaciones y demarcaciones hechas por el teniente de fragata don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, comandante de la goleta de Su Majestad *La Sonora*, y por el piloto don Francisco Antonio Mourelle en el viaje que hicieron en descubrimiento de las costas y mares expresados de orden del excelentísimo señor baillío frei don Antonio María Bucareli y Ursúa, virrey de la Nueva España, el año de 1775. Nota: Que la sierra de San Jacinto termina sobre el cabo del Engaño...

AGI, México, 581; MN, III-B-4, y AHN, Estado, 314.

Comprende desde los 36° 30' a los 58° N.

Número 11

Carta reducida de las costas y mares septentrionales de la California construida bajo las observaciones y demarcaciones hechas por don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, comandante de la goleta *Sonora*, y por el piloto don Francisco Antonio Mourelle en el viaje de los descubrimiento de dichas costas y mares, que de orden del excelentísimo señor virrey frey don Antonio María Bucareli y Ursúa hicieron el año de 1775. AGI, México, 309.

Comprende desde los 36 a los 59 grados de latitud norte y desde los 14 a los 36 grados 30 minutos de longitud occidental del puerto de San Blas.

Número 12

Cuatro puertos descubiertos durante la expedición de 1775: Plano del puerto de los Remedios, situado bajo la latitud norte $57^{\circ} 18'$ y en la longitud occidental de San Blas $34^{\circ} 32'$, descubierto y levantado por el teniente de fragata y capitán de la goleta *Sonora*, don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, en el viaje de los descubrimientos. Año de 1775.

Plano del puerto o entrada de Bucareli, situado bajo la latitud norte de $55^{\circ} 17'$ y de la longitud occidental de San Blas $32^{\circ} 9'$, descubierto y levantado por el teniente de fragata y capitán de la goleta *Sonora*, don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, en el viaje de los descubrimientos. Año de 1775.

Plano del puerto de la Trinidad, situado bajo la latitud norte $41^{\circ} 8'$, y en la longitud occidental del meridiano de San Blas $19^{\circ} 4'$, descubierto y levantado por el teniente de navío y comandante de la expedición don Bruno de Hezeta y por el teniente de fragata y capitán de la goleta don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, en el viaje de los descubrimientos. Año de 1775.

Plano del puerto del capitán Bodega, situado bajo la latitud norte de $38^{\circ} 17'$ y de la longitud occidental de San Blas $18^{\circ} 4'$, descubierto y levantado por el teniente de fragata y capitán de la goleta *Sonora*, don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, en el viaje de los descubrimientos. Año de 1775.

AHN, Estado, 316.

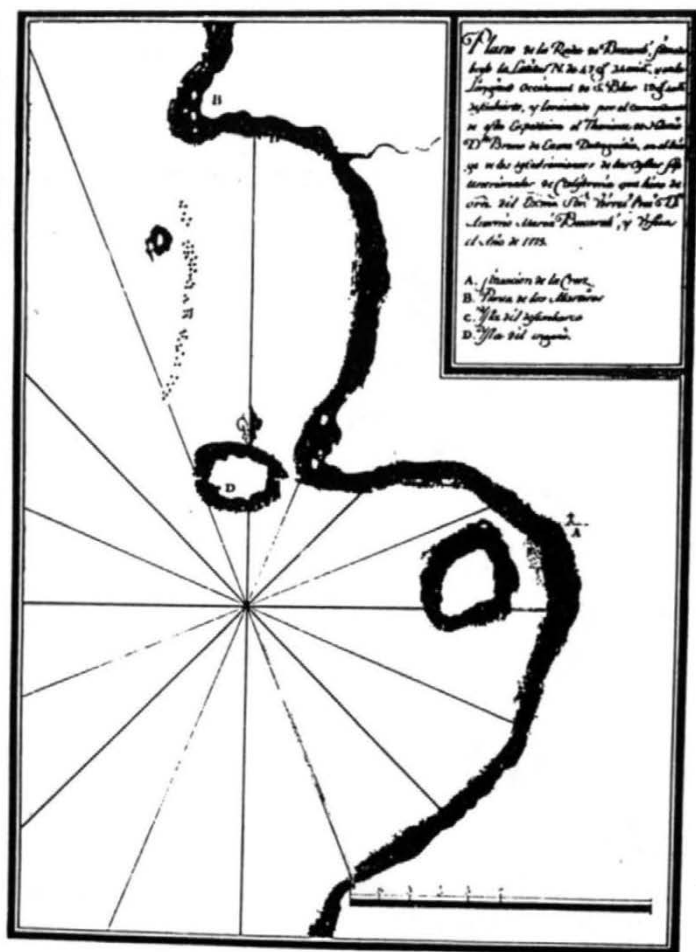
Número 13

Plano del puerto de San Francisco, registrado por el paquebot de Su Majestad *San Carlos*, al mando del teniente de fragata de la Real Armada, don Juan Manuel de Ayala, año de 1775. Es copia del original remitido al excelentísimo señor virrey de estos reinos, que saqué de orden de Su Excelencia. Firma y rúbrica de Diego Panes. México, 25 de noviembre de 1775.

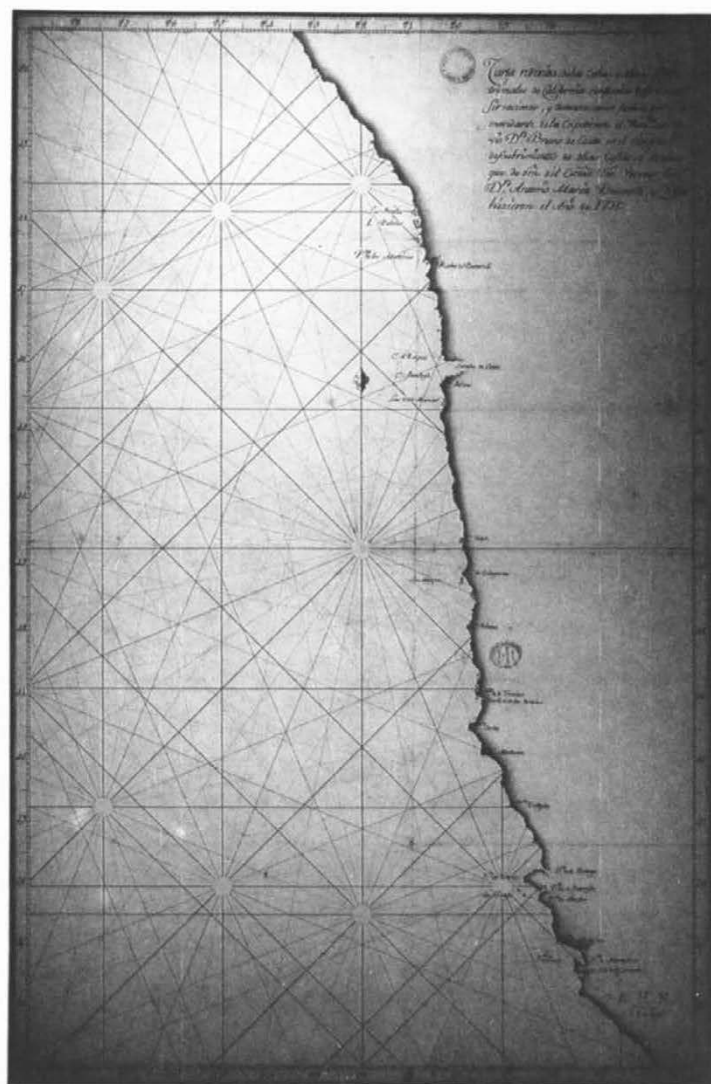
AHN, Estado, 343.



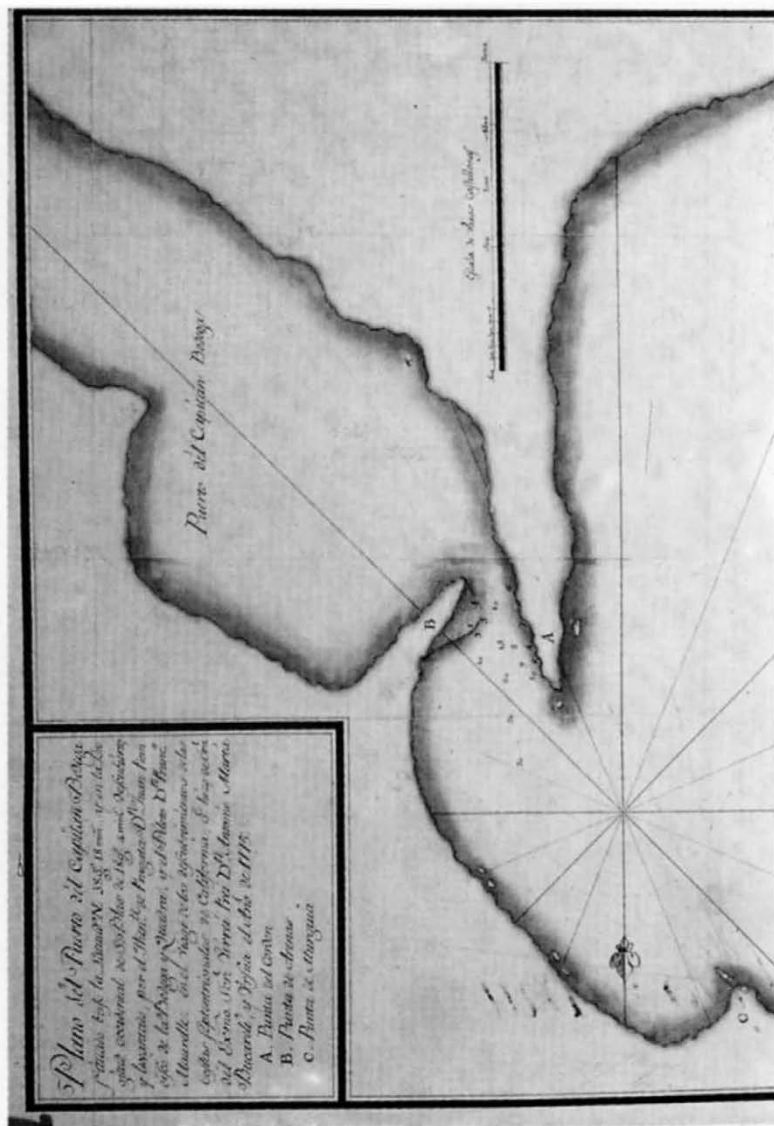
Número 1

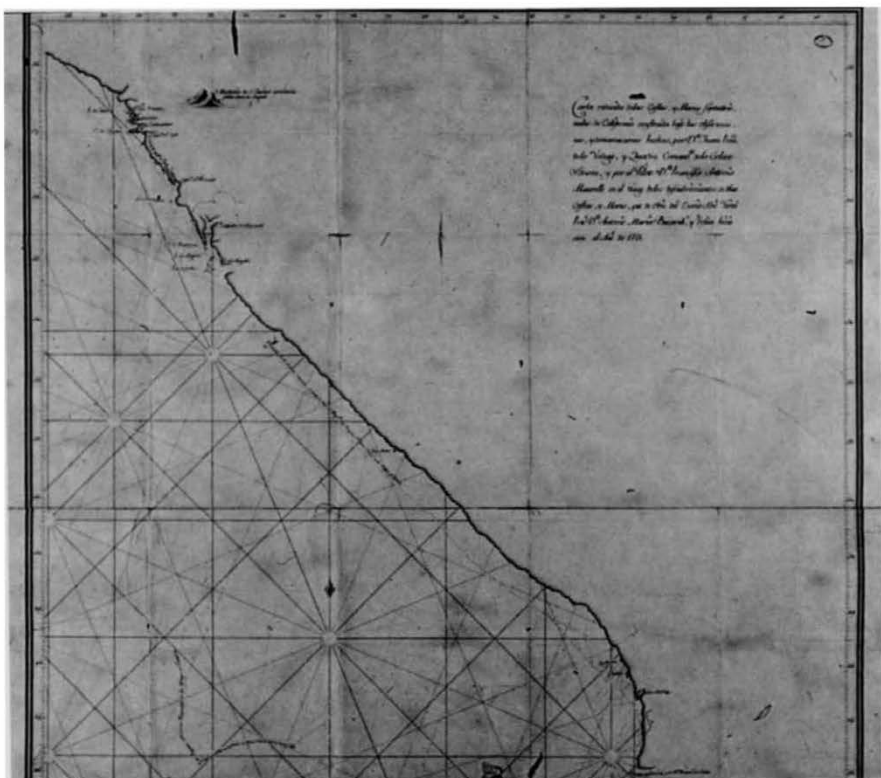


Número 3

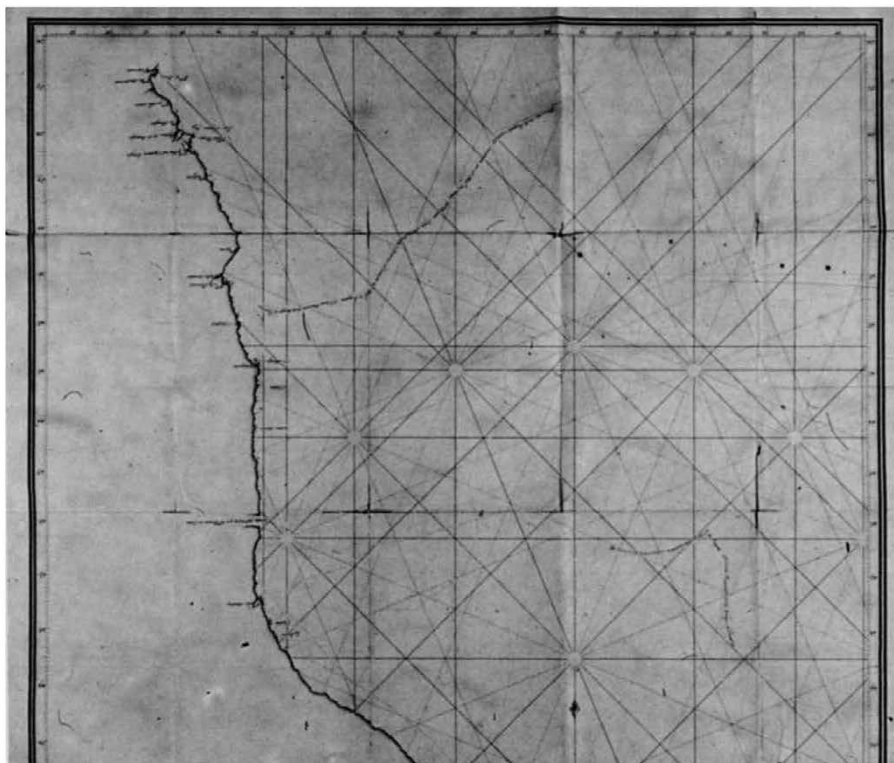


Número 5

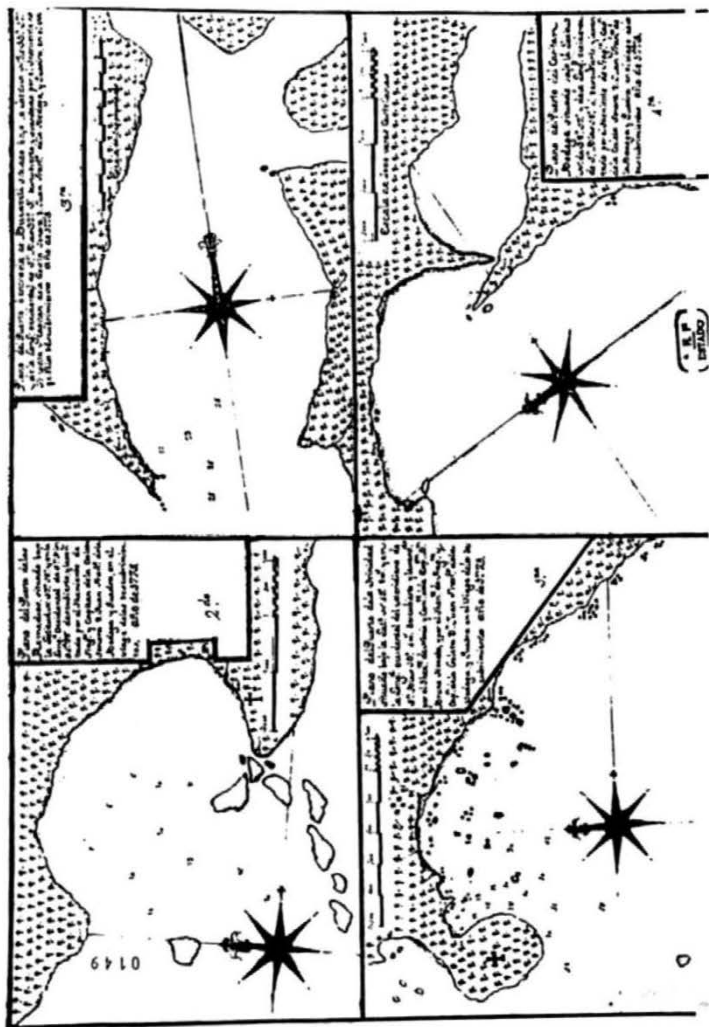




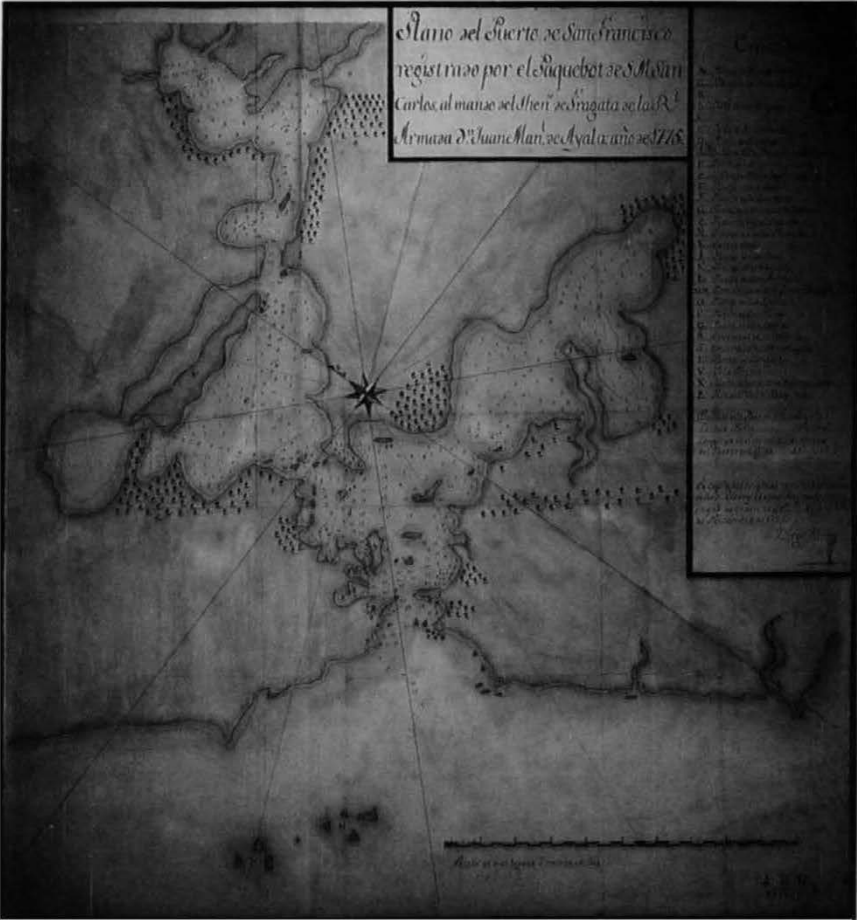
Número 11



Número 11 bis



Número 12



Número 13

LOS DIARIOS

Los dos diarios que transcribimos a continuación nunca han sido publicados en español. Del escrito por Bruno de Hezeta, se conservan tres ejemplares; he utilizado el que se guarda en el Archivo General de Indias (Sevilla), completando algunas lagunas o errores de caligrafía con el que posee el Archivo Histórico Nacional (Madrid). En cuanto al firmado por fray Miguel de la Campa Cos, sólo se conoce el que se conserva en los estantes del mencionado archivo hispalense.

Dadas las características del presente estudio, he eliminado las tablas diarias de navegación que acompañan al diario de Bruno de Hezeta. Asimismo, he actualizado la ortografía y puntualizado correctamente en la medida de lo posible, desarrollando las abreviaturas y reduciendo las mayúsculas a las precisas. No obstante, he respetado ciertos arcaísmos y símbolos, particularmente en los puntos cardinales, y unificado ciertas palabras. Todas estas modificaciones han tenido por objeto facilitar la lectura de los diarios, pero siempre sin merma de su valor histórico.

DIARIO DE BRUNO DE HEZETA (1775)

Diario de la navegación que debe hacer con el divino auxilio el teniente de navío don Bruno de Hezeta en la fragata de su mando ¹ *Santiago*, alias la *Nueva Galicia*, y en conserva de la goleta *Sonora*, que está a su orden, y se dirigen a los descubrimientos de las costas septentrionales de la California desde el Departamento de San Blas, situado en la latitud de 21 grados y 30 minutos norte, y longitud occidental de París 110 grados según la carta de monsieur Bellín, que es por la que se ha dirigido.

ADVERTENCIAS

La tabla que se pone al fin de este diario está sujeta al término medio de los diarios; en ella se insertan cuantas noticias pueden contribuir al conocimiento de vientos, mares y corrientes para gobernarse en lo sucesivo en estas navegaciones.

La longitud se expresa por la diferencia que hay desde San Blas a la situación en que se halle la fragata y, así, el lector que quisiere calcular la que tiene respecto al meridiano de Tenerife, París u otro, contando según costumbre antigua toda la circunferencia del orbe de oriente a

¹ En el ejemplar del Archivo Histórico Nacional (AHN en adelante) dice «cargos».

poniente, sustraerá de la longitud de San Blas la cantidad de grados que expresa este diario occidentales.

DÍA 16 AL 17 DE MARZO DE 1775

A las cuatro de la tarde se concluyó la revista de pago de las tripulaciones de este buque y goleta *Sonora*. A las diez de la noche empecé a zarpar con ventolina terral; a las once, concluida esta faena, hice fuerza de vela en vuelta del oeste acompañado del paquebot *San Carlos* y goleta. A las siete y media de la mañana fondéé por esperar a ésta, que se hallaba atrasada como dos leguas y, habiéndole calmado el viento, se vio en la precisión de andar ² a la misma distancia de este buque porque las corrientes rechazaban su intento. A las nueve de la mañana metí la lancha dentro, demorándome San Blas al este, distancia tres leguas.

DÍA 17 AL 18

A la una de la tarde, habiendo refrescado la brisa por el noroeste y conceptuando la imposibilidad de la goleta en incorporarse, me hice a la vela y me amarré a su inmediación, distándome San Blas al este ³ dos leguas. A las diez de la noche, con ventolina terral, hice señal de zarpar, ejecutándolo yo en demanda del oeste y, midiendo la vela con el poco andar de mi conserva, llegué a mediodía a demarcar San Blas al oeste-sudoeste, distancia cinco leguas.

DÍA 18 AL 19

A la una y media de la tarde anclé a la distancia ⁴ que arriba cito de San Blas movido de haberse llamado el viento a la brisa. A las dos y

² En el AHN dice «anclar».

³ En el AHN dice «oeste».

⁴ En el AHN añade «y rumbo».

media de la tarde lo ejecutó a mi intermediación la goleta. A las tres pasó el paquebot *San Carlos* (que había imitado hasta entonces nuestras maniobras) por sotavento, siguiendo en vuelta de tierra. A las cinco ancló a distancia de dos leguas a este buque; a las cinco y media disparó dos cañonazos, izando bandera encarnada al tope mayor. En vista de estas demostraciones, le remití la canoa y a las nueve y media de la noche se restituyó ésta con el citado comandante, quien a las primeras expresiones de su narrativa dio a conocer prevaricaba. Este desgraciado trastorno de sus potencias me obligó a resolver, con acuerdo de los oficiales, sustituir en el mando del referido *San Carlos* al teniente de fragata don Juan de Ayala, comandante que era de la goleta *Sonora*, y que ocupara este último encargo el de la misma clase don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, que en calidad de segundo de la referida goleta continuaba su mérito, restituyendo en la lancha el enfermo don Miguel Manrique a San Blas para el restablecimiento de su salud.

DÍA 19 AL 20

A las seis de la mañana hice vela en vuelta del sur-sudoeste. A las doce y media demarqué a San Blas al oeste, distancia cinco leguas.

DÍA 20 AL 21

A la una de la tarde, reconociendo por demarcación de tierra nos abatían las corrientes, fondeé en nueve brazas. A las dos y media de la mañana, acompañado de la conserva, me hice a la vela y, gobernando al oeste con viento flojo del sur, observé al mediodía la latitud de 21° y 39'.

DÍA 21 AL 22

Continué al mismo rumbo con el citado viento. A las dos de la tarde llegó a este buque la lancha del paquebot *San Carlos*, noticiándome su comandante por escrito llevaba diferentes cajones y fardos sobre cubierta,

los que, a más de servir de suma ⁵ incomodidad a la tripulación, exponían el buque ⁶. A ésta, respondí procurara remitirlos en primera ocasión. A las cuatro y media de la tarde fondeé en seis varas y media, demorándome la Piedra Blanca al sursureste 5 grados sur y la Isabela al oeste; corregí la variación de la aguja y tenía 5 grados y cuarto. A las siete de la noche condujeron los fardos y se depositaron en la bodega. A las diez de la noche me hice a la vela, dando remolque a la goleta, dirigiendo el rumbo al oeste con poco viento, a la tierra. Al salir el sol demarqué la Isabela al suroeste, distancia de tres millas, hallándome en la latitud de 21° y 49' norte.

DÍA 22 AL 23

A las doce y media viré, haciendo rumbo al sureste con viento fresco del nornoroeste continuo, siempre a más, y a las cuatro de la tarde rendió el mastelero de velacho por una endidura que, según informes, fue reconocida la campaña anterior y reservado éste sólo para el caso de necesidad. En vista de esta avería y de hallarse el viento fresco por el oeste-noroeste, anclé a las cuatro y media en ocho brazas, demorándome la Isabela al oeste-noroeste 5 grados oeste, distancia cuatro leguas. Sin intermisión de tiempo, hice poner una jimelga con dos trincas al mastelero y, concluida esta faena a las tres de la mañana, me hice a la vela con viento nornoroeste, dando remolque a la goleta y gobernando al oeste. Observé la latitud de 21° 48', demorándome la Isabela al nornoroeste, distancia dos leguas.

DÍA 23 AL 24

Continué gobernando al mismo rumbo. Al ponerse el sol me demoraba la isla del sureste de las Marías al sur, un cuarto sudoeste, distancia tres leguas. A la una y media de la noche, con viento norte, goberné al sur con el fin de pasar a sotavento de esta isla. Al mediodía la demarqué

⁵ En el AHN dice «mucha».

⁶ En el AHN añade «a un temporal».

al nornoroeste, distancia media legua, y observe la latitud de $21^{\circ} 13'$ norte y longitud occidental de San Blas de $1^{\circ} 20'$.

NOTAS

Arribé para pasar por sotavento de las islas Marías contra la costumbre en la navegación de las embarcaciones del Departamento de San Blas, por lo indiferente que me era el subir un grado teniendo tantos que ganar en la comisión a que se dirigían; y también por escusar el cansancio a la tripulación en la fatigosa faena de andar y zarpar que se hace precisa repetir muchas veces para ganar el barlovento de dichas islas.

Podré asegurar me ha sido ventajosa esta determinación, pues he evitado las demoras que regularmente acaecen y las he aprovechado en ganar longitud, que me han facilitado vientos favorables para subir.

El día 29 de marzo avisté la isla del Socorro, como llaman unos, o la de Santo Tomé otros. Me mantuve hasta el día 4 de abril sin poderla perder de vista. Las continuas calmas hicieron vanos los esfuerzos que hice para separarme de ella y este mismo día se empezaron a empañarse los horizontes en términos que sólo a mediodía se dejaba ver el sol algún tanto.

Pudiera dudarse del nombre de esta isla a no saberse que, en tiempo en que navegó Hernando Grijalva, no había visitado estos mares extranjeros alguno: y debiendo ser ésta la misma según el rumbo y distancia que navegó desde su salida del de Tehuantepeque el año de 1524, la nombraré en lo sucesivo de Santo Tomé, que es el mismo que le dio dicho descubridor.

Extiéndese esta isla noroeste-sureste como cinco leguas y de ancho tres. El cabo del noroeste remata en tierra baja con algunos pequeños islotes y el del sureste, en costa escarpada; en el centro tiene una cúspide que hace se vea de lejos. A su inmediación son tan rápidos los remolinos de corrientes que la noche del día tres de abril impidieron el gobierno de este buque, haciéndome tomar por delante varias veces, no obstante que nos favorecía el viento bonancible, y en una de estas viradas se hizo irremediable el abordaje con la goleta (que la traía siempre de remolque), del que no resultó daño alguno.

Esta demora me dio lugar a asegurarme de la esterilidad que aparentaba. En ella no pude descubrir un árbol, hierbazal, aguaje, ni playa para fondear, que lo intenté ejecutar por reemplazar la aguada.

Hállase situada la medianía de esta isla, según mis observaciones y cálculo, en la latitud de 18° y 50' norte y longitud al occidente de San Blas de 5 grados y 30 minutos.

Desde esta longitud empezó el clima a ser diverso en sus cualidades. Los vientos eran más fríos y menos húmedos. Los mares se ajustaban más con los vientos del primer cuadrante y se disponían encontradas con las del cuarto, que generalmente subsisten siempre, y no permitían a la fragata y goleta salir a proporción del esfuerzo de vela que se hacía. Las corrientes, que hasta entonces me hacían declinar hacia el sur, eran menos violentas y tal cual vez diferentes.

Los pájaros llamados centenares y rabijuncos se dejaron ver casi todos los días hasta fin de abril. También me acompañaron varias calidades de pescado hasta mediados de este mes, en que los vientos empezaron a rodar por primer cuadrante.

El día 21 de mayo resolví juntar y tomar informes sobre la recalada que debíamos hacer para surtirnos de agua, de que estábamos escasos, y la marinería, cansada ya de sufrir la poca que se le suministraba, necesitaba el alivio que deseaba darle porque los consideraba fatigados con extremo. Y habiendo sido de dictamen don Juan Francisco de la Bodega y Quadra y piloto don Francisco Maurelle de seguir hasta el río Aguilar, situado en la carta en los 43 grados, y don Juan Pérez y don Cristóbal Revilla a Monterrey, ceñí la determinación al parecer de los primeros porque, recalando en esta altura, tal vez podía descubrir algún puerto (que se verificó) y de todos modos tendríamos con facilidad el refugio de Monterrey para reemplazar esta falta en caso urgente. En primero de junio empezaron los vientos del tercer cuadrante, que se afirmaron, refrescando a proporción de la creciente de luna, y nos llevaron hasta la vista de tierra.

DÍA 6 AL 7 DE JUNIO

A las once de la mañana se avistó tierra, pero tan confusa con la neblina, que me hizo dudar lo fuese.

DÍA 7 AL 8

Continué forcejeando en vuelta del noreste y, ya más inmediato a tierra cuatro leguas, me aseguré de que lo era, demarqué los que me parecieron cabos y padecí no pequeña equivocación. La calma de toda la noche y las violentas corrientes hacia el sur me hicieron descaecer de latitud. Amaneció y me hallé enseñado al parecer, figurando las nubes una costa montañosa y nevada tan semejante a la que representan los mapas de monsieur Bellin, impresa el año de 1766 y sacada de las noticias de la Academia Imperial de Petesburg, en aquella latitud ⁷, que el menos crédulo hubiera asegurado lo mismo.

DÍA 8 AL 9

El deseo de hallar algún puerto para refresco de mis tripulaciones, aunque con horizontes achubascados, me obligó a seguir en demanda del noreste con viento noroeste. Despejó el cielo y me hizo conocer corría la costa formando un imperceptible seno y, aunque continué acercándome, sólo alcancé a ver unas pequeñas ensenadas desabrigadas para el viento y mar que, cito, corrían. Viré al anochecer; en vuelta de fuera hice capa y, revirando a las dos de la mañana, me acerqué a la costa a distancia de una legua. A las diez y media, reconociendo por esta parte no había surgidero que ofreciera seguridad a estos buques, arribé al sur y, aunque con gruesa mar, seguí a la misma inmediación de tierra porque no se me ocultara el menor abrigo de ella. El estar ésta sembrada de pequeñas islas o farallones que hacen sospechosa la igualdad del fondo, me obligaron (a) tomar las precauciones de enviar la goleta por mi proa, circunstancia que asegura el buen éxito, porque la inteligencia y aplicación que han mostrado durante la campaña el comandante de ésta, don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, y su piloto, don Francisco Maurelle, no sólo me han hecho esperar el más favorable en esta peligrosa maniobra, sino también han contribuido, con el esfuerzo de vela mayor que hasta ahora he visto, a hacer menos sensible el poquísimo andar de la embarcación de su cargo y, con su vigilantísimo celo, evitar los abordajes que las gruesas mares, corrientes y vientos varios proporcionan frecuentes a

⁷ En el AHN falta «en aquella latitud».

dos embarcaciones que en tan dilatado viaje les precisa la diligencia ir de remolque, sin que pueda dejar de expresar asiste el mismo en esta parte al segundo capitán de este buque, don Juan Pérez, y al piloto, don Francisco de Revilla, como a las tripulaciones que, incansables a la continuación de maniobras que de esto resultaba, no mostraban sino deseo de sacrificarse en el servicio.

Día 9

Continué reconociendo la costa siguiendo la misma derrota. A la una y media avisté tres canoas de indios que con diligencia procuraban acercarse a este buque. Acorté de vela y llegaron del todo desnudos y desatado el pelo. En breve tiempo cambiaron con la marinería las pieles de su abrigo, que llevaban ocultas. Se largaron poco después. Siguieron nuestra derrota hasta el fondeadero, donde anclé a las tres y media de la tarde, poco después de la goleta, y pasando a sondar un puerto cerrado que formaba una pequeña península, determiné espiarme, cuya faena se finalizó el día siguiente a las diez de la mañana, quedando amarrado en cuatro, en tres brazas y media de popa y cuatro de proa.

Día 10

Por la tarde bajé en tierra con los oficiales y alguna gente armada con el fin de penetrar si eran verdaderos ⁸ los afectos que mostraron los indios el día anterior en visita que hicieron a este buque, como en la que les hice en la playa en compañía de don Juan Francisco de la Bodega y Quadra y don Francisco Maurelle, en las que expresamos nuestro buen afecto, regalándoles varios juguetes de abalorios, parte de los que tengo recibidos de cuenta de Su Majestad y otros que para el mismo fin trae de su cuenta el citado don Juan Francisco, y noté estaban algo recelosos por aquella tarde, aunque no procuraron embarazarnos, y me restituí a bordo antes del oscurecer después de haberse asociado mi tripulación algún tanto con ellos.

⁸ En el AHN dice «vivos».

DÍA 11

Determiné este día tomar posesión por ser tan señalado de la Santísima Trinidad. Comisioné al amanecer a don Cristóbal de Revilla con algún número de gente armada con el fin de que cogiera las sendas que del continente pasaban a la península que formaba este puerto, y dispusiera la capilla donde se había de celebrar la primera misa con el mayor ornato⁹ posible y, asegurados los pasos de este modo, facilitar el divino culto con toda libertad, que nunca pensaron impedirlo los indios de aquel vecindario, aunque se hallaban acompañados de algunos de las inmediatas rancherías, y, bajando yo en compañía del comandante de la goleta, reverendos padres, oficiales y gente armada de ambos buques, fijé la cruz en la playa y, formando en batalla, dimos la primera adoración. Después continuamos el camino con el mayor orden que permitía la estrechez de las sendas hasta la cumbre, donde estaba formada la capilla, y, habiendo tomado posesión sin omitir la más escrupulosa formalidad de las que expresa la instrucción que para ello tengo, celebrada misa y predicado el reverendo padre fray Miguel de la Campa, solemnizando este acto con varias descargas de fusilería, nos restituimos a los buques de nuestro destino, que, engalanados, saludaron con tres descargas de artillería y *Viva el Rey*. Por la tarde, habiendo pasado a la ranchería, los hallé consternados del miedo, pero, habiendo continuado en regalarles, desecharon éste y, con eficaces demostraciones, me insinuaron el deseo que tenían de establecer nuestra perpetua amistad, la que les aseguré siempre que mantuvieran la cruz que había fijado aquella mañana; señalándoles, porque se hacía patente desde aquella situación, ofrecieron todos lo ejecutarían.

DÍA 12

Remití parte de la tripulación a hacer aguada y leña con alguna gente armada que se mantuvo ociosa, porque la buena correspondencia de los indios más contribuyó a aliviarles en la faena que estorbo en mantenerlos al arma. Uno y otro reemplazo se hallan con abundancia

⁹ En el AHN dice «conato».

en la playa más inmediata al fondeadero, distante un tiro de fusil de las embarcaciones.

DÍA 13

Las mareas que sucedieron de día durante mi residencia en este puerto, observadas con escrupuloso examen, sólo menguaron tres pies y medio de París. Aseguré el buque de mi cargo en suficiente agua, restandole en bajamar seis para la aguada. A las tres de la mañana tocó el timón y, echándome un poco fuera, me amarré en cuatro brazas de popa y continué en reemplazar lo mismo que el día anterior, y cortar un palo para mastelero de velacho por hallarse semiinutilizados los dos que tenía, omitiendo hasta otro lugar la abundancia, buena calidad que hay en este establecimiento para reemplazo de las faltas de esta naturaleza, como de aguajes.

DÍA 14

En labrar el mastelero, lastrar el buque y proveerme de aguada y leña, ocuparon todo el día; en la revista de aquella noche, se notaron faltos los grumetes José Antonio Rodríguez y Pedro Lorenzo.

DÍA 15

La mañana de este día hice se armara alguna gente y en su compañía fui a la ranchería con el fin de indagar el paradero de los desertores. La turbación de los indios me hizo graduarlos de culpados y conduje al capitán de ésta y otro de otra que a la sazón se hallaba allí, quienes a la menor insinuación vinieron a poco rato, aunque, ocupado del mismo capricho, cedí en remitirlos a tierra y regalarlos por consejo de don Juan Francisco de la Bodega y Quadra y reverendos padres.

DÍA 16

Practiqué la misma diligencia de proveerme de aguada, leña y lastre. A la primera barcada que de estos géneros se condujo, se restituyó el

grumete Pedro Lorenzo, uno de los desertores que el día anterior cito, a quien, habiéndole tomado declaración, dijo que, insinuado del jefe de la ranhería india para que se quedara en su compañía, ofreciéndole el dominio de aquellas tierras con cuantos recursos tenían para la manutención, había determinado quedarse y que, conducido de los indios y auxiliado de sus comestibles, lo habían conducido y mantenido con guardia de vista en la frondosidad de una cumbre inmediata a este fondeadero, pero que, descuidados los centinelas que le acompañaban y arrepentido de su delito, intentó la fuga, que se verificó. Yo, ratificándome en mi primer concepto, pasé con alguna gente la tarde de este día, juzgando me restituyeran el otro desertor que me faltaba a las primeras amenazas. El miedo los consternó y con demostraciones confusas se disculpaban. Hice venir al declarante, quien, en presencia de ellos, depuso era falsa la confesión que hizo la mañana de este día y, castigado allí mismo este individuo, satisfice a los indios que, en los días de mi residencia, continuaron con las mismas expresiones de su fina correspondencia.

DÍA 17

Continué habilitándome para la salida sin omitir diligencia que facilitara el más próspero apresto y puse los piquetes para levantar el plano geométricamente.

DÍA 18

Este día, concluido el plano del puerto que en compañía del capitán de la goleta, don Juan Francisco la Quadra, y primer piloto, don Francisco Maurelle, había levantado, pasé en compañía del último a explorar un río, que se le puso por nombre de las Tórtolas, sus campañas inmediatas, bosques y demás, de cuyos vecinos indios logré la mejor hospitalidad y, deseoso de recompensarles, conduje en mi lancha a bordo la mayor parte de ellos, que les recompensé con abalorios su buen trato y bajé a la vecina ranhería que, con semblantes melancólicos, anunciaban la despedida de que ya estaban hechos capaces y, regalándolos, ofrecí volvería, en que mostraron complacencia.

En la residencia que hice en este puerto de la Trinidad, aunque ocupado en el ministerio de mi encargo, no dejaron de darme algunas treguas para observar las costumbres de los indios de esta pequeña población y las inmediatas que con frecuencia concurrieron a visitarnos, igualmente de las ventajas que ofrece aquel terreno, así para la producción de semillas, como para establecimiento en caso de que se piense.

La fisonomía de ésta y comarcana indiada es de mediana corpulencia, robustez y agilidad, sin hermosura en uno y otro sexo; la color trigüeña, el pelo largo y lacio, ojos negros y alegres, barbilampiños. No usan los hombres de ninguna vestidura, ni aún para ocultar lo más deshonesto, y sólo en el caso de que les obligue el frío, se cubren de pieles bien adobadas de venados, cíbolos, berrendos, osos, nutrias y de una especie de mantas tejidas de pellejos de conejo y otros, que su flexibilidad permite aquel beneficio sin el desagrado de la aspereza.

Las mujeres se cubren desde la cintura hasta las rodillas de un faldellín de badana o hierbas, que unos rematan en diferentes hilos como fleco y en otros empieza y acaba así, que, con el cuidadoso manejo que les dan, lo hacen honesto, carácter muy propio de su inclinación.

Este sexo, cuidadoso de los afeites como en todas partes, gusta de los abalorios, pero ¹⁰ no hacen mayor aprecio de las bayetas y paños.

Los capitanes e hijos de éstos usan en los días señalados de una guirnalda en la cabeza de pieles finas, hierbas o plumas, que los hace distinguir de los demás.

Estos indios son de genio apacible, dócil y tímido. Aman, distinguen y obedecen al más viejo, que gobierna con sus consejos y, en mi inteligencia, se compone cada ranchería de sólo la descendencia de éstos. Cuando la decrepitez los hace inútiles para la guerra, capitanea el hijo más apto para ella.

La falta de inteligencia en el conocimiento de los minerales, me ha separado del examen de ellos, pero, habiendo encargado este cuidado a dos individuos de la tripulación que eran tenidos por inteligentes, me informaron que, en el poco terreno que exploraron, nada habían visto que prometiera este hallazgo.

El hierro es el metal de que hacen particular estimación porque conocen las ventajas de éste en el uso de las armas.

Las que usan son la flecha, lanza, cuchillo o puñal, cuyas puntas y filos son de pedernal bien trabajadas. Sírvense también de cuchillos de

¹⁰ En el AHN añade «unos y otros».

hierro, que generalmente los traen pendientes del cuello por medio de un cordón, y, cuando tratan con desconfianza, lo tienen asido de la mano.

Con extremada curiosidad indagué varias veces de dónde o con quién habían cambalachado aquellos hierros. Todos unánimes respondían señalando la costa hacia el norte, a excepción de uno, que ¹¹ el suyo lo había fabricado de un clavo que estaba asido en el fragmento de una embarcación que la mar había arrojado a la playa.

Cuando van a la guerra o tratan con enemigos, se pintan el rostro o cuerpo de negro y otros colores, creyendo, sin duda, los hace más horribles y temibles.

Todos unánimes confiesan no haber visto embarcación en estos mares, pero que tienen noticia frecuentan éstas, señalando la costa hacia el sur, y conceptúo son las que vienen de Monterrey.

Empléanse estos indios, con distribución bien ordenada, en la caza de fieras y pesca de marisco u otra con la que se mantienen en común, dejando al cuidado de sus mujeres el acopio de semillas silvestres, hierbas olorosas y frutillas, que también les sirven de sustento, y sólo siembran tabaco, que, sin el beneficio de curarlo, no es despreciable al gusto.

Las habitaciones son unas pequeñas casas de tabla ¹² con unas pequeñas puertas obaladas fabricadas al abrigo de los vientos del cuarto cuadrante, que son los más fríos y más reinantes.

También usan de otras subterráneas y, en el centro de éstas, mantienen encendido el fuego donde ofrecen sus sacrificios, que no lo afirmo, pero sí que queman sus difuntos y habita el más viejo en ella.

Las más activas diligencias no han sido bastantes para imponerme en la secta o gentilidad que siguen, y sólo sé es libre el uso de la poligamia.

Toda la costa, montañas y prados que he registrado durante mi residencia en este puerto de la Trinidad, están poblados de una frondosa amenidad; los gruesos, altos, derechos pinos y, de condición, la más ventajosa para tablazón, curvería y arboladura, interpolados con tal cual álamo blanco, se extienden hasta la misma playa, dejando poco lugar para el cultivo.

¹¹ En el AHN añade «con vivas e inteligentes demostraciones nos insinuó que».

¹² En el AHN dice «tablazón».

Así en estos bosques, como en los pequeños prados, hay tan vicioso pasto que sin dificultad creo podrá mantenerse infinito ganado.

Las plantas que pude conocer son: orégano, apio, fresas, yerbabuena, manzanilla, verbena, lirios y rosas de Castilla.

Entre los árboles, moreras y morales que dan el fruto unos amarillos y otros morado como en España, y el gusto menos dulce que el de aquéllos.

El temperamento es más frío que el de Europa en aquella latitud. Sospecho dimane de las espesas y húmedas neblinas con que frecuentemente está ocupada esta atmósfera. Nace, en mi dictamen, de esto mismo la abundancia de ojos de agua que se encuentran a cada paso, pues, en ciento y ochenta tuestas que tomé en la playa para base del plano que levanté, conté siete vertientes, que tres de ellas me sirvieron para reemplazar la aguada, siendo ésta de una calidad cristalina y ligera.

El río no es abundante en esta estación; su agua está mezclada con la del mar a distancia de tres cuartos de legua de su desembocadura, que es hasta donde llegué. Su anchura, como de cinco a seis tuestas; la profundidad en lo interior permite nadar a la lancha más considerable o el tronco más pesado que quiera conducirse de los montes vecinos, y sólo en la desembocadura se hará preciso esperar la creciente de la marea para entrar o salir.

Diferentes árboles de rara magnitud, que se hallaban tendidos en la campiña contigua al río, hace conocer que en las avenidas se extienden sus vertientes como media o tres cuartos de legua, inundando los llanos inmediatos, que me han parecido los más fértiles.

El puerto, aunque en el plano no manifiesta ser cerrado, es porque el papel no se extendía a más. Sigue la costa desde el extremo, que la llamé Cañada, hasta un cabo que le puse por nombre Punta Gorda, nornoroeste-sursuroeste, y, extendiéndose por aquel rumbo una línea, satisfará a cualquiera su seguridad.

Deben quedar amarradas las embarcaciones a distancia de ocho a diez brazas de tierra por la parte de adentro del monte de la Cruz y aseguradas con un ancla al sureste, un cable asegurado en tierra al suroeste y dos rejeras a popa, una al noreste y otra al norte, ambas en tierra, con la precaución de que quede la popa en cinco brazas y media de agua a marea llena, pues de este modo se evitará el que el cable del suroeste no padezca ninguna roedura por estar limpio este fondo y lleno de peñas el de más adentro.

Yo hubiera evitado, a tener estas anticipadas noticias, el desmerecimiento de un cable que maltraté no obstante de tenerlo aboyado.

La pesca de marisco es abundante, pero de la de los demás no he visto ni aun sólo uno, con excepción de unas sardinas secas sin sal que los indios nos dieron a cambalache, que no desprecié el rescatarlas porque no restaban carnes frescas sino para los enfermos y vivíamos sujetos los de la cámara a la ración de tasajo.

Esta escasa producción de la mar atribuyo a que la estación no es oportuna y que, el poco que puede quedar de los tiempos de él, se halla fugitivo o consumido por los lobos marinos, de que abunda con algunas nutrias.

Las mareas siguen en todos los períodos de la luna como en el océano; tienen dos flujos y dos reflujos en veinticuatro y cuatro quintos de hora. En la oposición o luna llena son mayores las crecientes y menguantes, siguiendo en esto el mismo orden que en las costas de Cantabria.

No pude verificar si esto mismo sucedía en las confusiones ¹³, porque salí antes que sucediera ésta.

Tan sólo se diferencian estas mareas de aquellas de Europa que, en las dos que suceden en las veinticuatro horas y cuatro quintos de hora, no son iguales, porque la una asciende ¹⁴ poco más que la mitad de la otra, de modo que, en las mareas regulares, subía la mayor de seis a siete pies de París y la otra de cuatro a cuatro y medio: en la oposición, llegó la más creciente a diez pies y la otra de cinco a seis.

Las recaladas a estas costas se hacen poco expuestas, aunque el cálculo de longitud padezca equivocación grande, si se advierte que, antes de acercarse a ella, como ciento o más leguas, se encuentran unas aguas malas que en las mares europeas las llaman así y aquí, con propiedad, carabelas, de figura de romboide con una cresta que parece vela latina. Desde las setenta leguas se notan otras marcas que se nombran *porras*, cuya figura es la de una calabaza blanca, con sólo la diferencia que el cuello se extiende en algunas a diez o doce pies y la cabeza es menor al respectivo que aquéllas. Acercándose más a tierra, va perdiendo la mar el color y enturbiándose, de modo, a las cercanías de la costa, que parece se halla mezclada de tierra con algunas hierbas y un

¹³ En el AHN dice «conjunciones».

¹⁴ En el AHN dice «y descende».

conjunto de raíces flotantes, y tejidas unas con otras, que las llaman balsas.

No sólo estas señales imponen con certidumbre la inmediación, sino también los pájaros que llaman centenares, que se hacen patentes a las cuarenta leguas, y otros que su figura es la de un loro con cuerpo negro y piernas con la cabeza coloradas, que se avistan a distancia de cinco y seis leguas.

El establecimiento en el puerto de la Trinidad, a más de parecerme que conviene para la extensión del Evangelio (primer objeto de nuestro soberano), cuasi se hace forzoso tanto por asegurar la comodidad que ofrece a las embarcaciones de mediana magnitud, como porque será difícil desalojar al extranjero que pueda posesionarse de él. Su situación convida a éstos para establecimiento de una colonia que con facilidad depositaría sus géneros en lo interior de Nuevo México, circunstancia que recaería en conocido perjuicio del Real Erario.

El morro que cito en el plano de la Cruz, escarpado en toda su circunferencia, por su naturaleza y dominando su elevación toda la campaña con diferentes manantiales de agua, que he visto se descuellan a la mar de aquel terreno, lo hace inexpugnable si el arte añade una cortadura en la garganta por donde se comunica con la tierra firme, donde declina el terreno en ángulo de 45 grados y esto mismo facilita mucho más la operación que cito.

Quédale a la guarnición, si no excede de sesenta hombres, suficiente terreno para la siembra y cría de ganado, de modo que, sin otro socorro, pueden pasar cómodamente sin salir de los límites de la fortificación, donde la calidad de tierra negra aparenta será grata al labrador.

El día 19 salí de este puerto con ventolina del oeste y fondeé en la playa a dos leguas de éste en diez brazas. El tiempo que demoré en este fondeadero ventó del noroeste al norte y algunas veces recio.

El día 20, por la tarde, me hice a la vela haciendo proa del oes-sudoeste al oeste con vientos del noroeste al norte, que continuaron refrescando y levantando alguna mar.

El 28, por la tarde, variaron los vientos por el segundo y tercer cuadrante, y se fijaron por el oeste con neblinas espesas y húmedas que enfermaron a mucha parte de mi tripulación, ayudadas del continuo maniobrar, porque esta obscuridad precisaba ceñir la distancia con la goleta a uno o dos cables lo más largo. No obstante estas precauciones, fue indispensable la separación por tres ocasiones, aunque fueron sólo de horas.

El día 8 de julio me hallaba sobre la misma costa por el cuarterón de monsieur Bellin. Esta consideración no me embarazaba hacer el mayor esfuerzo de día y noche, porque reflexionaba que sólo en la diligencia podía estar el logro.

La noche del día 9 refrescó el viento y mar con exceso y me vi en la precisión de hacer capa al anochecer a causa que a la goleta le impedía el forcejear.

El 10, al amanecer, mareé ciñendo ¹⁵ el viento en vuelta del norte un cuarto al noreste con toda fuerza, y, aunque el color de las aguas acreditaba la inmediación de tierra, no la llegamos a ver. Continué siguiendo toda la noche con la misma fuerza, pero con toda precaución.

El 11, a las diez y media de la mañana, se avistó tierra. A las dos de la tarde refrescó el viento por el noroeste, levantando una mar desproporcionada que me obligó (a) virar para fuera, separarme algo de la costa y hacer capa. Toda la noche se mantuvo la mar tan fuerte, que me hizo descaecer cuarenta minutos de latitud. La goleta amaneció por mi barlovento seis leguas de distancia y yo como una legua de tierra.

El 12, al oscurecer, me hallaba a legua y media de la costa con horizontes algo tomados y ventolinás del cuarto cuadrante. Sondeé en dieciocho brazas y, anticipando la señal, viré para fuera haciendo fuerza de vela porque algún revés de corriente, que experimentaba violenta, no nos aconchara sobre la costa. A las doce de la noche, hallándome en cuarenta brazas, me quedé paireando por aguardar la goleta, que la había dejado atrasada.

La mañana del 13 amaneció ésta como a distancia de cinco leguas y, haciendo rumbo para incorporarme, se dejó venir barajando la costa y ancló a las cinco y media de la tarde al abrigo de una punta. Poco después, me hizo señal de bajo. Virando yo para fuera, eché la lancha al agua y, enviándola por mi proa, arribé a una pequeña ensenada y anclé a las nueve de la noche en ocho y media brazas a distancia de cuatro a cinco millas de la goleta. Poco después, vino a mi buque el piloto don Francisco Maurelle, quien me informó se hallaba la goleta cercada de bajos y necesitaba del día para zafarse; le encargué lo ejecutaran sin pérdida de instante.

Amaneció el 14 con horizontes neblinosos, que no permitieron descubrir la goleta. A las cuatro de la mañana bajé en tierra acompañado del reverendo padre fray Benito de la Sierra, don Cristóbal Revilla,

¹⁵ En el AHN dice «siguiendo».

essmo. don Juan González y gente armada, y tomé posesión a las seis de ella, ciñéndome en todo a la instrucción, dándole el nombre de Rada de Bucareli, y regresé a las siete y media de la mañana.

Sólo se me presentaron en tierra seis indios mozos sin armas, los que cambalacharon salmón, rubios y otras calidades de pescados por abalorios, y uno de ellos estaba vestido de gamuza colorada.

Así estos indios, como otros nueve que dejé en la fragata cuando partí a esta diligencia, eran de rostro hermoso, color en unos rubio y en otros oscuro, todos corpulentos, bien hechos; su ropage se componía de pieles de nutrias, con que se cubren de la cintura arriba, y concibo que más era prevención para defenderse que necesidad de abrigarse.

La playa estaba cercada de una espesísima arboleda de pinos, que su tamaño en alto y grueso no era de consideración. Sin dificultad puede creerse resulte de la mucha unión que tienen entre sí. A más de esto, estaban los claros llenos de bardizal y ramazón, en términos que, cualquier objeto que esté a distancia de cuatro varas, se hace invisible a los de la parte de afuera.

Las mares sobre estas costas se levantan sin comparación más que en los golfos. Dimana de que es sondable toda, de modo que, a distancia de seis leguas, se hallan de sesenta a setenta varas y disminuye casi diez por cada legua que se acerca a tierra.

También ayuda mucho el que las corrientes son más violentas en estas situaciones y, así, cuando crece la marea, ampollan, rompen y menudean más los golpes de mar porque entonces se dirigen las corrientes en oposición de los mares que levantan los vientos del cuarto cuadrante, que son los que generalmente reinan sobre la costa.

Cuando baja la marea, es mucho más precipitada la corriente hacia el segundo cuadrante que al primero cuando sube. Unas y otras he observado son más rápidas de las tres a seis leguas de la costa que a la inmediación de ésta, o más distante de las ocho.

Observando la marea, en todo fue semejante a la que expresé en la Trinidad, con sola la diferencia que aquí la mayor creció y menguó trece pies.

La mar de leva crecía a proporción que iba aumentando el día. El viento era calma y me impedía poderme poner a la vela, y sólo me previne para aprovechar el que entrara metiendo la lancha y cobrando cable.

A las once de la mañana avisté la goleta, que aún estaba anclada, pero hacía diligencia para hacerse a la vela. A las dos y media disparó

sus pedreros y, concibiendo se hallaba en peligro por la intermediación de los bajos, le remití la lancha con anclote y calabrote. A las dos, viendo se iba incorporando, largué, cazé las gaviás, poniéndome a pique, y sólo aguardaba impaciente saber el acaecimiento por (el) que había pedido socorro para zarpar, y me informó su comandante de palabra y por escrito lo siguiente:

Que la mañana de aquel día, en la bajamar que sucedió en punto de las siete de la mañana, se hallaba cercada de bajos por todas partes y, por consiguiente, imposibilitado de incorporarse hasta la llena, y, en este intermedio, determinó reemplazar la aguada y cortar unos palos para masteleros de gavia, para lo que había enviado al contra maestre con otros seis hombres bien armados, y que, al llegar en tierra, agolpándose traidoramente con unos trescientos o más indios, habían cercado la canoa y pasado a cuchillo a los que estaban (según creía), a excepción de dos que se arrojaron al agua, defendiéndose, pero que éstos, cansados, volvieron para tierra e ignoraban el si habían llegado o sufrirían después el mismo martirio que sus compañeros.

Que los indios habían aparentado mayor docilidad en su trato que los de la Trinidad, le habían traído sus mujeres a bordo la mañana de aquel día (y) correspondido a los regalos de abalorios que les hizo con carne y pescado de diferentes calidades. Todas señales de verdadera y sincera amistad entre ellos.

No obstante esta relación del suceso, me hice a la vela con el fin de ganar mayor fondo, ínterin en junta se resolvía el si se había de intentar el castigo de aquellos alevosos o no, como también el si había de seguir la goleta, respecto a que las mares del día 11, que cito, no las pudo resistir sino a la capa con sumo trabajo. A la primera proposición, fueron el comandante y piloto de la goleta de parecer debían castigarse; don Juan Pérez y don Cristóbal de Revilla, que no. Yo me conformé con los últimos. Lo primero, porque me previene el capítulo 23 de la instrucción no ofenda sino en caso preciso de defenderse.

Lo segundo, porque, enterado del terreno, conocía no nos daba lugar de ofender y sí de ser ofendidos.

Lo tercero, porque me hallaba con muchos enfermos y a la menor pérdida nos hubiera sido preciso retirarnos de la comisión.

Lo cuarto, en caso de intentarlo, sólo se podía asegurar alguna ventaja cogiéndolos descuidados, pues, de otro modo, en ellos hubiera

estado la acción en admitir o retirarse, porque la práctica de transitar aquel inculto terreno les hubiera proporcionado hacernos continuas emboscadas.

Lo quinto, porque, para ganar aquel barlovento, se hubiera hecho forzoso emplear algunos días que, a más de darles lugar a prevenirse con mayor socorro y precaución, nos hubiera atrasado la comisión que, a la retirada, podía ofrecernos proporción ventajosa, como me sucedió y se dirá en su lugar.

En el segundo punto, sobre si había de seguir o no la goleta a mayor altura, fueron de dictamen el comandante y piloto de ésta, como don Juan Pérez, que bien podía seguir; y conformándome con este dictamen, le reemplacé la tripulación que había perdido con la de esta fragata e hicimos derrota en vuelta del oeste con el fin de ganar longitud.

Desde el día 14 de julio hasta el 19 del mismo, experimentamos los vientos calmosos del cuarto cuadrante con celajes y nubes gruesas que no aparentaban malicia, con excepción del día 16, en que logramos ventolinas del tercer cuadrante.

En este día 19 me hizo el segundo capitán, don Juan Pérez, la representación que sigue:

Muy señor mío: en atención a lo que previenen las ordenanzas y las obligaciones con que me hallo de primer piloto y práctico de esta navegación, debo hacer presente a vuestra merced que, no obstante los muchos esfuerzos que hemos hecho, no hemos podido hallarnos en mayor altura de navegación en tan largo tiempo a causa de haber tenido los vientos diametralmente opuestos y más fuertes que los que experimentamos el año pasado: éstos siguen al presente. El tiempo está muy adelantado y, si después nos cargan los vientos contrarios, no tendremos tiempo para poder volver, pues aun para subir a la latitud de cincuenta grados (según el tiempo que experimentamos) necesitamos por lo menos de un mes. A más de esto, la gente nos falta, está muy cansada, hay muchos enfermos y apenas tenemos gente para las maniobras que se ofrecen, y, si nos carga algún tiempo, podemos correr peligro por falta de gente. Dios nuestro señor... A bordo de la fragata, 19 de julio de 1775. Don Juan Pérez.

Hice certificar al cirujano don Juan González el número de los enfermos, que ascendía a el de 29, y, habiendo pedido dictámenes, el comandante y piloto de la goleta fueron de seguir por algún tiempo; más don Cristóbal de Revilla, piloto de esta fragata, el de arribar. Yo me conformé con los primeros, aprovechando los vientos del cuarto cuadrante y midiendo la vela con la conserva.

El día 24 me representaron todos los oficiales de mar por escrito lo mismo que el señor don Juan Pérez, pero yo, con el deseo de adelantar, aunque no pudiera conseguir del todo lo que se me mandaba por la instrucción, seguí.

A las seis de la tarde, habiéndose llamado el viento al oesnoroeste, viré con el fin de ganar altura y me mantuve de este bordo con vientos del oeste al oesnoroeste hasta el día 28. En este día, habiendo llegado a granjear hasta la altura que expresa la tabla, se llamó el viento al norte y viré en demanda del oesnoroeste.

El día 28 de julio, al anochecer, viendo que refrescaba el viento y que la mar gruesa impedía a la goleta hasta el rumbo que a mí me permitía el aparejo de la fragata, quedé a la capa por escusar la separación que hubiera sido inevitable de no hacerla.

Amaneció el día 29 con cielos achubascados, viento y mar recia y la goleta como cinco leguas a barlovento, que arribó y se incorporó a las doce. Sostuve todo este día la capa a causa de que la mar y viento habían embravecido. A las diez de la noche perdí de vista la goleta.

Amaneció el día 30 con los horizontes neblinosos y esperé hasta las diez del día, que, aclarados y no descubriéndose la goleta, junté a don Juan Pérez, don Cristóbal de Revilla y todos los oficiales de mar para que me dieran el dictamen por escrito de lo que debía hacerse, y todos fueron de arribar a causa de la poca gente que nos quedaba para maniobrar, y no pudiéndome conformar con este dictamen, resolví virar para tierra porque juzgué encontrar la goleta por aquella parte y continué en vuelta del este un cuarto noreste con viento norte y mar gruesa del mismo, que embarazaba sacar rumbo más ventajoso.

El día 2 de agosto, con vientos variables del cuarto cuadrante, empecé a ganar latitud.

El día 5 empezaron los vientos a rodar al tercer cuadrante con continuos aguaceros y los aproveché en subir, y el 7 se llamaron al segundo, continuando los chubascos de agua con horizontes cargados.

El 10 calmaron del todo los vientos y, despejados los horizontes, avisté la tierra y arrumbé la dirección de la costa desde la latitud de 50 grados y 40 minutos hasta la de 49° y 50', y corría al ángulo de 38 del segundo cuadrante.

En el interior de esta costa hay unas montañas altas que en sus quebradas tienen nieve bastante y se hacen conocidas por hallarse entre ellas dos bien particulares. Miradas del sureste ¹⁶ al noroeste, la una

¹⁶ En el AHN dice «sur».

representa al pico de Tenerife y está situada en la latitud de 50°, y la otra a la Cuchillada de Roldán (en la costa de Valencia) y en la latitud de 49° 30'.

Las montañas de las orillas de la costa son bajas y sólo se distinguen de la inmediación.

El día 11 me hicieron la representación el segundo piloto, don Cristóbal Revilla, y todos los oficiales de mar, que en sustancia dice así: Que la marinería estaba enferma en términos que sólo muy pocos podían asistir a la guardia, y aun de éstos, los más picados del escorbuto e incapaces de atender a la maniobra en uno de los muchos días críticos que suelen ocurrir en la mar, y así exponía conocidamente el buque y su tripulación al riesgo de perecer.

Esta representación consulté en presencia de don Cristóbal Revilla con don Juan Pérez, segundo capitán, y respondió que lo mismo me tenía representado por escrito con fecha de 19 del mes próximo pasado, y que juzgaba que, de subir a la latitud de 51° a 52°, sería inevitable la pérdida, pues conocía que, continuando los aguaceros que el año pasado experimentó en aquellas alturas, acabarían del todo la tripulación que nos quedaba, y que ésta no era aun la precisa para bajar.

En vista de estas representaciones, estado de la tripulación y haberse llamado los vientos esta misma mañana por el cuarto cuadrante, que eran contrarios para ganar latitud, resolví atracarme a la costa para venir reconociendo los arrumbajes, puertos, ensenadas y demás de ella, antes que, inutilizados del todo los pocos que me quedaban, me precisara hacer otra navegación menos expuesta.

El día 12, aunque amaneció con los horizontes oscuros, tuvo intermedios claros y se dejó ver la costa hasta las mismas orillas, y la arrumbé desde la latitud de 49° 45' hasta la de 49°, y corrían los dos cabos más salientes al ángulo de 36 grados del segundo cuadrante.

Forma, entre estos dos cabos más salientes, una ensenada que interna de tres a cuatro leguas. La costa remata en playa y las montañas inmediatas a ésta son bajas.

Entre ocho y nueve de la mañana se avistaron cuatro canoas de indios que hacían diligencia por acercarse a este buque. A las diez se atracaron después de haber estado como un cuarto de hora por la popa en observación de los movimientos que hacíamos, dando muchos alaridos y expresando el más viejo de ellos con voces desentonadas lo que no pudimos entender. Canjearon con la marinería algunas pieles de nutrias y conmigo una de las canoas en que vinieron, cuyos gálibos, aunque son

muy ventajosos para cortar las aguas, son extremadamente indelebles y celosas, y sólo conservando mucho equilibrio (en lo que son sumamente diestros aquellos indios) son aptas para navegar.

Noté que en el comercio son extremadamente falaces ellos. Después de haber concertado la canoa, les entregué la prenda y quisieron irse con ella, pero, amenazándoles con un fusil, la entregaron, circunstancia que me ha persuadido tenían algún conocimiento de aquella arma, y sin duda desde el acaecimiento que cito el día 14 de julio, en el grado $47^{\circ} 26'$, con la goleta. Los semblantes y trajes son en todo semejantes a los de aquella graduación. La inclinación al fierro poseen a imitación de la Trinidad.

Los días 14 y 15 vine costearo desde el grado $49^{\circ} 30'$ al de 48° sondando varias veces, cuyo fondo, a más de ser limpio de arena y lama, asegura al navegante la inmediatez que se halla de la tierra.

Corre toda esta costa al ángulo de 30 del segundo cuadrante. En la latitud de 48° y $4'$, a distancia de una legua de tierra, hay tres islotes de mediana altura, y en la de $47^{\circ} 58'$ está situada la isla que le puse por nombre Dolores, que dista de la tierra firme media legua, y tiene de circunferencia como legua y media, poblada de espesa arboleda de pinos, de figura cuadrilonga, plana y poco elevada.

La tarde de este día 15, hallándome en la latitud de 47° y $34'$, a las cuatro de la tarde vino a este bordo una canoa de ¹⁷ indios prevenidos de sardinas secas y pieles para cambalachar. Algunos de la tripulación de esta fragata dijeron conocían a dos de ellos, que eran los mismos que habían venido el día 14 de julio a este buque en la rada de Bucareli y habían sido cómplices en la traición que sucedió a la goleta en este citado día.

Intenté asegurarles sin ofensa con el fin de conducirlos al mismo sitio del acontecimiento desgraciado con la mira de ofrecerles el canje de éstos en recompensa de alguno de los que padecieron por si existía vivo.

Les convidé a que subieran; no quisieron admitirlo. Dejé se engolosinaron con el trato hasta que se me proporcionó el asirlos con el resón de la lancha, de peso de seis arrobas, pero ellos, sumamente diestros y fuertes, lo arrojaron al agua sin que la violencia que adquiere un peso de esta naturaleza en la caída de la elevación de seis varas y media hubiese perjudicado a una canoa cuyo grueso será de una pulgada, habiéndola

¹⁷ En el AHN dice «con diez».

herido con las uñas, como tampoco a uno de los indios que sufrió parte del golpe y fue él mismo que la despidió.

Procuré asustarles con fusilazos que mandé disparar al aire para que, turbados, siguieran para tierra, donde me hubiera sido fácil alcanzarlos, pero ellos gobernaron siempre a viento, donde era imposible que yo fuera, y al oscurecer los perdí de vista.

El día 16 observé sigue la costa al ángulo de 18 grados del segundo cuadrante desde la graduación de 48° hasta los 47°. Toda remata en playa poblada de arboleda y con sonda de sesenta brazas a distancia de seis a siete leguas, que disminuye diez brazas por cada legua que se acercan a tierra.

Hay algunos farallones o islotes repartidos a la inmediación de la costa que, por ser muchos y poco expuestos para el marinero, no tuve el mayor cuidado de situar sus correspondientes latitudes.

El día 17 recorrí la costa hasta el grado 46 y vi que desde la latitud de 47° y 4' hasta la de 46° y 40' corría al ángulo de 18° en el segundo cuadrante, y desde esta graduación hasta la de 46° y 4', al ángulo de 12 del mismo cuadrante y con la misma sonda, playa y frondosidad, y algunos islotes que el de los días anteriores.

La tarde de este día descubrí una grande bahía que la nombré de la Asunción, cuya figura representa el plano que va inserto en este diario. Su latitud y amplitud está sujeta a las demarcaciones más exactas que ofrece la teórica y práctica de esta carrera.

Las latitudes de los cabos más salientes de dicha bahía, particularmente la del norte, está calculada por la observación de aquel día.

Habiéndola llegado a flanquear a las seis de la tarde, y cuasi situada la fragata entre los dos cabos, sondeé en veinticuatro brazas, y eran tan rápidos los remolinos de las corrientes, que, no obstante haber esforzado de vela, fue trabajoso el salir o separarme del cabo de más al norte, que es hacia la parte donde más se inclinaba la corriente, que también tenía su dirección al este y concibo dependía del flujo de la marea.

Estas corrientes y hervidero de aguas me han hecho creer sea desembocadura de algún gran río o paso para algún otro mar.

Si la latitud en que situó la bahía no tuviera la constante prueba de la observación de aquel día, creería sin dificultad era éste el paso descubierto el año de 1692 por Juan de Fuca, que lo situó las cartas entre los grados 48 y 47 de latitud, donde no me queda duda no se halla este estrecho por haber estado fondeado el día 14 de julio en el centro de estas latitudes y registrado varias veces todas aquellas inmediaciones.

No obstante la mucha diferencia en la situación de esta bahía y el paso que cito de Fuca, se me hace poco dificultoso el dudar si es uno mismo, porque he observado hay alguna ¹⁸ variedad o mayor en las latitudes de otros cabos y puertos de esta costa, como los citaré a su tiempo, y en todos es mayor la latitud en que los fijan que la que tienen sus verdaderas situaciones.

El no haber entrado y fondeado en el puerto que parece forma la que en el plano supongo isla, no obstante los vivos deseos que me asistían, fue porque, habiendo tomado parecer del segundo capitán y práctico don Juan Pérez y piloto don Cristóbal Revilla, insistieron en que no debía ejecutar, porque, de dejar caer el ancla, no teníamos gente con que zarparla y atender a la faena que de esto resulta. Hecho cargo yo de estas razones y que, para hacer rumbo al fondeadero, me era preciso echar la lancha al agua (única embarcación menor que tenía), esquivarla con catorce individuos de la tripulación lo menos y que sin éstos no podía empeñarme, y notando al mismo tiempo era tarde, resolví virar para fuera, y, hallándome a la distancia de tres a cuatro leguas, hice capa. Experimenté esta noche vivas corrientes al suroeste que me imposibilitaron intentar recalar en esta bahía la mañana del día siguiente por estar muy a sotavento.

También éstas me hicieron consentir en que, en el reflujo, salía de aquella bahía mucha cantidad de aguas.

Los dos cabos que cito en el plano de San Roque y el Frondoso corren al ángulo de diez grados del tercer cuadrante; ambos son escarpados, de tierra colorada, con poca elevación.

El día 18 demarqué el cabo Frondoso que cito con otro que le puse por nombre de Falcón, situado en la latitud de $45^{\circ} 42'$ ¹⁹, y corría al ángulo de 22 grados del tercer cuadrante, y desde este cabo sigue la costa al ángulo de 5 grados del segundo cuadrante.

Esta es la tierra montuosa, no muy elevada ni tan poblada de arboleda como la que incluyen los grados desde la latitud de $48^{\circ} 30'$ hasta los 46° .

En la sonda encontré notable diferencia, pues a distancia de siete leguas sondeé en ochenta y cuatro varas, y, acercándome a la costa, no hallé algunas veces sonda, lo que me ha hecho creer hay algunos placeres o bancos de arena sobre estas costas, pues también el color de

¹⁸ En el AHN dice «igual».

¹⁹ En el AHN dice «13'».

las aguas lo denotaban así; en algunas partes acaba la costa en playa y en otras acantiladas.

Una montaña plana, que la llamé Mesa, hará que cualquier navegante se haga capaz de la situación del cabo Falcón, aunque no haya tenido observación, porque está en la latitud de $45^{\circ} 28'$ y se deja ver de lejos por ser medianamente alta.

En la latitud de $45^{\circ} 30'$ hay tres farallones o mogotes que les puse de nombre Las Tres Marías.

El día 19 arrumbé la costa hasta el grado 43 y $20'$ por la navegación y algunas demarcaciones, y corría al ángulo de 5 grados en el segundo cuadrante; la costa medianamente alta, de montañas algo quebradas y mediana frondosidad.

El día 20 amaneció con el cielo despejado, horizontes calmosos y viento fresco del norte y, considerándome en la latitud de 43° , adonde sitúan las cartas el río de Aguilar, hice todo empeño en aproximarme lo posible a la costa con el fin de descubrirlo.

Reconocí las inmediaciones de esta graduación y no hallé sino unos pequeños islotes en número de diez, que distaban como cosa de legua y media de tierra. Hice rumbo para pasar por la canal entre ellos y la tierra firme, pero me avisó el vigía del tope se veían otros rasantes con el mar, y, arribando, los barajé muy inmediato. Rebasados, volví a acercarme a la costa y seguí hasta la una y media de la tarde registrándola sin que se me pudiera ocultar lo menos recomendable de ella.

Hallándome a esta hora en la latitud de 42° y $30'$, deducida de la observación de aquel mediodía, demarqué el cabo Blanco de San Sebastián, que, según la distancia que me pareció estaba, se halla en la latitud de 42° y $10'$ y corre el arrumbaje de la costa al ángulo de 6 grados en el segundo cuadrante.

NOTA

Este cabo lo sitúan las cartas de monsieur Bellin y el padre Miguel Venegas en las latitudes de 43° y la de $43^{\circ} 20'$.

En la latitud de 42° y $58'$ se halla un cabo, que le puse por nombre Diligencias, con los islotes que cito arriba, que se extenderán, a lo más una legua y corre el centro de éstos con el cabo al ángulo de 45° en el tercer cuadrante, distancia de dos leguas.

Desde la latitud de 43° 20' es la costa baja hasta la de 42° y 50'; desde ésta empieza a ser medianamente montuosa y en la latitud de la observación de este día, que era la de 42° 36', hay tres islotes grandes muy inmediatos a la tierra firme.

A las dos de la tarde calmó el viento y repentinamente entró gruesa mar del oeste, que me era travesía por hallarme ensenado. Poco después, aneblinándose todo el horizonte, entró poco viento del sureste. Aprovechándolo con toda fuerza, me puse en franquía algún tanto.

La mar del oeste empezó a ceder a las tres y media, con lo que salí del riesgo en que me hubiera hallado si el viento hubiese entrado con la mar.

Me mantuve al arbitrio de las corrientes que siguen a las inmediaciones de esta costa, que hacen declinar al sur, con horizontes cargados de neblina y ventolinas del segundo y tercer cuadrante hasta el día 25, en que, habiéndose despejado el tiempo con viento noroeste²⁰, hice derrota a acercarme a tierra y, habiendo calculado por la observación de este día, hallé que me abatieron setenta millas al sur.

El día 26 recalé sobre el cabo Mendocino, situado por la observación de aquel día en la latitud de 40° 7 minutos. Este cabo es tajado a la mar y forma cuatro barrancas de tierra colorada con algunos árboles pequeños en las laderas.

NOTA

A este cabo lo sitúan los mapas de monsieur Bellin y la *Historia de Californias* en los 42 grados.

Desde el cabo Blanco de San Sebastián hasta éste de Mendocino, aunque no me dio lugar esta ocasión de registrarlo, lo exploré muy a mi satisfacción en la recalada que hice al puerto de la Trinidad y corría desde el cabo Blanco de San Sebastián hasta este puerto al ángulo de 22 grados del segundo cuadrante, y desde éste a la punta Gorda, al de 20 del tercer cuadrante, y de esta punta al cabo de Mendocino, al de 10 del segundo. Toda poblada de arboleda.

A las dos de esta tarde se volvió a cargar de neblina y, no obstante de ir recorriendo la costa a muy corta distancia, sólo percibía las orillas

²⁰ En el AHN dice «norte».

inferiores de la tierra. Al anochecer hice proa a separarme de la costa y fuerza de vela para recalar a las inmediaciones del puerto de San Francisco para entrar en él (en) cumplimiento de las órdenes con que me hallaba. Juzgaba que, aunque la falta de gente, por la mucha que tenía enferma, me impidiera el poder salir, sería siempre fácil el tener socorro de la marinería de Monterrey.

Observé a las doce del día 27 la latitud de 37° y $51'$ con horizontes despejados y viento recio del noroeste. Hice derrota al nornoreste; recalé a las ocho de la noche bien inmediato a tierra en la latitud de 38° y $16'$, según mi estima, con los mismos horizontes claros. Me mantuve toda esta noche sobre pequeños bordos por no separarme de la tierra.

El día 28, a las dos de la mañana, se ocuparon los horizontes de neblina sumamente densa. A las cuatro, yendo virando para tierra, sondeé en veinte brazas y tomé el bordo de fuera a dar tiempo por si se disipaba la neblina. A las seis de la mañana reviré otra vez para tierra y a las ocho vi una crecida reventazón que la juzgué de barra de algún río porque no se distinguió la playa, que distaba de la reventazón como un cuarto de legua de esta fragata. Viré para fuera. Llamé a esta hora a la cámara a don Juan Pérez y don Cristóbal Revilla y les pedí su parecer sobre si habíamos de empeñarnos en solicitud del puerto de San Francisco. Me respondieron que por ningún pretexto, pues de lo contrario nos veríamos en peligro de varar. A las diez avisté los farallones y volví a juntarlos, y, preguntándoles lo mismo, respondieron como anteriormente se cita, porque la tierra se hallaba ocupada de neblina. En esta hora los demarqué y demoraban al sursuroeste, hacia proa al suroeste un cuarto sur ciñendo todo y, no obstante de llevar rumbo tan ventajoso para pasar a barlovento de ellos, fue la corriente hacia el sur tan violenta, que en montarlos tuve el mayor cuidado. A las once aclaró el cielo y observé a las doce la latitud de 37° $49'$.

No obstante que el cielo se despejó, los horizontes se mantuvieron neblinosos, particularmente los de tierra.

A las dos de la tarde, hallándome tanto avante de los del sureste, volvió a entoldarse el cielo en términos que no se descubría un tiro de fusil y, desesperanzado de lograr el puerto que cito de San Francisco, hice derrota para Monterrey, donde anclé a las cuatro de la tarde del día 29.

El día siguiente dispuse la enfermería y el 31 remití treinta y cinco enfermos, y el uno de ellos, llamado Antonio Estevan, falleció al conducirlo. A más de éstos, quedaron a bordo picados del escorbuto y otras

dolencias hasta el número de diez, que todos tuvieron el mayor alivio con los refrescos que suministraron el presidio de Monterrey y misión de San Carlos.

El día 14 de septiembre salí del puerto de Monterrey acompañado de una escolta de diez soldados que debían pasar (a) aquel destino de San Francisco, y llevé yo cuatro marineros y una canoa con los que debía sondar y levantar el plano del puerto, ínterin que la tripulación que dejaba enferma experimentara alivio. Llegué el día 21 y, habiendo encontrado varias cartas de don Juan de Ayala que expresaban se había hecho pleno reconocimiento del ²¹ puerto, regresé al puerto de Monterrey en primero de octubre.

En la punta de la parte del sur que forma este puerto su entrada, observé la latitud de 37° 54', aunque no tuve la mayor seguridad de ella. Los farallones, al ángulo de 82° 30', tercer ²² cuadrante; la punta de los Reyes, en el de 59° (del) cuarto; y la de las Almejas, en el de 6° del tercer cuadrante.

NOTA

Este puerto se halla en la latitud de 38° 45' por el mapa de monsieur Bellin.

El día 7 ancló en este puerto la goleta con el capitán Juan Francisco (de) la Quadra, el piloto don Francisco Maurelle, todo su equipaje y enfermos, y tuve que demorarme en este puerto hasta que convalecieran y descansaran algún tanto de tan penosa campaña, y el día primero de noviembre, a las nueve de la mañana, zarpé para el puerto de San Blas y, hallándome fuera de puntas, calmaron las ventolinillas con que había salido, de suerte que estuve a la vista del puerto hasta el día 4, que nos entró el viento por el noroeste, y con él seguí los rumbos necesarios para la separación de las islas y recalé en la costa el día 13 por la tarde sobre la latitud de 24° 30'; y el día 16, a las seis de la tarde, dejé el cabo de San Lucas, el cual lo considero bajo la latitud de 22° 48'.

El día 18, a las seis de la tarde, vi las islas Marías y el día 20 di fondo en el puerto de San Blas, espiándome aquella misma tarde al fondeadero.

²¹ En el AHN dice «de todo».

²² En el AHN dice «del tercer».

A bordo de la fragata *Galicia*, en el puerto de San Blas, y noviembre 20 de 1775. Bruno de Hezeta.

Es copia de su original, que queda en la Secretaría de Cámara y Virreinato de mi cargo, de que certifico. México, veintisiete de diciembre de mil setecientos setenta y cinco. Melchor de Peramas.

DIARIO DE FRAY MIGUEL DE LA CAMPA (1775)

Diario del viaje que hice a bordo de la fragata del Rey nombrada Santiago, desde el puerto de San Blas al nuevo descubrimiento por la costa de Monterrey hasta el grado 50.

Marzo

- Día 16. Día 16 de marzo de 1775. A las cinco de la tarde salimos de la iglesia de San Blas con la imagen de María Santísima *la Marinera*, rezando el rosario hasta la playa, donde nos embarcamos.
- Día 17. Día 17. Después de medianoche nos entró viento terral y nos hicimos a la vela con sólo las gaviás por no alejarnos de la goleta nombrada *la Sonora*, con la que vamos en convoy por ser embarcación pequeña y acomodada para registrar la costa; pero, con todo, se quedó muy atrás y fue necesario perder camino y volver desde cerca de la Piedra Blanca como tres leguas por acercarnos a ella y, habiendo calmado el viento, dimos fondo antes de ponerse el sol y nos estuvimos en calma hasta más de medianoche.
- Día 18. Día 18. Como a las dos de la mañana, con viento terral, nos hallamos al ser de día cerca de la Piedra Blanca y, habiendo calmado el viento, nos estuvimos así hasta después del mediodía, que se oyó un tiro de cañón de tres que disparó el *San Carlos*, que estaba dado fondo no muy lejos y había enviado su lancha al puerto de San

Blas, y, juzgando necesitaban algo, se le envió la canoa y, a poco, advertimos que iba a la vela para el puerto; pero, habiéndolo alcanzado la canoa, dio fondo y su capitán vino en ella con sólo tres marineros y, luego que llegó, pidió a nuestro capitán que juntase consejo de guerra y se fue a la goleta a traer los dos oficiales que iban en ella, y volvió con uno y el piloto; pero, luego, advertimos que tenía turbado el juicio y venía con la idea de que lo querían matar. Traía para su defensa hasta seis pistolas bien cargadas y, con ellas, a bordo de su barco, había causado confusión y susto a todos los del paquebot. Yo participé, no del miedo, sí la mala noche que pasó, pues llevando delante su manía, sólo de mí tuvo confianza y no quiso que le desamparase, y me vi precisado a hacerle compañía toda la noche.

Día 19.

Día 19. Nos mantuvimos sobre la ancla no sólo por dar expediente a lo que se había de hacer para llevar a tierra a don Miguel Manrique, sino también porque sopló el viento norueste, que venía derecho por la proa, y, en cuanto fue de día, quise disponer las cosas para celebrar el Santo Sacrificio, pero mi enfermo no me dejaba salir hasta que lo consolé con decirle que, mientras yo decía misa, le asistiría mi compañero; con esto me dejó y tuvo el consuelo de estar siempre acompañado. El capitán don Bruno de Hezeta tomó la providencia de que los cirujanos diesen su parecer, los oficiales su voto y aun quiso que nosotros dijéramos lo que sentíamos. Convinieron todos en que, de dos oficiales que venían en la goleta, al uno se encargase el mando del paquebot y se enviase a tierra al enfermo, lo que se ejecutó a la noche y no costó poco trabajo, pues no quería salir de la fragata, aunque se le decía que no tenía que temer, pues iba con dos compañeros y con el padre capellán, que también vino a bordo y nos comunicó su susto, que algo le alcanzó de las pistolas. En fin, después de más de dos horas de porfía, se lo llevaron.

Día 20.

Día 20. Después de salido el sol, sopló el viento cuasi contrario y, por estarnos parados, nos hicimos a la vela

y anduvimos poco más de una legua, y dimos fondo a media tarde.

Día 21.

Día 21. Ya de día, sopló el sueste, pero tan corto que, con ser favorable, se granjeaba muy poco. A las once del día nos alcanzó la lancha del *San Carlos* con carta de su nuevo comandante, don Juan Manuel de Ayala, en que pedía buque para una poca de carga que tenía fuera de cubierta y le estorbaba para acomodar (a) la gente. Se le respondió que la enviase y, por esperarla y dar tiempo a que la goleta se acercase, dimos fondo a las cuatro de la tarde. A la noche vino la carga y la goleta se quedó atrasada una legua.

Día 22.

Día 22. Viendo lo poco que andaba la goleta, determinó el capitán darle remolque, para lo que se previno un calabrote de 80 brazas la noche antes y, habiendo entrado el terral, a las once de la noche nos pusimos a la capa esperando a la goleta para que tomase el remolque y, habiéndole hecho señal, lo tomó a las dos de la mañana. Luego que amaneció, el viento fue cuasi contrario y se puso la proa al oeste hasta el mediodía que, variando el viento, volvimos buscando la costa para dar fondo, pero, habiendo refrescado el viento, se sintió el mastelero de velacho; con esto, se dio fondo más breve de lo que se pensaba.

Día 23.

Día 23. La goleta, con su achaque de andar poco, no deja de hacer perder algo de camino, pues, habiendo entrado el terral a las tres de la mañana, nos hizo estar esperando más de una hora a la capa para tomar el remolque y por esto se perdió lo mejor del viento, que después nos hizo falta, pues, habiendo soplado el norueste, nos obligó a dejar a la isla Isabela a barlovento, perdiendo mucho del rumbo. El *San Carlos*, que hasta entonces había seguido nuestros pasos, se volvió buscando la costa para dar fondo, pero nuestro capitán no quiso dejar de andar, esperando que mar adentro serán más favorables los vientos. Dios los envíe. Hoy empezaron a observar y nos hallamos en 21 grados 39 minutos. Al ponerse el sol estábamos enfrente de las islas Marías por la proa al surueste, y nos quedamos en calma.

21 g. 39 m.

- Día 24. 21 g. 40 m. Día 24. Como a medianoche entró el viento norueste y al amanecer nos hallamos cerca de la que está más al sur. Al mediodía nos hallamos en 21 grados 40 minutos y a la tarde perdimos de vista dichas islas.
- Día 25. 21 g. 15 m. Día 25. Siguió el mismo viento y en la observación estuvimos en 21 grados 15 minutos. Hoy, viendo el capitán que en los pocos días que llevábamos de viaje van gastados cincuenta y dos barriles y cuatro cuarterolas de agua, trató de reformar el gasto, señalando a cada uno dos cuartos diarios de ración, y aunque así lo dijo, no lo ejecutó, pero se puso en adelante más cuidado en el gasto.
- Día 26. 20 g. 20 m. Día 26. Siguió el mismo viento más fresco y al mediodía nos hallamos en 20 grados 20 minutos. A la noche sopló algo fuerte el viento y, con las maniobras y lo acostado del barco, anduvo el sueño algo escaso.
- Día 27. 19 g. 30 m. Día 27. Siguió el norueste ya más suave y al mediodía nos hallamos en 19 grados 30 minutos, y a la noche estuvimos cuasi en calma.
- Día 28. 19 g. 23 m. Día 28. Lo tuvimos en calma y nos hallamos en 19 grados 23 minutos.
- Día 29. 19 g. 27 m. Día 29. A las tres de la mañana entró viento norueste y al salir el sol calmó y duró todo el día, por lo que nos abate el viento y las corrientes. Nos hallamos en 19 grados 27 minutos.
- Día 30. 18 g. 38 m. Día 30. Anduvimos muy poco, pues, habiendo visto ayer al ponerse el sol, al oeste, por la proa, la isla de Santo Tomás, que otros llaman del Socorro, apenas nos acercamos a ella, teniéndola como a dos leguas de distancia. Estando en la altura de 18 grados 38 minutos, nos quedamos en calma, que siguió toda la noche.
- Día 31. Día 31. Siguió la calma y, estando a vista de la isla, determinó el capitán que fuese la goleta al remolque de la canoa, ayudada de seis remos que se le han armado, a registrar si se podía fondear y ver si se encontraba agua, leña y algún pasto para el ganado, que, por no haber que darle de comer ni de beber, se va muriendo, pero, aunque trabajó todo el día, no pudo acercarse y, al ponerse el

18 g. 28 m.

sol, se le hizo señal con un tiro de cañón para que se viniese. Cerró la noche siguiendo la calma. Hoy nos hallamos en 18 grados 28 minutos. Se registró el agua y se encontraron vacíos nueve cuarterones y llenos noventa y cuatro, corto número para tan largo viaje. Como a las ocho de la noche llegó el piloto de la goleta, don Francisco Maurelle, de parte de su capitán, don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, diciendo que si seguía en el empeño de registrar la isla; a lo que respondió nuestro capitán que, si se supiera que había agua, se empeñaría, pero que siendo, como es, contingente, si buenamente se proporcionaba, se haría la diligencia, pero, que de no, seguía según el tiempo ayudare.

Abril

Día 1.
18 g. 24 m.

Día 1 de abril. Siguió la calma y las corrientes nos llevaban para el sur. Nos hallamos este día en 18 grados y 24 minutos. A prima noche sopló el norueste y caminamos con la proa al oessueste hasta las dos de la mañana, que nos pusimos a la capa esperando a la goleta.

Día 2.
18 g. 25 m.

Día 2. A las ocho de la mañana llegó la goleta; tomó el remolque. Dijimos misa y, virando de bordo, proseguimos con el mismo viento, teniendo la isla a sotavento, a nuestra izquierda. Hoy estuvimos en la altura de 18 grados 25 minutos. A las diez de la noche, estando en calma, se abordó la goleta con nuestra embarcación. Yo, que dormía descuidado, desperté lleno de miedo con los golpes y lo primero que (se) me ocurrió fue que las corrientes nos habían echado sobre la isla. Salté del catre y, abriendo la ventana, vi que trabajaban en desenredar la uña de la ancla, que se había agarrado a la escota de la mayor de la fragata, y, habiendo concluido esta maniobra, se separó la goleta sin más daño que haberse roto una vela y yo quedé libre de mi grande susto.

Día 3.

Día 3. Navegamos con el viento oesnorueste y nos hallamos al otro lado de la isla, que, según el sobrescrito, nada tiene (de) apetecible, pues lo que se ve por todos

- lados es un cerro tan poblado, que no se divisa ni un árbol y sí se ven muchas peñas. Corre de oriente a poniente; tendrá de circunferencia cuatro leguas. Nos hallamos en la altura de 18 grados 49 minutos.
- 18 g. 49 m. Día 4. Todo el día sopló el norueste, caminando con la proa al oeste. A la tarde perdimos de vista la isla. Al tiempo de la observación nos hallamos en 18 grados 29 minutos.
- Día 5. Tuvimos el mismo viento, caminando al mismo rumbo, y nos hallamos en 18 grados 10 minutos.
- 18 g. 10 m. Día 6. Sopló el norte y nos hallamos en 17 grados 43 minutos.
- Día 6. Sopló el norte y nos hallamos en 17 grados 43 minutos.
- 17 g. 43 m. Día 7. Fue más favorable el viento y, aunque no se adelantó como se esperaba, ganando alguna altura, por lo menos se perdió paso, pues nos hallamos en 17 grados 40 minutos.
- Día 7. Fue más favorable el viento y, aunque no se adelantó como se esperaba, ganando alguna altura, por lo menos se perdió paso, pues nos hallamos en 17 grados 40 minutos.
- 17 g. 40 m. Día 8. Hoy declararon que el bauprés está sentido (dicen que ya [lo] avistaron en puerto. Dios lo sabe; lo cierto es que el daño aquí no tiene remedio). Al estarlo componiendo, se cayó un hombre al agua, pero le echaron un cabo, que cogió luego y salió sin daño alguno, aunque bien mojado y algo fresco. Nos hallamos en 17 grados 39 minutos.
- Día 8. Hoy declararon que el bauprés está sentido (dicen que ya [lo] avistaron en puerto. Dios lo sabe; lo cierto es que el daño aquí no tiene remedio). Al estarlo componiendo, se cayó un hombre al agua, pero le echaron un cabo, que cogió luego y salió sin daño alguno, aunque bien mojado y algo fresco. Nos hallamos en 17 grados 39 minutos.
- 17 g. 39 m. Día 9. Habiendo navegado la noche antes con viento algo favorable, se negoció no perder en la altura y nos hallamos en 17 grados 40 minutos. A la noche tuvimos calma.
- Día 9. Habiendo navegado la noche antes con viento algo favorable, se negoció no perder en la altura y nos hallamos en 17 grados 40 minutos. A la noche tuvimos calma.
- 17 g. 40 m. Día 10. Lo más de este día estuvimos en calma y el poco viento que sopló fue norueste, y nos hallamos en la altura de 17 grados 35 minutos. A la noche fue favorable el viento, aunque corto, y caminamos con la proa cuasi al norte.
- Día 10. Lo más de este día estuvimos en calma y el poco viento que sopló fue norueste, y nos hallamos en la altura de 17 grados 35 minutos. A la noche fue favorable el viento, aunque corto, y caminamos con la proa cuasi al norte.
- 17 g. 35 m. Día 11. Siguió el mismo viento, aunque escaso, y nos hallamos en 17 grados 36 minutos.
- Día 11. Siguió el mismo viento, aunque escaso, y nos hallamos en 17 grados 36 minutos.
- 17 g. 36 m. Día 12. Siguió como ayer y nos hallamos en 17 grados 42 minutos.
- Día 12. Siguió como ayer y nos hallamos en 17 grados 42 minutos.
- 17 g. 42 m. Día 13. Siguió el mismo viento, aunque más escaso, y así estuvimos cuasi en calma y nos hallamos en 17 grados 39 minutos.
- Día 13. Siguió el mismo viento, aunque más escaso, y así estuvimos cuasi en calma y nos hallamos en 17 grados 39 minutos.

- Día 14. 17 g. 44 m. Día 14. Como a las cuatro de la mañana sopló el nordeste y al mediodía nos hallamos en 17 grados 44 minutos.
- Día 15. 18 g. 20 m. Día 15. Refrescó más el viento y, aunque nos abatió algo, se granjeó en la altura y nos hallamos en 18 grados 20 minutos. Hoy se volvió a sentir el mastelero por dos partes y va ya con tres parches; por componerlo, se perdió de andar.
- Día 16. 18 g. 59 m. Día 16. Refrescó más el viento, pero al salir el sol se soltó la canoa que venía atada por la popa. Fue la goleta en su alcance y, habiéndola cogido, trabajó mucho la gente que fue a llevarle el remolque porque estaba fresco el viento y la marejada recia. Estuvimos a la capa como tres horas y nos hallamos en 18 grados 59 minutos.
- Día 17. 19 g. 47 m. Día 17. Fue menos fresco el viento y más escaso, y nos hallamos en 19 grados 47 minutos.
- Día 18. 20 g. 20 m. Día 18. Fue más corto el viento y más escaso. Nos hallamos en 20 grados 20 minutos. A la noche se caminó poco.
- Día 19. 20 g. 37 m. Día 19. Estuvimos en calma, en la altura de 20 grados 37 minutos, que duró hasta más de medianoche.
- Día 20. 20 g. 45 m. Día 20. A las dos de la mañana sopló el viento algo favorable, pero duró poco, pues, al ser de día, nos quedamos en calma, que siguió todo el día. Hoy nos hallamos en 20 grados 45 minutos. A la noche hubo viento, aunque poco.
- Día 21. Siguio la calma con algunas ventolinas poco favorables y nos hallamos con muchas nubes, por lo que no se pudo observar. A la noche, aunque con viento corto, se anduvo algo.
- Día 22. 21 g. 2 m. Día 22. Siguio como ayer y estuvimos en 21 grados 2 minutos. A la noche sopló el viento nornordeste, aunque suave.
- Día 23. 21 g. 16 m. Día 23. Siguio el mismo viento y nos hallamos en 21 grados 16 minutos. A la noche siguió el viento, pero siempre variando.
- Día 24. 21 g. 40 m. Día 24. Siguio el mismo viento, algo más fresco, ya corto, ya largo, y nos hallamos en 21 grados 40 minutos y siguió del mismo modo.

- Día 25. 22 g. 23 m. Día 25. Siguió el mismo viento como ayer y nos hallamos en 22 grados 23 minutos, y siguió el viento toda la noche.
- Día 26. 23 g. 20 m. Día 26. Siguió el mismo viento hasta el mediodía, que se mejoró soplando el leste algo fresco y nos hallamos en 23 grados 20 minutos. Siguió el mismo viento, aunque mas suave.
- Día 27. 24 g. 7 m. Día 27. Siguió el leste no tan fresco y nos hallamos en 24 grados 7 minutos. A la tarde calmó el viento y a la noche fue nornordeste muy escaso.
- Día 28. 24 g. 42 m. Día 28. Hasta el mediodía fue el viento muy escaso, que cuasi estuvimos en calma, y nos hallamos en 24 grados 42 minutos. Al mediodía entró el viento nornordeste, que duró toda la noche.
- Día 29. 25 g. 11 m. Día 29. Siguió el mismo viento y nos hallamos en 25 grados 11 minutos, y caminamos con el mismo viento, que siguió a la noche y más suave.
- Día 30. 25 g. 54 m. Día 30. Sopló el mismo viento y nos hallamos en 25 grados 54 minutos. Al mediodía sopló el lesnordeste, que duró toda la noche, pero tan suave que apenas se hacía camino.

Mayo

- Día 1. 26 g. 30 m. Día 1. Dio principio este mes con calma, que la tuvimos todo el día y sólo hubo algunas ventolinhas muy escasas. Nos hallamos en 26 grados 30 minutos. Siguió la calma toda la noche.
- Día 2. 26 g. 38 m. Día 2. Siguió la calma y al mediodía nos hallamos en 26 grados 38 minutos. A las ocho de la noche entró el viento, pero muy corto, y amanecimos cuasi en calma.
- Día 3. 26 g. 50 m. Día 3. Quedamos en calma, que duró hasta las ocho de la mañana, que entró el nornordeste, aunque muy suave, y estuvimos en 26 grados 50 minutos. Siguió suave el viento hasta cerca de las siete de la noche, que refrescó algo.
- Día 4. 27 g. 39 m. Día 4. Siguió el mismo viento y nos hallamos en 27 grados 39 minutos. Siguió el viento, que refrescó más a la noche.

- Día 5. 28 g. 36 m. Día 5. Refrescó más el viento, hubo marejada recia y nos hallamos en 28 grados 36 minutos. Siguió el viento ya no tan fresco, ni tan inquieta la mar. A la noche fue cuasi calma. Se cerró el tiempo cargado de nubes, que llovieron, lo que bastó para incomodar (a) la gente. Desde hoy empezamos a sentir un grande frío.
- Día 6. Día 6. Amaneció muy nublado, lloviendo por los horizontes. El viento suave y poco favorable, que siguió todo el día sin dejarse ver el sol, por lo que no se pudo observar.
- Día 7. Día 7. Siguió como ayer y tampoco se observó.
- Día 8. Día 8. Siguió del mismo modo con el mismo viento, que sólo tuvo de bueno ser escaso, ya que no era favorable. Hoy tampoco se observó.
- Día 9. Día 9. Aunque siguió nublado, no fue tanto, pues se vio el sol, aunque no claro, pero se pudo observar y nos hallamos en 30 grados 45 minutos.
- 30 g. 45 m. Día 10. Sopló el nornordeste, aunque muy suave. Siguió nublado, pero no impidió la observación, y nos hallamos en 31 grados 17 minutos. A la tarde y toda la noche refrescó el viento algo favorable.
- 31 g. 17 m. Día 11. Siguió por la mañana fresco y más favorable el viento, y nos hallamos en 32 grados 8 minutos. A la tarde fue más escaso el viento, pero a la noche nos entró sueste algo fresco. Hoy se han sentido dos hombres picados de escorbuto. Dios quiera que no siga este trabajo.
- Día 11. 32 g. 8 m. Día 12. Siguió el mismo viento y nos hallamos en 33 grados 15 minutos. Caminamos con el mismo viento lo restante del día y toda la noche.
- Día 12. 33 g. 15 m. Día 13. Sopló el sur, que es el primero que en el viaje hemos tenido, pero muy suave, y así se andaba muy poco y se procuró que fuese ganando altura, y acercándonos a tierra, porque la tenemos bien lejos, nos hallamos en 34 grados 7 minutos. Siguió el mismo viento.
- 34 g. 7 m. Día 14. Con el mismo viento nos hallamos en 34 grados 33 minutos. Siguió el mismo viento hasta las cuatro de la tarde, que con un chubasco varió el nordeste, que no es ahora nada favorable, y así se puso la proa para la
- 34 g. 33 m.

tierra por no alejarnos más y caminamos en este rumbo hasta las cuatro de la mañana.

Día 15. Día 15. Habiendo refrescado el viento, por no perder latitud, se puso la proa al norueste y al mediodía nos hallamos en 34 grados 28 minutos, por lo que se perdió la noche antecedente y sigue el mismo.

Día 16. Día 16. Siguió el mismo viento muy escaso y nos hallamos en 34 grados 52 minutos. A la noche, habiendo puesto la proa para tierra, nos quedamos en calma.

Día 17. Día 17. Siguió la calma y nos hallamos en 34 grados 18 minutos. A las seis de la tarde, con chubascos, sopló el sueste, pero duró poco, por lo que siguió la calma.

Día 18. Día 18. Siguió la calma hasta las diez del día, que entró el viento sueste, aunque suave, y nos hallamos en 34 grados 45 minutos. Siguió el mismo viento toda la noche.

Día 19. Día 19. A las nueve de la mañana refrescó el viento y al mediodía estuvimos en 35 grados 43 minutos. Siguió el viento, que a la noche fue más largo.

Día 20. Día 20. Siguió el mismo viento y nos hallamos en 36 grados 4 minutos. A la tarde varió el viento más favorable y duró toda la noche.

Día 21. Día 21. Amaneció lloviendo y a las ocho de la mañana sopló el nordeste por la proa, y, por no perder mucho, se puso poca vela y nos hallamos en 37 grados 1 minutos. Siguió el mismo viento muy frío.

Día 22. Día 22. Con el mismo viento nos hallamos en 37 grados 46 minutos. Siguió lo mismo de viento y frío toda la noche.

Día 23. Día 23. Siguió el mismo viento y nos hallamos en 38 grados 4 minutos.

Día 24. Día 24. Siguió el mismo viento y, por lo que abate, se perdió la latitud, y nos hallamos en 37 grados 43 minutos. Se procuró ganar altura, pero, escaseando el viento, con poca vela, se puso a la noche para la tierra la proa.

Día 25. Día 25. Siguió el mismo viento y caminamos para tierra. Nos hallamos en 37 grados 23 minutos. A la noche se puso la proa al norueste.

- Día 26. Siguió el mismo viento y se caminó al mismo rumbo y, por no perder altura, se hicieron todos los esfuerzos, pero no se pudo conseguir y nos hallamos en 37 grados 8 minutos. A la noche nos quedamos en calma.
- Día 27. Siguió la calma y, por estar nublado, no se pudo observar.
- Día 28. Amanecimos en calma, que duró hasta las nueve de la mañana, que sopló el surueste muy suave. Nos hallamos en 36 grados 47 minutos.
- Día 29. Siguió el mismo viento hasta la tarde, que varió en oesurueste. Este día estuvimos en 37 grados 23 minutos. A la noche nos quedamos en calma.
- Día 30. A la mañana, poco antes de amanecer, hubo variedad de vientos según las nubes que descargaron alguna agua y nos quedamos cuasi en calma. Hoy estuvimos en 37 grados 45 minutos. Siguió del mismo modo toda la noche.
- Día 31. Siguió lo mismo y nos hallamos en 37 grados 54 minutos, y siguió el mismo tiempo. A las ocho de la noche envió el capitán de la goleta a un marinero que se cogió al pie de un barril urtando aguardiente y estaba privado. Suplicaba que, en volviendo, se castigara con piedad, pero a las doce de la noche murió y fue a ser juzgado del Supremo Juez. Toda la noche hubo sursueste, aunque suave.

Junio

- Día 1. Siguió el mismo viento y nos hallamos en 38 grados 13 minutos. A la tarde y a la noche siguió del mismo modo.
- Día 2. Como a las tres de la mañana refrescó el viento, caminando al lessueste, y a las seis empezó a llover y duró el agua ocho horas con mucho trabajo de la gente, pues siempre fue variando el viento hasta las doce del día, que sopló el nordeste y nos pusimos a la capa hasta las dos de la tarde, que paró el agua y mejoró el viento, soplando el surueste algo fresco, y, con la marejada que

- dejaron los otros, hubo sus buenos balances hasta más de medianoche.
- Día 3. Siguió el mismo viento, aunque muy suave, y nos hallamos en 39 grados 13 minutos. Siguió del mismo modo.
- Día 4. Sopló el sueste, aunque muy suave, y, habiendo amanecido claro, a las nueve de la mañana ya no se vio el sol y así, con lo poco que se descubrió entre las nubes, no tuvieron los pilotos seguridad de la observación, que fue de 40 grados 23 minutos. A la noche sopló fresco el leste sin escasear chubascos, y, como los marineros son gente de poca ropa, les incomoda mucho el tiempo.
- 40 g. 23 m.
- Día 5. Mudó el viento a las cuatro de la mañana y después sopló el sueste con muchas nubes y alguna agua. Se pudo observar y nos hallamos en 41 grados 19 minutos. Siguió el viento del mismo modo.
- 41 g. 19 m.
- Día 6. Fue el viento más suave y cuasi calma. Nos hallamos en 41 grados 36 minutos. A la tarde fue el viento oeste, que sopló más fresco toda la noche.
- 41 g. 36 m.
- Día 7. Con el mismo viento, a las nueve de la mañana se divisó la tierra, pero como estaba lejos, quedó en opiniones, juzgando algunos serían nubes, que había muchas. Nos hallamos en la altura de 41 grados 38 minutos. A las cuatro de la tarde, despejadas las nubes y claro el horizonte, se dejó ver la tierra que, demarcada, la teníamos al nordeste por la proa como a ocho leguas de distancia. A la noche nos retiró algo el viento contrario y amanecimos en calma, que duró hasta las nueve de la mañana, que sopló el norueste. Estando en esta altura, nos pareció ver algunas sierras nevadas y que estábamos entre grande ensenada que al parecer formaban dos cabos que entraban mucho en el mar, y ya se estaba demarcando el que teníamos que montar, pero, con el norueste, disipáronse las nubes, se acabó la nieve, desaparecieron los cabos y se vio la costa seguida. Algunos mapas extranjeros dan aquí una ensenada de veinte leguas entre el cabo Mendocino y el cabo Blanco de San Sebastián. Puede que, cuando navegaron este mar, estuviera la costa como nosotros la vimos, que por lo común esta nublada, y por eso padecería el engaño, pero no hay tal ensenada ni las sierras nevadas que refieren.
- 41 g. 38 m.

Día 8.

41 g. 28 m.

Día 8. Luego que entró el viento, se puso la proa a la tierra por buscar algún abrigo para hacer aguada y leña. A mediodía nos hallamos en 41 grados 28 minutos. A la tarde creció el viento, con lo que se alteró el mar y, así, sólo divisamos la tierra que teníamos por la proa, que eran unas montañas muy ásperas y escarpadas a distancia de media legua poco más, pero se conocía la fertilidad de la tierra, pues entre tanta aspereza se veía llena de hierbas y poblada de arboleda. Por ser ya las cinco de la tarde y el viento recio, tiramos para fuera y nos pusimos a la capa esperando a la goleta que, como más pequeña, se arrimó más a la tierra y se conoció que no era para dar fondo aquel pasaje, como que nos abatió el viento, que fue a menos en la noche. Amanecimos como dos leguas más abajo de la serranía que antes teníamos a la vista.

Día 9.

41 g. 18 m.

Día 9. Como a las cuatro de la mañana nos quedamos en calma y las corrientes nos llevaban para el sur. A las ocho volvió el noroeste más suave y con él nos arrimamos a tierra como un cuarto de legua, teniendo a nuestra vista unas lomas bajas, y, aunque se hizo diligencia de dar fondo, no encontró bueno, pues el menos fue de 45 brazas y de cascajo, y así, retirándonos un poco, fuimos costeano la tierra y al mediodía nos hallamos en 41 grados 18 minutos. A las dos de la tarde nos alcanzaron cuatro canoas en las que venían veinticuatro indios que, habiendo llegado algo cerca, se detuvieron, pero, haciéndoles señas que se arrimaran, lo ejecutaron sin algún recelo y, habiendo recibido galleta y otras cosas de comer que se les dieron, cambalacharon con los marineros algunos cueros de nutria y de venado por cuchillos, y con mucha alegría, levantando las manos, se despidieron. La goleta, que iba delante, puso señal de puerto y buen fondo y, siguiendo la fragata, dimos fondo en siete brazas a las cuatro de la tarde. Reparamos que, dos de las canoas que nos vinieron siguiendo, se fueron a la goleta y subieron a bordo, y vinieron a la fragata y en su canoa trajeron al capitán de la goleta. Subieron a bordo, se les

Día 10.

dieron abalorios, que apreciaron mucho, y se fueron a tierra a una ranhería que teníamos enfrente.

Día 10. Se aseguró el barco y, con la noticia que dieron los indios de arriba a los de la ranhería del puerto, vinieron no sólo los hombres, sino algunas mujeres, todos con coronas de flores. Recivieron sin melindre lo que se les regaló. Les dimos a entender que iríamos a su ranhería; lo admitieron. A la tarde fuimos a tierra; nos salieron a recibir, pero con algún recelo. Algunos venían con armas, pero su capitán les mandó quitar las cuerdas a los arcos. Estuvimos en sus casas, donde mostraron su interés y miseria, pues, uno que traía un poco de manzanilla, la ofreció a un marinero y, habiéndola recibido, le pedía en paga un cuchillo, pero no le pareció bien dárselo tan barato y le volvió su hierba. Sólo a cosa de ropa mostraron desinterés, pues, regalándole el comandante al capitán una chupa y unos pañitos que habían recibido, los volvían, pero se les hizo seña que se les regalaban, que se quedasen con ellos. Las casas son pocas, pues no pasan de siete; las hacen de tablas y las puertas obaladas y muy bajas, que más parecen gateras. Las cierran por dentro con una tabla corrediza y así no vimos lo que tenían. En dos de ellas había dos pequeñas cercas en donde tenían sembrado un poco de tabaco, porque son aficionados a chupar en pipa. Los hombres andan del todo desnudos y sólo usan por defenderse del frío unos cueros de venado agamuzados, con el pelo que le ponen por dentro para mayor abrigo. Con lo mismo se cubren las mujeres, que, a más de eso, hacen para atrás un género de enaguas de lo mismo, las que procuran adornar con sus labores de palma, y por abajo les dejan muchas tiras muy delgadas a manera de fleco y por delante unos delanteros de carrizos. Usan también las mujeres rayarse la barba con tres rayas negras, que les afea mucho; los hombres con varias cenefas se rayan los brazos. Todos usan pelo largo, menos los muchachos y muchachas, que lo traen cortado, y en esto se distinguen los que no son casados. Tienen dos y tres mujeres; no vimos que tuviesen alguna curiosa. Sus armas son arco y

flechas, algunas lanzas de pedernal y unos pedernales, de cuatro u seis dedos en forma de chuzos, puestos en unos cabos cortos de madera. Tienen también unos pedazos de espada como de una cuarta de largo, los que por señas nos dijeron que venían del norte y, preguntándoles si conseguían algunos por otra parte, respondieron que no, que sólo por el norte y que por allá eran más grandes; sólo uno dio a entender por señas bien expresivas que el suyo lo había hecho él de un clavo que sacó de un palo que varó en la playa y que a golpes con piedra lo extendió.

Día 11.

Día 11. En este día celebró este año Nuestra Santa Madre Iglesia el inefable misterio de la Trinidad beatísima y, en honra de tan soberano misterio, determinó el comandante don Bruno Hezeta tomar posesión de esta tierra en nombre de Nuestro Católico Monarca y, para disponer las cosas necesarias para este fin, envió al amanecer al piloto don Cristóbal Revilla con algunos hombres armados, los que, en la cumbre del cerro que sirve de abrigo al puerto, hicieron una enramada, que se adornó con la decencia posible, para celebrar el santo sacrificio de la misa y, habiendo dado noticia que ya podíamos subir, fuimos a tierra con todos los oficiales y la mayor parte de la gente de la fragata y goleta, y, habiendo desembarcado, adoramos todos la santa cruz que estaba dispuesta para fijarla en lo alto de la montaña. Mi compañero, fray Benito de la Sierra, y yo cantamos el *Te Deum Laudamus* y después, bien ordenada la gente, subimos no sin trabajo por lo áspero, encumbrado y algo peligroso de la senda y, habiendo llegado a lo alto, se fijó la santa cruz y el comandante tomó la posesión con toda formalidad, como lo previenen las instrucciones del excelentísimo señor baillío frey don Antonio María Bucareli. Concluido este acto, dije misa y prediqué con gran quietud y sosiego, pues los indios se contentaron con observar desde su ranchería lo que hacíamos. La circunstancia del día dio motivo a ponerle al puerto el nombre de la Santísima Trinidad. De lo alto de esta montaña divisamos un río que desde el puerto no se ve entra en

el mar al oriente del puerto; después se llamó el río de las Tórtolas.

Al bajar nos encontramos cerca de la playa cuatro indios y al uno, que la tarde antes lo juzgamos el más advertido, le dijo el capitán de la goleta que dijera: *Viva Carlos Tercero*, y él, muy alegre, repetía con nuestra gente: *Viva Carlos Tercero*, sin causarle novedad el estruendo de la artillería que con orden respondió a los saludos que hizo en la playa la gente con los fusiles. No lo pasaron con tanto gusto los que estaban en la rancharía, pues, al ruido del cañón y lo recio del eco que resonaba en los montes, los hizo temblar de miedo, como ellos mismos nos explicaron a la tarde que fuimos a visitarlos y se les explicó por señas lo que había, dándoles a entender que eran nuestros amigos. Se les señaló la cruz, encargándoles que no la quitaran. Su capitán les habló, haciéndoles una larga arenga, y ellos prometieron que no la quitarían.

Día 12.

Día 12. Se comenzó a hacer la provisión de agua y leña y, por lo que podía suceder, envió el comandante algunas armas, que estuvieron por demás, porque los indios se mostraron tan amigos que ayudaron a las faenas del trabajo. Nosotros fuimos a comer a la playa y, estando ya sentados a la mesa, vinieron muchos indios de la rancharía del río con sus mujeres y muchachos, y se pusieron junto a nosotros, y uno se sentó junto a mí. Recibieron lo que se les dio de abalorios, y lo que se les daba de la mesa lo provaban y lo guardaban, pero, habiendo puesto en ella un plato de almejas, no pudieron contenerse, metieron la mano en el plato, principalmente el que estaba a mi lado, que comía con grande gusto, se reía y me daba muchos abrazos. Se acabó la comida y ellos se fueron gustosos.

Día 13.

Día 13. Toco la fragata en tierra porque bajó el mar más que los otros días por haber sido luna llena en este día, el que se gastó en asegurar el barco.

Día 14.

Día 14. Se continuó haciendo agua y leña, que se encontró en la misma playa, pues en su orilla brotan muchos veneros de agua muy buena y conté hasta siete: dos son

los más cuantiosos. Estos bajan de los cerros inmediatos y, entre éstos dos, tienen los indios la ranhería al pie de una loma que les sirve de resguardo del viento norueste, que es el que reina en esta costa. Algunos marineros fueron a las casas de los indios y los vieron muy afamados en una casa que tienen subterránea, muy abrigada, el suelo entablado y en el medio un hoyo competente, compuesto con piedras, en donde mantienen siempre fuego. Observaban que entraban y con lamentos daban a entender tenían algún sentimiento. Salían muy sudados y se lavaban luego y, entrando, proseguían su llanto. Según se explicaron, se había muerto uno y lo estaban quemando, lo que se conocía por el mal olor que salía de la casa subterránea. Vinieron a visitarnos muchos de las dos ranherías más inmediatas al puerto, que son mayores. A la tarde fuimos a tierra a ver y regalar a los huéspedes. Yo les pregunté si habían llegado allí otros navíos; me respondieron que no, pero que más abajo, señalando el rumbo de Monterrey, sabían que venían barcos grandes. Les di a entender que, si venían dos todos los años, que allí estábamos nosotros y que poco a poco nos vendríamos con ellos. Mostraron mucho gusto, especialmente un muchacho grande que, riéndose muy alegre, me abrazó. Otro nos preguntó con una seña muy clara si éramos hombres como él; creo nació su curiosidad del poco aprecio que mostró nuestra gente a las mujeres, observando exactamente las prudentes órdenes que hizo publicar el comandante. A la noche se echaron (de) menos dos marineros.

Día 15. Día 15. Este día se celebró la festividad del Corpus; se guardó la fiesta y descansó la gente.

Día 16. Día 16. En la lancha que fue a llevar la gente para el trabajo, vino uno de los desertores, obligado del hambre, y con sus mentiras dio motivo a que el comandante se confirmara en las sospechas que tenía de que los indios eran cómplices en la desertión, pues dijo los habían convidado y ocultado, y le habían hecho otras ofertas. Con esto determinó el capitán hacerles cargo a los indios y obligarlos a que entregasen al otro, pero se determinó

que se llevara al desertor para que, a su vista, se hiciera la reconvencción. Los indios probaron su inocencia, explicando que estuvieron tan lejos de ocultarlo, que, antes, dando voces, avisaron cuando se iba. Con esto, se le dio delante de ellos una limpia con las correas de los fusiles, que le hubieran limpiado algo el cuero a no interponerse, rogando por él, la piedad de los indios.

Día 18.

Día 18. Fue el comandante con el piloto de la goleta a registrar el río de las Tórtolas y hallaron que el agua está algo salada hasta la distancia de media legua, que en este tiempo no es de consideración el caudal de agua que trae, pero se conoce que en tiempo de aguas trae mucha, pues tiene la caja más de media legua de ancha. Vieron algunos álamos, muchos morales y moreras. Los indios nos regalaron sardinas secas y algunos se vinieron a bordo con el capitán en la lancha, y fueron recompensados con abalorios. En los días que nos demoramos en este puerto, se portaron los indios con amistad y confianza, pues entraban en nuestras lanchas con nosotros para venir a bordo y llevaban a los nuestros en sus canoas, que no son grandes, pues a lo más tienen de largo cuatro varas poco más, pero están bien labradas, con dos proas, las más de una pieza y muy seguras. Podrían labrarlas más largas, pues hay pinos para hacerlas. En el río encontraron uno muy grueso y tan largo que, con faltarle mucho, por curiosidad, lo midieron y tuvo cuarenta y siete varas; pero ellos se contentan con lo que necesitan para la pesca de almejas, que hay muchas y es su comida ordinaria. De otro pescado no se ve en este puerto, ni en las inmediaciones de la costa, que nosotros corrimos y sólo hemos visto alguna sardina seca que los indios trajeron a cambiar por abalorios. Lo que abunda son lobos marinos, que también comen los indios y tienen en sus casas provisión de carne y muchas vejigas de la manteca de estos animales, y guardan muchos trozos a manera de jamón, los que calientan al fuego y reciben el pringue sobre unas hierbas machacadas que comen con mucho gusto. También se ven algunas nutrias, pero no abundan tanto como los lobos.

46 g. 6 m.

El puerto está en la latitud de 46 grados 6 minutos. Tiene buen abrigo, pero la mayor parte es el fondo de peñas y, por falta de experiencia, se echó por esa parte un calabrote que, habiendo estado en el agua sólo tres días, salió bien maltratado. El cerro que sirve de abrigo al puerto es propiamente una península, pues sólo tiene por el norte comunicación con la tierra; está dominando todo el puerto y es propio para fabricar un fuerte, pues todo lo que mira al mar está acantilado de peñas; por la parte del sur baja al mar un chorro de agua. El temperamento es frío, según experimentamos, y está por lo común nublado; el rato que se deja ver el sol, salíamos a tomarlo como si estuviéramos en invierno. La tierra es húmeda y muy fértil, pues llega la arboleda hasta la misma playa, en donde vimos abundancia de fresas. Los cerros están poblados de pinos gruesos, altos y derechos; la tierra llena de pasto y muchas hierbas y flores, rosa de Castilla, lirios, manzanilla y hierbabuena, apio, poleo, orégano, verbena y otras hierbas olorosas que comen los indios, que también nos dieron moras: unas amarillas y otras moradas; éstas son de mejor gusto que las amarillas. De aves, yo no vi sino cuervos, gavilanes, gorriiones; pero los que fueron al río, dijeron que habían visto tórtolas, ruiseñores y otras que no conocieron. De animales, según las pieles que se vieron en las indias, abundan los venados y no faltan osos y, según parece, hay cíbolos, pues se vio un cuero entre los indios y aun el rastro por la orilla del río. Habiendo ido a despedirnos de los indios, mostraron en lo triste de su rostro el sentimiento que tenían de nuestra partida y por señas nos dijeron que llorarían cinco días. Y sin decirles nada de la cruz, ellos, de su motivo, dijeron que no la quitarían y que cuidarían de que otros no la quitasen, que, cuando volviéramos, la hallaríamos allí.

Día 19.

Día 19. Nos hicimos a la vela con viento norueste muy suave y, habiendo salido del puerto, nos quedamos en calma y se dio fondo en diez brazas. Siguió la calma todo el día y noche. No escuso de decir lo que nos pasó con los indios, que, estando ya a la vela, llegaron con almejas

y sardinas y, después de dar y recibir, subieron dos a bordo a despedirse muy tristes y a los que estábamos en el alcazar nos abrazaron diciendo: *adios amigos*; palabras que nosotros les dijimos muchas veces.

Día 20. Día 20. Amanecimos en calma, que duró hasta el mediodía. Entró el noroeste y seguimos con la proa al oeste para retirarnos de la tierra, y advertimos que la agua tenía color de lodo, pero, habiendo fondeado, se hallaron quince brazas. A la tarde se disiparon las nubes, quedó limpio el horizonte y vimos clara la costa, que corre de sur a norte. Se dejó ver toda la tierra y advertí que tierra adentro ya no es tan espeso el pinar, que corre toda la costa en distancia de más de veinte leguas desde el cabo Mendocino hasta una punta que está cerca de la cercanía donde recalamos primero.

Día 21. Día 21. Amanecimos en calma, el cielo cubierto de nubes delgadas, distantes de la costa como siete leguas. Al mediodía se observó y nos hallamos en 40 grados 55 minutos. A las cuatro de la tarde refrescó el noroeste, que duró toda la noche, gobernando al oessueste.

Día 22. Día 22. Prosiguió el noroeste más suave toda la mañana. Al mediodía nos hallamos en 40 grados 6 minutos, por lo que nos abatían las corrientes.

Día 23. Día 23. A las cuatro de la mañana, con nornordeste, se puso la proa al norueste cuarta al oeste. A las ocho se llamó el viento al norte y se gobernó al oesnorueste, y se aclaró el cielo. Al mediodía se observó y nos hallamos en 40 grados 4 minutos. En esta hora refrescó el viento, que se fue llamando al norueste y duró toda la tarde y la noche.

Día 24. Día 24. Prosiguió el mismo viento tan fresco como antes y el cielo cubierto de nubes, que por esta altura es muy ordinario, y no se pudo observar. A la una del día nos pusimos a la capa hasta las cuatro de la tarde, que nos hicimos a la vela.

Día 25. Día 25. A las cuatro de la mañana, por estar el viento firme y fuerte, y nada favorable para ganar latitud, nos pusimos a la capa quitando el remolque a la goleta, que,

- 39 g. 23 m. desde este día, ya no lo quiso tomar por lo grueso y recio de las mares. Al mediodía nos hallamos en 39 grados 23 minutos. A esta hora se mareó con poca vela.
- Día 26. Día 26. Amaneció el viento muy suave y en la observación nos hallamos en 39 grados 20 minutos. Como a la una se empezó a cubrir de nubes el cielo.
- 39 g. 20 m.
- Día 27. Día 27. Amaneció calmado y sin nubes, y al mediodía, nos hallamos en 39 grados 19 minutos. Duró la calma hasta el día siguiente.
- 39 g. 19 m.
- Día 28. Día 28. Amaneció muy nublado y lluvioso con inconsistentes ventolinas. A las doce no se pudo observar, aunque estaba algo más claro, a las dos de la tarde sopló el sueste, pero tan suave que era cuasi calma, que duró toda la noche.
- Día 30. Día 30. Amaneció con neblina espesa y el mismo viento. Al mediodía no se pudo observar. Se prosiguió gobernando al norte cuarta al norueste. A las nueve de la noche calmó el viento.

Julio

- Día 1. Día 1 de julio. Amanecemos en calma con neblina, aunque alta y delgada. A las ocho de la mañana aclaró algo y sopló el oesurueste, gobernando al noroeste cuarta al norte. Al mediodía nos hallamos en 40 grados 47 minutos. El viento, aunque suave, se fue llamando al surueste hasta las seis de la mañana, que fue refrescando y duró toda la noche.
- 40 g. 47 m.
- Día 2. Día 2. Amaneció claro y el mismo viento fresco. Hoy estuvimos en la altura de 42 grados 13 minutos. El viento fue escaseando hasta llamarse al oeste muy fresco, levantando mucha mar, y siguió así toda la noche.
- 42 g. 13 m.
- Día 3. Navegamos con el mismo viento y, habiendo observado al mediodía, nos hallamos en 43 grados 35 minutos. Por la tarde se aplacó el mar por haber aflojado el viento.
- 43 g. 35 m.
- Día 4. Día 4. A las cuatro de la mañana calmó el viento hasta las nueve, que volvió a soplar el oeste. Al mediodía se observó y nos hallamos en 44 grados 12 minutos.
- 44 g. 12 m.

- Día 5. Amanecemos en calma y el día muy cercado de neblina. A las diez de la mañana sopló el mismo viento, que a la tarde se llamó al norueste. Este día no se pudo observar. A las ocho de la noche se llamó al oeste y así se mantuvo toda la noche. Por estas alturas son muy largos los días, de modo que apenas teníamos cuatro horas de noche.
- Día 6. Prosiguió el mismo viento y neblina. A las ocho de la mañana se llamó el viento al oesurueste. Por lo cerrado del tiempo no se pudo observar. El viento se mantuvo y a la noche fue más recia la marejada.
- Día 7. Con el mismo viento y neblina proseguimos nuestra navegación, y nos hallamos en 46 grados 20 minutos. A la tarde se llamó el viento al noroeste, que duró toda la noche.
- Día 8. Prosiguió el noroeste más fresco y levantó mucha mar. Al mediodía nos hallamos en 47 grados 7 minutos. Este día murió un marinero. Por ser el viento más fresco y algo duro, se puso la proa al nornordeste en busca de la tierra, que se consideraba cerca según las cartas, y no dejar el viento ganar latitud.
- Día 9. Seguimos con el mismo viento, rey de estos mares, que en esta ocasión los hizo encrespar las olas y vomitar espumas. A la mañana dijeron algunos que veían tierra, aunque confusa. Al mediodía nos hallamos en 47 grados 36 minutos. A la tarde arreció más el viento y el mar se enfureció más, y la goleta se vio en muchos trabajos y, los que en ella iban, a peligro de perecer. Le habían puesto más velas para que anduviese más, pero, habiendo rendido el mastelero de gavia, la acostó una fugada de viento, y, aunque arrearon las velas, no salían del peligro, pero dispuso la Providencia Divina que un golpe de mar, que quebró en los palos y velas, la levantó y, aunque entró alguna agua en la bodega con daño de los víveres, no fue cosa mayor. A las siete de la tarde, considerando cerca la tierra, se viró para fuera y nos mantuvimos a la capa toda la noche.

- Día 10. Amanecemos con el día claro, pero el norueste en su vigor y mar gruesa. Se puso la proa en busca de la tierra. A las doce se observó y nos hallamos en 47 grados 33 minutos. Por el abatimiento con la capa de la noche se perdió alguna latitud. A la tarde aflojó el viento, se apaciguó el mar y así se pasó la noche.
- 47 g. 33 m.
- Día 11. A las cuatro de la mañana volvió a arreciar el norueste, levantando mucha mar. En la observación nos hallamos en 48 grados 24 minutos. En esta mañana divisamos la tierra, que era muy alta, y lo más lejos se veían algunos cerros con nieve. A las tres de la tarde nos obligó el viento a poner a la capa porque la goleta no podía aguantar la mucha mar, pero a poco se juzgó por mejor el virar para fuera para retirarnos de la tierra y, después de haber andado como una hora la goleta, hizo señal de ponerse a la capa, lo que se ejecutó y así nos mantuvimos lo restante del día y toda la noche. Sufrimos recios balances con peligro de rendir los masteleros, sin poder cerrar los ojos para rendirnos al sueño.
- 48 g. 24 m.
- Día 12. Amanecemos tan cerca de tierra que podíamos contar los árboles. Para quitarnos del peligro, nos hicimos a la vela. Divisamos a lo lejos la goleta, que se mantenía a la capa y no la abatieron tanto como a la fragata las corrientes. A las once se incorporó con nosotros y determinó el capitán volver en busca de tierra por haber visto aquella mañana un rincón que le parecía puerto. A las doce ya fue menos el viento, se aquietó el mar, se observó y nos hallamos en 47 grados 41 minutos. Como a las seis de la tarde se echó la sondaleza y estuvimos en veinte brazas. Se hizo señal de sonda a la goleta, que estaba más atracada a la costa, y se viró para fuera con el viento más escaso, y a la noche nos quedamos en calma.
- 47 g. 41 m.
- Día 13. A las cuatro de la mañana volvimos buscando la tierra con el viento tan escaso que cuasi era calma, y a la goleta, que estaba más cerca de la costa, se le hizo señal de incorporación con un cañonazo, a que respondió y

47 g. 23 m.

prosiguió en busca de algún abrigo. Como a las siete calmó el viento enteramente y conocimos lo que nos abatían las corrientes, alejándonos de la tierra. Al mediodía se observó y nos hallamos en 47 grados 23 minutos. A las cuatro de la tarde sopló el oeste y fuimos arrimándonos a tierra buscando la goleta, que iba más arrimada, la que fondeó en un rincón que encontró. La fragata, por estar sotaventada, dio fondo más abajo, en distancia como de una legua, en una rada sin ningún abrigo, como a las siete de la tarde, en ocho brazas, y se vio la señal que la goleta hizo del poco fondo que había donde ella estaba.

Día 14.

Día 14. Amanecemos en calma y, echando la sondaleza, se advirtió lo mucho que bajó la marea, pues estuvimos en cinco brazas y media, y la goleta, que dio fondo en cuatro brazas, amaneció en una y media, y por la proa con un bajo, que les hizo padecer mucho la reventazón del mar. A las cuatro de la mañana vino una canoa con nueve indios que se arrimaron a la fragata y dieron una vuelta, tocando con el remo el bordo de la canoa, haciendo son y cantando con señas de amistad, y convidándonos que fuéramos a su ranchería y, aunque se les hizo seña que subiesen a bordo y se les echaron cabos, no los quisieron tomar y rehusaron subir. No traían arcos ni flechas y sólo vimos en la canoa un machete grande, cuasi nuevo. Dieron algún pescado y cambiaron con los marineros algunos cueros de nutria. A la misma hora, poco más o menos, el comandante, mi compañero, el piloto y cirujano, con veinte hombres armados, fueron en la lancha a tomar posesión de la tierra, la que se tomó sin oposición alguna con la brevedad posible, sin decir misa porque el tiempo y las circunstancias del lugar donde estaba la fragata no permitían más tardanza. No encontramos más gente que seis muchachos grandes que estaban mariscando y comiendo sin arma alguna, los que convidaban a los nuestros para que fuesen donde ellos estaban asando pescado, pero el capitán no quiso que fuese alguno y, habiéndolos llamado, vinieron ellos ofreciendo el pescado que tenían, pero nada permitió el

47 g. 25 m.

capitán por evitar dilaciones. A las siete, poco más, volvió nuestra gente a bordo; a las doce se observó y nos hallamos en 47 grados 25 minutos. Se le puso a esta rada: la rada de Bucareli. Por lo que pasó con la gente de la goleta, se infiere el doblez de los indios y lo falso de sus expresiones, pues, habiendo estado la noche antes a bordo y habiéndoles regalado el capitán, después, a las nueve de la noche, fueron nueve canoas como a corresponder y le llevaron mucho pescado, y cambalacharon algunas cosas con los marineros, convidándoles a comer y a bailar, y aun repitieron la visita por la mañana, llevando el capitán su mujer y otras dos que fueron bien regaladas, y se portaron con el mismo engaño, convidando a los nuestros, que no recelaron nada, acordándose de los que experimentaron en la Trinidad, y así determinaron completar la aguada y cortar un mastelero. Los indios, que tenían fraguada la traición, los esperaban emboscados en el monte que llega hasta la misma playa, tan espeso que se impiden unos a otros los pinos y otros ramajos. Llegó la canoa con siete hombres y, como la resaca era recia, entró el agua en la canoa y los indios, que estaban prevenidos, salieron de montón y, sin darles lugar a valerse de las armas, sacaron a mano la canoa y despedazaron a cinco, y sólo se libertaron de su crueldad alevosa dos que se arrojaron al mar, y aunque se procuró socorrerlos, enviando a un marinero con un barril, no se pudo conseguir, pues advirtieron que se volvían para tierra, aunque no los vieron salir, por lo que hicieron juicio que se ahogaron y, caso que hubieran salido, serían despojo de la barbaridad alevosa de los indios.

No quedó satisfecho el furor de estos bárbaros con haber quitado a los hombres la vida y quiso que tuviera parte la codicia y, por satisfacer a ésta, hicieron pedazos la canoa, llevando lo que tenía algún fierro, que a ésto declaran tener mucha afición, pues, lo primero que solicitan en sus cambios, es ésto. Son blancos, de pelo rubio y de buena estatura. Usan de arco y flechas, y, a más de esto, tienen unos pedernales en forma de rejón que

ponen en unos palos largos como los que se usan en las lanzas. Usan de unas especies de cueras de gamuza bien sobada, tan blancas como las cueras que tienen los soldados en los presidios, las que tienen la figura de mangas estrechas, que les cubren hasta bajo de las rodillas, en las que pintan las calaveras de los que tal vez han sido despojo de su traición, y ellos las ponen como trofeos de su valor. Las mujeres usan de enaguas como las que ya dije del puerto de la Trinidad y se agujerean las narices, y en ellas se ponen un anillo, el que llevaron las que fueron a bordo de la goleta. Me dijo el capitán que le pareció ser de cobre. Los hombres andan desnudos y para el frío usan cubrirse con cueros de nutrias o de venado agamuzado. Hacen muchos agujeros en las orejas y de ellos cuelgan muchas conchas pequeñas de varios colores. La tierra parece ser muy fértil.

Después de haber ejecutado a satisfacción su crueldad, se fueron separando, no de montón como cayeron, sino poco a poco, y les pareció a los de la goleta que llevaban los cuartos de la gente y los pedazos de tabla de la canoa. A poco tiempo advirtieron que venían nueve canoas, pero sólo se acercó la una en que iban nueve indios, que eran los que habían ido de principales en las canoas la noche antes. El marinero que estaba en el tope registrando los bajos, que el día antecedente no advirtieron por haber dado fondo en plenamar, avisó que los indios se ponían las cueras y que templaban los arcos y, disimulando, se iban arrimando haciendo señas de amistad y convidando a comer. Los de la goleta, que habían visto lo que había pasado, disimulaban también, mostrándoles abalorios para cogerlos a tiro, pero, reflexando los indios que la poca gente que había estaba por la popa, se acercaron por la proa y sólo cuatro de los nuestros les hicieron frente y, con un pedrero y tres fusiles, los hicieron huir, y se cree que, si ellos alevosamente quitaron la vida a siete, pagaron tanto por tanto, o a lo menos perecieron seis. En la fragata nada se sabía porque estaba como una legua distante, pero, habiendo oído los tiros y advirtiendo la reventazón de los bajos, se

les envió la lancha con gente y un anclote porque no se supo nada hasta que la goleta llegó, y aunque su capitán propuso tomar venganza de la alevosía e ingratitud de los indios, no se juzgó conveniente en una junta que se tuvo, pues el salir a tierra contra más de doscientos indios ocultos en un bosque tan espeso, era querer sacrificarse; el presentarse era ocioso, pues no saldrían los indios y, a más de esto, la mar iba entrando con fuerza y la fragata estaba expuesta por lo malo del fondeadero y, habiendo entrado el viento, nos hicimos a la vela poco después de las tres de la tarde.

Día 15. Día 15. Amaneció el día claro; a las seis de la mañana entró el viento sueste suave. A las doce se observó y nos hallamos en 47 grados 10 minutos. Nos quedamos en calma, que duró lo restante del día y toda la noche.

Día 16. Día 16. A las seis de la mañana entró el sursueste y se gobernó al oeste para alejarnos de la tierra. Este día se administró el viático a un enfermo. En la observación nos hallamos en 47 grados 8 minutos. A las ocho de la tarde se fue calmando el viento y toda la noche tuvimos calma muerta.

Día 17. Día 17. Amanecemos con la misma calma. A las once entró una ventolina por el oesnorueste. A mediodía nos hallamos en 47 grados 11 minutos. El viento se fue llamando al norueste y gobernó al oeste.

Día 18. Día 18. Amaneció claro y con el mismo viento, y el día claro gobernando al oesurueste. A las doce se observó y nos hallamos en 46 grados 50 minutos. Vamos ganando longitud y perdiendo latitud por el abatimiento y corrientes.

Día 19. Día 19. Siguió el mismo viento. A las doce se observó y nos hallamos en 46 grados 28 minutos. Este día, el piloto mayor y segundo capitán, don Juan Pérez, hizo representación al comandante que, por estar los vientos diametralmente opuestos para subir a mayor altura, la estación muy adelantada, haber algunos enfermos y los buenos faltos de fuerzas, convenía arribar a Monterrey. El comandante hizo consejo con los oficiales de ambas embarcaciones y se resolvió que se podía seguir por

algunos días para experimentar si los vientos mejoraban y si no iban a más los enfermos, conformándose el comandante con el parecer de los de la goleta, que fueron de este dictamen.

- Día 20. 46 g. 18 m. Día 20. Amaneció claro, a las cuatro de la mañana se llamó el viento al noroeste, gobernando al oeste. En la observación nos hallamos en 46 grados 18 minutos. El viento se fue llamando al nornorueste y se gobernó al oeste cuarta al surueste. A las ocho de la tarde fue refrescando el viento, levantando mucha mar, y así se mantuvo toda la noche.
- Día 21. 45 g. 59 m. Día 21. Amaneció claro y desde las tres de la mañana se fue llamando el viento al norueste, ya no tan fresco. A las doce se observó y nos hallamos en 45 grados 59 minutos. Desde las ocho de la tarde se fue aplacando el viento y la mar.
- Día 22. 45 g. 45 m. Día 22. Amaneció chubascoso con el mismo viento, pero suave, y la mar quieta. Los enfermos de escorbuto y de otras enfermedades se van cada día aumentando. Hasta ahora son catorce y otros que están ya picados. A las siete de la mañana se fue aclarando el cielo. A las doce se observó y nos hallamos en 45 grados 45 minutos. Toda la tarde y la noche seguimos en bonanza.
- Día 23. 45 g. 42 m. Día 23. Amaneció claro este día con el mismo viento y son ya dieciséis los enfermos y, habiendo registrado el cirujano la gente, halló doce hombres más picados del escorbuto. A las doce se observó y nos hallamos en 45 grados 42 minutos. Desde esta hora se llamó el viento al nornordeste y gobernó al oesnorueste toda la tarde y la noche.
- Día 24. 45 g. 55 m. Día 24. Con el mismo viento y el cielo claro seguimos gobernando al oesnorueste. A las doce se observó y nos hallamos en 45 grados 55 minutos. A la tarde se llamó el viento al nornordeste. A las siete de la tarde se viró de bordo y se puso la proa al norueste, y siguió así hasta medianoche. Después se fue llamando el viento al norueste y se gobernó al nornordeste. Este día, los oficiales de mar hicieron representación por escrito al comandante del infeliz estado de la gente por los muchos enfermos

que había y que los sanos, por muy quebrantados, estaban faltos de fuerzas, y que, si se empeñaba a subir a mayor altura, se exponía a peligro de perderse, pues, en caso de algún contraste u otro trabajo, no eran suficientes para las dos maniobras las dos guardias de popa y proa. Con todo, no desistió el comandante del empeño de subir.

- Día 25. 46 g. 7 m. Día 25. Seguimos con el norueste gobernando al nornordeste. Por la mañana llovió, pero después aclaró y se vio el sol. Se observó y nos hallamos en 46 grados 7 minutos.
- Día 26. 46 g. 29 m. Día 26. Amaneció claro. A las siete de la mañana se llamó el viento al oesurueste y se gobernó al norueste. A las doce se observó y nos hallamos en 46 grados 29 minutos. A las cinco de la tarde se llamó el viento al oeste y se gobernó al nornordeste toda la noche.
- Día 27. 47 g. 8 m. Día 27. Seguimos con el mismo viento y rumbo. A las doce se observó y nos hallamos en 47 grados 8 minutos. Desde las siete de la tarde se levantó alguna marejada por el norueste, que fue creciendo por la noche, aunque el viento se mantuvo suave.
- Día 28. 47 g. 42 m. Día 28. Amaneció enneblinado y el viento oesnorueste fresco con mucha mar gobernando al norte. A las ocho se aclaró algo el tiempo. Al mediodía se observó y nos hallamos en 47 grados 42 minutos. A las siete de la tarde se llamó el viento al nornorueste, levantando mucha mar, y así se mantuvo toda la noche.
- Día 29. 47 g. 56 m. Día 29. Amaneció entre claro y nublado, soplando el mismo viento más fuerte con mucha mar. Poco después de las nueve de la mañana se viró por redondo, gobernando al oeste cuarta al surueste. A las doce se observó y nos hallamos en 47 grados 56 minutos. A las siete de la tarde nos pusimos a la capa y nos mantuvimos así toda la noche.
- Día 30. Día 30. Siguió el mismo viento en su fuerza y mucha mar. A las cuatro de la mañana se puso el barco a marear, gobernando al oeste cuarta al surueste. La goleta se vio tan retirada a barlovento de nosotros, que apenas se divisaba, habiéndose puesto la tarde antes a la capa cerca de la fragata. A les siete, poco más, nos volvimos a

47 g. 20 m.

poner a la capa esperando arribase sobre nosotros la goleta, para lo que se puso señal de incorporación. A las doce se observó y nos hallamos en 47 grados 20 minutos. A las tres de la tarde llegó la goleta y, apenas se había mareado, cuando se puso a la capa, precisándonos a nosotros a ejecutar lo mismo. A las cinco se volvió a marear, gobernando al oesurueste, y antes de una hora se pusieron ambas embarcaciones otra vez a la capa, manteniéndose así toda la noche.

Día 31.

Día 31. Amaneció nublado, el viento nornorueste muy fresco y mucha mar. Puestos a la capa desde la tarde antes, nos hallamos sin la goleta. El comandante, a las ocho de la mañana, juntó los oficiales para que diesen su parecer sobre la resolución que se debía tomar.—Don Juan Pérez y el piloto don Cristóbal de Revilla respondieron que, ratificándose en el dictamen que habían dado el día 19, convenía arribar a Monterrey. Los oficiales de mar dijeron que también se ratificaban en la que le presentaron el día 24, que los enfermos iban a más, que temían que al primer aguacero no quedase gente en pie para las maniobras, por lo que a las once determinó virar para la costa poniendo la proa al les-nordeste. El sol se dejó ver y a las doce nos hallamos en 46 grados 42 minutos. Al presente son veintiocho los enfermos. Desde medianoche fue a menos el viento.

46 g. 42 m.

Agosto

Día 1.

Día 1 de agosto. Amaneció neblina espesa, el viento cuasi calma y la mar más quieta. Este día no se pudo observar. A la una volvió a refrescar el nornorueste y se gobernó al lesnordeste.

Día 2.

Día 2. Con el mismo aparato de obscuras nubes. Este día, soplando el mismo viento, el comandante hizo junta de oficiales para resolver qué debía hacer respecto a estar tan adelantada la estación y los vientos contrarios para su expedición, y le respondieron por escrito que convenía arribar, pues no daba lugar a subir el tiempo y vientos contrarios, que los enfermos eran muchos y la

gente sana, parte de ella era inútil por ser de recluta y no estar hecha a estos trabajos. Con todo este informe y parecer, no desistió en el empeño de subir. Los enfermos postrados en la cama son veintiocho y picados de escorbuto, diez. Este día no se pudo observar. Por la tarde se cambió el viento al oesnorueste y se gobernó al norte cuarta al nordeste.

Día 3. Día 3. Amaneció en calma con algunas ventolinas al norueste. El día se manifestó entre claro y nublado, dejándose ver el sol de cuando en cuando. A las doce se observó y nos hallamos en 46 grados 12 minutos. Desde esta hora sopló el oesnorueste y se gobernó al norte cuarta al norueste. Por la tarde se fue llamando el viento al nornorueste y se gobernó al nornordeste.

46 g. 12 m.

Día 4. Día 4. Amaneció nublado con ventolinas en cuasi calma, dejando gobernar al lesnordeste. Este día no hubo observación. A las cuatro de la tarde se llamó el viento al norte cuarta al nordeste y se gobernó al lesnordeste y duró hasta la medianoche, y desde esta hora calmó, quedando algunas ventolinas variables.

Día 5. Día 5. Amaneció con neblina delgada. A las cuatro de la mañana se aseguró el viento al nornorueste y se gobernó al nordeste cuarta al leste. Al mediodía se observó y nos hallamos en 46 grados 27 minutos. A las nueve de la mañana se llamó el viento al oeste y se gobernó al nordeste cuarta al norte, después se llamó al oesurueste y se puso la proa al noroeste.

46 g. 27 m.

Día 6. Día 6. Amaneció chubascoso con viento surueste, gobernando al oesurueste. Este día se administró el viático a dos enfermos. Las neblinas no permitieron observar. A las siete de la tarde se llamó el viento a sursueste y se gobernó al oesnorueste. Esto duró hasta medianoche, que calmó.

Día 7. Día 7. Amaneció neblinoso con calma y ventolinas del tercero y cuarto cuadrante. A las diez sopló el sur-surueste y se gobernó al oesnorueste. A las doce se observó y nos hallamos en 47 grados 53 minutos. Toda la tarde y noche hubo ventolinas variables.

47 g. 53 m.

Día 8. Día 8. Se explicó con neblina espesa y lluvia, que no

permitió observar. Cerca del mediodía se afirmó el viento sursurueste, gobernando al oesnorueste, que duró más de medianoche.

Día 9. Día 9. Amaneció con las nubes más delgadas y calma desde las tres de la mañana. A las doce se observó y nos hallamos en 49 grados 9 minutos. A las ocho de la tarde cayó un aguacero que duró una hora.

49 g. 9 m. Día 10. Amaneció la misma calma y medio claro, de modo que pudimos ver una serranía que está como tres leguas tierra adentro, a la que el año pasado puso la expedición de Santa Clara. Tiene muchos picachos nevados y, entre ellos, está uno que no está nevado, que se eleva más que los otros, el que dijeron algunos se asemeja mucho al de Tenerife. Tiene también un cerro partido que dijeron es muy parecido a uno de Valencia que llaman la Cuchilla de Roldán. A las once se puso otra caña al timón por haberse encontrado rajada la que tenía. A las doce se observó y nos hallamos en 49 grados 17 minutos. A la una entró el viento sursueste y se gobernó al leste cuarta al nordeste, que duró hasta medianoche.

49 g. 17 m. Día 11. Amanecimos con neblina y chubascos. El viento se llamó al sueste algo fresco y se gobernó al sur cuarta al surueste. No se observó por la obscuridad de las nubes. Este día volvieron los oficiales de mar a representar por escrito al comandante que, no obstante los esfuerzos que había hecho para cumplir las órdenes del excelentísimo señor Virrey en empeñar en subir hasta los 65 grados de latitud al norte, le hacían presente el infeliz estado de la gente, pues apenas se juntaban tres hombres en cada guardia, y que, para coger rizos a la gavia, eran necesarias las dos guardias y no podían sino gastando mucho tiempo, y lo mismo para cogerlos al velacho; y después de todo esto, entre las dos no podían cargar el puño del trinquete y bracear la mayor, y que, si nos cargaba algún temporal, estábamos en manifiesto peligro de perecer, y así que viese lo que determinaba. Con esto resolvió dar la vuelta para Monterrey, reconociendo la costa. Cerca de la una calmó de repente el

sueste y entró el norueste, y se gobernó al leste cuarta al nordeste. A las seis de la tarde nos quedamos en calma, que duró toda la noche.

Día 12. Día 12. Amaneció en calma, el día medio nublado, dejándose ver algunas veces el sol. A las doce se observó y nos hallamos en 49 grados 11 minutos. A esta hora entro el oeste y se gobernó al nornorueste cuarta al norte.

Día 13. Día 13. Amanecemos en calma y medio claro, cerca de la tierra, como cinco o seis leguas. A las diez vinieron cuatro canoas, que en cada una venían dos indios, y nos hacían señas que fuésemos a su tierra. Cambiaron algún pescado y el comandante les dio un sable por una de sus canoas, que tienen dos proas muy agudas. Son sumamente delgadas, estrechas y muy veloces. Sólo guardan bien el equilibrio como lo hacen los indios; con grande destreza se puede navegar en ellas. Tienen de largo como cinco varas y, por el bordo de las proas, las procuran adornar embutiéndoles algunos huesos o conchas. Usan estos indios para cubrirse una ropa de cáñamo. Con uno como delantar se cubren de la cintura para abajo y, para el pecho, lo hacen más pequeño con su fleco por abajo, y puesto tiene figura de muceta. Usan de sombreros de palma: unos tienen figura de almirez y otros parecen borlas de médico. Tienen, para pescar, arpones de hueso. A más del arco y flechas, usan de lanzas de hueso, pues con un marinero cambalacharon un arpón y una lanza. A las doce se observó y nos hallamos en 49 grados 5 minutos. A la una se levantó neblina, que duró toda la tarde y noche. A las nueve de ésta entró el viento oesnorueste y se gobernó al sursurueste.

Día 14. Día 14. Amaneció con neblina, aunque no muy espesa, pues a ratos se dejaba ver el sol. A las cinco de la mañana se llamó el viento al norueste, gobernando al sueste cuarta al sur. A las once aclaró y a las doce se observó, y nos hallamos en 48 grados 32 minutos. En este día murió el condestable y se le dio sepultura marítima. Desde que aclaró el día, fuimos mirando mucha costa y tierra adentro la sierra que ya dije de Santa Clara.

- Día 15. 48 g. 3 m. Día 15. Amaneció claro con viento norueste, gobernando al leste a vista de tierra en distancia de dos o tres leguas. A las doce se observó y nos hallamos en 48 grados 3 minutos. Entre cuatro y cinco de la tarde vino una canoa de indios y, antes de arrimarse, el más viejo, con muchos gritos, hizo una larga arenga de la que nada entendimos, y sólo percivimos las señas de que fuésemos a tierra. Algunos marineros dijeron que eran de los traidores que mataron cruelmente a los de la goleta, y aun aseguraron que conocían a dos de ellos que habían estado aquel día en la fragata. Con esto, el comandante quiso cojerlos con el ánimo, si lo lograba, de enviar dos de ellos a su ranchería (para) que trajesen a los nuestros, si los tenían vivos, para lo que procuró engañarlos y, habiéndose arrimado, les dejaron caer el resón de la lancha, que cayó encima del que estaba a la proa de la canoa, pero con gran destreza se lo sacó y lo echó al agua y, dejando con el susto el remo y un arpón, pero no les faltó la advertencia de huir sin perder el barlovento. A las diez de la noche calmó el viento.
- Día 16. 47 g. 14 m. Día 16. Amaneció entre claro y neblinoso con ventolinas al sueste cuasi calma. A las nueve de la mañana se aseguró el viento al sur gobernando al lessueste. A las doce se observó y nos hallamos en 47 grados 14 minutos. A las cuatro de la tarde se llamó el viento al surueste que, por ser travesía y estar cerca de la costa, se viró para fuera gobernando al oesnorueste para retirarnos de la tierra. A las seis de la tarde se cubrió de neblina, que explicó con lluvia. A las diez de la noche se llamó el viento al norueste y se gobernó al sur toda la noche.
- Día 17. 46 g. 11 m. Día 17. Amaneció claro con viento norueste, gobernando desde las cuatro de la mañana al lessueste en busca de la costa para reconocerla. A las doce se observó y nos hallamos en 46 grados 11 minutos. Toda la costa que hoy se ha visto es tierra baja. Como a las cinco de la tarde se descubrió una hermosa y grande bahía; se le dio el nombre de la Asunción, y a los cabos que le hacen la entrada, el que demora al norte, se le puso cabo de San Roque y, al que demora al sur, cabo Frondoso por la

mucha arboleda que tiene y, habiendo llegado enfrente, se vio que la mar internaba mucho, haciendo horizonte al leste, por lo que se hizo juicio que sería un grande río o que internaba mucho la bahía. La boca o entrada tendrá como legua y media de ancho. Nosotros estábamos distantes de tierra poco más de media legua. Echando la sondaleza, se halló fondo en 24 brazas. Por ser ya tarde y estar tan faltos de gente, no se pudo reconocer. Con el mismo rumbo se navegó hasta las diez de la noche y, por no alejarnos mucho, nos pusimos a la capa.

Día 18.

Día 18. A las tres de la mañana, con el viento norte, se mareó gobernando al leste para la tierra, y la que se estaba viendo era de sierras altas y se nombraron Montefalcó. A las once se llamó el viento al noroeste y se gobernó al sueste a vista de la costa a distancia como de dos leguas. A las doce se observó y nos hallamos en 45

45 g. 41 m.

grados 41 minutos. A las dos de la tarde se puso la proa al sur. A las ocho de la noche, empeñándose en arrimarse a la costa, puso por sí sola la fragata la proa para afuera, al oeste, sin querer obedecer al timón por diligencias que se hicieron por el espacio de una hora, y después obedeció gobernando al sur hasta medianoche.

Día 19.

Día 19. Amaneció claro, aunque con alguna neblina que impedía ver la costa, la que se fue aclarando conforme fue el sol subiendo y se divisaba como cuatro leguas de distancia. A las siete de la mañana, estando en el mismo empeño de arrimarse más a la costa, gobernando al leste, desobedeció al timón la fragata, poniendo la proa al oeste, como la noche antes, por dos horas y después se dejó gobernar. Estos dos casos me hacen creer alguna providencia oculta con que Dios, por su misericordia, quiso librarnos de algún peligro. Decían que era efecto de las corrientes, pero lo cierto es que en otras muchas ocasiones hemos experimentado corrientes y, en tan larga navegación, la fragata ni ha hecho ni volvió a hacer cosa semejante. Yo doy gracias a Dios por su misericordia y juzguen los demás lo que quisieren. Con viento norte se navegó toda la mañana, gobernando al sur cuarta al sueste. Al mediodía se observó y nos hallamos en 44

44 g. 10 m.

grados 10 minutos. Toda la tarde y hasta medianoche se gobernó al sur a vista de tierra.

Día 20. Después de las doce de la noche se gobernó al leste para acercarnos a la costa, la que con el día claro se vio era tierra muy alta y, arrimándonos como a distancia de un cuarto de legua, pasamos muy cerca de unos farallones que están en fila veintiuno. Reconociendo no haber allí cosa especial, se viró poniendo al sur la proa para ir reconociendo la costa. A las doce se observó y nos hallamos en 42 grados 34 minutos. Acabada la observación, calmó de repente el viento, entrando por el oeste mucha mar con grandes olas y, temiendo algún contraste por ser de travesía, se viró para fuera y al instante sopló el sueste suave con mucha neblina, que confundió la costa, y con él se gobernó al surueste para retirarnos de la costa, y se prosiguió gobernando al mismo rumbo toda la tarde y noche. Toda la costa, desde los 50 grados que se alcanzó a ver, se ha registrado hasta 42 $\frac{1}{2}$ grados, y así sólo quedó por ver medio grado, en el que está el cabo Blanco, porque desde el grado 40, en que está el cabo Mendocino, hasta 41 $\frac{1}{2}$ grados se reconoció en la primera recalada. Toda ella es muy frondosa, llena de árboles y lo más sondable.

Día 21. Día 21. Amaneció con espesa neblina y el viento, que se había llamado al sursueste, cuasi calmó, gobernando al surueste cuarta al oeste. Este día no se pudo observar. Toda la tarde se gobernó al surueste hasta más de medianoche, que quedó en calma.

Día 22. Día 22. Amanecimos en calma con neblina. A las doce se levantó una ventolina y se gobernó al sueste, y calmó luego. Este día no se pudo observar. Prosiguió la calma toda la tarde y noche.

Día 23. Día 23. Siguió la calma y la neblina, que tampoco dejó observar, y siguió lo mismo todo el día y la noche.

Día 24. Día 24. Amanecimos con calma y la neblina. Al medio se observó y nos hallamos en 41 grados 27 minutos. A las cinco de la tarde sopló el norte, aunque muy suave, y se gobernó al sur cuarta al sueste, y así siguió hasta medianoche, que refrescó algo el viento, llevando el mismo rumbo.

- Día 25. 40 g. 38 m. Día 25. Con el mismo viento se gobernó al lessueste. El día se mantuvo con neblina delgada, pero, habiéndose aclarado, se observó y nos hallamos en 40 grados 38 minutos. Como a las cuatro de la tarde se aclaró el horizonte por el leste, de modo que se pudo ver el cabo Mendocino y se puso para él la proa hasta las ocho de la noche, que nos pusimos a la capa y así nos mantuvimos toda la noche.
- Día 26. 39 g. 56 m. Día 26. A las cuatro de la mañana se mareó con el mismo viento norte, gobernando al leste para acercarnos a la costa, que no se veía por estar el día nublado y los horizontes oscuros. A las nueve se aclaró algo y se divisó la costa, que era de serranía alta. A las doce se observó y nos hallamos en 39 grados 56 minutos. El viento se llamó al nornorueste fresco, que aclaró el cielo, y con él en popa navegamos cerca de la costa toda la tarde y la noche.
- Día 27. 37 g. 56 m. Día 27. Amaneció el día claro con el mismo viento navegando al sursueste. A las doce se observó y nos hallamos en 37 grados 56 minutos. Al anochecer, gobernando al leste para tierra, se vieron las lumbradas de los indios, gastando toda la noche dando bordos para fuera y para tierra para poder coger el puerto de San Francisco.
- Día 28. 37 g. 46 m. Día 28. Desde las dos de la mañana se cubrió la costa con neblina muy densa que impedía verla, y aun así se puso para tierra la proa, y como entre siete y ocho de la mañana se vio por la proa una gran reventazón de la mar sin verse la costa donde reventaba; entonces, con presteza y no sin sobresalto, nos obligó a virar de bordo para fuera. A las nueve se aclaró el día, se vio el sol, pero la neblina se mantuvo sobre la costa y por esto se determinó no poder seguir el empeño de buscar el puerto de San Francisco. A dicha hora se vieron los farallones que están a la parte del norte, distantes como cuatro o cinco leguas del puerto. A las doce se observó y nos hallamos en 37 grados 46 minutos. Siguió el mismo viento y a la noche cargó la neblina.
- Día 29. 36 g. 46 m. Día 29. Amaneció muy oscuro y cerrado de neblina, y así navegamos toda la mañana. A las doce aclaró algo y se pudo observar, y nos hallamos en 36 grados 46 minu-

tos. A la una se divisó la punta de Pinos y a las cuatro de la tarde dimos fondo en el puerto de Monterrey. Lo restante de la tarde se gastó en asegurar la fragata.

Día 30. Día 30. Se prosiguió en asegurar la embarcación y arriar los masteleros. A la tarde salimos a tierra.

Día 31. Día 31. Toda la mañana se gastó en abrigar un jacal con velas para curar a los enfermos, que sólo de escorbuto son treinta y seis. Otros hay de varias dolencias, que todos completan el número de cincuenta, el que considero que, entrando todos, eramos noventa y dos. Si de este número se sacan doce, que entre muertos y la gente que se dio a la goleta, fácilmente podrá conocer la miseria en que nos hallábamos cuando dimos fondo en el puerto de Monterrey. A la tarde, sacando los enfermos a tierra, expiró uno en la lancha luego que recibió el viento, y los demás salieron sin novedad.

Septiembre

Día 1. Día 1 de septiembre. Saltamos en tierra y al marinero difunto dio mi compañero sepultura eclesiástica en la capilla del presidio de San Carlos de Monterrey, y nos fuimos a la misión del Carmelo.

Habiendo llegado la goleta, no excuso poner aquí las noticias que de su viaje me comunicó su capitán, don Juan Francisco de la Bodega y Quadra. Hallándose separado de nosotros el día 31 de julio, puesto a la capa por estar el viento fresco y cada instante iba refrescando más, se vieron precisados a proseguir aguantando a la capa.

La goleta

Agosto

Día 1. El día 1 de agosto, habiendo cesado el viento, que para la goleta fue tormenta, navegaron para fuera hasta el día 5, que, estando en la altura de 46 grados 30 minutos, distante 170 leguas de la costa, según juzgaron, les entró el viento surueste y con él siguieron con ánimo de subir

46 g. 30 m.

57 g. 18 m.

a los 65 grados, pero, por más que procuraron navegar a larga distancia de la costa, la mala situación de ésta en las cartas les hizo recalar el día 15 sobre los 57 grados de latitud cuando se consideraban 135 leguas separados de ella. Sobre aquel grado de altura continuaron su navegación hasta estar en los 57 grados 18 minutos y, en puerto que llamaron de los Remedios, tomaron posesión e hicieron agua y leña, vieron a los indios, aunque separados de ellos, y con la mayor prevención los regalaron con abalorios y otras finezas, para lo que uno de cada parte se acercaba a mediana distancia. Notaron que estos indios son de color negro y feos, que no usan flechas, sino una lanza que manejan con gran destreza. Los indios quitaron la cruz de donde la habían fijado el día que tomaron posesión y la llevaron a su ranchería, y después, poniéndose en cruz, les daban a entender lo que habían ejecutado, convidándolos que fuesen a la ranchería, pero no admitieron el convite.

Día 21.
58 g.

El día 21 volvieron a continuar su navegación con viento sueste, pero el día 22, hallándose en los 58 grados, les cargaron los noruestes y, como los fríos eran tan excesivos a causa de las muchas sierras nevadas que hay en aquella tierra por toda la costa y asimismo las continuas lluvias, se les puso la gente en miserable estado, sin tener ropa con que abrigarse, por lo que resolvieron retirarse recorriendo la costa, lo que con todo esmero ejecutaron hasta el grado 55 y 17 minutos, en donde hallaron un grande brazo de mar sin término, muy quieto, de mucho abrigo, y en sus playas buenas aguas y, entrando en él, dieron fondo y el día 24 de agosto tomaron posesión y le dieron por nombre la entrada de Bucareli. Aquí completaron de agua y leña, y con lo benigno del temperamento que experimentaron, se reforzó enteramente la gente. Experimentaron calor, que juzgaron sería por el mucho fuego que salía de un volcán que lo despedía por cuatro o cinco bocas, y de noche percibían gran claridad ocasionada del fuego.

55 g. 17 m.

Día 26.

65 g. 40 m.

Septiembre
Día 8.

54 g.

48 $\frac{1}{2}$ g.

46 g.

El día 26 salieron a reconocer una isla que tenían a la vista, a distancia de seis leguas, a la que pusieron por nombre San Carlos y, estando sobre ella, se les calmó el viento, dieron fondo y se mantuvieron hasta el día 27, que, volviendo los suestes que les impedían el regreso y reconocimiento de la costa, hallándose ya con la gente sana, emprendieron de nuevo la navegación para arriba; pero, habiendo llegado a la altura de 65 grados 40 minutos, anduvieron los vientos tan variables, que no sólo les impidieron la navegación, sino que los echaban sobre la tierra. No obstante, salieron para fuera el día 30 de agosto. Aquí se hallaron con cinco marineros enfermos de escorbuto y tullidos de las piernas. Con esto se vieron precisados a dar la vuelta para Monterrey reconociendo la costa. La noche del día 6 al 7 de septiembre se vieron oprimidos de una terrible borrasca que los dejó sin gente, porque uno de los golpes de mar lastimó contra la banda al contraestre y a todos los que estaban buenos, y quedaron cuasi del todo zozobrados. Las aflicciones que en este caso los cercaron, las sabrán ponderar los que se hubieren visto en semejante trabajo. El día 8 les entró viento favorable y con él recalaron sobre la costa en la altura de 54 grados, sin poderse empeñar en reconocerla porque se hallaban sin gente, pues sólo había en pie dos hombres que alternaban con el capitán y piloto: uno para el timón y el otro para el velamen; y, al verse en esta disposición, les obligó sólo a ver la costa a larga distancia por el día y por la noche retirarse.

Ya que llegaron a los 48 grados y medio, experimentaron el temperamento más benigno y pudieron, de los heridos, salir dos, y con este corto refuerzo se animaron a no perder punto en el descubrimiento de la costa que tanto deseaban, y así llegaron al grado 46, a menos distancia de media legua de tierra; pero, en esta altura, les obligaron los vientos de tierra a separarse de ella y, al mismo tiempo, el capitán y el piloto fueron acometidos de calenturas y dolores de escorbuto que les empezó a picar, lo que consternó mucho a los cuatro marineros que estaban buenos, pero, conociendo que ya les dominaba

42 g. 50 m.

40 $\frac{1}{2}$ g.

38 g. 18 m.

el miedo, procuraron alentarse y volvieron a pocos días a subir para consolarlos, pero, cuando volvieron sobre la tierra, no pudieron coger más altura que el grado 45, desde donde continuaron hasta el grado 42, 50 minutos, haciendo el reconocimiento; pero en este paraje volvieron los vientos contrarios y calmas que los hicieron recalar sobre los 40 grados y medio, no dándoles mucho cuidado lo que habían perdido, pues ya lo más tenían reconocido cuando recalamos al puerto de la Santísima Trinidad.

Desde esta altura reconocieron hasta el grado 38 y 18 minutos, en donde encontraron un puerto que hace el desemboque de un caudaloso río, que juzgaron fuese el de San Francisco, así porque es de un abrigo notable, como por su crecida anchura, a excepción de la boca donde desagua, que tendrá poco más de doscientas varas, haciendo en lo interior un seno muy grande y capaz de que surtan muchas embarcaciones, y propio para invernar y carenar, pero, hallándose prontos a salir, volvieron a la boca, en donde pasaron la noche sin más novedad que haber reconocido por la reventazón de los mares que estaban en la barra, teniendo ésta hasta quince brazas de agua. No obstante, uno de los golpes de mar les hizo pedazos la canoa que traían por la popa. El día siguiente, 4 de octubre, se hicieron a la vela, reconociendo como corre la costa.

Octubre

Día 4.

Día 5.

El día 5 se hallaron en la boca del puerto de San Francisco, pero el no tener canoa, muchos enfermos y juzgar reconocido el puerto, les hizo salir de ella prosiguiendo al puerto de Monterrey, en donde dieron fondo el día 7 a las cuatro y media de la tarde.

Noviembre

Día 1.

Día 1 de noviembre. Como a las nueve de la mañana nos levamos y nos hicimos a la vela con ventolinas al sueste, y salimos del puerto de Monterrey. A la tarde nos quedamos en calma y duró toda la noche.

- Día 2. Amaneció en calma; a las seis murió el segundo capitán don Juan Pérez. A las doce se observó y nos hallamos en 36 grados 44 minutos. Como a la una entró viento sueste y se gobernó al surueste cuarta al oeste. A las dos calmó el viento, quedando algunas ventolinas variables que duraron toda la tarde y noche.
- 36 g. 44 m.
- Día 3. Amanecemos en calma. Al amanecer llovió un poco. A las ocho se celebró misa de cuerpo presente y se le dio sepultura marítima a don Juan Pérez con salva de fusiles y cañón. A las nueve entró el viento oesurueste y se gobernó al sursueste. Este día no se observó; a las dos de la tarde se llamó el viento al sursueste y se gobernó al surueste.
- Día 4. A las cuatro de la mañana entró el viento oes-norueste y se puso proa al sursurueste. A las ocho se llamó el viento al norueste y se gobernó al sur. A las doce se observó y nos hallamos en 36 grados 11 minutos; a las tres refrescó el viento gobernando al sursueste. A las doce de la noche, con una fugada de viento, se quebró el mastelero del velacho, el nuevo que se cortó en la Trinidad y, aunque se vino abajo el pedazo, no hizo daño alguno.
- 36 g. 11 m.
- Día 5. Siguió el norueste y estuvo cubierto de nubes, por lo que no se pudo observar.
- Día 6. Con el mismo viento más fresco, continuamos nuestra navegación con el rumbo al sursueste. A las doce se observó y nos hallamos en 32 grados 43 minutos. Desde esta hora se gobernó al sueste cuarta al sur.
- 32 g. 43 m.
- Día 7. Amaneció con los horizontes cerrados soplando el mismo viento y, siguiendo el mismo rumbo, habiendo aclarado, se observó y nos hallamos en 30 grados 56 minutos.
- 30 g. 56 m.
- Día 8. Siguió el mismo viento. A las doce se observó y nos hallamos en 29 grados 14 minutos. Seguimos del mismo modo gobernando al sueste cuarta al leste.
- 29 g. 14 m.
- Día 9. Amaneció en calma. Este día no se pudo observar y por fantasía hicieron juicio que nos hallábamos en 28 grados 46 minutos. A las cinco de la tarde entró viento nordeste muy suave, que a las nueve de la noche se llamó al norueste y se gobernó al sueste cuarta al oeste.
- 28 g. 46 m.

- Día 10. 27 g. 50 m. Día 10. Seguimos con el mismo viento y rumbo, los horizontes cargados. A las doce se observó y nos hallamos en 27 grados 50 minutos.
- Día 11. 27 g. Día 11. Amaneció con los horizontes cargados. A las doce se observó y nos hallamos en 27 grados. Navegamos con el mismo viento y rumbo.
- Día 12. 26 g. 9 m. Día 12. Desde las seis de la mañana, con viento norte algo fresco, continuamos la navegación con rumbo les-sueste. A las doce se observó y nos hallamos en 26 grados 9 minutos.
- Día 13. 25 g. 12 m. Día 13. Seguimos con el mismo viento más fresco y el rumbo leste cuarta al sueste. A las doce se observó y nos hallamos en 25 grados 12 minutos. Desde esta hora se gobernó al leste.
- Día 14. 24 g. 32 m. Día 14. Amaneció claro y seguimos con el mismo viento y rumbo. A las doce se observó y nos hallamos en 24 grados 32 minutos.
- Día 15. 23 g. 58 m. Día 15. Navegamos con el mismo viento y divisamos a corta distancia la costa sur de California. A las doce se observó y nos hallamos en 23 grados 58 minutos. A las cinco de la tarde se llamó el viento al norueste algo fresco y así seguimos toda la noche.
- Día 16. 23 g. Día 16. Siguió el norueste no tan fresco y amanecemos a vista de la sierra del Enfado. A las doce se observó y nos hallamos en 23 grados. A las cuatro de la tarde rebasamos el cabo de San Lucas. A las seis se fue calmando el viento que, a las ocho de la noche, se llamó al nor-nordeste fresco y con él seguimos toda la noche.
- Día 17. 22 g. 23 m. Día 17. Siguió el mismo viento fresco y a las ocho de la mañana se perdió de vista el cabo. A las doce se observó y nos hallamos en 22 grados 23 minutos. A la noche se llamó el viento al nornorueste.
- Día 18. 21 g. 52 m. Día 18. Seguimos con el mismo viento y el rumbo al leste, y en la observación nos hallamos en 21 grados 52 minutos. Al ponerse el sol se divisaron las islas Marías.
- Día 19. 21 g. 4 m. Día 19. Amanecemos enfrente de dichas islas y al mediodía nos hallamos en 21 grados 4 minutos. A la entrada de la noche pasamos la Piedra Blanca y a medianoche, por falta de viento, dimos fondo distantes de San Blas como una legua.

Día 20.

Día 20. Amanecimos con viento nordeste contrario para entrar, pero, habiendo calmado éste, sopló viento favorable muy suave y con él dimos fondo con toda felicidad como a las tres de la tarde a Dios gracias. = Fray Miguel de la Campa.

AGI, Guadalajara. 515.

APÉNDICES

I

CARTA DEL VIRREY BUCARELI AL SECRETARIO ARRIAGA, MEXICO, 26 DE NOVIEMBRE DE 1775

Excelentísimo señor.

Muy señor mío. Cuando el paquebot *San Carlos*, del mando del teniente de fragata don Juan Manuel de Ayala, regresó al puerto de Monterrey, reconocido ya el de San Francisco, halló anclada en él la fragata *Santiago*, que, a cargo del teniente de navío don Bruno de Hezeta, salió de San Blas con destino de explorar la costa septentrional de California, y como después arribase también la goleta *la Sonora*, mandada por don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, pudo recibir y traer los pliegos con que ambos oficiales separadamente me dan cuenta de los sucesos principales de su navegación, ofreciendo desde San Blas dirigirme sus respectivos diarios y planos.

Los que corresponden a don Bruno de Hezeta, expresan las copias autorizadas que acompaño y por ellas verá vuesa excelencia que, navegando ambos buques en conserva, hallaron a los cuarenta y un grados y seis minutos de latitud un puerto que llamaron La Trinidad, en el cual fondearon, hicieron agua y leña, y empezaron el primer acto de posesión el once de junio conforme a las instrucciones que les di.

Que el día trece de julio, a los cuarenta y siete grados y veintiséis minutos, hizo por sí solo el segundo acto después de haber sabido que la goleta se hallaba entre bajos y que los indios habían hostilizado a los marineros de ella que en la lancha salieron a hacer leña y agua. Que en

este mismo paraje se separó de su conserva la goleta y, continuando los descubrimientos, recaló a los cincuenta grados, desde donde, instado de las representaciones (que documenta) de su segundo piloto y oficiales de mar por la enfermedad de escorbuto que padecían, determinó regresar reconociendo la costa y arribó a Monterrey el veintinueve del citado agosto con treinta y cinco enfermos, sin seis dados a la goleta y sin cuatro que habían fallecido.

Restablecida la tripulación y animoso el comandante Hezeta a emprender nuevo viaje, hizo junta con los tenientes de fragata don Juan Manuel de Ayala y don Juan Francisco de la Bodega y Quadra (que había ya regresado a Monterrey), don Juan Pérez y los pilotos de los tres buques, en la que propuso ir a invernar al puerto de San Diego para navegar el año próximo a la altura de sesenta y cinco grados, y aunque todos aprobaron tan honrada idea, no asintieron a que se verificase por los motivos que contiene el documento número 5 y reservo original con otra carta de este oficial, fecha trece de octubre, de que resultó la determinación de venirse a San Blas a recibir nuevas órdenes.

Sin embargo de que don Bruno de Hezeta no haya llegado con la embarcación de su mando a tanta altura como la goleta, concibo en este oficial un distinguido mérito y que hubiera sido mayor si, las enfermedades y demás incidentes que le sobrevinieron, no se lo hubieran impedido; por lo que será muy propio de la justificada piedad del Rey premiarle su buen celo con el regular ascenso, y que igualmente tenga el alférez de fragata don Juan Pérez, que le acompañó de segundo y a quien tengo justamente recomendado para el grado de teniente de fragata en carta número 1608, en que di cuenta del primer descubrimiento que hizo este oficial, pues considero que son muy convenientes estas señales del agrado de Su Majestad para que se alienten los demás a estas empresas cuando se necesite.

Nuestro señor guarde a vuesa excelencia muchos años. México, 26 de noviembre de 1775.

AGI, Estado, 20 (20).

II

CARTA DE BRUNO DE HEZETA AL VIRREY BUCARELI, PUERTO DE MONTERREY, 13 DE OCTUBRE DE 1775

Excelentísimo señor:

Señor. No obstante que tengo formado diario individual de lo acontecido en mi viaje a los descubrimientos con plano de la costa y puertos donde tomé posesión, que dejé de enviar a vuesa excelencia aguardando cada día el regreso de la goleta para evitar duplicado correo, envío con este acaso esta extracción de lo más notable, pues considero que en poco tiempo llegaré a San Blas, desde donde más puntualmente le haré patente todo lo ocurrido.

El día 16 de marzo salí de San Blas en compañía de la goleta *Sonora*; el día 29 avisté la isla de Santo Tomé, situada en la latitud de 18 grados 53 minutos de latitud y 5 grados 18 minutos de longitud occidental de San Blas. Las continuas calmas no permitieron perder esta isla de vista hasta el 4 de abril; este día se empezó a racionar la gente con escasa agua por los muchos derrames que se notó había tenido parte de la vasijería. El día 21 de mayo, en 37 grados de la latitud y 27 de longitud, propuse que, respecto a la poca aguada con que se hallaban ambos buques, me parecía preciso recalar a la costa en las inmediaciones del grado 43, donde se hallaba situado en la carta el Río de Aguilar. Asistieron el comandante y piloto de la goleta. El día 5 de junio dejé el remolque de la goleta, que la había traído desde la costa de San Blas, y recalé el día 7 de junio en el grado 42, y, recorriendo la costa al sur por hallar fondeadero, encontramos el puerto de la Trinidad, cuyo nombre di por haber tomado posesión el día de este santísimo nombre, situado en 41 grados y 6 minutos de latitud, y, habiendo reemplazado aguada y leña, tomé la resolución de salir del puerto con vientos del cuarto cuadrante. El día 19 llegamos a los 39 grados de latitud y 26 de longitud, en que experimenté los vientos del tercer cuadrante. Este día propuse que, respecto a que en el viaje anterior habían experimentado los vientos, desde la altura de los 50°, favorables a la ida y contrarios a la vuelta, me parecía que recalar en esta altura convendría para ir reconociendo la costa hacia el polo. Asintieron el alférez don Juan Pérez y piloto don Francisco Maurelle; hicimos derrota cifiendo el viento y recalamos en los 49° de latitud el doce de julio. El viento norueste fresco y gruesa mar nos obligaron a hacer capa y el 13, suavizado éste,

ancló la goleta en los 47 grados y 26 minutos de latitud, y yo fondeé a las nueve de la noche cuatro millas a sotavento de ésta, porque me anunció por señal se hallaba entre bajos. Poco después llegó la canoa de dicha goleta con su piloto, quien me impuso se hallaba cercada de bajos y necesitaba esperar el día para salir e incorporarse. Le encargué lo ejecutaran sin perder instante oportuno. La mar de fuera creció al amanecer del día siguiente y, ocupada la costa de neblina, no se dejaba ver la goleta. Aceleré por este motivo el tomar posesión, lo que, ejecutado, me restituí a bordo a las ocho de la mañana y, metiendo inmediatamente la lancha, sólo esperaba impaciente el viento para desatracarme de la costa. A las once divisé la goleta, que hacía diligencia de zarpar. A las doce se notó disparaba sus pedreros y, echando la lancha con un anclote y calabrote, se la remití. A las dos y media de la tarde, hallándose inmediata, largué y cazé las gavias, poniéndome a pique, e incorporado, me comunicó lo mismo que expresa su oficio, que original acompaña a este resumen.

Hice formar junta para resolver dos puntos: el uno, si se había de castigar el desacato cometido por los indios; y el otro, si podría seguir la goleta a la altura de 65 grados; y, no obstante que fueron de dictamen el comandante y piloto de dicha embarcación que convenía, y del contrario don Juan Pérez y don Cristóbal Revilla, me conformé con el último. Lo primero, porque el capítulo 22 de la instrucción me manda no ofenda sino en el caso preciso de defenderse; pudiera decirse que era defensa sostener el honor del pabellón a que habían ultrajado traidoramente, pero no me parece quedaba duda habían satisfecho plenamente en esta parte don Juan Francisco de la Quadra y don Francisco Maurelle. Lo segundo, porque enterado (por haber estado aquella mañana en tierra) de la espesura del bosque contiguo a la playa, no nos daba lugar de ofender sin mucha pérdida, y que la tripulación de la fragata se hallaba ya contagiada del escorbuto y me podía resultar el no poder seguir la comisión, en medio que el fondeadero no era de la menor seguridad.

En el otro, fueron de dictamen todos los de la junta de que podía seguir, a excepción del piloto don Cristóbal Revilla, y, reemplazándole la gente que le faltaba de la tripulación de este buque, seguí en vuelta del oeste a ganar longitud.

El día 19, el alférez de fragata don Juan Pérez me hizo la representación que acompaña original y, pidiendo dictámenes, fueron de aguantar algún tiempo más don Juan Francisco de la Quadra y don Francisco Maurelle, siendo del contrario don Cristóbal de Revilla, a lo que no

convine y seguí el dictamen de los primeros. El día 30, hallándonos a la capa con viento noroeste fresco y refrescando éste más por la noche, se separó la goleta y por la mañana del 31 formé junta sobre la resolución que se había de tomar, y fueron de dictamen, así el alférez de fragata don Juan Pérez, don Cristóbal Revilla, como todos los oficiales de mar, de retirarnos. No asentí a este general dictamen y viré en vuelta de tierra cifiendo el viento por si a este rumbo encontraba la goleta y, habiéndome dado los vientos suestes, los aproveché en ganar altura hasta el día 11, que, en la latitud de 50°, me hicieron el segundo piloto y oficiales de mar la representación que dirijo, y hecho cargo de ella, el estado de la marinería y que la que me quedaba aún no era la precisa para empeñarme en el reconocimiento de la costa a mi regreso, vine descubriéndola con el mayor examen hasta el grado 40, habiendo encontrado en el 46 una entrada o bahía grande, que no anclé en ella porque dudaba el si podríamos levarnos, como también porque era tarde, cuyo dictamen aprobaron don Juan Pérez y don Cristóbal Revilla.

El día 27, a las diez de la noche, abordé la costa en el grado 38 y 12' con horizontes claros con el fin de entrar en el puerto de San Francisco. El día siguiente, a las dos de la mañana, se neblinaron los horizontes y me mantuve sobre bordos hasta las siete y media de la mañana que atraqué en tierra, y sólo pude percibir una reventazón que juzgue era barra por no haber percivido tierra. Las corrientes me hicieron perder aquella latitud sin ceder los horizontes su opacidad hasta las dos de la tarde del día 29 de agosto, que anclé en este puerto, donde di pronta providencia de desembarcar los enfermos, que ascendían al número treinta y cinco, sin otros que se hallaban picados del propio mal de escorbuto.

En el discurso del día siguiente fallecieron cuatro hombres, faltándome, a más de éstos, dos desertores y seis con que habilité la goleta.

En este puerto me mantuve refrescando mis gentes con los auxilios que para esto me facilitaron el comandante de este presidio y reverendo padre presidente fray Junípero Serra, con cuyos medios fueron experimentando mejoría.

Pasé al puerto de San Francisco por tierra con el fin de cerciorarme y reconocerle con individualidad y, habiendo encontrado cartas de don Juan de Ayala en que manifestaba había dado cumplimiento a su comisión, no procuré poner más empeño en ella que enterarme en su configuración.

También me precisaba permanecer en este establecimiento algún tiempo más por ser el punto de reunión que tenía comunicado al comandante de la goleta.

Nuestro Señor guarde la vida de vuesa excelencia muchos años. A bordo de la fragata anclada en el puerto de Monte Rey y octubre 13 de 1775.

AGN, Historia, 324, ff. 5-10v, y
AGI, Estado, 20 (20).

III

CARTA DE HEZETA AL VIRREY BUCARELI, MONTERREY, 13 DE OCTUBRE DE 1775

Excelentísimo señor.

Señor. Ya que conocí mi gente restablecida del contagio que los infestó, me determiné a hacer una junta para acertar en el deseo que tengo de dar cumplimiento a las superiores órdenes de vuesa excelencia, volviendo a continuar los descubrimientos de mi encargo, enterándome de los víveres que me podía suministrar este presidente y el de San Diego, que, hechos cargo los que asistieron a ella, fueron de sentir el regreso a San Blas, así porque las gentes estaban prontas a recaer del propio mal, como porque no se hallaron víveres conducentes a la navegación, ni repuestos de lonas y jarcias capaces de suplir el riesgo de una tempestad, añadiéndose la precisión que tiene la fragata de descubrir su fondo, para cuyo fin no hallé medio conducente, mayormente si resultaba su fondo podrido, y, aunque me fue doloroso ceder de mi pensamiento, me obligó la pluralidad de razones que expusieron para ello, cuyo parecer, firmado por los señores que asistieron, pongo en manos de vuesa excelencia.

Nuestro Señor guarde a vuesa excelencia muchos años. A bordo de la fragata *Santiago*, surto al ancla en este puerto de Monterrey, a 13 de octubre de 1775.

AGN, Historia, 324, ff. 11-12r

IV

CARTA DE BRUNO DE HEZETA A BUCARELI, SAN BLAS, 25 DE NOVIEMBRE DE 1775

Excelentísimo señor.

Señor. De los acaecimientos de mis diarios sacaré vuesa excelencia los contratiempos que concurrieron a no poder continuar mis descubrimientos según mi pensamiento. Hallará vuesa excelencia una tenacidad de vientos contrarios que admiraban a todos y, en particular, al segundo capitán y piloto don Juan Pérez, quien no había experimentado, según su diario y lo que manifiesta verbalmente, en su viaje anterior. No dejará de reparar vuesa excelencia que las enfermedades de escorbuto se extendieron en tanto grado que dudé en los últimos tiempos de mi regreso, si podría llegar con bien al puerto de Monterrey y, no obstante, hallará vuesa excelencia algún exceso en el tesón con que intenté continuar subiendo, el cual no admire vuesa excelencia, pues el deseo de sacrificarme en el servicio me incitaba a mayor resistencia, más la insistencia de los vientos contrarios obligó a que, convenidos todos los oficiales de mar y de guerra, me representasen por momentos el deplorable estado en que se hallaban las gentes, de suerte que, viéndome convencido de sus razones y contrastado de tiempos contrarios, me vi obligado a exponer fragata, expedición y gentes, pues, en este caso, ya no tenía sobre cubierta más de ocho hombres en cada guardia, que la mayor parte se reducía a los más tiernos en la navegación, precisándome preservar éstos de los vientos y de las aguas para evitar mayor exposición, de suerte que, aun en los oficiales, no había quién se presentase a mandar guardia, hallándome obligado a crear uno más de los que me acompañaban para que pudiese alternar en las disposiciones de manio-brar; yo, en estos casos, he procurado estimular las gentes con dádivas y ofertas, más, aunque he llegado al extremo de distribuir mi ropa entre las gentes, empeñándome cuanto pude, no pude posible alentar sus espíritus, los cuales no sólo los tenían afligidos por tanta gente como caían picados de escorbuto, sino por ver todos los superiores en sus camas acometidos de calenturas o del contagioso escorbuto.

Nuestro Señor guarde la vida de vuesa excelencia muchos años, San Blas, 25 de noviembre de 1775.

AGN. Historia, 324, ff. 13-14v.

**CARTA DE BRUNO DE HEZETA A BUCARELI, SAN BLAS,
25 DE NOVIEMBRE DE 1775**

Excelentísimo señor.

Señor. Luego que la goleta llegó al puerto de Monterrey, se dieron las disposiciones para que, con la mayor brevedad, pudiese ejecutar la salida, que la hicimos el día 19 de este mes, y, con vientos favorables, llegué a dar fondo en este puerto el día 20 a las dos de la tarde, sin más novedad que la de haber muerto don Juan Pérez el día 21 a la vista de aquel presidio.

Su enfermedad consistió en un furioso tabardillo, que, después de haberse confesado, le privó de su sentido enteramente, de suerte que no estuvo capaz de hacer testamento de sus haberes.

Incluí a vuesa excelencia mi diario, el cual se halló en el camarote de don Juan Pérez, que, según decía, intentaba antes de su caída rematar éste y trabajar otro más limpio para remitir a vuesa excelencia, el cual no se encontró, acaso por no haber tenido tiempo para ello. También van insertos los planos y carta del reconocimiento de la costa, como así mismo los testimonios de las posesiones que tomé, habiendo entregado al comandante la relación de individuos que dejé en el presidio y misiones, la de las obras que juzgo indispensables en la fragata para el mejor acierto de los viajes, la de sus propiedades y la de los víveres que suministré al comandante de Monterrey y presidente de aquella misión, y los testamentos e inventarios de los difuntos.

También paso a manos de vuesa excelencia los diarios, posesiones, planos y carta que el comandante de la goleta me entregó para este efecto.

Aunque dejé en Monterrey alguna cantidad de víveres, pretendí suministrarle algo más porque consideré que en este departamento no son tan permanentes como en aquel paraje a causa del temperamento, más el comandante del presidio respondió al oficio que para este asunto le pasé no necesitaba y que por lo mismo dejaba de recibirlos.

En la carta que por el paquebot dirijí a vuesa excelencia, le hacía incluso una representación que con fecha del 9 de julio me hizo don Juan Pérez, más el descuido o acaso el olvido hizo que me quedase con ella, la cual no debe en esta ocasión la misma detención y en ella verá

vuestra excelencia las razones que me expuso aquel primer piloto y segundo capitán.

Nuestro Señor guarde la vida de vuesa excelencia muchos años, San Blas, 25 de noviembre de 1775.

AGN, Historia, 324, ff. 15-16v.

