

# ESTUDIO INTRODUCTORIO

## Antecedentes

**H**acia el último cuarto del siglo XVIII, el gobierno de la Nueva España, al frente del distinguido virrey Bailío Frey don Antonio María Bucareli y Urzúa, se involucró en una serie de expediciones marítimas y terrestres que continuaron la rica tradición exploratoria en el lejano y septentrional Mar del Sur, el actual Océano Pacífico.

Había concluido ya el inicial avance al norte de los territorios conocidos de la península de Baja California que auspició el visitador general, don José de Gálvez, secundado por los diligentes militares y los valiosos franciscanos-fernandinos. Los miembros de estas dos comunidades acababan de fundar las misiones y presidios de San Diego de Alcalá y de San Carlos Borromeo de Monterrey; los franciscanos habían cedido sus misiones en la Baja California a los dominicos, quienes, paulatinamente, establecieron nuevos asentamientos, desde los cuales se facilitarían la constante incursión septentrional. El gobierno de las Californias se encontraba aún en su sede inicial, el presidio de Loreto, en la zona centro-meridional de la península. Su gobernador era don Felipe Barry, quien insistentemente enviaba bastimentos y todo tipo de ayuda al presidio y a la misión de San Diego, donde actuaba con gran acierto el capitán don Felipe Fagés. La personalidad de este militar, más tarde gobernador de las Californias, fue destacadísima en el campo de la ampliación del conocimiento geográfico y etnográfico de aquellos territorios. A él debemos los primeros informes sobre los reconocimientos terrestres que se efectuaron entre Monterrey y el bello puerto de San Francisco, sobre el estado de los nuevos establecimientos poblacionales, presidiales y misionales de la actual California estadounidense, y sobre la

exploración de los territorios en la península donde los dominicos, con ayuda de los “soldados de cuera”, fundaban misión tras misión.<sup>1</sup>

Las actividades en las Californias tenían su centro de operaciones en los viajes, acciones y diligencias que se emprendían en el Departamento de Marina de San Blas, en la costa occidental de la Nueva Galicia, en el Pacífico novohispano. Las únicas embarcaciones que surtían los lejanos establecimientos de la península y de la Alta California partían de ese puerto. En su mayoría, los comandantes y oficialidad pertenecían a la Real Armada y eran, por lo general, españoles peninsulares, aunque algunos marinos ya habían nacido en los territorios del septentrión novohispano. Los oficiales fueron marinos profesionales y los cirujanos, importantes miembros de la “cámara” o plana mayor del navío, egresados del Real Colegio de Cirugía de San Fernando de Cádiz. Unos y otros contaban con una larga e importante experiencia en los viajes marítimos por la región del Mar del Sur, desde Filipinas, Acapulco y los puertos de Perú, hasta San Diego y, como veremos, mucho más allá. Fue así como los viajes de toda índole a la costa norte de la latitud de Monterrey, partieron de, y regresaron, a San Blas. El puerto estuvo en plena actividad comercial y militar desde su fundación, a finales de la década de los sesenta del siglo XVIII, hasta el fin de la independencia mexicana, cuando tomó su relevo el puerto de Acapulco.<sup>2</sup>

Pero, ¿cuál fue el motivo esencial para reanudar incursiones tan alejadas y expuestas en mares y costas desconocidos? La respuesta central se halla en la política y las aspiraciones de dos imperios europeos, el español y el ruso. El primero buscó, durante el último cuarto del siglo XVIII, afirmar y expandir sus territorios en las latitudes septentrionales, precisamente ante la amenaza de una incursión comercial y poblacional del naciente imperio ruso. La respuesta específica está dada en la actividad diplomática del ministro plenipotenciario de la Corona española ante la Corte de San Petersburgo, don Francisco Antonio de Lacy, conde de Lacy, quien puso en alerta a su gobierno sobre las intenciones e incursiones de los rusos en las entonces aún incógnitas costas allende los 60 grados Norte.

En este trabajo rescatamos fundamentalmente la inmediata respuesta española que, desde luego, involucró a la Nueva España y a los actores que intervinie-

<sup>1</sup> Para más información sobre este tema, véase María Luisa Rodríguez-Sala *et al.*, *Los gobernadores de las Californias, 1767-1804* (México: Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM-Instituto de Investigaciones Históricas, UABC-El Colegio de Jalisco-Instituto de Cultura de Baja California, 2003). El ámbito académico de discusión de este trabajo ha sido el Seminario Permanente Interinstitucional e Interdisciplinario de Ciencia y Tecnología

<sup>2</sup> Véase Ernesto de la Peña, *San Blas de Nayarit*, 2 vols. (México: Secretaría de Marina, 1968), y Pedro López González, “San Blas. Historia de un puerto” (manuscrito inédito).

ron. El núcleo de la investigación, semejante a la de otros trabajos de este tipo, se centra en divulgar los documentos inéditos (poco difundidos o difíciles de leer por su antigüedad), en los que se plasmaron los resultados del primer viaje de exploración y confrontación con los territorios septentrionales, allende el recién reconocido puerto de Monterrey.<sup>3</sup>

De la primera expedición contamos con varios reportes procedentes de diferentes plumas y, claro está, también con desiguales enfoques. Varios de los miembros de la expedición, tanto militares como religiosos, se ocuparon de narrar lo que aconteció y lo que observaron. Los informes oficiales fueron escritos por los militares, al mando de los cuales estaba la realización de la navegación. Así, su comandante, el alférez Joseph Pérez, nos legó dos relaciones, el “Derrotero” más corto y específico, y el “Diario”, con una información adicional de carácter estrictamente naval. El piloto que Pérez recomendó y llevó consigo en la fragata capitana *Santiago*, alias *La Nueva Galicia*, como su segundo de a bordo, don Esteban José Martínez, también redactó un “Diario de navegación”, del que se hizo una copia de una parte del viaje, lo que observó del 20 al 21 de julio del año de la expedición. Dos fernandinos acompañaron la expedición a partir del puerto y presidio de San Carlos Borromeo de Monterrey, Juan Crespi y Tomás de la Peña Sarabia, quienes legaron sus impresiones de ese viaje en sus “Diarios”.<sup>4</sup>

Estos autores plasmaron su visión de lo que encontraron y de los sucesos diarios. Sin duda, este material contiene una perspectiva más científica, concretamente náutica, como el caso del “Diario” de Pérez. El “Derrotero” y los dos documentos de los frailes constituyen un material descriptivo-narrativo más ameno y de fácil lectura. Ambas perspectivas, complementarias, se tornan en una invaluable fuente que permite conocer los avances, tropiezos, dificultades, fenómenos naturales y acontecimientos humanos que vivieron cotidianamente esos personajes que se aventuraron en un reconocimiento de mares, costas y territorios, ignotos.

¿Cómo se inició esta portentosa aventura exploratoria, conocida genéricamente como “Viajes de Bucareli”? Designación histórica que no hace cabal justicia a sus ejecutores reales, pero cabe reconocer que fue el espíritu patrocinador de ese virrey lo que permitió el primero y los subsecuentes viajes de reconocimiento de esa

<sup>3</sup> Este trabajo se deriva del proyecto de investigación PAPIIT “Construcción de la actividad científico-técnica en México”, financiado por DGAPA, UNAM.

<sup>4</sup> Publicados en Sutro Collection, *Historical Society of Southern California*, vol. 2, parte III (Los Ángeles: Press of the Franklin Printing Company, 1891).

porción marina, costas y territorios novohispanos, por abajo y por arriba del paralelo 60 latitud Norte.

Bucareli se involucró en estas empresas como respuesta a la inquietud que en la Corte española suscitaron las comunicaciones del conde de Lacy, diplomático que envió a Madrid, al ministro de Estado, el marqués de Grimaldi, una serie de informes en los cuales daba a conocer las acciones y actividades rusas desde 1741 en los mares americanos occidentales. En aquel momento, los viajes de reconocimiento del comandante Vitus Jonasses Bering y su ayudante Alexis Tschirikov, con la compañía del francés *monsieur* de L'Isle, en las naves *San Pedro* y *San Pablo*, habían llegado hasta los 60 grados, e informaron que entre los 55 y 60 grados Norte habían encontrado multitud de islas, cuyos moradores comerciaban ya con sus más o menos distantes vecinos, los pobladores de la península de Kamtschatka. Dejaron establecido que la tierra costea hasta la California, a la que consideraron se extendía hasta los 75 grados Norte. Esta expedición rusa terminó en forma muy desafortunada, pues Bering murió en diciembre de ese año frente a los territorios que había reconocido; los tripulantes de una de las lanchas perecieron a manos de los naturales y casi toda la marinería restante enfermó de escorbuto. En una de sus comunicaciones, Lacy escribe: “las costas se forman de altos montes cubiertos de árboles que llaman los rusos linnaza y de cedros admirables para la Marina. El terreno es ameno y esponjoso, abundante en minas de cobre con indicios de otros metales más preciosos, abunda en zorras, cibelinas y nutrias de las más estimadas”.<sup>5</sup>

Hacia 1765-1766, según este mismo embajador, la emperatriz de todas las Rusias había autorizado el establecimiento de una compañía de negociaciones de Kamtschatka, que existía ya en lo que los rusos “llaman aquí la tierra firme de América”, esto es, “a los 64 grados de latitud”. Otra compañía más se componía de 24 individuos y 200 cosacos, empleados en la caza, en el descubrimiento del país y en la protección del establecimiento “y en procurar que los americanos se sujeten a pagar tributo a la Rusia”. Además, estaban estacionados cuarenta marineros y dos constructores de navíos para esa compañía que tenía derecho a realizar en tales territorios el comercio que deseara; consistía, hasta ese momento, en el intercambio de “pieles de castor, osos marinos, cibelinas, zorras, nutrias que traen a Rusia, pero a más de esto hay dientes de un animal que llaman *whras*, huesos y aceite de ballena y desde Tapala hasta Kamtschatka han establecido la pesca de *stockfish* y cabillao y esperan que sus navíos estén construidos para llevar estos productos al Japón y la China”.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> AGI, Estado, 20, n. 5, exp. 6, “Carta de Lacy a Grimaldi del 7 de mayo de 1773”.

<sup>6</sup> *Ibid.*, exp. 5, fol. 3r.

Por su parte, los rusos llevaban muchos productos, como “paños o lienzos, obras de zapatería, cueros, cobre labrado y tabaco de Ucrania”. Esperaban encontrar minas de oro y plata, y habían recogido ya buena cantidad de perlas, tráfico momentáneamente suspendido por la enfermedad que les producía en las manos la extracción de las conchas perlíferas. Como prueba de su dicho, el conde manifestó tener en su poder un pedazo de cobre de esos terrenos.

Los planes rusos contemplaban, además, “Una invasión en la China con veinte y cinco mil hombres” de las milicias de Siberia y de diferentes regimientos rusos; un ataque marítimo a Japón desde la península de Kamstchatka, para lo cual se construían navíos en los fuertes de San Pedro y San Pablo, a cargo de un inglés, llamado Lloyd.<sup>7</sup> Lacy también informó que, terminada la guerra que sostenían con Turquía, una escuadra rusa tenía proyectado llegar a Kamstchatka en un largo viaje que los llevaría por el Cabo de Buena Esperanza. Así, intentaban establecer su posesión en América, a la cual se consideraban con derecho por la presencia y actividad de habitantes de Siberia en sus territorios.<sup>8</sup> Estas empresas constituían una clara amenaza contra las posesiones españolas en el Pacífico.

## Preparativos de la primera expedición

La información anterior, producto de la buena diplomacia española, fue comunicada al virrey de la Nueva España; la primera orden real de abril de 1773 encargó a Bucareli, “descubrir si pasan adelante estas exploraciones de los rusos”.<sup>9</sup> En su respuesta a la Corte, el virrey pidió, entre otras cosas, disponer de mejores oficiales de la Real Armada, destinados al Departamento de San Blas, y en esa misiva menciona por primera vez la presencia del alférez Juan Pérez en el puerto nayarita y lo considera el oficial que con más acierto realizaba los viajes a, y desde, San Diego y Monterrey. Adicionalmente, cita que el propio Pérez ya le había manifestado “adelantar el reconocimiento” de las costas septentrionales, más allá de lo entonces conocido.<sup>10</sup> El siguiente y relativamente rápido paso en los preparativos del viaje fue la carta que el propio Bucareli envió a Pérez y que está fechada en la ciudad de México el 18 de julio de 1773.

<sup>7</sup> *Ibid.*, exp. 6, fols. 1r. y 1v.

<sup>8</sup> *Ibid.*, exp. 7, fols. 1r. y 1v.

<sup>9</sup> *Ibid.*, Estado 20, n. 1, “Bucareli sobre las exploraciones de los rusos, 27-07-1773”.

<sup>10</sup> *Ibid.*

Bucareli le escribe a Pérez que ha entendido “los vivos deseo que asisten a Vm. de adelantar los descubrimientos siguiendo la costa de Monterrey”. Le confiesa que son los mismos que a él le asisten “por las ventajas que pueden resultar al servicio”. En consecuencia, y con toda reserva, pide que le explique qué se piensa del asunto y le proporcione los detalles del plan de ese viaje, para lo cual le deja absoluta libertad de acción.<sup>11</sup> En espera de la respuesta de Pérez, quien entonces había zarpado de San Diego a San Blas, escribió al rey comunicándole que ya iba en camino de iniciar las exploraciones, que esperaba la respuesta de Pérez y mantenía los navíos preparados en el Departamento de San Blas y, con buen tacto, aprovechó para recomendar los servicios del alférez al rey.<sup>12</sup>

Hacia principios de septiembre, Pérez retornó a San Blas en el paquebote *San Carlos*, en el que había realizado uno de sus muchos viajes de abastecimiento a San Diego y Monterrey. Con fecha del día primero de ese mes, contestó a Bucareli; su respuesta no podía ser más contundente. Le aseguraba que, en efecto, habían sido sus deseos desde hacía tiempo “hacer su práctica”, esto es, explorar, y le informó de los detalles de ese posible viaje. Expresó que desde la salida de Monterrey tomaría altura hasta los 45 o 50 grados, “en donde tengo noticias se halla establecido un Presidio de los Rusos, para ver si es cierto”. Después regresaría, reconociendo la costa con toda exactitud, sin apartarse demasiado de ésta, ya que las corrientes y dirección del viento los sacarían mar adentro. En este documento reconoce su larga experiencia de más de siete años “que he hecho sobre estas costas”.

Acerca de los navíos más apropiados para el viaje, consideraba que debía ser una fragata, acompañada de un paquebote, éste sería ser *El San Antonio*, alias *El Príncipe*, disponible en San Blas al mando de don Juan Cañizares. Pidió que la fragata estuviera provista de unos

pendoles reales [y su equipo de navegación debería contar con] cuatro anclas y cuatro cables nuevos, dos anclotes y tres calabotes por espías, tres masteleros y vergas de repuesto; tres juegos de velas nuevas con toda la demás jarcia y cabos de babor; un timón de repuesto bien guarnecido. [La tripulación debería ser de] ochenta plazas ordinarias de sujetos escogidos: un primer y segundo contraestre, lo mismo de carpinteros y calafates; dos pilotos buenos.

<sup>11</sup> AGN, Historia, vol. 61, s/exp., fols. 45r. y 45v.

<sup>12</sup> AGI, Estado 20, n. 2, “Bucareli sobre explorar los descubrimientos de los rusos, 27-08-1773”.

Al respecto, informó que uno de ellos sería ser el que venía con una fragata de China como segundo y se llamaba don Joseph Vázquez, perteneciente a la Real Armada, era soltero y Pérez tenía muy buenos informes de aquél. Pidió, como era usual en estos viajes, la presencia de “un cirujano con su botica” y de un capellán religioso. En cuanto a armamento, consideró necesario “tres docenas de fusiles buenos y tres de espadas y cartucheras, ocho cañones”; pólvora y balas había suficientes en San Blas. Los bastimentos variados deberían estar previstos para doce meses; no podían faltar barriles de aguardiente, así como dos mil pesos por si fuere necesario comprar algo “en algún presidio de extranjeros”. Los tripulantes habían de ir equipados con suficiente ropa interior y exterior, especialmente de abrigo, y contar con la paga adelantada de cuatro meses para adquirir lo necesario antes de embarcar.

Pérez no consideró “mala salida” partir de San Blas, en enero o principios de febrero, y evitar hacerlo de Monterrey en diciembre o enero, debido a las corrientes y el frío que él mismo ya había experimentado en aquellos mares. También pidió al virrey que en Monterrey, su comandante, Pedro Fagés, le proporcionara todo lo que necesitara y le rogó mandara las instrucciones acerca de cómo comportarse en caso de encontrar “moscovitas” en algún presidio o establecimiento.<sup>13</sup>

Bucareli actuó de entera conformidad con Pérez y sus siguientes misivas fueron para el comandante de San Blas, a quien solicitó todo el apoyo requerido y el alistamiento de los navíos. Otro tanto hizo el rey, quien envió carta reservada a su virrey para avisarle que estaba próximo a enviar seis oficiales de marina, destinados a las embarcaciones de los nuevos descubrimientos.<sup>14</sup>

La empresa también puso en movimiento inmediato al comisario y al comisionado del Departamento de San Blas, don Francisco Hijosa y don Josef del Campo Viergol, respectivamente. El segundo comunicó a Bucareli, el 16 de octubre, que se trasladaba de San Blas a Tepic para apresurar las diligencias para el abastecimiento de los pertrechos y la contratación de la gente. Anexó a su carta una lista con todo lo que ya había habilitado: rancho de bastimento, pertrechos, armamento y municiones, vestuario para la marinería, tripulación de “10 timoneles, 23 marineros, 12 grumetes, 2 pajes y 10 soldados de cuera” y entre los oficiales, el cirujano y el capellán, aún sin nombres.<sup>15</sup> En la población de Tepic, se habían ya construido dos hornos para cocer las galletas del bastimento y se confeccionaba

<sup>13</sup> AGN, Historia, vol. 61, s/exp., fols. 48r-51r, “Carta de Pérez a Bucareli”.

<sup>14</sup> AGI, Estado 20, n. 4, “Bucareli sobre descubrimientos en las costas de California: 26-11-1773”.

<sup>15</sup> AGN, Historia, vol. 61, s/exp., fols. 30-32r.

la ropa para los marineros, grumetes y pajes; de fuera de San Blas se pidió todo lo necesario, ya que el almacén local estaba muy desprovisto.

A finales de noviembre, el comisario Hijosa, quien tan buenas labores había realizado en el Departamento de San Blas en los años de las primeras exploraciones a San Diego y Monterrey, tomó también a su cargo las urgentes diligencias para la preparación de las naves. La fragata *Santiago*, alias *La Nueva Galicia*, que había sido expresamente escogida por Pérez, estaba propiamente lista para zarpar, pero aún sin cargar, en tanto que el paquebote *San Antonio*, alias *El Príncipe*, aún tenía que ser carenado y, desde luego, abastecido. Hijosa señaló que este navío estaría listo hasta mediados de marzo, pero que la fragata podría partir a mediados de enero.<sup>16</sup>

Hacia los días de las fiestas navideñas y de año nuevo, se cruzaron las últimas cartas entre los actores de esta empresa. Bucareli escribió a Hijosa, le dio instrucciones y confirmó y aprobó sus observaciones. Se manifestaba de acuerdo en que la fragata llevara las provisiones directamente a Monterrey, desde donde podrían remitirse a San Diego, pues el paquebote no estaría listo con tiempo para hacerlo. Aceptaba que el segundo piloto lo seleccionara Pérez, y era don Esteban Martínez, de quien opinó Hijosa que era amistad y confianza de Pérez; en tanto que no consideró necesario que se embarcaran los diez “soldados de cuera”, pues se trataba de una empresa exploratoria, no de pelea. Aprobó que se contratara al cirujano de la Real Armada en el Departamento de San Blas, don Pedro Castán de Hoyos, pero también aclaró que Pérez consideraba de su mayor confianza a quien servía en el cargo en San Diego, don Josef Dávila, y que en esta circunstancia sugería que Castán viajara hasta ese primer puerto y ahí cambiara de puesto con quien ahí residía. Como veremos, en realidad no sucedió así, ya que Castán continuó a lo largo de todo el viaje con el muy importante desempeño de cuidar y atender a la marinería en la difícil exploración. Otros dos cirujanos fueron asignados a los paquebotes: don Juan González a *El Príncipe* y don Mariano Núñez al *San Carlos*, ambos eran miembros de la Real Armada en el Departamento de San Blas.<sup>17</sup>

En esa misma fecha, 24 de diciembre, escribió Bucareli a Pérez y en su pliego le confirmaba casi las mismas indicaciones que dio a Hijosa. Sólo agregaba que el padre Guardián de San Fernando designaba como capellán al religioso fray Pablo Mugartegui, esta decisión también le fue comunicada a fray Junípero Serra. Además, le remitió adjuntos los diez pliegos de papel de marca que Pérez había

<sup>16</sup> *Ibid.*, fols. 143-144v.

<sup>17</sup> *Ibid.*, vol. 324, exp. 1, fol. 13r.



pedido para realizar en él los dibujos, así como los pinceles, algunas pinturas y “un vidrio con agua-mar”. En esa carta le anexa Bucareli el “Pliego de instrucciones”, que sólo debía abrir después de haber dejado en Monterrey las provisiones y cuando se encontrara en distancia de 2 o 3 leguas del puerto. La apertura debían atestiguarla el capellán, el cirujano y el segundo piloto. Curiosamente, le informaba que el comisario le entregaría: “un cuartillo de trigo, otro de cebada, otro de maíz, otro de frijol, otro de garbanzo, una porcioncita de pimienta, clavo, canela y nuez moscada que llevara Vm. en custodia correspondiente para los fines que después verá con más 24 o treinta botellas vacías que prevengo también se le franqueen”.<sup>18</sup>

El destino de estos productos probablemente era el de iniciar su cultivo en las posibles nuevas tierras, aunque no se les menciona en “la instrucción”.

Las dos últimas cartas antes de la partida se cruzan entre el virrey e Hijosa, fechadas el 25 de diciembre, la de Bucareli y la respuesta del comisario, el 28 del mismo mes, en las cuales se puntualizan algunas cuestiones generales, sin mayor importancia. La de Hijosa alude a la enfermedad de Pérez, quien no pudo poner fuera del puerto la fragata y confió esta maniobra a su segundo, quien con todo éxito la fondeó y comprobó “la buena propiedad de la fragata”.<sup>19</sup>

Pasemos ahora al importante documento oficial, usual en toda expedición, “la instrucción”: consiste en un detallado documento reservado que contiene 32 apartados; en los primeros seis puntualiza el virrey los detalles generales. A partir del séptimo, señala a Pérez ciertos objetivos, entre ellos la altura que debería alcanzar, “a lo menos a los sesenta grados de latitud”; viajar de regreso pegado a la costa, sin perderla de vista y procurando su “más prolijo examen y tomará tierra en los parajes que pueda hacerlo sin conocido riesgo”. Lleva expresa prohibición de dejar levantados o fundados establecimientos, pero sí de señalar los sitios en que puedan hacerse, tomando posesión de ellos a nombre del Rey, de acuerdo a la Minuta o Formulario, que para ello también se le entregaba. En caso de encontrar algún establecimiento extranjero, debía subir a mayor altura y ahí tomar la posesión, con el fin de evitar enfrentamientos; pero observando desde lejos todo lo que pudiera. El encuentro con otra embarcación también estaba previsto, con la expresa recomendación de no entablar contacto alguno. En cuanto a los naturales que encontrara en sus tierras, “después de haberles acariciado y dado algunas cosas de las que lleva a este fin”, desde luego, abalorios en abundancia, se tenía que informar de todo lo

<sup>18</sup> *Ibid.*, fols. 77-78v.

<sup>19</sup> *Ibid.*, fols. 144-154r. y 171-172r.

concerniente a ellos y sus tierras, costumbres, aliados, gobierno, tributos, recursos naturales y mineros, a su posible encuentro con otras embarcaciones o si “han conocido a otras gentes diferentes a las suyas” y todos los detalles de una relación con otros extranjeros. También se le recomendó cuidar de la tripulación, tanto durante la navegación, como cuando se encontrara en tierra, especialmente vigilar que proporcionaran buen trato a los naturales con que se toparan. A su llegada a Monterrey o San Diego, si le fuere necesario, la costumbre del mar era saludar a la bandera del presidio, izando en el tope del palo trinquete, un gallardete blanco con las armas de Su Majestad. En cuanto a la navegación misma, Bucareli indicó claramente a Pérez que había de llevar un “diario” desde su salida de San Blas y anotaría en éste todo lo concerniente al viaje, tanto en lo náutico como en lo demás, de tal modo que el documento sea instructivo “o sirva de más luz y conocimiento al viaje”. Debía leerlo con cierta frecuencia a los oficiales y éstos certificar su acuerdo con lo escuchado. La misma tarea de escribir el “diario” había de ser tarea del piloto del paquebote *San Antonio*, alias *El Príncipe*. En caso de tomar tierra en Monterrey o San Diego, deberían entregar al comandante de estos puntos, copia del “diario”, a fin de que fuera remitido de inmediato al gobernador en Loreto y de ahí a la capital virreinal.

Junto con “la instrucción” se le entregaron a Pérez copias de las informaciones sobre los rusos. El apartado final le dejaba claro que no esperara más recompensa de sus fatigas y de los que le acompañaban que “la piedad del Rey a proporción de su celo y de los buenos efectos que produzca”.<sup>20</sup> Como se aprecia a lo largo de la lectura del “diario”, las recomendaciones del virrey fueron acatadas con todo escrúpulo y así lo hace ver el alférez Pérez.

Las previsiones de Bucareli para el buen éxito de la empresa no dejaban dudas de sus intenciones de averiguar qué sucedía al norte de Monterrey. Pero, casi en forma simultánea, el diligente y previsor virrey quiso asegurar tanto el poblamiento del septentrión, como la facilidad de comunicación por algún otro lugar del enorme territorio novohispano.

Fue así como, por un lado, apoyó la expedición comunicativa comandada por el destacado presidial don Juan Bautista de Anza hijo, quien llegó a conectar la Pimería Alta con la California.<sup>21</sup> Por el otro, ordenó y vigiló dos exploraciones que debían valorar la posibilidad de comunicar el seno mexicano con el Mar

<sup>20</sup> AGI, Estado, 20, n. 5, exp. 2, fols. 1-10v. Contiene “la instrucción”, probablemente haya una copia en el AGN, pero no la hemos localizado.

<sup>21</sup> Sobre estos aspectos, véase Rodríguez-Sala *et al.*, *Los gobernadores de las Californias...*

del Sur, a la altura del Istmo de Tehuantepec. Estas interesantes expediciones, encomendadas a ingenieros militares, la primera al capitán don Agustín Crame y Mañenas;<sup>22</sup> la segunda, a don Miguel del Corral y al capitán de fragata don Joaquín Aranda, tuvieron resultados no muy halagüeños, con la conclusión de que la comunicación entre los dos mares era sumamente difícil por el costo de un canal que los uniera.<sup>23</sup>

Regresemos a San Blas y a los últimos preparativos antes de la salida. Juan Pérez escribió un detallado “inventario” de todo lo que recibió del comisario Hijosa para abastecer la fragata: era de 41 codos de quilla limpia, tres de lanzamiento a proa, 1 codo y 12 pulgadas a popa, 14 codos con 7 pulgadas a manga; 10 de plan, 6 codos con 4 pulgadas a puntal y 45 codos de eslora.<sup>24</sup> Su tonelaje ascendió a 225 ½ toneladas; el casco era nuevo, de excelentes maderas de cedro y tenía forro. Contó con palo mayor, verga mayor, mastelero de gavia, verga de gavia, la mayor, palo de trinquete, verga de trinquete, mastelero de velacho, verga de velacho, mastelero de juanete, verga de juanete, el bauprés, botalón, verga de cebadera, palo de mezana, el velamen, las anclas, cables, banderas, armamento y repuestos. Contó con sus “Útiles del barco” o instrumentos, tanto náuticos como de otro tipo, entre éstos los del carpintero y la indispensable lancha del barco, necesárisima para llegar a las playas. El alférez recibió por escrito el “inventario” de la embarcación y lo firmó.<sup>25</sup>

Otro tanto hizo con la relación del “Rancho y provisiones”, se embarcaron en la fragata para 88 personas. En esta parte de la documentación se señalan, con plazas y nombres, los miembros de la mesa de cámara que correspondía a la plana mayor, iban como primer capitán y piloto: don Juan Pérez; segundo, don Esteban Martínez; capellán, fray Pablo Mugartegui y cirujano don Pedro Castán de Hoyos, quien iba en la nave capitana. La tripulación constó de oficiales de mar, marineros, grumetes y pajes, con un total de ochenta hombres; los oficios los desempeñaban cuatro “cocineros de equipaje”; de ellos, por supuesto, no se citan sus nombres. Para estas 88 plazas, el bastimento de alimentación no fue

<sup>22</sup> En AGI, Estado 20, n. 6, exp. 2, fols. 1-4v. El documento está fechado por Crame el 2 de enero de 1774, con carácter de reservado.

<sup>23</sup> Elías Trabulse, *Historia de la ciencia en México, siglo XVI* (México: Conacyt-FCE, 1986), 137.

<sup>24</sup> AGN, Historia, vol. 61, fols. 1-228v: “Inventario de la Nueva Fragata de S.M. que acaba de construirse en este Astillero, nombrada *Santiago*, alias *La Nueva Galicia*, que sale destinada para el puerto de San Carlos de Monterrey en la costa occidental de Californias, por el Sr. Comisario Don Francisco Hijosa”.

<sup>25</sup> *Ibid.*, fols. 229-241r.

corto. Tan sólo de carne de tasajo se embarcaron 429 arrobas con 11 libras, lo que permitía contar con 21 472 raciones alimenticias. Asentemos aquí que las ordenanzas de mar preveían, con toda exactitud, qué cantidad de carne correspondía a cada ración: cinco onzas diarias. La galleta era uno de los alimentos que mejor y más frecuentemente se empleaba en alta mar, de la *ordinaria* se embarcaron 1 379 arrobas con 7½ libras, la ración diaria ordenada era de 18 onzas. También llevaron consigo *galleta fina*, destinada tan sólo a la mesa de la cámara, su cantidad fue generosa, 58 arrobas con 10 libras que se repartiría en una libra diaria por persona. Las “menestras” podían ser de frijol o arroz, y de éstas se llevó también un buen cargamento. La tripulación pidió a Pérez que en lugar de pinole, panocha y harina para el desayuno, se llevaran 40 arrobas con 7 libras de manteca. Además de estos alimentos, la fragata condujo en su cocina vinagre, queso, sal, chile, agua y leña, garbanzo, lenteja, azúcar, jamón, chocolate, aguardiente de Castilla, vino blanco, vino de Parras para consagrar, chiles encurtidos (un barril), carne de puerco, cebollas, ajos; las especias eran canela, clavo, azafrán, pimienta. Como alimento vivo, se subieron a bordo 79 gallinas con su alimento, 24 carneros, 12 cabras con su macho, tres machos cabríos castrados, 2 toretes y el maíz correspondiente para alimentarlos. Las verduras frescas fueron nueve tercios de calabaza y se condujeron también 2 tibores de jarabe de limón y otros 2 de jarabe de joquixtle. La presencia del chile fresco, seco y encurtido denota, sin duda alguna, el que una buena parte de la tripulación tenía hábitos alimenticios ya propios de la Nueva España.<sup>26</sup> Además de los alimentos, la fragata dispuso de utensilios para la cocina y para la cámara, platos y tazas de Puebla, la conocida talavera, con toda seguridad para el servicio de la mesa de cámara.

Finalmente, Pérez también recibió y firmó la relación de numerosos “renglones de carga” que transportó la fragata, bajo cubierta, en sus bodegas, para su entrega en San Carlos de Monterrey; los remitió desde la capital del reino el encargado de las Californias, don Juan José de Echeveste.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> *Ibid.*, fols. 242-247r.

<sup>27</sup> *Ibid.*, fols. 248-253v.

## El primer viaje de don Juan Joseph Pérez Hernández, 1774

Los dos documentos que debemos a la pluma de Pérez, el “Diario”<sup>28</sup> y el “Derrotero”,<sup>29</sup> constituyen dos amplios textos muy similares entre sí. El primero es el más largo y, además de su parte náutica, contiene la exposición cotidiana del acontecer del viaje. En algunas fechas, esta parte se resume en lo que el alférez y piloto designó como “Acaecimientos”, en otras, especialmente cuando se encontraban en una situación más importante, el texto se vuelve más descriptivo y de lectura más ligera. La diferencia central entre el “Diario” y el “Derrotero” radica en que éste carece de los cuadros de concentración de la navegación diaria, que inserta en la parte superior izquierda de cada folio del “Diario”, así como la ausencia de las mediciones cotidianas, las correcciones en ruta, la distancia, rumbo recorridos y los posicionamientos geográficos que aparecen siempre en la parte superior derecha y concluyen con la determinación de la longitud, en relación con el puerto de salida, San Blas. Esta información náutica es sistemática, pero no está presente cada día, en ocasiones las omite, generalmente cuando se encuentra cerca de alguno de los puertos conocidos y, desde luego, cuando la embarcación está fondeada.

Fuera de estas diferencias sustanciales, ambos documentos están escritos casi con las mismas palabras. La narración del diario acontecer es, en términos generales, idéntica, de donde algún autor ha considerado las dos versiones como una sola. Sin embargo, un detallado análisis de las diferencias que hemos anotado.

La parte que el autor denominó acaecimientos en ambos documentos es monótona por lo repetitivo de su contenido. Día con día, a partir de la salida, martes 25 de enero de 1774, se describen los datos de navegación, los detalles climáticos, los avances y el comportamiento de la embarcación. Por ello, para esa parte del documento, contrastamos tan sólo lo que escribieron el comandante Pérez y su segundo

<sup>28</sup> Lleva el título siguiente: “Año de 1774. Diario de la exploración practicada por el Alférez graduado Dn. Juan Pérez en la fragata *Santiago* alias *La Nueva Galicia*. Se encuentra una versión completa en el AGN, ramo Historia, vol. 61, exp. 12, fols. 268r.-381v. En el AGI localizamos un original de la segunda parte del documento: “Continuación del Diario que formó el Alférez graduado de fragata don Juan Pérez, primer piloto del Departamento de San Blas con la titulada *Santiago*, alias *La Nueva Galicia* de su mando, que comprende su salida de Monterrey a explorar la costa septentrional y su regreso a este propio puerto en 26 de agosto de este año de 1774. Se encuentra en AGN, Estado 20, n. 11.

<sup>29</sup> Lo tituló “Derrotero de Dn. Juan Pérez desde su salida de San Blas el 24 al 25 de enero de el año de 1774”.

piloto, Martínez, sobre una parte central del viaje. Nos referimos a lo que aconteció del 20 al 21 de julio, cuando se encontraban en la latitud Norte de 55 grados, frente a la isla de Santa Cristina. En ese escenario temporal, los expedicionarios tuvieron su primer encuentro con los naturales de esas tierras costeras. En el texto se consigna tan importante acontecimiento humano.

El 14 de julio, Pérez convocó a reunión con sus oficiales para anunciarles que era necesario acercarse a la costa para “hacer aguada”, ya que empezaban a estar escasos de este vital elemento.<sup>30</sup> A propósito, se redactó un informe especial que firmaron todos los oficiales. Éste sería el motivo por el cual se acercaron a tierras totalmente desconocidas. Estaban en latitud Norte de 55 grados y durante los siguientes días fueron costeano.

El martes 19, sin fondear, tuvieron la primera visita de los naturales. Aquí las narraciones de Pérez y de su segundo piloto, Martínez, coinciden fundamentalmente. Como la primera es parte del documento inédito incluido en este trabajo, no la anexamos aquí, tan sólo mencionamos que su texto es un poco más escueto, y la otra, más detenida y elocuente. El “Diario” del segundo piloto Martínez narra este importante episodio del primer encuentro con los naturales, en escenarios geográficos hasta entonces desconocidos, de la siguiente forma:

### **Día 20 al 21 de julio de 1774**

Continuamos como he referido, procurando aproximarnos a la referida Isla (que no lo era) de suerte que a la una estábamos bien cerca, pero habiendo sondado no encontramos fondo. Desde las nueve de la mañana tuvimos tiempo fresco, de suerte, que a medio día nos hallábamos, a donde nos parecía podríamos fondear, que era por detrás de tres farallones, pero viendo que la tierra cada vez más salía para adentro, la seguimos costeano, y conocíamos que es tierra que se huye, para adentro, formando una especie de ensenada que no pudimos registrar por faltarnos el viento, que se quedó calma, y no habiéndose encontrado fondo con 65 brazas y creo que ni con ciento se hubiera encontrado según la situación de esta costa, que parece un risco, y lo es de piedras tajadas, y sobre ellas están creados varias especies de árboles como son pinos, hayas, muchas y grandes, álamos en blanco y otras especies, que yo no

<sup>30</sup> *Ibid.*, fol. 234v.

vi, y esto lo digo porque lo vi en varias herramientas de uso de estos indios, como son flechas, un remo, que yo les tomé, y que con la vista se veía muy claro. Como digo, nos quedamos en calma, experimentamos sobre la costa esta, una furiosa corriente que por poco nos atraviesa el navío, evidenciándose según lo experimentado que las corrientes en esa ensenada son muy grandes, y tal vez, provienen de algunos ríos que desembocan en ella.

Como nos quedamos en calma hubieron los Indios logrado su deseo de atracar con nosotros y nosotros con ellos. En todo el resto de la tarde se juntaron veinte y una canoas que según conté había en todas como ciento cincuenta indios, todos corpulentos y robustos, aún los de mayor edad, dos canoas llenas de mujeres y algunos muchachos pequeños que traían de pecho y mayores, las mujeres son bien parecidas, traían en la boca una tablilla que parecía labio de una concha pintada, el labio de abajo lo tenían agujereado donde se afirman la tablilla, cosa muy fea, traían sus manillas o plomo y también de cobre y muchos anillos. En una canoa grande de catorce o quince codos venía uno, representando ser el Rey o Capitán, con veinte y dos Indios con música de pandero y sonaja, bailando, y gritando todos, este Señor Rey o lo que fuese se pagó de mi gorra encarnada, se la di, y me regaló un manto que traía puesto, es una frazada que remitiré a Su Excelencia, a mi llegada, primorosa por estar hecha de mano, de gente sin cultura, otras varias recogió mi compañero, también noté en sus canoas algunas planchitas de hierro y algunos otros instrumentos de piedra, pero lo que me causó novedad fue verles media bayoneta, y a otro un pedazo de espada hecha cuchillo, a este instrumento se le inclinaba mucho, y, pedían a señas espadas o cuchillos grandes, todo el cambio se redujo a ropa vieja con la gente de mar, dándoles alguna frazadas de lana y otros cueros que es la vestidura que usan, así de lobos como de nutrias, pero bien ceñidos al cuerpo. Las mujeres igualmente visten lo mismo, el pelo lo atan como los españoles, estas son las mujeres, que los hombres usan dragonas como los soldados, atados con cintas de lana y cueros muy delgados.

Yo le hice mil preguntas, todo a fin de ver si podíamos fondear, pero no me entendían, y sus respuestas era decir que había mucho que comer y beber, que nos fuésemos a tierra. Algunos de los de nuestra gente se entraron en sus canoas y los obsequiaron mucho y de ahí nos vinieron dos a bordo a quienes se les regaló pan y queso, fue tarde muy gustosa, pero hubiéramos querido fondear, pero no hay en todo este paraje donde poder hacerlo por la mucha agua que hay sobre los bordos de la costa. Usan también los indios sombreros,

pero son de paja, como los coritas de la Canal de Santa Bárbara, también les vi una cuchara de palo y recogí dos flechas primorosas, no como las que usan los demás indios de Nueva España, siempre estuvimos con la esperanza de plantar la Cruz de Cristo en ese paraje, pero el tiempo nos privó de ese deseo, como se dirá adelante.

Concluida la tarde se retiraron las canoas y nosotros en calma, con tal cual ventolina nos fuimos apartando y así anohecimos, se cubrió el cielo de neblina de suerte que no se veían la tierra, cargó la corriente con nosotros y nos aconchó sobre una tierra que demoraba al Noroeste  $\frac{1}{4}$  Norte y no se veían la tierra donde anohecimos. Esta tierra es muy alta y forma la ensenada con la punta de Santa Margarita y se le puso por nombre Santa María Magdalena del Rincón, de esta ensenada huye la tierra para el Leste y Leste-Noreste más baja y se une con la Magdalena y está esta tierra sobre cincuenta y cinco grados y treinta minutos,<sup>31</sup> y es el mismo paraje donde perdió el teniente del capitán Beerings, Mons. Tchirikov su lancha y su gente, por el mismo mes de julio del año de mil setecientos cuarenta y uno; y creo que el fierro que poseen estos indios sea de los tristes despojos de la pobre gente que en dicha lancha se embarcaron. Los indios nos dijeron que no fuéramos para aquella tierra por que mataban y flechaban; ellos fueron con la apariencia y en las obras muy tratables y de lindo genio, pues a los que saltaron en sus canoas los abrazaron y los convidaban a comer y dormir en tierra.

Como llevo referido, hallándonos muy ensenados sobre la Magdalena, el tiempo de mal cariz, las corrientes muy grandes ya para el Este-Este, y ya para el Noroeste, el viento al Sureste, determinamos el ir para fuera arrimadas las gavias y así se concluyó la singladura, sin más novedad a Dios Gracias.<sup>32</sup>

Es copia a la letra de lo que el Segundo Piloto Don Esteban José Martínez expresa en su Diario que queda en la Secretaría de Cámara del Virreinato que es a mi cargo y de que certificó. México, veinte y seis de noviembre de mil setecientos sesenta y cuatro.

MELCHOR PARAMÁS (rúbrica)<sup>33</sup>

<sup>31</sup> En realidad estaban en una altura ligeramente más baja, tal vez los  $55^{\circ}14'$ .

<sup>32</sup> Probablemente se encontraban en el difícil sitio marino de Dixon Entrance, citado por Bernabeu, lo que consideramos es acertado. Salvador Bernabeu Albert, "Juan Pérez, navegante y descubridor de las Californias (1768-1775)", en José Luis Peset, ed., *Culturas de la costa noroeste de América* (Madrid: Quinto Centenario-Turner, 1992), 277-290.

<sup>33</sup> Los folios que se transcriben proceden de la copia que, parte del "Diario", se conserva en el AGI, Estado, 20, n. 11, exp. 4, fols. 2r-4v.



Como podrá apreciarse, la similitud de los escritos del comandante y de su segundo de a bordo es bastante evidente, lo que significa que los oficiales marinos tenían una preparación similar que les permitía describir lo que encontraban cotidianamente, con una enorme precisión en los detalles. No es extraño que los dos personajes eran pilotos reconocidos y con una buena experiencia en los trayectos marinos.

Después de este primer encuentro con los indígenas del noroeste de los actuales territorios estadounidenses y de un corto trayecto con rumbo Norte, Pérez tomó la decisión de iniciar el camino de regreso. Lo hizo tomando en cuenta que difícilmente podría encontrar más al Norte un paraje donde fondear y hacer aguada, debido a que los vientos y corrientes impedían el acceso a la costa. Habían llegado a la latitud Norte de 55°24', pero es muy probable que fuera ligeramente inferior. Era el jueves 21 de julio de 1774. Ésta fue la máxima altura a la que llegaron y, como se puede apreciar, Pérez no pudo dar cabal cumplimiento a la "Instrucción" que recibiera del virrey Bucareli, quien le pidió que subiera hasta los 60 grados latitud Norte. Las condiciones climatológicas y náuticas no se lo permitieron.

Ya en viaje de retorno y costeano, como se lo había ordenado Bucareli, con destino a Monterrey, pasaron, sin duda, por el archipiélago de la isla Carlota, donde tuvieron a la vista unas altas montañas que bautizaron como San Cristóbal. Es muy probable que se encontraran al norte de la isla de Vancouver, en el actual sitio de Goleta Channel, o bien en el estrecho de la isla de la Reina Carlota en 50°58', a la que los españoles llamaban isla de Floridablanca.<sup>34</sup>

Un poco más al Sur pudieron, al fin, fondear en latitud de 49°30', el domingo 6 de agosto, en lo que llamaron el surgidero de San Lorenzo, posiblemente en algún lugar de la isla de Nutka, territorio de la actual Columbia Británica, o en lo que más tarde sería el puesto de San Lorenzo de Nutka, actual población de Nutka, en 49° 37', como se aprecia, si es que estamos en la situación geográfica correcta, en una posición bastante acertada. Sabemos que este puesto finalmente quedó en manos de los ingleses hacia fines del siglo XVIII. En ese entorno, tuvieron un segundo encuentro con los naturales, con quienes volvieron a intercambiar productos y anotaron que tenían cobre en abundancia y eran bien parecidos, tanto hombres como mujeres. Desde ese sitio, su recorrido fue ya en mares y costas

<sup>34</sup> Así lo consigna Amancio Landín Carrasco en su *Mourelle de la Rúa, explorador del Pacífico* (Madrid: Cultura Hispánica, 1971), 34.

relativamente conocidos, por lo cual no nos detenemos en mayores aclaraciones. Fue así como pasaron frente a los farallones del puerto de San Francisco el miércoles 24 de agosto, pero, desde luego, no fondearon por encontrarse ya muy cercanos a su primer destino, el puerto, misión y presidio de San Carlos Borromeo de Monterrey, adonde arribaron el día siguiente. Fueron saludados con salvas de cañón, a las que respondieron de igual forma. Durante su relativa corta estancia en tierra, Pérez levantó el acta de viaje. En ésta se manifiesta la autenticidad de su “Diario” y de la copia que ahí entregó. Las firmas corresponden a sus oficiales y marinería más importante: el primer guardián, Francisco Fernández, el contra maestre, Juan Pérez; el primer galafate, Francisco Álvarez y Rúa; como segundo galafate, Carlos Ortega; como primer carpintero, Manuel de Rodas. Firma y texto separados escribió el cirujano de la fragata don Pedro Castán de Hoyos, quien asentó la autenticidad de la copia del “Diario” y de todo lo que en él se encontraba narrado. El documento quedó firmado en Monterrey, en 30 de agosto de 1774.

La salida de este puerto hacia el Sur fue difícil y llena de peligros, tuvieron que intentarlo una segunda vez, después de una interrupción de poco más de veinte días, del 15 de septiembre al 6 de octubre. Este obligado descanso obedeció a las tormentas y situaciones climatológicas que señalaron el capitán y sus oficiales. El impedimento lo ocasionó la entrada de lo que llamaron equinoccio, condiciones climatológicas que tan sólo les habían permitido separarse brevemente de la difícil costa, el martes 11 de septiembre. Después de muchos días, durante los cuales invernarón en fondeadero seguro, pudieron, al fin, levar anclas el 6 de octubre. Ya sin interrupciones, a pesar de la enfermedad de algunos marinos, se dirigieron hacia su destino final, el puerto de San Blas. La navegación desde la salida de Monterrey, hasta la llegada a costas novohispanas, les llevó 29 días efectivos.

El sábado y domingo 29 y 30 de octubre, estaban cercanos al cabo de San Lucas, en el extremo suroeste de la península. Lo demarcó Pérez y dejó asentada su nueva posición, que había corregido en relación con la observada en sus viajes anteriores. Un día después, avistaron la ya conocida Isla Isabela y el 1 de noviembre pasaron cerca de las tres Islas Marías y, al salir el sol del siguiente día, estaban a 5 leguas de la piedra blanca que marcaba y marca la entrada al puerto de San Blas. Ahí fondearon el jueves 3 de noviembre del mismo año. Con las siguientes palabras concluye el “Derrotero” y el primer viaje de exploración septentrional y sexto en el que participaba don Juan Pérez:

Al medio día quedamos casi en calma con todo el aparejo largo en demanda del Puerto... a las 5¾ se cantó la salve a Nuestra Señora del Rosario y se hizo el saludo de 3 cañonazos y antes, por haberse calmado el aire, mandé las lanchas para que nos dieran remolque, en efecto, seguimos hasta las 6 y media que dimos fondo en cinco brazas de agua, concluyendo nuestro viaje con felicidad, a Dios gracias. Sea para mayor honra y gloria de Dios y de María, Señora de Belén.

Por cuenta hice el recto rumbo desde el Puerto de Monterrey al de San Blas al Sur, ángulo de 43 grados al Leste y por Distancia 415 leguas, Diferencia de Latitud 15 grados 09 minutos; Longitud, 16 grados al Oeste disminuidos para el Leste cumpliendo mi Meridiano de San Blas. San Blas, 3 de noviembre de 1775.

JUAN PÉREZ

## Los protagonistas más del primer viaje: los frailes Juan Crespi y Tomás de la Peña Sarabia

El viaje en la parte realmente nueva, o sea de Monterrey hacia el septentrión, tuvo otros dos testigos de relevancia, los dos franciscanos-fernandinos Juan Crespi y Tomás de la Peña Sarabia, a quienes debemos dos “Diarios”, con carácter más humano y descriptivo que los de los militares.<sup>35</sup> Los dos miembros del Apostólico Colegio de Propaganda Fide de San Fernando de México subieron a bordo por indicación del padre presidente de las misiones, fray Junípero Serra, para sustituir a fray Pablo Murategui, quien enfermó y quedó en San Diego. El padre lector fray Rafael Verger había decidido, junto con el virrey Bucareli, que uno de los religiosos fuera como padre capellán y tuviera, además de su tarea religiosa, la de observar la altura cuando bajaran a tierra, demarcar las costas, anotar todo lo que concerniera a los naturales y a las nuevas tierras que encontraran. Serra designó a Crespi y éste le pidió que lo acompañara el padre prior, Tomás de la Peña Sarabia.

Ambos religiosos-misioneros determinaron redactar, día con día, lo que observaran y ocurriera, y así lo hicieron, desde nuestra perspectiva, con éxito. Nos legaron dos documentos, muy similares, en los cuales dan énfasis a la vida cotidiana,

<sup>35</sup> Para este trabajo recurrimos a las copias de la Sutro Collection, *Historical Society of Southern California*, ed. bilingüe (inglés-español), que gentilmente nos proporcionó el colega californiano David Hayes-Bautista. No tenemos noticia en dónde se encuentran los originales.

a los sucesos humanos, enfermedades, muertes, encuentros y desencuentros, así como a los ritos religiosos y civiles. En la parte náutica, los frailes se valen, desde luego, de los informes que les proporciona el capitán Pérez, pero tienen el especial cuidado de anotar, casi diariamente, la altura en que se encontraba la fragata. Estos documentos complementan la visión de los militares, al enriquecerla con una sencilla, pero rica perspectiva humana, desde luego basada en lo religioso. Sus narraciones sobre los dos encuentros con los naturales están plenas de detalles sobre el aspecto físico de hombres y mujeres, su indumentaria, embarcaciones (canoas) y utensilios de trabajo y de la vida cotidiana, entre éstos las preciosas frazadas y cobijas, las bellas cajas de maderas finas en las que guardaban sus pertenencias. Tampoco les resultaban extraños los accidentes geográficos que encontraban en sus esporádicos avistamientos de las costas septentrionales, que les permitía la cerrada neblina que los acompañó durante gran parte del viaje más allá de Monterrey. Especial impresión causó en Crespi divisar el jueves 11 de agosto, en altura de 48°09' "un cerro muy alto... con buenos manchones de tierra nevada... le llamó [el capitán] el Cerro Alto Nevado de Santa Rosalía".<sup>36</sup>

Es muy posible que estuvieran frente al Mount Rainer, cercano a Portland, actual Oregon, cuya altura de 4,392 metros sobre el nivel del mar garantiza lo nevado de sus cumbres y cuya posición de 47°12' se aproxima a la que Pérez fijó.

Un aspecto interesante del "Diario" de Crespi son sus referencias históricas. Con frecuencia mencionaba alguna de las expediciones anteriores, especialmente la de Sebastián Vizcaíno, a principios del XVII, durante la cual llegó hasta la altura del cabo Mendocino y recorrió costas similares a las que avistaron.<sup>37</sup> Pero también se refiere a sus propias experiencias de poco tiempo atrás, como la interesante comparación geográfica que realiza frente a los farallones del puerto de San Francisco, entre su anterior viaje terrestre en 1769 y el actual, por mar, que le permitió rectificar sus observaciones previas.<sup>38</sup>

De acuerdo con los religiosos, regresaron al presidio y misión de Monterrey el sábado 27 de agosto. Dieron gracias a Dios y a la Virgen María por haber llegado a puerto y Crespi escribió que "aunque con la pena de no haberse logrado el principal fin de llegar hasta los sesenta grados de altura y de saltar a tierra y plantar en ella el estandarte de la Santa Cruz". Crespi dejó plasmado al final de su "Diario" sus deseos de que el resultado del viaje facilitara la realización de un

<sup>36</sup> *Ibid.*, 169.

<sup>37</sup> *Ibid.*, 171.

<sup>38</sup> *Ibid.*, 175 y 176.

segundo y “plantar nuestra santa fe y convertir aquella gentilidad al gremio de la Santa Iglesia”.

El “Diario” de Crespi y el de la Peña están firmados y certificados en la misión del Carmelo de San Carlos de Monterrey. El del segundo, al día siguiente de la llegada, el 28 de agosto; el de su compañero, el 5 de octubre de 1774, ya que Crespi lo puso en limpio. Ambos documentos forman parte del apéndice documental de este trabajo.

## Los resultados del primer viaje

Una vez que se concluyó la travesía marítima, Pérez hizo llegar a Bucareli el “Diario” y, seguramente, los religiosos hicieron lo mismo con sus superiores en México. Sabemos que el virrey envió al secretario de la Corona, don Julián Arriaga, el documento del alférez, que turnó casi de inmediato el expediente íntegro a don Vicente Doz, destacado y experto capitán de navío de la Real Armada española, a quien pidió su dictamen. La respuesta de este personaje está fechada el 21 de junio de 1775, casi seis meses después de que Bucareli remitió el “Diario” a Madrid. Es de sumo interés, ya que resalta el logro y menciona el segundo viaje, asimismo da prueba del conocimiento que se tenía en la Corte de los viajes previos y de los avances de los rusos.<sup>39</sup> Sobre los resultados de Pérez, comparados con los de los rusos, puntualiza lo siguiente:

Don Juan Pérez llegó a descubrirla por los 55 grados 40 minutos y longitud del mismo meridiano de París 221½ de donde se ve que habiendo llegado ambos [los rusos y Pérez] a la misma latitud no diferencian en la longitud más que en 3 grados y medio, que en aquella altura equivalen a 40 leguas, cuyo error no es sensible en cualesquiera navegación y mucho menos en ésta en que los contratiempos, chubascos y falta de observación debían inducirles en mayor error, por lo que no puede quedar duda alguna de que los dos aterraron a un mismo paraje, confirmándolo también la media bayoneta que vieron a los indios, que serían sin duda de los diez hombres que se perdieron en la lancha que envió a tierra Tchirikov.<sup>40</sup>

<sup>39</sup> AGI, Estado, 20, n. 11, exp. 7, fol. 1v.

<sup>40</sup> *Ibid.*, fol. 2v.

Doz dedujo, de ambos diarios, que California seguía el Noroeste hasta la latitud de 60 grados, desde donde “tira al Oeste algunos grados” y que terminaba “la América a 150 leguas de distancia de las posesiones rusas, de allí tirará al Norte y Noroeste formando un canal con la costa oriental de Asia, el que en algunas partes no tiene de ancho cien leguas según algunos viajeros rusos”. Consideró que los rusos estaban alejados de las posesiones españolas.

Sobre el resultado mismo de Pérez, escribió Doz que había recorrido la costa desde los 50 grados hasta el cabo Mendocino “y nada habla de las dos entradas a la Mar del Oeste que suponen las cartas modernas que hallaron Martín Aguilar y Juan de Fuca entre los 42 y 48 grados, lo que acredita su falsedad”. En realidad, aquel estrecho fue el que aún lleva su nombre, frente a la isla de Vancouver, la cual, por encontrarse en una amplísima entrada de mar, dio lugar a aquella confusión. Doz concluye su dictamen-respuesta a Arriaga señalando que, debido a lo difícil que fue la travesía de Pérez, “convendría [un] segundo reconocimiento que desterrase esta preocupación de los geógrafos”.<sup>41</sup>

Otro de los fernandinos que se encontraba en San Carlos de Monterrey en la misión del Carmelo, el distinguido fray Francisco Palou, seguramente enterado de los diarios que habían entregado Crespi y de la Peña, o bien el del mismo Pérez, emitió una clara opinión sobre los resultados de este primer viaje de exploración. Al respecto, pocos días después que los integrantes del viaje habían desembarcado en el puerto de Monterrey, el 6 de septiembre de 1774, escribió las siguientes palabras:

Con esta expedición no se ha logrado el deseado fin de saltar a tierra en cuantas partes se pudiere y tomar posesión de ella en nombre de S.M. y registrar toda la costa; si hay ríos, puertos, ensenadas, etc., únicamente se ha conseguido saber qué rumbo corre la costa hasta los 55 gr., que es costa limpia, que se puede navegar y que está poblada, a lo menos en los dos parajes de las alturas de 55 grados 49 minutos que es donde más se arrimaron, y que las gentes que las pueblan están más cuidadosas en vestirse y que no son como las hasta aquí descubiertas en estas costas, de que se puede inferir estará de la misma manera poblada toda la costa.<sup>42</sup>

<sup>41</sup> *Ibid.*, fol. 5r.

<sup>42</sup> “Relación de la expedición de la fragata *La Nueva Galicia* en el año de 1774 al descubrimiento de las costas del norte, cuyo capitán era el primer piloto Juan Pérez” (Madrid: Museo Naval de Madrid, ms. 335), fol. 99.

El fernandino terminó escribiendo que esperaba se cumpliesen los deseos de Bucareli de plantar el estandarte de la Santa Cruz en la punta de Santa Margarita y en la rada de San Lorenzo.

No tenemos duda de que el sentir de Bucareli no fue nada pesimista en cuanto a los resultados del primer viaje. Estuvo consciente de que parte de lo que interesaba a la Corona y a él mismo, como su representante, era confirmar si existían o no asentamientos en las remotas costas septentrionales, más allá del presidio y puerto de San Carlos Borromeo de Monterrey, lo cual se había logrado. No quedó duda para los viajeros ni para el virrey, que los únicos habitantes de aquellas costas, hasta los 55 grados latitud Norte, sólo eran los naturales de esos territorios, la mayoría de ellos accesibles y que no avistaron embarcaciones extranjeras. Adicionalmente, el recorrido y sus bien fundamentados reportes proporcionaron valiosísima información sobre los vientos, derrotas y continuas dificultades climáticas. Pérez le escribió a Bucareli, el 3 de diciembre, que estaba redactando una “carta” de la costa descubierta hasta los 55 grados, pero que una breve indisposición no le había permitido terminarla.<sup>43</sup> Es probable que nunca la terminó, ya que transcurrió poco tiempo entre el regreso del primer viaje y la salida del segundo, cuando falleció.

Pero, a pesar de estos logros, el astuto y hábil Bucareli quiso obtener mayor información y, sobre todo, cumplir con uno de los requisitos de todo viaje de exploración: tomar posesión, a nombre del Rey, de los territorios hasta entonces desconocidos. La prelación posesiva constituía la justificación para la ulterior conquista y el dominio de tierras, y en ello España tenía experiencia. De aquí la planeación inmediata del siguiente viaje, también con la participación de Pérez y que, desafortunadamente, sería el último de su vida. Pero, no sin antes haber sido reconocida su hazaña por el virrey y haberlo recomendado al rey, ello dio esperanza al navegante que esperaba conseguir “las mayores recompensas de su magnánimo y piadosísimo real corazón”.<sup>44</sup>

## El segundo viaje, protagonistas y resultados

El 26 de noviembre de 1774, sólo dos meses después de que los integrantes del primer viaje desembarcaron en Monterrey, y sólo tres semanas después de que

<sup>43</sup> AGN, Historia, vol. 324, exp. 1, fol. 1v.

<sup>44</sup> *Ibid.*, fol. 1v.

Pérez y sus tripulantes llegaron a San Blas, Bucareli se dirigió al secretario de la Corona, don Julián Arriaga. En dos de sus cartas de la misma fecha le comunica sobre los nombramientos de capellanes y cirujano para la segunda salida, y de las medicinas que debían embarcarse en los paquebotes *El Príncipe* y el *San Carlos*, destinados a conducir los víveres a San Diego. Le avisa también de la llegada a San Blas de la fragata *Santiago*, de regreso de su ya conocido primer viaje y de la decisión que había tomado de rehabilitarla cuanto antes para emprender el segundo viaje al septentrión, desde luego, ahora ya sin necesidad de tocar San Diego ni Monterrey. Para los capellanes y el cirujano, los de la nave capitana y los de los paquebotes, previó el virrey un pago de 200 pesos por concepto de ayuda para ponerse en camino, considerando que tuvieran que ser enviados, tanto del Apostólico Colegio de San Fernando, como de la Real Escuela de Cirugía. Asignó a los capellanes un pago anual de 350 pesos cargados al sínodo, como si fungieran de misioneros. Conviene anotar que como cirujano se previó que volviera a embarcarse en la nave capitana, quien había figurado ya en el primer viaje, don Pedro Castán de Hoyos. Como veremos después, fue don José González quien viajó y quedó prevista la presencia de un cirujano en cada paquebote. Desconocemos los que serían.<sup>45</sup>

De acuerdo con la fecha de las cartas, aún no decidía Bucareli quiénes serían los oficiales al frente del siguiente viaje, pero el 3 de diciembre el propio Pérez le escribió comunicándole que estaba “pronto a seguir segundo viaje en la fragata *Santiago* bajo las órdenes del teniente de navío de la Real Armada don Bruno de Ezeta, llevándome de segundo piloto a don Esteban Josef Martínez, completando la misma tripulación que llevara en el anterior viaje con otros de los buenos marinos que ahora existen en este puerto”.<sup>46</sup> Aconsejó de nuevo que el mes de febrero sería el tiempo mejor para iniciar el nuevo viaje y que la fragata estaba ya en manos del comisario de San Blas para alistarla.

Fue así como, aun antes de la llegada de los nuevos marinos-militares españoles a la ciudad de México, hacia principios de diciembre de 1774, enviados por el rey como respuesta a la petición que le había hecho Bucareli al iniciar los viajes exploratorios, el virrey había tomado ya la decisión de encargar a uno de ellos el mando de la nueva exploración. El seleccionado fue Heceta (o Hezeta o Ezeta),<sup>47</sup> el de mayor antigüedad. Pérez quedó en segundo plano, no valió su

<sup>45</sup> AGI, Estado, 20, n. 12, exp. 1, fols. 1-4r.

<sup>46</sup> AGN, Historia, vol. 324, exp. 1, fol. 1-2r.

<sup>47</sup> Los demás oficiales que llegaron con Heceta fueron Juan Francisco de la Bodega y Quadra, Miguel Manrique, Fernando Quirós, Juan Manuel de Ayala y Diego Clocquet (Madrid: Museo Naval de



larga experiencia; sobre él fue escogido un peninsular recién llegado, pero, sin duda, considerado con una formación más actualizada. Esta situación, de hecho discriminatoria, se reflejará a lo largo del viaje y aparece en varios pasajes del “Diario” de Pérez, quien no sólo se quejaba del continuo maltrato de Heceta hacia él y la tripulación, así como de una falta de tacto en el trato con los naturales, sino que también criticó su actuación como navegante.

Finalmente, el segundo viaje de exploración quedó armado de la siguiente manera: Como capitán de la fragata *Santiago*, alias *La Nueva Galicia* y comandante de la expedición el ya mencionado Heceta; el segundo capitán y primer piloto, el alférez de fragata, don Juan Pérez; de segundo piloto, don Cristóbal Revilla; de capellán, el padre presidente fray Miguel de la Campa-Cos y, acompañándolo, el padre Benito Sierra, ambos miembros del Apostólico Colegio de San Fernando, y, finalmente, como cirujano, don Juan González. La tripulación, como en el viaje anterior, estuvo compuesta de 80 hombres. Llevaron consigo bastimentos para un año.

Para acompañar la fragata se comisionó la goleta *Felicidad*, alias la *Sonora*, la cual quedó al mando del teniente de fragata, don Juan Manuel de Ayala, quien muy pronto ascendería en los mandos y pasó a ocupar el del paquebote *San Carlos* por enfermedad y desembarco de don Miguel Manrique. También iban a bordo de ésta los recién llegados de España, como piloto, don Francisco Antonio Mourelle de la Rúa, cuya tripulación la conformaban quince hombres. En los siguientes viajes de exploración de los territorios allende la Alta California, estos dos oficiales desempeñarían destacados sitios. Bodega y Quadra llegará a ser comisario del Departamento de San Blas, y él y Mourelle<sup>48</sup> legaron interesantes “Diarios” de navegación de varios de sus viajes.

La segunda expedición estuvo también compuesta por los paquebotes *San Carlos* y el *San Antonio*, alias *El Príncipe*, según informó Bucareli. El primero quedó al mando del teniente de navío, don Miguel Manrique, y el conocido piloto don José de Cañizares Rojas, un experimentado militar que residía en las Californias, propiamente desde el inicio del Departamento de San Blas,<sup>49</sup> desde luego, mucho antes de que llegaran los nuevos oficiales peninsulares, quienes ocuparon los

Madrid, ms. 622), y Cárdenas de la Peña, *San Blas...*, vol. 1, 82. La ortografía del apellido Heceta se menciona indistintamente en esas otras dos formas.

<sup>48</sup> Sobre este marino, véase Landín, *Mourelle de la Rúa...*

<sup>49</sup> Sobre Cañizares, véase Pedro López González, “José de Cañizares, marino del Departamento Naval del Puerto de San Blas”, en María Luisa Rodríguez-Sala y Pedro González López, *Exploraciones en Baja y Alta California, 1769-1775. Escenarios y personajes* (Guadalajara: Instituto de Investigaciones Sociales UNAM-Amate, 2002).

más importantes cargos en éste y los siguientes viajes exploratorios. El capitán Manrique enfermó a los tres días de haber abandonado San Blas, por lo cual tuvo que ser desembarcado, por ello pasó el mando al teniente de fragata Ayala, quien comandaba la goleta, y en la escalada de puestos correspondió a Bodega y Quadra asumir el mando de *La Sonora*.

En el otro paquebote, *El San Antonio*, alias *El Príncipe*, su mando recayó en don Fernando Quirós; esta embarcación estaba destinada a abastecer los puertos de la Alta California, pero también a auxiliar, en caso necesario, a la fragata y la goleta.

Sobre el desarrollo del viaje y sus resultados, se dispone de varios documentos. Desde luego el más completo es el “Diario” que legó, aunque inconcluso, sí completo hasta dos días antes de llegar a Monterrey, el personaje que aquí nos interesa destacar, don Juan Pérez Hernández.<sup>50</sup> Pero también el comandante Heceta escribió un documento, el “Diario de navegación”; el piloto Mourelle tenía el suyo propio, quizás el más desgarrador, pues le tocó servir en la pequeña e incómoda goleta *La Sonora*.<sup>51</sup> Los religiosos que subieron como capellanes también legaron algo, escribieron sus respectivos “Diarios”, el de Campa fue ampliamente comentado por fray Francisco Palou, poco tiempo después del suceso mismo.<sup>52</sup>

<sup>50</sup> “Diario de la Navegación que, con el favor de Dios comprenden el alférez de fragata de la Real Armada y primer piloto de la fragata de S.M. 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 reyno en el año de 1775”. En AGN, Historia, vol. 324, exp. 5, fols. 1-158v. En esta referencia, se encuentran dos versiones muy similares del “Diario”, ambas incompletas. La primera, menos limpia en su presentación, termina en el fol. 85r., correspondiente al domingo 27 de agosto; la segunda, mucho más legible, probablemente una copia más cuidada, cuyo contenido en las partes concordantes es el mismo que en la primera, la diferencia es que la segunda comprende desde la salida de San Blas hasta el 23 de junio. Como se aprecia, hay una falta de folios que debían describir los últimos días antes de la llegada a Monterrey, cuando, sin duda Juan Joseph Pérez Hernández se encontraba ya enfermo.

<sup>51</sup> Según Cárdenas de la Peña, el “Diario” de Hezeta se halla en AGI, Estado, 38, n. 1, nosotros hemos identificado un “Diario” más en AGN, Historia, vol. 324, exps. 3 y 4, fols. 91-131s.; el de Mourelle, en el mismo archivo sevillano, en AGI, Estado, 38, n. 5. Sobre este último hay una buena transcripción de algunas partes en Landín, Mourelle.... El “Diario” del religioso Campa está completo en Palou, capítulo VI del tomo y el original en AGN, Historia, 324, exp. 7, que contiene un relato que abarca del 16 de marzo de 1775 al 20 de noviembre de ese mismo año.

<sup>52</sup> Francisco Palou, *Recopilación de noticias de la Antigua y de la Nueva California, 1767-1783* (México: Porrúa, 1998), en esta nueva edición aparece completo el texto de Campa, vol. II, capítulo IV, 923-958. En esa misma obra, el autor de las Notas, José Luis Soto Pérez, indica que el “Diario” se encuentra en AGN, Historia, 324, y en AGI, Guadalajara, 515; que el del otro capellán, el padre Benito Sierra, no ha sido encontrado, pero que de los dos hay un manuscrito en la Biblioteca del Congreso de Washington, como parte de la Colección G.R.G. Conway, que contiene las transcripciones en español y sus respectivas traducciones al inglés.

No es el interés central de esta investigación extendernos sobre el segundo viaje, dejamos eso para un trabajo posterior. Lo que sí queremos asentar son sólo algunas partes, especialmente las que corresponden a las ahora certeras tomas de posesión de territorios. También nos referiremos a los logros finales.

Fueron tres los navíos que emprendieron juntos el segundo viaje. Como siempre, partieron del puerto de San Blas, ahora un miércoles 16 de marzo de 1775; como era lo conducente, salieron a la media noche. La fragata y el paquebote *San Carlos* iban comandadas por la goleta *Felicidad*, alias *La Sonora*. El paquebote *El Príncipe*, como sabemos, estaba destinado a llevar los bastimentos a San Diego y Monterrey, por lo cual debió haber salido con alguna anterioridad; en realidad no está especificada su partida de San Blas.

## “El Diario de navegación” de José Pérez Hernández sobre el segundo viaje

Este nuevo “Diario de navegación”, al igual que el escrito durante el primer viaje, es amplio y exhaustivo. Su primera parte, en términos muy generales, es muy similar al del viaje anterior. La salida de San Blas resultaba para Pérez un acontecimiento o acaecimiento muy experimentado y, si bien detalla cada día lo sucedido, para el interés de este trabajo, no reviste mayor información original, salvo la mención de la Isla de Santo Tomás. La avistaron el 29 de marzo, la ubica en latitud de 18°23' y a 5°18' de longitud occidental respecto de San Blas, con lo que se encontraban algo más al sur de ese puerto. Esto nos lleva a pensar que en el derrotero bajaron al Sur-Oeste para subir después.<sup>53</sup>

<sup>53</sup> La isla, también llamada, según el propio Pérez, “por otros del Socorro” es, sin duda alguna, la principal del actual archipiélago mexicano de las Islas Revillagigedo. Santo Tomás o Socorro es un accidente geográfico de origen volcánico que forma una isla, descubierta desde el siglo XVI en aquellos heroicos reconocimientos marítimos que auspició don Hernán Cortés. Correspondió a los marineros Diego Becerra de Mendoza y Fortún Jiménez topar con aquella en una fecha temprana, el 21 de diciembre de 1533, y la llamaron Santo Tomé o Santo Tomás, por haber llegado ahí el día de ese santo. La isla es conocida actualmente como Socorro, la más próxima a la costa de las cuatro y también la mayor. Se localiza en los 18°43' de latitud Norte y los 110°57' de longitud Oeste. Las otras islas del archipiélago son San Benedicto, en forma de “s” irregular; hacia el Noroeste de la Socorro se encuentra la tercera, la más pequeña, Roca Partida, considerada más que una isla, un islote; la más lejana se llama hoy en día Clarión, pero se le conoció como Santa Rosa, segunda en tamaño. El archipiélago tiene una gran importancia industrial, su lecho marino es sumamente rico en nódulos polimetálicos. Véase *Cartografía histórica de las islas mexicanas* (México: Secretaría de Gobernación, 1992), 171-196.

Desde esta latitud, el recorrido continuó siempre con rumbo Noroeste en aguas más o menos conocidas. Durante abril y mayo, subieron hasta una altura de más de los 35 grados. El día 7 de ese mismo mes, estaban frente a los cabos Mendocino y Blanco, latitud 41°16', y su trayecto se realizaba cercano a la costa, en la que avistaron un farallón o cerro “que hace una canal muy limpia por estar en la ensenadita y de boca tendrá ancho, un tiro de fusil y de fondo 9 y 10 brazas”. Lo consideraron un sitio de buen fondo para buscar en él abrigo seguro. El sábado siguiente, 10 de junio, por fin la expedición vio coronado uno de sus objetivos: pasar a tierra firme. Así, bajaron por un par de horas; lo hicieron los dos capitanes, el de la fragata y la goleta, vistieron sus uniformes y a las 4 de la tarde se dirigieron a la playa con cuarenta hombres armados. Fueron recibidos por los indígenas con algún recelo; Pérez, con su sentido realista de las situaciones, escribió: “nos recibieron según la parecencia de ellos, muy fríos y con cierta desconfianza, como es muy regular que así fuese, en virtud de ver la multitud de gente no conocida”.<sup>54</sup> El objetivo de esta breve incursión fue reabastecerse de agua y leña, pero se suscitó una situación difícil, pues dos de los marinos desertaron. Al enterarse el capitán Heceta, su reacción, según la describe Pérez, fue excesiva, montó en cólera, “se le iban y volvían los colores en la cara” y con enorme precipitación regresó a tierra con varios soldados fuertemente armados, buscó a los naturales y al encontrar a dos de ellos, uno viejo, “los maltrató grandemente”, exigiéndoles le informaran “qué habían hecho de sus dos marineros”. El comportamiento de Heceta, no muy apreciado por Pérez, lo narra así:

los pobres infelices [se refiere a los naturales] viendo el coraje con que los trataba, sin saber y entender por qué razón, los miserables empezaron a temblar de puro miedo y viendo esto el Capitán mandó a los que lo acompañaban que se metiesen dentro la lancha a fin de traerlos a bordo y según manifestó en presencia de muchos que los había, de dar doscientos azotes a cada uno de ellos y que no les había de largar hasta que apareciesen los dos marineros desertores [...].

Por último, al encontrar respuesta entre sus oficiales, Heceta retiró el castigo a los naturales, no sin antes mandar registrar con sumo cuidado cada una de las chozas del poblado, desde luego, sin resultado alguno. Al siguiente día, uno de los desertores volvió y confesó dolosamente que los naturales lo habían ayudado. Ante

<sup>54</sup> AGN, Historia, vol. 324, exp. 5, fol. 47r., “El Diario de navegación...”.

esto, que al parecer no era cierto, volvió Heceta a desembarcar para buscar a los naturales y al encontrar tan sólo a un anciano, descargó en él su coraje, dándole personalmente “tantos golpes que lo dejó bien estropeado en su cama”. Después de que el desertor aceptó su única culpabilidad, de nuevo Heceta, con gran enojo, lo mandó castigar con doscientos azotes. Según Pérez, ante estas reacciones del capitán, “en este hecho quedaron todo oficial de ambos barcos muy sentidos, ya por el castigo que dio al indio inocente, como el que mandó dar al desertor porque la mañana que apareció, lo había perdonado”.<sup>55</sup>

Continuaron la navegación y el 21 de junio, al anochecer, Pérez anotó que hacia el Norte, en distancia de 14 leguas Sur, le pareció ver el cabo Mendocino.<sup>56</sup> Ya sin ninguna duda, en las siguientes horas lo demarcó al Sureste en distancia de 10 a 11 leguas, actualmente queda en 40°28’.

Según el breve escrito que Heceta redactó a Bucareli el 13 de octubre, aún a bordo de la fragata y recién llegados a Monterrey, en aquel septentrional puerto de La Trinidad, encontraron fondeadero y desembarcaron para hacer agua y leña. Fue aquí donde se dio la primera posesión oficial de estos territorios, precisamente el día que la Iglesia festeja la Santísima Trinidad, el 11 de junio de 1775. La mención de Pérez de este hecho es sumamente escueta, sin duda, llevado por el poco reconocimiento que le tenía a Heceta, escribió:

Esta noche [la del domingo 10 al lunes 11] prevenimos todo lo necesario a fin de que al otro día se tomase posesión, lo que se ejecutó a la mañana del día 11 de junio, día de la Santísima Trinidad, con toda aquella formalidad, según manda el Señor virrey en su Instrucción o formulario, se concluyó dicha felicidad encima del Cerro Redondo que hace este abrigo, a las doce del día.<sup>57</sup>

La versión más amplia sobre esta posesión territorial se encuentra en el “Diario” del fraile Miguel de la Campa, quien describe con detalle los preparativos matinales de la construcción de la enramada en la cumbre del cerro. Previamente, al pie de éste, los dos religiosos cantaron el *Te Deum* y todos juntos, militares y misioneros, subieron a colocar la Santa Cruz, celebrar la toma de posesión con todo el formalismo estipulado y, desde luego, oficiar misa y dar el sermón. Los

<sup>55</sup> *Ibid.*, fol. 49v.

<sup>56</sup> El actual sitio conocido como Trinidad se ubica en 41°04’, cerca de ahí existe un punto llamado Trinidad State Beach; podría corresponder al puerto que se ubicó en este viaje.

<sup>57</sup> AGN, Historia, vol. 324, exp. 5, fol. 152v., “El Diario de navegación...”.

indígenas permanecieron al pie de la loma, observando lo que acontecía en sus terrenos. Al bajar los españoles, cuatro de los naturales se mostraron contentos y junto con los demás, prometieron conservar la cruz en su sitio.<sup>58</sup> La versión oficial de esta toma de posesión la debemos a la pluma del capitán mismo de la expedición, realizada como todas las tomas de posesión, en documentos especiales que se anexaban al “Diario”.<sup>59</sup>

Después de este acontecimiento, la derrota varió, en días navegaban al Sur y en otros retoman el rumbo Norte hasta llegar a los 47°12', para regresar dos grados más abajo y volver a subir hasta lo que fue su máximo punto septentrional, al llegar el 10 de agosto, según Pérez, a los 49°22'. Sin embargo, el propio Heceta señaló haber subido hasta los casi 50 grados latitud Norte; desde luego, la diferencia es muy corta. A finales de julio, la goleta *Felicidad*, alias *La Sonora*, se había separado ya de la fragata, al parecer en forma imprevista y accidental, pero a los historiadores nos queda la duda de si fue intencional, el hecho es que de la Bodega y Quadra, continuó por su cuenta el viaje septentrional que llegó a latitudes no alcanzadas por la nave capitana.

El hecho de que la fragata no haya seguido el derrotero septentrional se debió, como en la mayoría de estos viajes, a la presencia del escorbuto o *mal de Olanda* o *Loanda*, que después de varios meses de recorrido empezaba a diezmar a los tripulantes. La decisión del retorno, a partir del 11 de agosto, fue de común acuerdo con los oficiales, aunque no tan bien aceptada por Heceta, quien hubiera preferido seguir el rumbo Norte. Sin embargo, los capitanes y primeros oficiales le hicieron saber, por escrito, el mal estado de los navegantes: no podían reunir ni siquiera una guardia de tres marinos, tampoco contaban con fuerzas suficientes para enfrentar cualquier temporal por simple que éste fuera, por lo que convenía emprender el regreso. El comandante, no abiertamente, pero sí entre líneas, adjudicó a Pérez la insistencia en el regreso y éste se quejaba de que su parecer y dictamen “nunca en todo el viaje ha sido atendido y menos escuchado, no se me volvió respuesta de lo declarado”.<sup>60</sup>

<sup>58</sup> “Diario de el 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 cincuenta’, en Palou, *Recopilación de noticias de la Antigua...*, vol. 2, 934-935.

<sup>59</sup> Las tomas de posesión se encuentran en AGN, Historia, vol. 324, la del puerto de la Trinidad, en el exp. 8; las de la rada y del puerto de Bucareli en el exp. 9 y la del puerto de los Remedios en el exp. 11. Las tres últimas se debieron, según veremos más adelante, a Mourelle, al frente de la goleta *La Sonora*.

<sup>60</sup> AGN, Historia, vol. 324, exp. 5, fol. 80v, El “Diario de navegación...”, fol. 80v.

En el viaje de regreso se mantuvieron siempre cerca de la costa en una distancia promedio de 9 a 14 leguas. A partir del 19 de agosto, Pérez reinició su derrotero, con la anotación puntual de las mediciones y situaciones, lo que indica, sin duda alguna, que volvían a estar en pleno viaje, pues, en tanto, se mantenían fondeados o navegando muy cerca de la costa, deja de anotar los cuadros resumen de navegación. El objeto de este tipo de navegación era, según Heceta, por un lado, reconocer la costa; por el otro, ver si encontraban la goleta. En la latitud de 46 grados estuvieron frente a la entrada de una bahía grande, seguramente una boca de mar, más abajo de Nutka.

Hacia fines de agosto, se encontraron frente a los farallones del puerto de San Francisco, ese día, el alférez Pérez estaba ya resentido de salud, pero a pesar de ello, aunque no le correspondía a su guardia, acudió a ver al capitán para recomendarle que no se acercaran demasiado a tierra y lo logró. La versión del “Diario de navegación” concluye aquí, y en los folios subsecuentes se reinicia la redacción desde la salida de San Blas.

Pero, si seguimos a Heceta<sup>61</sup> y a Campa, sabemos que la fragata pudo atracar en las costas frente a San Francisco, pero con muy mal tiempo, lo que les obligó, como había adelantado Pérez, a volver mar adentro para dirigirse directamente a Monterrey, adonde llegaron el 29 de agosto. Saltaron a tierra el 1 de septiembre, y la primera providencia fue desembarcar a los enfermos que llevaban consigo y que, según Heceta, “ascendían al número de 35 sin otros que se hallaban picados del propio mal de escorbuto”.<sup>62</sup> En el curso del viaje habían fallecido cuatro hombres, dos habían desertado y seis habían sido enviados a la goleta. En el puerto se mantuvieron descansando, “refrescando a los hombres”, durante dos meses, septiembre y octubre. En ese lapso Heceta se trasladó por tierra a San Francisco para ser él, personalmente, quien lo reconociera, si bien se enteró por cartas que le había dejado don Juan de Ayala que él ya había cumplido con el deber que se le asignó de reconocer cuidadosamente las costas y contornos de este puerto.

Desde luego que Heceta, conocedor de que el capitán del presidio mandaba tropas para auxiliar o para lo que se pudiese ofrecer a los del paquebote San Carlos, aprovechó y marchó hacia San Francisco. Llevó consigo a cuatro de sus marineros y la canoíta a lomo de mulas; lo acompañaron los padres fernandinos Campa y Palou. Fue este último quien nos legó una breve descripción de esa parte del recorrido y que, si bien no está firmado por él, no queda duda de su

<sup>61</sup> AGI, Estado 20, n. 20, fols. 3-4v, “Comunicación al virrey Bucareli desde Monterrey”.

<sup>62</sup> *Ibid.*, fol. 4r.

autoría.<sup>63</sup> Por ser un documento poco difundido, casi desconocido, ya que no está incluido en la magnífica obra de Palou,<sup>64</sup> lo transcribimos aquí, tanto por su interés como por su brevedad:

Salimos de Monterrey la tarde del día 14 de septiembre y llegamos a la playa de la Ensenada de los Farallones en la que está la boca de dicho puerto el día 22 y en la misma playa hallamos el cayuco que arriba dije se fabricó en esta Misión con el fin del registro y cerca de él los remos y bancos suyos. En cuanto lo vimos ya sospechábamos se había vuelto el paquebote, concluido ya el registro, siendo el fundamento de dicha sospecha el haber prometido el Capitán de él, dejar el cayuco después del registro para la nueva misión de San Francisco que le podría servir, supuesto que se había de fundar cerca de la playa.

No obstante lo dicho, pasamos adelante hasta la misma boca del puerto en donde el año pasado de 74 se dejó plantada una cruz el día 4 de diciembre llegamos a dicha punta y cuando al pie de la cruz (que la hallé según la había dejado) encontré dos cartas del Padre Fray Vicente de Santa María, en las que me daba noticia que el día último de la Novena de Nuestro Santo Padre San Francisco que empezaron el día que salieron de Monterrey, llegaron a aquel puerto con toda felicidad y que con la misma habían dado fondo en él y registrado a satisfacción de los Señores Capitán y Pilotos, así el puerto o puertos, como los dos brazos de mar o grandes esteros, y que los indios todos se habían manifestado de paz, y regalando con pinoles y pescado y que les daban a entender lo mucho que deseaban se quedase a vivir con ellos, lo que sentían no poderles dar gusto.

Y aunque en dichas cartas no me decía si saldrían en breve, pero si que sentía el Señor Capitán la tardanza de la Expedición de Tierra, que sin duda habría sucedido algún grave motivo por no haber cumplido lo acordado con el comandante del presidio. Atendiendo a esto y haber cumplido perfectamente el registro y ver el cayuco en la playa, hicimos juicio cierto de que ya se habían ido para San Blas, pues en Monterrey no tenían qué hacer y si fuere preciso pasar en el puerto el equinoccio, más seguros estaban en el puerto tan famoso que acababan de ver y registrar.

<sup>63</sup> Biblioteca Nacional de México (BNM), Fondo Reservado, colección Archivo Franciscano, 4/77.1, fols. 1-15v: "Viaje que por Orden del Excelentísimo Señor Virrey, el Bo. Fr. Dn. Antonio María Bucareli hizo la fragata de S.M. nombrada Santiago, la Nueva Galicia a las Costas del Mar del Sur, con el fin de resguardarlas y subir si le fuere posible, hasta la altura del Norte de 65 grados, llevando para más perfecto registro la goleta nombrada la «Sinaloa»".

<sup>64</sup> Palou, *Recopilación de noticias de la Antigua...*



No obstante este juicio, nos detuvimos dos días en las cercanías de la playa del puerto, así para cerciorarse, como para explorar y registrar la tierra, y hallamos lo que el año pasado no pudimos ver, y es que en las cercanías de la playa del puerto hay proporcionado sitio para fundar el fuerte que está mandado por su excelencia en la Real Junta de Guerra y Hacienda, con las conveniencias de tierras, buenas aguas y abundantes pastos y leña y sólo echamos menos, madera para las fábricas.

Dejamos la canoa que habíamos llevado en la playa, no muy apartada de la boca del puerto, con el mismo destino de la nueva Misión que se ha de fundar, y nos regresamos para el presidio. Logrando a lo menos en este viaje (que es de poco más de 30 horas de camino, que así a paso de recua) que el registrar y explorar la tierra y sitios para poblaciones o misiones, que habiendo sido este registro, en el mes de septiembre que es en estas tierra el más seco del año, se han visto arroyos que se mantienen con agua corriente y los que están secos, habiéndolos visto por noviembre del año antecedente corrientes con mucho agua. También se ha logrado tratar con los gentiles de las 19 rancherías que en el mismo camino, así a la ida como a la venida, encontramos, confirmándonos, en su paz y amistad, pues nos recibieron todos ellos con especialísimo gusto, festejándonos con sus bailes, regalándonos de sus comidas y con cuanto tenían y pedíamos, que deseaban fuéramos a vivir con ellos en aquellas tierras. Les correspondíamos con igual afecto, regalándoles abalorios y otras cositas, como también con nuestras comidas, a las que expresaban bastante afición, comiendo de todo sin el menor recelo; como su lengua se da algo la mano con la de Monterrey, les dije que en breve volveríamos con otros padres y más gente a vivir con ellos, que haría mi casa y estaría con ellos. Se alegraron mucho y según las expresiones que hicieron, creo lo desean tanto como yo, que no veo las horas de ponerme en camino.

Llegamos al Presidio de Monterrey el día 1º de octubre hallando fondeado cerca la fragata, el paquebote *San Carlos*, que según nos dijo su Capitán, habían dado fondo el 19 de septiembre, habiendo salido el 18 de dicho mes del Puerto de San Francisco, nos dieron las noticias que llevo expresadas, y que es un famoso puerto o muchos puertos en uno y necesita de medio año de trabajar en él, no uno sólo, sino muchos inteligentes para formar un plano y del mismo parecer es el Comandante de la fragata que lo vio por tierra, añadiendo que si este puerto estuviera en España, en sólo el brazo de mar o estero, que corre al Sureste y tiene de largo como 15 leguas, de ancho de 4 a 5 y en el remate como una, en sus playas fundarían muchas ciudades y villas. Quiera el Altísimo que cuanto antes lo veamos poblado a lo menos de fuerte

y de las misiones para agregar al gremio de la Santa Iglesia la mucha gentilidad que en la playa de dicho estero vimos.<sup>65</sup>

Retornemos a la continuación del viaje de la fragata, ahora desde San Carlos Borromeo de Monterrey, hasta San Blas; lo conocemos por el “Diario” del padre Campa. Desde luego que también debe estar contenido en el de Heceta, pero el de éste no lo tenemos a la mano.<sup>66</sup> Así, abandonaron el presidio-puerto el 1 de noviembre, a las nueve de la mañana. Fue al día siguiente cuando falleció Pérez. El religioso lo narra así:

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 sureste y se gobernó al sudoeste cuarta al oeste; a las dos calmó el viento, quedando algunas ventolinillas variables que duraron toda la tarde y noche.

Día 3. Amaneció 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.<sup>67</sup>

Después de este triste suceso, continuaron su viaje con rumbo Sur-Sureste, desde luego iban bajando en las latitudes, el 15 de noviembre divisaron a corta distancia la costa sur de California, estaban posicionados en 23°58'. Al día siguiente rebasaron el cabo San Lucas y el día 18, al ponerse el sol, tuvieron a la vista las islas Marías; 24 horas más tarde pasaron la piedra blanca y a medianoche dieron fondo, como a una legua de distancia de San Blas.

## Los aportes del recorrido de la goleta: complemento del segundo viaje

¿Cuál fue el destino de la goleta *Felicidad*, alias *La Sonora*? Sobre su recorrido, a partir de que se separó de la fragata, se han escrito varios trabajos, todos a partir

<sup>65</sup> BNM, Fondo Reservado, colección Archivo Franciscano, 4/77.1, fols. 13v.14v.: “Viaje que por Orden del Excelentísimo Señor Virrey...”.

<sup>66</sup> No es objeto de este trabajo el estudio exhaustivo de este segundo viaje, tan sólo mencionarlo para conocer sus resultados y ubicar la presencia de don Juan Joseph Pérez Hernández.

<sup>67</sup> “Diario de el Viaje que hice a bordo de la fragata...”, t. II, 955.

del “Diario” de su comandante, don Juan Francisco de la Bodega y Quadra.<sup>68</sup> También existe el “Diario” de Mourelle, como su piloto segundo.<sup>69</sup>

Otros tres documentos primarios dan más noticias de esta continuación del viaje: parte del “Diario” del religioso fray Miguel de la Campa;<sup>70</sup> la parte de un “diario” que escribió, sin duda, fray Francisco Palou<sup>71</sup> y las cartas que Bucareli envió a la Corte el 26 de noviembre de 1775.<sup>72</sup>

En los tres documentos se describen, de nuevo, día tras día, los avances de la goleta en su recorrido septentrional, a partir de que perdió el contacto con la fragata el último día de julio. Incumbe a este trabajo, especialmente el tercer documento, el resumen de las cartas que Bucareli envió a España, en las que narra particularmente lo que realizó la goleta. Las noticias que proporcionó su oficial al mando vale la pena transcribirlas, sobre todo por tratarse de un documento poco conocido, el texto de Bucareli dice:

la costa intermedia está poblada de Indios Bárbaros, hay diferentes Puertos y puede llamarse famoso el de San Francisco. Que por él se repitieron los actos de posesión hasta los 57 grados y 17 minutos.

Que atendiendo a los excesivos fríos que se experimentaban en la mencionada altura determinó su regreso recorriendo la costa.

Que a los 55 grados 17 minutos halló un crecidísimo brazo de mar sin término, sumamente apacible, abrigado, de tan buen temperamento y bellas aguas que después de haber tomado posesión, le dio por nombre la entrada de Bucareli.

Que el 26 de agosto reconoció una Isla distante 6 leguas, que tituló San Carlos.

Que el 30 del mismo mes, por haber visto tullidos y con escorbuto a 5 marineros, le precisó a marear para Monterrey.

<sup>68</sup> El Diario, llamado “Navegación hecha por don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, teniente de fragata de la Real Armada y comandante de la goleta «Sonora» a los descubrimientos de los mares y costas septentrionales de California. Año de 1775”, en Salvador Bernabeu Albert, *Juan Francisco de la Bodega y Quadra, el descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)* (Madrid: Alianza, 1990).

<sup>69</sup> AGN, Historia, vol. 324, exp. 12: “Navegación hecha por el Piloto segundo de la Armada, don Francisco Antonio Mourelle en la Goleta Sonora al mando del teniente de Fragata don Juan Francisco de la Bodega y Quadra a los descubrimientos de las costas y mares septentrionales de California por orden del Excelentísimo Señor Virrey, frey don Antonio María de Bucareli y Urzúa, se hicieron en el año de 1775”.

<sup>70</sup> Palou, *Recopilación de noticias de la Antigua...*, vol. 2, 953-955.

<sup>71</sup> “Viaje que por Orden del Excelentísimo Señor Virrey...”, BNM, Fondo Reservado, colección Archivo Franciscano, 4/77.1, fols. 10r.-12v.

<sup>72</sup> AGI, Estado, 20, n. 23, fols. 1-7r.

Que el 6 y 7 de septiembre fue oprimido de una terrible tempestad que le maltrató toda la gente y el 8 recaló sobre la tierra a los 54 grados, de donde bajando a los 40 y  $\frac{1}{2}$  vino reconociendo perfectamente la costa hasta el grado 38 y 18 minutos en que encontró un Puerto donde desemboca un río caudaloso, que juzgó fuera el de San Francisco, así por ser de mucho abrigo, como por su grande anchura, a excepción de la boca por donde desahoga, que tendría más de 200 varas y hace un seno espaciosísimo, capaz de que surtan en él infinitas embarcaciones y propio para invernar y carenar.

Que en esta boca pasó la noche del 3 de octubre y uno de los golpes de mar hizo pedazos la canoa.

Que el 4 se puso a la vela siguiendo la costa.

Que el 5 llegó a la boca del Puerto de San Francisco que no reconoció, así por faltarle canoa, como por creer ya practicado su examen y el 7 dio fondo en Monterrey, en cuyo Puerto estaban anclados los buques de Ezeta y Ayala, habiendo llegado a verse con solo dos marineros útiles para las faenas y trabajos, sin embargo, de lo cual, evacuo su comisión feliz y dichosamente.

El virrey lo completó con una carta en la que dio cuenta de las posesiones territoriales que tomaron los comandantes de los buques; los titularon:

La Trinidad a los 41 grados y 6 minutos de latitud, la Rada que se nombró Bucareli, situada a los 47 grados y 4 minutos; la entrada o Puerto que también titularon de Bucareli a los 55 grados y 18 minutos y el Puerto que llamaron de los Remedios a los 57 grados y 20 minutos.

Finalmente, los resultados de este segundo viaje se resumieron en:

- a) Dejar reconocidos y señalados los dominios españoles en casi 500 leguas más de extensión de lo que hasta entonces se conocía o se había recorrido.
- b) Haber conocido buenos puertos con fondeaderos seguros, buenas y fértiles costas y arboledas, pero la inexistencia de minerales. Alguno de estos puertos, como el de *La Trinidad*, haría posible el establecimiento de un astillero.
- c) Conocer que la población de esas costas es de indígenas, por lo general *dóciles y francos*, y que con ellos *la mies* para la extensión del Evangelio es abundante, si bien difícil la subsistencia durante los primeros años, sujetos los posibles pobladores al abastecimiento desde Monterrey.

- d) La inexistencia de establecimientos extranjeros a lo largo de las costas recorridas.
- e) La relativa facilidad para reconocer a mayor altura, siempre y cuando se saliera de San Blas en fecha más temprana y tomando las providencias que la experiencia les había señalado.
- f) El conocimiento de los errores hasta entonces publicados y la realización de planos que permitan mejores viajes y, con ello, desvanecer, hasta cierto punto, la idea de que existía comunicación con la bahía de Hudson, debido a *la dirección que lleva la costa*. Sin embargo, quedaba aún por explorar, y se recomendó para un siguiente viaje, la entrada o boca que se encontró a los 46 grados y que podría corresponder a lo que las cartas antiguas llamaron Mar del Oeste.

En esos momentos, aún prevalecían ciertas leyendas o interpretaciones geográficas, un tanto míticas y, a pesar de los reconocimientos, cuando menos el virrey no se atrevía aún a descartarlas totalmente. Tendrían que realizarse algunos viajes más para poder conformar con mayor rigor la geografía del noroeste novohispano.

Para concluir este trabajo, consideramos justo, históricamente hablando, ofrecer una breve semblanza del experimentado y escrupuloso marinero a quien le correspondió en su trayectoria profesional explorar, por primera ocasión en el mundo ilustrado, las lejanas tierras del septentrión español, en su poder aún durante algunos años, pero que el devenir histórico y, probablemente, un relativo desapego de la Corona española, harían quedar en manos de otros imperios, probablemente con una visión más exacta del futuro de esos valiosos territorios. Sin embargo, la historia y la geografía han conservado para la posteridad la presencia española, cuando menos en las denominaciones de muchos de los accidentes geográficos que Juan Pérez y sus contemporáneos bautizaron.

## ¿Quién fue don Juan Joseph Pérez Hernández?

Muy poco es lo que hemos añadido de nuevo sobre la vida de Juan Pérez, pues casi todo se encuentra en el trabajo de Salvador Bernabeu Albert.<sup>73</sup> Sabemos, especialmente por las referencias de fray Junípero Serra, que el alférez y mag-

<sup>73</sup> Bernabeu, "Juan Pérez, navegante...".

nífico piloto fue originario de Mallorca, sin duda de la Isla de Palma, e incluso, Serra llegó a ponerle como segundo apellido el de Mallorquín, al decirnos de él en relación con el primer viaje a San Diego, “con esta confianza salieron, previniendo dicho señor al capitán del citado paquebote [el *San Antonio*] que era don Juan Pérez Mallorquín, insigne piloto de la carrera de Filipinas...”.<sup>74</sup> Nació un 6 de junio, pero desconocemos el año, tal vez en los primeros de la década de los treinta del siglo XVIII, pues, como veremos, se inició en 1750 en el servicio naval y, por lo regular, los pilotos empezaban jóvenes sus tareas.

Seguramente se preparó en España para la importante tarea de pilotaje en alguna de las escuelas para tales efectos, ¿pudo ser la de El Ferrol, donde estudió uno de sus colegas, Mourelle?, donde se proporcionaban los conocimientos para servir en las naves que hacían diferentes carreras, entre ellas la de Indias y la de Filipinas. Según Bernabeu, ingresó al servicio real hacia 1750 y ahí siguió el resto de su vida. Según testimonio del propio Pérez en su primer “Diario”, navegó a Filipinas y China, y conocía varios detalles de esas travesías. Al parecer, empezó esta participación en la carrera de las Filipinas hacia 1757, y permaneció en ésta hasta el momento en que lo trasladaron al Departamento de Marina de San Blas, en 1768, para incorporarse, seguramente con sus ya largos y buenos conocimientos marinos, a las nuevas empresas que zarpaban de San Blas.

Se incorporó a la primera expedición marítima que, junto a la terrestre, buscó llegar más allá del puerto de San Diego. Esta expedición la conformaron de la parte terrestre, al mando directo del primer gobernador de las Californias, don Gaspar de Portolá, como por la parte marítima. Ésta, a su vez, se conformó de dos embarcaciones, los paquebotes *San Carlos* y *San Antonio*, alias *El Príncipe*, que vinieron desde San Blas para incorporarse en la Baja California a la expedición terrestre que partió de la capital, el presidio de Loreto. La primera estuvo al mando del capitán don Vicente Vila, con los soldados voluntarios de Cataluña a cargo de don Pedro Fagés, con la presencia del ingeniero militar don Miguel Constansó. Como cirujano, llevó a don Pedro Prat, el primero de su profesión que hizo viaje marítimo a la Alta California; como capellán, al fernandino fray Fernando Parrón. Esta nave se hizo a la mar en La Paz, el 9 de enero de 1769.

El segundo paquebote, generalmente conocido y nombrado como *El Príncipe*, fue desviado por los vientos a cabo San Lucas y ahí se mantuvo hasta que el visita-

<sup>74</sup> Francisco Palou, *Vida de fray Junípero Serra*. Estudio preliminar de Miguel León-Portilla (México: Porrúa, s. a.), 51.

dor don José de Gálvez, como se sabe, el promotor de esta primera incursión hacia territorios y mares septentrionales, pudo trasladarse a visitarlo, ver que estuviera convenientemente cargado con todos los bastimentos necesarios y darle, personalmente, la orden de salida. Esto sucedió, con todo beneplácito, el 15 de febrero del mismo año. Su capitán era el recién incorporado al Departamento de San Blas, don Juan Pérez; lo acompañaban los frailes Juan Vizcaíno y Francisco Gómez. Gálvez pidió a Pérez que no se demorara en el trayecto, ya que la otra embarcación lo adelantaba por casi un mes.

La pericia del piloto y el buen tiempo que acompañó a *El Príncipe* le permitió llegar a su destino, San Diego, el 11 de abril, cerca de veinte días antes que el atribulado y averiado *San Carlos*. En esta embarcación, el escorbuto había hecho grandes estragos, ya en tierra el cómputo de sus bajas revela que el total de muertos fue de 31 marineros. El *San Carlos* quedó en San Diego, y *El Príncipe* fue enviado por el gobernador Portolá de regreso a San Blas, hacia donde salió a principios de julio, conduciendo a los marinos enfermos y las cartas destinadas al virrey, en las que se le daba cuenta de la llegada a San Diego. Fue así como don Juan Pérez se vio de nuevo en San Blas, veinte días después de su salida de San Diego, llegó con una baja de nueve hombres, que murieron durante la travesía y a quienes tuvo que sepultar en la mar.

Permaneció en puerto el menor tiempo posible, pues llevaba el encargo expreso de conducir la tripulación de refresco para el *San Carlos* y los víveres para todos los expedicionarios y misioneros. Ante lo grave de la situación, el virrey y el inspector general Gálvez dieron las órdenes para que de inmediato se regresara Pérez con lo necesario, sin tocar San Diego y en derechura a Monterrey para auxiliar a los necesitados.<sup>75</sup>

A pesar de estas instrucciones, Pérez tuvo que hacer escala en el canal de Santa Bárbara para abastecerse de agua, debido a una serie de circunstancias incidentales, llegó a San Diego, justo en el preciso momento en que los misioneros y residentes se encontraban más urgidos de su auxilio. Llegó justo el día del señor San José, cuando los religiosos concluían la novena en honor del santo.

Con los buenos bastimentos que trajo el paquebote, los comandantes de mar y tierra intentaron de nuevo, ahora por mar, la búsqueda del puerto de Monterrey, pues por tierra no lo habían logrado. En esta travesía, embarcó con Pérez el fernandino fray Junípero Serra, intentaron la salida de San Diego un “sábado de

<sup>75</sup> AGN, Californias, vol. 76, exp. 24, fol. 71.

gloria del año del Señor de 1770” y lo lograron dos días más tarde, el 16 de abril. Tampoco en esta ocasión fue fácil el trayecto: demoraron mes y medio en poder llegar y atracar en lo que Serra consideró “el hermoso puerto de Monterrey”, en donde el día 3 de junio se reunieron las porciones terrestre y marítima y celebraron la toma de posesión con las ceremonias habituales y, por supuesto, con misa de acción de gracias cantada, a cargo de los religiosos que se reencontraron en Monterrey. Pérez, su segundo, Miguel del Pino, el gobernador Portolá y los demás oficiales de tierra asistieron gustosos a la ceremonia. Poco después se fundaron, primero, el presidio de San Carlos Borromeo de Monterrey y, poco después, la misión del mismo nombre.

Poco tiempo descansaba el magnífico piloto al término de cada uno de sus difíciles viajes. Así, el 15 de junio de 1770, inició el retorno a San Blas para llevar las buenas nuevas del redescubrimiento del puerto de Monterrey. Como viajeros distinguidos embarcaron con él el gobernador Portolá, quien, una vez cumplida su misión de reencontrar Monterrey y fundar el presidio y la misión, regresó a la Nueva España; el ingeniero militar don Miguel Constansó. Quedó como encargado de las diligencias para los nuevos establecimientos el teniente don Pedro Fagés, quien más adelante sería gobernador de las Californias.<sup>76</sup> El viaje de regreso tocó tierra en San Diego, donde el gobernador se informó de la llegada del capitán don Fernando de Rivera y Moncada, con el ganado que traía de la península, destinado a las nuevas misiones.

A la llegada a San Blas, después de un venturoso y corto viaje que pone de manifiesto el buen oficio de navegante de Pérez, éste recibió la muy buena recompensa virreinal de 300 pesos<sup>77</sup> y su primer ascenso en varios años, ahora era ya alférez de fragata. El nombramiento se lo otorgó Carlos III, en despacho del 26 de enero de 1771, y le fue comunicado, junto con el de don Vicente Vila, por el virrey, algunos días más tarde.<sup>78</sup> En esa fecha, Vila había fallecido y su ascenso fue trasladado a otro destacado navegante, don Miguel del Pino, quien se encontraba ya como primer piloto en el paquebote *San Carlos*.<sup>79</sup>

La siguiente salida de Pérez de San Blas, o sea su tercer viaje, lo inició el 2 de enero de 1771, y como casi todos los anteriores a la decisión de Bucareli de continuar las exploraciones, estuvo destinado a conducir los víveres y demás bastimentos a las misio-

<sup>76</sup> Para mayor información sobre Fagés, véase Rodríguez-Sala *et al.*, *Los gobernadores de las Californias...*

<sup>77</sup> Bernabeu, “Juan Pérez, navegante...”, 282.

<sup>78</sup> AGN, “Correspondencia de virreyes, marqués de Croix”, vol. 14, fols. 241r- 241v.

<sup>79</sup> *Ibid.*



nes de San Diego. Fue en esta travesía cuando Pérez condujo a los treinta fernandinos destinados a colaborar en la fundación de las nuevas misiones en la Alta California; provenían de la capital novohispana, con las acostumbradas paradas de descanso en las casas fernandinas de Querétaro, Guadalajara y la población de Tepic, en su capilla de la Santa Cruz del Zacate. Después de una poco venturosa navegación de 52 días, llegaron a San Diego el 12 de marzo; ahí quedó parte de los misioneros y de la carga. A mediados de abril, continuaron con rumbo septentrional para llegar a Monterrey el 21 de mayo, en donde Serra esperaba ansioso a los diez nuevos misioneros y los víveres. En este viaje, el segundo piloto fue don José de Cañizares, aquel joven pilotín que tan bien se incorporó a la sociedad tepiqueña.<sup>80</sup>

El paquebote regresó el 7 de julio; conducía a seis ministros destinados a las misiones del Sur y al teniente Fagés. Desembarcaron en San Diego a los ocho días de navegación y subió a bordo uno de los antiguos misioneros, resentido de su salud. Después del tiempo acostumbrado, Juan Pérez condujo a buen puerto el paquebote a su mando, que ancló en las costas novohispanas el 7 de agosto.

En abril de 1772, tuvo lugar el cuarto viaje a la Alta California, cuyo objetivo principal era conducir todo lo necesario para la supervivencia de las misiones. En ese año, tan sólo navegaban los dos paquebotes, el *San Carlos* y *El San Antonio*, alias *El Príncipe* y, por tanto, la carga de trabajo era muy pesada. Pérez zarpó solitariamente, es decir, sin piloto segundo, pero escoltado con el *San Carlos*, del que pronto se separó y, debido al mal tiempo, le fue imposible llegar hasta Monterrey, una avería en la nave le obligó a anclar en San Diego. Desde ahí se avisó a los religiosos de Monterrey para que bajaran a recoger lo destinado para ellos, cabe imaginar el gran desconsuelo de Serra al saber “que allá lo tenemos todo y aquí nada”, pero se vio precisado a realizar el viaje terrestre en compañía del teniente Fagés. Ya en el puerto sandieguino, convenció a su paisano de que subiera con él hasta Monterrey; pero no le fue fácil, puesto que Pérez no deseaba que el invierno lo sorprendiera en una altura más extrema. Sin embargo, a sabiendas de la necesidad de auxilio y la dificultad que representaba para Serra regresar por tierra, accedió y condujo al religioso y los bastimentos al Norte, llegaron a Monterrey ya entrado totalmente el verano de 1772.<sup>81</sup>

Juan Pérez continuó como uno de los dos capitanes a quienes se confió la labor central que permitió el desarrollo de las misiones y, como su consecuencia, el

<sup>80</sup> Rodríguez-Sala y González, *Exploraciones en Baja California...*, 172-192.

<sup>81</sup> Palou, *Vida de fray Junípero...*, 103.

poblamiento de la Alta California. Desde luego, el motor de este proceso estuvo en las manos de los fernandinos, especialmente en las de fray Junípero Serra. En su momento, este religioso tuvo necesidad de trasladarse a la ciudad de México a pedir ayuda al virrey mayor para la atención de sus misiones, ya que había tenido algunas desavenencias con el teniente Fagés y quiso asegurar el crecimiento de sus fundaciones. Como resultado, el virrey Bucareli escribió de inmediato a San Blas pidiendo que, sin dilación, se despachara un navío para abastecer a Monterrey, pero esto no siempre era fácil lograr. Así, el siguiente viaje de Pérez, el quinto, salió de San Blas más tarde de lo usual, que era a principios de año. Esta travesía, ahora a bordo del paquebote *San Carlos* se inició un 14 de julio de 1773 y, desde el principio, luchó contra el mal tiempo. No pudo abandonar el Mar de Cortés y con el timón roto se vio imposibilitado para subir por el Océano Pacífico y resguardarse en Puerto Escondido, cerca de la capital californiana, Loreto. Ahí descargó los bastimentos destinados a San Diego y Monterrey, pero ni él ni su piloto Cañizares pudieron componer la nave. Su único recurso fue regresar a San Blas, a donde arribaron el 25 de agosto de 1773. Fue este incidente el que le permitió a Pérez conocer, con antelación, los deseos y planes de Bucareli para emprender exploraciones mucho más al norte de Monterrey, y continuar sus sexto y séptimo viajes. Los fines ya no fueron estrictamente de apoyo a los establecimientos poblacionales, como hasta entonces: eran de franca expansión territorial y de defensa de las posesiones existentes.

Lo último que sabemos de Juan Pérez está estrictamente relacionado con su triste fallecimiento, acaecido tan sólo dos días después de que inició el trayecto de regreso desde el puerto de Monterrey a San Blas, en aquel octubre de 1775. Ya en Monterrey, Pérez se encontraba enfermo y los cirujanos consideraron que era preferible que saliera para San Blas, razón por la que no lo dejaron permanecer en tierra, pero se agravó su “accidente”, esto es, su enfermedad, murió al segundo día de navegación, aun a la vista de la misión del Carmelo.<sup>82</sup> El capitán de la fragata, don Bruno de Hezeta, avisó al virrey que:

Luego que la goleta llegó al puerto de Monterrey, se dieron las disposiciones para que con la mayor brevedad pudiese ejecutar la salida, la hicimos el día primero de este mes y, con vientos favorables, llegue a dar fondo en este puerto [San Blas], el día 20 a las dos de la tarde, sin más novedad que la de haber muerto don Juan Pérez el día 2 a la vista de aquel presidio. Su enfermedad consistió en un furioso tabardillo que

<sup>82</sup> Así lo informó Palou, *Recopilación de noticias de la Antigua...*, vol. 2, 989-990.

después de haberse confesado le privó de su sentido enteramente, de suerte que no estuvo capaz de hacer testamento de sus haberes.<sup>83</sup>

Entre las pertenencias del difunto, Hezeta encontró en su camarote un “Diario” que estaba por concluir, cuando le sobrevino la gravedad, y tenía preparado “trabajar otro más limpio para remitir a Vuestra Excelencia, el cual no se encontró, acaso por no haber tenido tiempo para ello”.<sup>84</sup> Así se explica el porqué quedó inconclusa esa parte de su segundo “Diario”.

El fallecimiento intestado es siempre un hecho complicado, que no dejó de serlo para los superiores de Pérez. La Real Cédula del 5 de octubre de 1765 declaraba que: “falleciendo en este Reino algún militar con testamento o abintestado,\* dejando herederos ultramarinos, se observen las reglas del Juzgado General de Bienes de Difuntos, conociendo éste de las causas de dichos testamentos o abintestados, así como conoce de los que no son militares”. En el caso de Pérez, no tenemos noticia del destino final de sus pertenencias ni de cuáles fueron éstas, o si le sobrevivieron o no herederos. Tan sólo conocemos que Hezeta entregó, como era costumbre, las pertenencias del difunto al teniente del navío, don Ignacio de Arteaga, quien consultó qué destino había de darles.<sup>85</sup> Sus superiores y colegas desconocían los datos familiares de Pérez, ya que muy posiblemente fuera soltero. Tampoco su expediente personal en el Archivo de la Marina española consigna datos familiares o de la trayectoria profesional de este militar, lo único que de él se recoge es el dato sobre su fallecimiento.<sup>86</sup>

El último tributo al distinguido navegante se lo proporcionaron los religiosos, a quienes tanto y tan bien había servido. Así, sabemos que cuando se supo la noticia de su muerte en San Carlos Borromeo de Monterrey, hacia la primavera de 1776, cuando los barcos volvieron a llevarles los bastimentos, según Palou: “Se le hicieron las honras en la misión de San Carlos con misa cantada y varias rezadas, en atención de haber sido el difunto el que por mar descubrió los puestos de San Diego y Monterrey, y que había conducido los víveres a estos nuevos establecimiento desde su fundación”.<sup>87</sup>

<sup>83</sup> AGN, Historia, vol. 324, exp. 2, fols. 15r. y v.

<sup>84</sup> *Ibid.*

\* Del latín *ab intestato*, locución que significa “sin testamento o sin testar”. (N. de la ed.)

<sup>85</sup> AGN, Californias, vol. 72, exp. 33, fols. 331-334r.

<sup>86</sup> Nos referimos al Archivo Real de Marina, “Don Álvaro de Bazán”, donde se resguardan los expedientes personales de los miembros de la Marina española.

<sup>87</sup> Palou, *Recopilación de noticias de la Antigua...*, vol. 2, 989.

No es extraño que así haya sido, pues recordemos que tanto Serra, como Palou y otros muchos misioneros, eran como Pérez, originarios de Mallorca, y que, especialmente el primero de estos religiosos, le tenía un especial afecto por las consideraciones que el alférez había tenido hacia él. En tanto, sí resulta extraño, o más bien comprensible, en la dura burocracia española de la Ilustración, que ninguno de sus compañeros de viaje haya escrito algo sobre su fallecimiento, que además de triste, no era adecuado o merecido para un hombre de mar como Pérez Hernández. También cabe recordar que el valioso Archivo de la Marina española carezca de documentación sobre este fiel servidor suyo. Tal vez esas realidades den cuenta de una difícil personalidad, de un personaje introvertido, con poco trato social. No lo sabemos, pero nos gustaría que este trabajo contribuyera a despertar el interés de otros investigadores para continuar la búsqueda que posibilite un mejor conocimiento de este interesante e importante personaje, quien tanto contribuyó a la historia de la Nueva España en sus posesiones septentrionales, ahora territorio de dos ricos países, Estados Unidos y Canadá.

A continuación, y como aporte fundamental al conocimiento de la expansión de las costas y territorios de la América septentrional, en esta obra, como ya se mencionó líneas atrás, rescatamos las fuentes documentales de los dos viajes de Juan Joseph Pérez y las directamente vinculadas con esos periplos, escritas de la mano de sus acompañantes. Dado el carácter divulgativo de los textos, las transcripciones paleográficas se han realizado siguiendo las siguientes normas: puntuación y acentuación actuales, modernización de la ortografía, además de que se ha respetado la presentación de los textos, especialmente los cuadros de navegación diaria, los cuales representan un rico e interesante material náutico.