

JOSÉ TOBAR Y TAMARIZ:
UN MARINO SEVILLANO EN LA EXPLORACIÓN
DEL PACÍFICO NORTE¹

Salvador Bernabéu Albert
EEHA-CSIC

La exploración de la costa pacífica de Norteamérica por los españoles tuvo como principal objetivo la búsqueda de un paso entre el Atlántico y el Pacífico en las latitudes septentrionales del nuevo continente. Con el tiempo se ampliaron los fines: la incorporación de nuevos territorios, la búsqueda de míticas islas, la creación de puertos que sirviesen de refugio al galeón de Manila y, ya en el siglo XVIII, la defensa de las posesiones españolas frente al avance de los ingleses y rusos.² Los monarcas españoles financiaron y enviaron un gran número de expediciones al Noroeste que pueden agruparse en dos etapas. La primera comenzaría con los viajes organizados por Hernán Cortés y terminaría con las jornadas marítimas de Sebastián Vizcaíno (1532-1603). Tras un largo paréntesis, en el que las actividades españolas se concentraron en el Golfo de California o Mar de Cortés, la expulsión de los jesuitas y la llegada del visitador general de Nueva España, José de Gálvez (1767-1768), relanzó nuevamente las empresas marítimas y colonizadoras, que tendrán su *canto de cisne* con el viaje del teniente de fragata Juan Bautista Matute al norte de San Francisco en 1793.

1. Este trabajo se enmarca en el Proyecto de Excelencia "El Pacífico Hispano: imágenes, conocimiento y poder" (PO9-HUM-5392), aprobado y financiado por la Junta de Andalucía (2010-2013).

2. Aunque el estudio más completo para abordar la presencia occidental en el Noroeste sigue siendo el libro de Cook, Warren L.: *Flood Tide of Empire. Spain and the Pacific Northwest, 1543-1819*, Yale University Press, New Haven and London, 1973, quiero destacar el trabajo pionero —en realidad, fue su tesis de licenciatura— de Vila Vilar, Enriqueta: *Los rusos en América*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1966, citado y utilizado hasta la fecha por los historiadores del Pacífico y del Septentrion Novohispano.

Gracias a estas expediciones, el perfil inclinado de la costa occidental americana fue apareciendo sutilmente en la cartografía moderna, a pesar de la supervivencia en numerosos mapas de varios errores geográficos, como la insularidad de la península bajacaliforniana o un enorme Mar del Oeste en lo que actualmente es el occidente de Canadá.³

En esta segunda etapa de exploraciones intervino un piloto sevillano, José Tobar y Tamariz, que ha pasado casi desapercibido a pesar de ser el autor de uno de los informes más importantes de la presencia de barcos españoles y extranjeros en las lejanas costas del Pacífico Norte. En este trabajo pretendo realizar un primer esbozo biográfico del marino sevillano, situar sus navegaciones en el contexto de rivalidad internacional entre españoles, rusos, americanos y británicos, amén de transcribir y anotar el citado informe, que se encuentra en la obra de fray Luis de Sales *Noticias de la provincia de California* (3 vols., Valencia, Hermanos de Orga, 1794).⁴

LAS PRIMERAS NAVEGACIONES DE TOBAR

José Tobar y Tamariz nació en Sevilla el 18 de febrero de 1755.⁵ Nuestro marino era hijo de Cristóbal Tamariz y Juliana Ximénez, su legítima mujer. Una semana después, el lunes 24 de febrero, fue bautizado en la iglesia de San Juan de la Palma por don Juan Palacios, su cura párroco. En la ceremonia recibió los nombres de José, Francisco, Xavier y Simeón, actuando de padrino José Jaén, vecino de la colación de San Juan de la Palma. Sin haber cumplido los dos años de edad, José Tobar quedó huérfano de padre,⁶ que fue enterrado el 24 de octubre de 1756 en la citada iglesia.

3. Bernabéu Albert, Salvador: "España en el Noroeste. Navegantes y proyectistas en el siglo XVIII", en Mercedes Palau, Marisa Calés y Araceli Sánchez (eds.): *Nootka. Regreso a una historia olvidada*, Ministerio de Asuntos Exteriores de España-Editorial Lunweg, Madrid, 1998, pp. 15-25.

4. Sobre este misionero dominico, véase Esponera Cerdán, Alfonso: *El valenciano Luis de Sales O.P. y su aventura californiana*, Generalitat Valenciana-Biblioteca Valenciana, Valencia, 2007.

5. Los datos han sido obtenidos en "El Real Colegio de San Telmo. 8 Libro de Muchachos Seminaristas, recibidos desde 31 de Julio de 1762", ff. 265-278. Biblioteca de la Universidad de Sevilla. Sección Fondo Antiguo.

6. Cristóbal, hijo de Pablo de Thobal y Francisca Tamariz de Santiago, fue bautizado por el bachiller Agustín de Olmedo en la cercana iglesia de San Marcos, y lo curioso del dato es que su hijo utilizó los mismos apellidos paternos: Tobar y Tamariz, desechando el Ximénez materno, en recuerdo de su progenitor.

La madre, ya viuda, se encargó de su educación, aunque no por mucho tiempo. Juliana⁷ decidió “quitarse del siglo” (entrar a la vida religiosa), y se valió de sor Isabel Macías, monja del convento de Santa Inés, para que escribiese una carta a Esteban José de Abaña, del Colegio Seminario de pilotos de San Telmo, con el fin de que José entrase en la institución. En la misiva, fechada en el citado convento el 12 de junio de 1762, la monja pidió que el niño ingresase aunque no contaba con la edad necesaria (ocho años), obteniendo respuesta positiva. El Real Colegio Seminario (1681-1847)⁸ estaba dedicado a enseñar las artes náuticas a los jóvenes huérfanos o de escasos recursos que acreditasen que sus cuatro abuelos “han sido y son cristianos viejos, limpios de toda mala raza de moros, judíos, mulatos *ververicos* (berberiscos), ni de los nuevamente convertidos a nuestra santa Fe Católica, ni tampoco han sido castigados ni penitenciados por el Santo Tribunal de la Inquisición, ni por otro alguno”.⁹ Realizadas las certificaciones correspondientes, José Tobar obtuvo la limpieza de sangre en auto del 3 de julio de 1762, aprobada por Antonio García Jordán, alcalde honorario de la Real Chancillería de Granada.

En consecuencia, el niño Tobar entró en el Real Colegio el 31 de julio de 1762. Tenía siete años de edad y era blanco, de pelo castaño, ojos grandes “pintados”, con una cicatriz de herida sobre la ceja izquierda. Su historial marino empezó ocho años después. El primero de noviembre de 1770 salió del colegio para embarcarse con plaza de grumete en el navío de Su Majestad *El Serio*, que formaba parte de la escuadra de Cádiz bajo el mando del marqués de Casa Tilly. Un mes después fue transbordado al navío real *Santiago la España*, en el que estuvo dos meses, y, por último, fue enviado al nombrado *Dragón*, con el que navegó hasta Canarias por tropa, regresando a Cádiz a principios de agosto de 1771. El 16 de septiembre de ese mismo año volvió a las aulas

7. La madre de José Tobar, Juliana, hija de Cristóbal Ximénez y Francisca Josefa de la Cruz, nació el 17 de febrero de 1728 en Sevilla y fue bautizada el 22 siguiente por Manuel Martínez de las Cortinas.

8. Sobre el Real Colegio, que fue gestionado por la Universidad de Mareantes hasta 1786, véase Jiménez Jiménez, Elisa: *El Real Colegio de San Telmo de Sevilla (1681-1808): su contribución al tráfico marítimo con América y su significado en la historia de la ciudad en el siglo XVIII*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 2002.

9. Como testigos de la limpieza de José Tobar declararon Juan Díaz de la Rosa, maestro de cirugía en la colación de San Lorenzo, y José Matías de Zúñiga, sacristán mayor del convento de monjas de las Santas Vírgenes y vecino de la colación de San Román.

del Colegio Seminario, en donde siguió recibiendo instrucción, aunque por poco tiempo. El 30 de diciembre de 1771 dejó de nuevo San Telmo para embarcarse como grumete en el navío *El Aquiles*, perteneciente a la compañía de Uztariz, que salió de Cádiz el 6 de marzo de 1772 con destino a Lima.

Vuelto de la expedición americana, José Tobar regresó al Real Colegio el 22 de noviembre de 1773 para proseguir sus estudios. El 21 de abril de 1774 fue enviado a Cádiz para embarcarse con plaza de marinero en la fragata *Nuestra Señora de la Piedad*, alias *La Vizcaína*, propia de don Manuel de la Tejera. La expedición, que levó anclas del puerto de Cádiz, tenía como destino Veracruz y conducía diversas mercaderías. El 18 de mayo de 1775 regresó en la misma fragata, siendo destinado en el navío *La Princesa*, que realizó una campaña de corso entre el 26 de junio de 1775 y el 9 de enero de 1776. Después, José Tobar se embarcó en el navío *La Concepción*, propiedad de Uztariz y Compañía, que partió el 18 de febrero de 1776 con mercancías para Lima. En esta última ciudad fue examinado y nombrado pilotín de la fragata *La Favorita*, adquirida por Juan Francisco de la Bodega y Quadra para servir en el departamento mexicano de San Blas, en la costa de Nayarit, bastión de los barcos que se dirigían a descubrir y colonizar los establecimientos españoles de California y el Noroeste. Cuando José Tobar y Tamariz desembarcó en tierras mexicanas, los navegantes españoles ya llevaban varios años de sufridos viajes a los puertos de California, e incluso dos expediciones se habían atrevido a descubrir islas y costas en las peligrosas aguas del Noroeste. El primer viaje, dirigido por Juan Pérez en 1774, encontró el famoso puerto de Nutka, donde se desarrollaría el episodio el que fue testigo del piloto sevillano, por lo que se impone un resumen.

LOS PRIMEROS VIAJES AL NOROESTE DE AMÉRICA (1774-1779)

La visita de José de Gálvez al Noroeste del virreinato de la Nueva España y la expulsión de la Compañía de Jesús en 1767 de las misiones bajacalifornianas marcó el principio de una nueva fase de exploraciones como complemento a un plan global de reformas de las defensas de la frontera septentrional del virreinato novohispano. Gálvez, responsable de una visita a Nueva España iniciada en 1764, sería el principal impulsor de la ocupación de la Alta California, primer capítulo de la expansión española en el Pacífico Norte durante la centuria ilustrada. A él se le

debe la creación del departamento marítimo de San Blas con el fin de conducir tropas a Sonora y adelantar la colonización y el control real de la Baja California. En un viaje "reformista" hacia aquel puerto, Gálvez recibió una carta de la metrópoli ordenándole tomar medidas efectivas para conocer y, en su caso, detener la presencia rusa al norte de California. En consecuencia, poco después de llegar a San Blas, convocó una junta de oficiales y expertos -celebrada el 16 de mayo de 1768- para preparar una expedición marítima y otra terrestre, conocidas como la *Santa Expedición*, con el fin de ocupar el puerto de Monterrey, lo que logró en 1769. Sucesivos viajes permitieron a los españoles familiarizarse con las nuevas rutas pacíficas e incluso aspirar a objetivos más lejanos. Así ocurrió en 1774, cuando la Corona ordenó al virrey Bucareli que reconociese los establecimientos rusos de América.

La fragata *Santiago*, alias la *Nueva Galicia*, fue el barco escogido por el comandante de San Blas, Francisco Hijosa, y por el capitán Juan Pérez para protagonizar la primera expedición española al norte de California. La nave partió de San Blas el 24 de enero de 1774 y, tras hacer escalas en San Diego y Monterrey, puso rumbo al Noroeste el 11 de junio. Un mes más tarde, descubrió tierra el 18 de julio por los 53° 53' N. Durante los siguientes días fueron divisados y bautizados los dos extremos que guardan la Dixon Entrance -entre la isla de la Reina Carlota y la isla del Príncipe de Gales- con los nombres de punta de Santa Margarita y punta de Santa Magdalena, mientras la Forrester Island recibía el nombre de Santa Cristina. Violentas corrientes disuadieron al capitán Pérez de seguir adelante, por lo que la *Santiago* inició el regreso sin perder de vista la costa. El 6 de agosto, los expedicionarios avistaron el litoral de la isla Vancouver y dos días después anclaron en una rada que llamaron *Surgidero de San Lorenzo*, años después famoso con el nombre de Nutka por haber anclado y comerciado allí los hombres del capitán James Cook de marzo a abril de 1778. Los malos tiempos y la aparición del escorbuto impidieron seguir reconociendo la costa, ya que el desconocimiento de los mares y los defectos de la nave los pusieron en continuo peligro de zozobrar. A pesar de ello, los pilotos y capellanes de la fragata no dejaron de registrar diversos accidentes geográficos en sus diarios, como el monte Olympus, que llamaron Cerro Nevado de Santa Rosalía. El 9 de octubre, la *Santiago* ancló en Monterrey y el 3 de noviembre regresó al puerto de San Blas. Los resultados fueron alabados por el virrey Bucareli a pesar de no haberse cumplido las instrucciones recibidas en su totalidad. Juan Pérez había conseguido abrir una nueva

ruta, conocer la existencia de numerosos pueblos indígenas, informar más detalladamente de dos de ellos: los haidas del cabo North y los habitantes de Nutka, y -lo que era más importante para las autoridades novohispanas- demostrar que hasta los 55 grados no existía rastro de la presencia rusa.

1775 fue el año más importante de las exploraciones españolas en el Pacífico Septentrional. La incorporación de seis oficiales de la Armada, llegados directamente desde España, entre ellos Juan Francisco de la Bodega y Quadra, a los proyectos de San Blas (Nayarit), la experiencia del primer viaje, particularmente en la organización del mismo, y el aumento de los recursos puestos a disposición de las expediciones por el virrey sevillano Antonio María de Bucareli, permitieron una mejor disposición de los barcos elegidos para la empresa. El 16 de marzo, la fragata *Santiago*, la goleta *Sonora* y el paquebot *San Carlos* dejaron el puerto de San Blas y, tras algunos días de demora por la demencia de uno de los oficiales españoles -que obligó a intercambiar a los capitanes de las diversas naves-, se dirigieron al Noroeste para cumplir sus respectivos objetivos: la fragata y la goleta a continuar los descubrimientos, y el paquebot a llevar socorros a Monterrey y a explorar el puerto de San Francisco. Como resultado de estos viajes, la costa del Noroeste fue reconocida hasta los 58 grados, varios de sus parajes cartografiados detenidamente y los contactos con los pueblos indígenas ampliados: especialmente hay que resaltar los informes sobre los indios yurok del puerto de la Trinidad. Solamente un sector de la costa -entre los 42° y los 42° 50' N- quedó sin ser reconocido. Un buen balance, sin duda, para la segunda campaña de descubrimientos.

Tras la expedición al Noroeste de 1775, Juan Francisco de la Bodega y Quadra fue enviado a Lima para adquirir un nuevo barco. El elegido fue la fragata *Nuestra Señora de los Remedios*, alias *La Favorita*, que, carenada y abastecida, levó anclas del puerto del Callao el 19 de noviembre de 1777. Su destino era el departamento de San Blas, a cuyo puerto llegó el 20 de febrero de 1778.¹⁰ En el Perú, Bodega contrató a dos pilotos: Juan Pantoja y Arriaga y nuestro JOSÉ TOBAR Y TAMARIZ. A partir de ese momento, el marino sevillano

10. Bernabéu Albert, Salvador: "Los viajes de Bodega y Cuadra al virreinato del Perú (1776-1783)", en Luisa Martín-Merás (ed.), *Navigare necesse est. Estudios de Historia Marítima en honor de Lola Higuera*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 2008, pp. 81-108.

participó en las expediciones al presidio-misión de Loreto, capital de la Baja California, y a los diversos establecimientos hispanos de la Alta California. Después de la expedición de 1779 al Noroeste, en la que no intervino Tovar, tanto la dirección del departamento de San Blas como la responsabilidad de los viajes a ambas Californias quedó en manos de los pilotos, pues los oficiales de Marina fueron destinados a otros puertos americanos y europeos por la Corona. Eso explica que el 10 de diciembre de 1785, Tovar solicitase al rey, junto a Juan Bautista de Aguirre y José Pantoja, la incorporación de todo el cuerpo de pilotos en la “plana mayor de los bajeles” de la Armada. La petición fue denegada a causa del informe negativo de la Jefatura del Cuerpo de Pilotos (Cádiz), quien informó que: “Los pilotos de dicho Departamento no se hayan en los libros del Archivo de este Cuerpo en la Isla de León y, por supuesto, no han pasado por examen de clase alguna”.¹¹ En 1786, José Tovar viajó a la Alta California con la fragata *Favorita*, transportando bastimentos y armas, coincidiendo en Monterrey con el viajero francés Jean-François de Galaup, conde de La Pérouse, quien realizaba un periplo mundial con las naves *Boussole* y *Astrolabe* (1785-1788).¹²

LAS GESTAS DE LOS PILOTOS

La presencia de la expedición gala demuestra el interés internacional que despertaban las costas y riquezas del Noroeste. Las noticias facilitadas por el explorador francés La Pérouse a las autoridades españolas de La Concepción (Chile) en febrero de 1786 sobre la existencia de cuatro establecimientos rusos en las costas del Noroeste, puso en marcha nuevamente el interés de los ministros de Carlos III por conocer la verdad de la expansión rusa y la amenaza real que suponía para los dominios españoles en América. Notablemente mermadas las posibilidades de San Blas, debi-

11. Esta información se encuentra en el libro de Fuster Ruiz, Francisco: *El final del descubrimiento de América. California, Canadá y Alaska (1765-1822)*, Universidad de Murcia, Murcia, 1997, p. 255.

12. Jean-François Galaup de La Pérouse, navegante francés (1741-1788) que comandó una de las más brillantes expediciones ilustradas al Pacífico entre 1785 y 1788. Murió junto a sus hombres cuando la nave que capitaneaba naufragó en junio de 1788 frente al acantilado de Vanikoro, en las islas de Santa Cruz, a causa de un huracán. Véase, Gaziello, Catherine: *L'Expédition de La Pérouse. Réplique française aux voyages de Cook*, CNRS, Paris, 1984. La expedición estuvo un mes en Monterrey a partir del 14 de septiembre de 1786, escribiendo importantes relaciones sobre el sistema misional franciscano.

do al traslado de los principales oficiales, la organización y dirección de una nueva expedición se encomendó a los primeros pilotos Esteban José Martínez y Gonzalo López de Haro, auxiliados por varios segundos pilotos (Antonio Fernández, Esteban Mondofia, José María Narváez y Juan Zayas) y pilotines (Antonio Palacios y José Verdía). Los barcos escogidos fueron la fragata *Princesa* y el paquebot *San Carlos*, alias *El Filipino*, que embarcaron 89 y 83 hombres de tripulación respectivamente. El 9 de marzo, los barcos emprendieron la navegación, alcanzando tierra el 15 de mayo por los 58° 32' N. Después, siguieron el litoral hacia el oeste, atravesando la boca del Prince William Sound y avistando varias islas. Cuando ya preparaban el regreso, el *San Carlos* descubrió a los temidos rusos, quienes recibieron cordialmente a los capitanes y tripulaciones de ambos barcos españoles. Las buenas relaciones permitieron conocer del comandante ruso de la isla de Kodiak, llamado Evstrat Delarov, que esperaban tropas y municiones de Rusia para ocupar el puerto de Nutka al año siguiente, conocido en la corte de San Petersburgo gracias a la publicación del diario del tercer viaje de James Cook.

Las noticias adquiridas por Martínez y Haro, lejos de calmar los ánimos de las autoridades de México y Madrid, provocaron más alarma. La Corona aprobó la iniciativa del virrey de la Nueva España de enviar una nueva expedición en 1789 para ocupar Nutka, formada por los mismos barcos que habían encontrado a los rusos: la fragata *Princesa* y el paquebot *San Carlos*. Como primer piloto de la *Princesa* viajó José Tovar y Tamariz.¹³ Al llegar al citado puerto, los barcos sanblaseros encontraron otros dos angloamericanos —*Lady Washington* y *Columbia*— y un tercero que navegaba bajo bandera portuguesa —el *Iphigenia Nubiana*—. Los dos primeros habían salido de Boston con el propósito de comprobar si eran ciertas las noticias sobre las riquezas peleteras de este enclave noroccidental vertidas en el diario del tercer viaje del capitán James Cook, cuyos hombres habían rescatado y posteriormente vendido numerosas pieles en Cantón, lo que les había reportado buenas sumas de dinero. Episodio fundamental para explicarnos la gran cantidad de barcos que pusieron rumbo hasta estas frías latitudes a partir de 1785.

Los papeles del paquebot *Iphigenia Nubiana*, barco perteneciente en realidad a una compañía inglesa, llenaron de temor a Martínez, quien decidió apresarse el paquebot y luego liberarlo a cambio de otra nave a punto de llegar

13. Otros miembros de la tripulación, capitaneada por Esteban José Martínez, fueron: el segundo piloto Esteban Mondofia, el pilotín Juan Carrasco, el capellán José López de Nava, el intérprete Gabriel del Castillo y los misioneros franciscanos Severo Patero y Francisco Sánchez.

a Nutka, la goleta *Northwest America*, que fue rebautizada con el nombre de *Santa Gertrudis*. La situación se complicó con la llegada de una tercera expedición inglesa, formada por la balandra *Princess Royal*, al mando del capitán Thomas Hudson, y la capitana, la *Argonaut*, mandada por James Colnett. Para entonces, Martínez, alegando el derecho de descubrimiento, había tomado posesión formal del puerto e iniciado la construcción de diversas dependencias. Informó de esta actividad a Colnett, quien recibió permiso para hacer aguada y cortar leña, pero en medio de los trámites, al parecer por una confusión de palabras y escritos, ya que ninguno de ellos entendía el idioma del otro, Martínez decidió apresar los dos barcos ingleses y enviarlos al puerto de San Blas.

José Tobar sería el encargado de conducir la *Argonaut* a San Blas, navegación que emprendió el 14 de julio. Ese mismo día salía para Macao el barco americano *Columbia*, mandado por John Kendrick, conduciendo a la tripulación de la goleta –también requisada– *Northwest America*. Por su parte, la *Princess Royal*, rebautizada *Princesa Real*, levó anclas rumbo a San Blas el 27 de julio conducida por el piloto José María Narváez. Lo escoltaría el *San Carlos*, de López de Haro. A pesar de esta contundencia en las actuaciones, el 29 del mismo mes llegó José de Cañizares, comandando la fragata española *Nuestra Señora de Aránzazu*, con una orden inesperada: que todos los barcos y hombres regresasen a San Blas. Esta medida del virrey novohispano Flórez fue muy negativa, pues al mismo tiempo que se producía el abandono de Nutka, nuevas órdenes llegadas de Madrid a la corte virreinal, aprobando la ocupación del citado puerto, obligaron a reocuparlo, esta vez con un número superior de hombres y armamentos. Pero mientras se edificaban nuevas construcciones, se aclimataban plantas y se realizaban difíciles exploraciones en busca del paso del Noroeste, el apresamiento de los barcos ingleses por parte de Martínez provocaba un conflicto entre Londres y Madrid, conocido como *la cuestión de Nutka* o *The Nootka Sound Controversy*,¹⁴ que estuvo a punto de desencadenar una guerra continental. Las negociaciones terminaron con la firma del *Tratado del Escorial* del 28 de octubre de 1790, aunque su aplicación efectiva se demoró varios años. La falta de acuerdo entre los marinos George Vancouver y Juan Francisco de la Bodega y Cuadra, que se reunieron en Nutka en 1792, daría al traste con los proyectos españoles de ocupación, ya que por un tratado firmado el 11 de enero de 1794, España e Inglaterra se

14. Sobre el conflicto entre las cortes de Madrid y Londres, véase R. Manning, William: "The Nootka Sound Controversy", *American Historical Association Annual Report of 1904*, Washington D.F., U.S. Government Printing Office, 1905, pp. 279-478. Véase, asimismo, Pethick, Dereck: *The Nootka Connection: Europe and the Northwest Coast, 1790-1795*, Douglas and McIntyre, Vancouver, 1980.

comprometieron a no levantar ningún establecimiento en las costas del Noroeste e impedir el asentamiento de otros terceros.¹⁵

LOS ÚLTIMOS TRABAJOS DE TOBAR

El informe elaborado por José Tobar y Tamariz recoge las tensiones producidas en el puerto de Nutka por barcos de tres de los cuatro países que competían por las riquezas peleteras del Noroeste. Primero los rusos y, tras el viaje de Cook, los ingleses y americanos, rivalizaban con los españoles en una carrera por controlar y explotar las riquezas de esta nueva región deseada por las cortes y los armadores europeos y americanos. Los hispanos no fueron ajenos a esta "fiebre comercial", como demuestra el temprano proyecto de Vicente Basadre y Vega, quien llegó a California a finales de agosto de 1786 como comisionado para comercializar las pieles de nutria. Realizada su selección y recogida con la ayuda de los franciscanos, quienes ejercieron de intermediarios con los cazadores nativos, Basadre se embarcó en San Diego rumbo a San Blas el 28 de noviembre conduciendo 1.060 pieles. Las misiones que más contribuyeron al acopio fueron San Carlos de Monterrey, San Antonio, San Luis Obispo, San Buenaventura y San Diego, a donde se habían llevado las procedentes de las misiones dominicas del Rosario y San Fernando Velicatá.

Pero, ¿qué pasó con Tobar? La ocupación de Nutka y el aumento de las expediciones españolas al Noroeste a partir de 1790 multiplicaron los trabajos de los pilotos. Algunos de ellos colaboraron con varios de los oficiales de la Armada destinados en San Blas o en visita en Nutka, como el célebre Alejandro Malaspina, mientras otros se encargaban de cubrir rutas menos peligrosas, como las navegaciones a Loreto. Ese fue el destino de José Tobar con el paquebot *San Carlos*, que partió de San Blas el 29 de julio de 1792 para conducir los socorros destinados a la Antigua California, trayecto que repetiría el 1 de noviembre de 1794 con la fragata *Aránzazu*. Estos trabajos no estuvieron bien recompensados, lo que obligó a nuestro marino y al resto de los pilotos a elevar regulares quejas a las autoridades españolas para

15. Revillagigedo a Valdés, México, 10 de enero de 1790, en Archivo General de Indias (Sevilla), México, 1530. Sobre las negociaciones y sus dificultades, véase mi trabajo: "El Tratado de Límites de 1792. Repercusiones del Tratado de Tordesillas en el Pacífico Septentrional", *El Tratado de Tordesillas y su época*, 3 vols., Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas, Valladolid, 1995, vol. III, pp. 1701-1713.

mejorar sus economías. Pero el destino le guardaría a nuestro marino un episodio más negativo.

El 19 de junio de 1796, José Tobar volvió a Nutka con la goleta *Sutil*, barco destinado en principio a explorar la costa del Noroeste. En el famoso puerto encontró una fragata mercante bostonesa, llamada *Otter*, capitaneada por Ebenezer Dorr, quien había visitado Australia antes de dirigirse a las costas del Noroeste para abastecerse de pieles de nutria. Entre sus pasajeros se encontraban diez hombres y una mujer, fugitivos de un penal inglés australiano, que fueron aceptados por Tobar. Ambos barcos se dirigieron a Monterrey, a donde llegaron en julio, deteniendo al gobernador Diego de Borica a los “invitados”, entre los que se encontraba el revolucionario escocés Thomas Muir.¹⁶ El grupo fue enviado a San Blas y, más tarde, a España, siendo arrestado nuestro piloto, incapacitado y apartado del departamento. Sus méritos no le valieron de nada, triste destino que han sufrido en la Historia muchos de los que más han trabajado por un país o una causa. Nada sabemos sobre el lugar y el fallecimiento de José Tobar, quien, fuera del Real Servicio, se perdió en el anonimato.

El informe que trascibimos a continuación está editado en la “Carta II” de la obra de fray Luis de Sales, *Noticias de la provincia de Californias en tres cartas de un sacerdote religioso, hijo del Real Convento de Predicadores de Valencia a un amigo suyo* (Valencia, 1794), concretamente en las páginas 57-86.¹⁷ Desconocemos como obtuvo el misionero, que radicaba en la misión de San Vicente Ferrer, el texto, que fue remitido al virrey y que, por la importancia de su contenido, debió de ser considerado materia reservada.¹⁸ Sabemos que el dominico valenciano dejó la península el 5 de

16. Thomas Muir (1765-1799), reformador político nacido en Glasgow que fue juzgado y sentenciado a ser confinado en Australia, alcanzando Sydney el 25 de octubre de 1794. Tras su escapada y detención por los españoles en California, fue conducido a la península, marchando posteriormente a Francia, donde murió en la localidad de Chantilly.

17. Para la transcripción del informe de José Tobar y Tamariz he utilizado la edición facsímil de la obra que se encuentra en el segundo volumen de *Misioneros valencianos en Indias*, 2 tomos, Generalitat Valenciana, Valencia, 1989.

18. “También participo a usted cómo ha llegado a mis manos el informe que don José Tobar y Tamariz remite al excelentísimo señor virrey de Nueva España sobre la expedición hecha al puerto de San Lorenzo de *Noka* [Nootka], sito en la costa occidental de esta provincia, y por él sabrá algunas curiosidades de aquellas tierras y gentes. Pero es menester, para entender este informe, saber que el señor virrey de la Nueva España escribió una carta circular a todos los misioneros, la que yo recibí y leí a los indios, en que ordenaba que, si por alguna contingencia llegase a alguno de nuestros puertos un inglés americano que iba con dos fragatas costeadando la California, hicieran los misioneros las más vivas diligencias para apresarlo y después dar cuenta a la superioridad”. Sales, Luis de: *Noticias de la península de Californias en tres cartas de un sacerdote religioso*, Hermanos de Orga, Valencia, 1794, carta II, pp. 55-56.

octubre de 1789, embarcándose en Loreto rumbo a San Blas, donde quizás coincidió con José Tobar, quien había recibido, el 29 de agosto del mismo año, la orden virreinal de hacer un informe de lo ocurrido durante su estancia en Nutka. Si fuera así, fray Luis de Sales se hizo con una copia de dicho informe y lo llevó consigo a Valencia, incorporándolo a la trilogía de cartas sobre la naturaleza, la etnografía y la historia de la península de Baja California que editó en 1794 a petición –según el fraile– de sus amigos y feligreses: un documento excepcional para conocer la etapa dominica de la península más larga del planeta. De igual modo, el informe del piloto sevillano se convirtió en un testimonio fundamental para conocer uno de los episodios más importantes ocurrido en el Pacífico Norte durante el siglo XVIII.

INFORME
QUE YO, DON JOSÉ TOBAR Y TAMARÍZ,
primer piloto de la real armada,
doy al excelentísimo señor virrey de Nueva España,
en obediencia de superior orden comunicada
con fecha de 29 de agosto de 1789

I

El día 5 de mayo de dicho año dimos fondo en el puerto de San Lorenzo de Noka¹⁹ con la fragata de Su Majestad *Nuestra Señora del Rosario*, alias *La Princesa*, al mando del alférez de navío de la Real Armada don Esteban José Martínez,²⁰ y yo de segundo comandante de

19. La rada de San Lorenzo de Nutka (también llamada Nootka, Nooka, Cala de los Amigos, Cala de la Amistad, Friendly Cove, etcétera) fue explorada por Juan Pérez en 1774. Los españoles la ocuparon entre 1789 y 1795, levantando varias barracas y un pequeño fortín. Los indígenas llamaban al paraje Yoquot, “donde soplan los vientos”. Los hombres de Esteban José Martínez encontraron en 1789 varios barcos de diversas naciones que comerciaban con las pieles del Noroeste. España tuvo que abandonar el puerto por la resolución final del Tratado de San Lorenzo. Véase, Jones, Oakah. L.: *The Spanish Occupation of Nootka Sound, 1790-1795*, M.A. thesis, University of Oklahoma, 1960; y Chartrand, René: “The Garrison at Nootka: Spanish colonial troops at the end of the Eighteenth Century”, en Robin Inglis (ed.): *Spain and the North Pacific Coast*, Vancouver, B.C., 1992, pp. 111-118.

20. Esteban José Martínez, piloto sevillano, contaba al llegar a Nutka en 1789 con uno de los expedientes más brillantes de exploraciones en el Pacífico Norte. Sus actuaciones en el puerto, en donde se encontró inesperadamente con un gran número de buques, fueron torpes y arriesgadas. El episodio ha sido estudiado por Cook, *Flood Tide of Empire...*, pp. 146-433. La versión de Martínez puede encontrarse en su “Diario de la navegación que yo el Alf[érez] de Navío de la R[ea] Arm[a]da Don Esteban Josef Martínez boy a executar al P[uer]to de S[an] Lorenzo de Nuca, mandando la Frag[a]ta Princesa y Paquebot de S[a]n Carlos ... 1789”, en *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, nº 6, Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1964.

la expedición, en donde hallamos fondeado un paquebot con bandera portuguesa, su capitán de la misma nación, nombrado don Francisco Viana,²¹ y toda la demás tripulación inglesa.

II

A los ocho días de nuestra llegada tuvo a bien tomarlo el comandante por prisionero y, despachándome a su bordo, se le hizo inventario de todo cuanto la embarcación contenía. Lo mandé reconocer de calafatería y carpintería, envergâr, hacer aguada y leña, y últimamente puse la embarcación de mi mando en términos marineros, según me encargaba el comandante de Noka, para restituirme a San Blas con aquella presa. Y ya que lo tuve verificado (aun sin embargo de los motivos que tuvo, los cuales ignoro), a pocos días determinó el dejarlos con libertad y soltura, quizá reflectando el que no era de buena presa para conducirlo a este puerto y que vucelencia determinara o tomara la providencia para declararlo así. Pues, según pareció en el idioma portugués, decía en la última cláusula, poco más o menos, a su instrucción la sustancia siguiente: por el dueño de dicha embarcación, que era un N. Carballo,²² se le ordena que, si hallase alguna embarcación inglesa, española o rusa, y se contemplaba con mayor fuerza, la apresase y que la condujese al puerto de Macao, en donde se declararía por de buena presa, y sus oficiales y tripulación serían castigados como piratas. El mayor dolor que en toda mi vida hubiera tenido, que me cogieran como tal, sirviendo como sirvo a un poderoso Monarca como el esclarecido soberano que logramos, y que mi última gota de sangre está sacrificada de buena voluntad a los respetos que a su real cetro debo.

III

Al mismo tiempo, encontramos una fragata bostonesa, mandada por el capitán Juan Kendrick,²³ que era comandante de su convoy,

21. Francisco José Viana era capitán nominal del barco de bandera portuguesa, pero de capital norteamericano, *Efigenia Nubiana*, paquebot de doscientas toneladas propiedad de la Associated Merchants Trading to the North West Coast of America.

22. João Carvalho era un famoso comerciante portugués de Macao. Existen unas instrucciones de este comerciante a Francisco José Viana, en Archivo General de la Nación, México, *Historia*, 65, ff. 98-102.

23. Sobre el capitán John Kendrick (en el original, Kendrig), ver Cook, *Flood Tide of Empire...*, pp. 106 y ss.

[y] la fragata [*Lady*] *Washington*, llamado su capitán Gray,²⁴ los que el comandante no tuvo a bien apresarlos, cuya causa ignoro, aun sin embargo de que por la superioridad estoy persuadido que, encontrándolo con menores fuerzas, como se verificó, se debería aprisionar. Pero nunca pensando sobre el particular decreto, el comandante dejó que las embarcaciones referidas saliesen libres, según estoy informado después a mi salida de Noka.

IV

Por los mismos ingleses, tanto de los realistas como americanos, estoy informado largamente que desde el año de [17]87 hasta el presente han anclado en aquel puerto veintiocho embarcaciones de varias potencias con el fin únicamente de comerciar con los indios de toda la costa, hasta de Honalasca [Unaslasca], atendiendo todos estos a la crecida utilidad que les promete el comercio clandestino que tienen sobre nuestras costas.²⁵ Pues, por un pequeño pedazo de cobre, que a mi parecer el valor suyo no subirá más que a tres reales en esta nuestra España, logran cambiar una piel de nutria, que, vendida en Cantón, asciende su precio a ciento y veinte pesos o a ciento y ochenta, según la calidad que estiman los chinos, siendo la mejor la más grande y negra, con la condición que tenga el hocico blanco. Y a la verdad me es doloroso que, hallándose nuestra nación con esta riqueza, no se aproveche la Real Hacienda y los particulares de ella, y que unas potencias tan extrañas, emprendiendo unas navegaciones tan dilatadas, se aprovechen de esta ocasión y nosotros, hallándonos tan inmediatos a esta prosperidad, no sólo dejamos de emprender esto, sino que nos exponemos a perder nuestra América, pues en toda ella sabe muy bien vucelencia no hay más fortaleza que el pequeño castillo del puerto de Acapulco, y los ingleses se hallan más prácticos de estas costas hasta la isla de Honalasca²⁶ que los pilotos de

24. Robert Gray (en el original, Greyqq), el primer comerciante bostonés interesado en las pieles del Noroeste, tenía dos barcos: el *Columbia*, capitaneado por John Kendrick, y el bergantín *Lady Washington*, que él mismo mandaba. En 1789 intercambiaron sus barcos en Nutka.

25. Sobre la posición de España con respecto al comercio peletero, véase James R. Gibson, "Nootka and nutria. Spain and the Maritime Fur Trade of the Northwest Coast", en Palau, Mercedes, y Orozco, Antonio (coords.): *Malaspina '92*, Real Academia Hispano-Americana, Cádiz, 1994, pp. 137-159.

26. Tobar escribe "Honalasca", cuando poco antes cita "Honalasca", ejemplo de las dificultades de los marinos españoles para fijar los nuevos topónimos que aparecían en el Noroeste. Otro tanto sucede con los nombres y apellidos de los navegantes de distintas nacionalidades que surcaron sus aguas y de sus navíos. Por último, no podemos descartar los errores tipográficos de la imprenta valenciana o del copiadador del informe.

San Blas, por las pocas comisiones que hasta la presente, por nuestra parte, se han hecho.

V

La mejor empresa que los ingleses hacen es arribar a las islas que por Jacobo Cooc [James Cook] se llaman en el día (sin razón alguna) de S. Duy, cuando su primer descubridor fue nuestro español Juan Gaytan,²⁷ que tuvo a bien el año de 1600 y tantos el nombrar a todas ellas las islas de la Mesa, las que se hallan totalmente pobladas de naturales, situadas por los 20 grados más o menos de latitud al norte, y de longitud como mil leguas al oeste del meridiano de San Blas; en donde, por materia de un clavo, machetillo o pedazo de fierro a manera de barreta de mina, venden un cerdo de incomparable magnitud, y con la abundancia de sal que tienen estas islas, lo benefician los citados ingleses para emprender sus navegaciones por estos mares, y al mismo tiempo compran una fruta o raíz, que en este reino llaman *ñame*,²⁸ como en la isla de Cuba se llama *cazave*,²⁹ que para las dichas navegaciones hacen los ingleses el mismo uso que nosotros con el bizcocho o galleta, que a mí me parece que sea un gran antiescorbútico.

VI

Tan versados están los ingleses con los naturales de estas tierras inmediatas nuestras, que apenas habrá uno en Londres que, aunque no haya emprendido esta navegación, ignore el idioma de todos ellos, como se verificó en el puerto de Noka por la primera embarcación que apresamos; pues, por las conversaciones que los ingleses tenían con dichos naturales, todos ellos nos trataban de *piseki*, que significa hombre ladrón y malo.

27. Juan Gaitán, marinero de la flota de Ruy López de Villalobos (1542-1545), escribió un interesante relato de la odisea de esta expedición española por el Pacífico, que fue publicada por Ramusio: "Relatione de Ivan Gaetano, piloto castigliano, del descubrimiento dell'isole Molucche per la via dell'Indie occidentali", en Battista Ramusio, Giovanni: *Delle navigationi et viaggi*, Venecia, 1550. Para las autoridades españolas, esta expedición habría descubierto las islas Hawaii en 1542. Un estudio de este viaje en Bernabéu Albert, Salvador: *La aventura de lo imposible. Viajes marítimos españoles*, Lunweg, Barcelona, 2000, pp. 82-83.

28. *Ñame*: planta herbácea de la familia de las dioscóreas, que produce un tubérculo muy consumido en diversas partes de América. Llegada con los africanos, sirvió para alimentar a los esclavos antes de sustituir a muchos rizomas autóctonos en la dieta indígena.

29. *Cazabe*: torta americana hecha con la raíz de la mandioca.

VII

Por el mismo paquebot prisionero que ha venido a mi cargo, me informé totalmente en Noka que su capitán marineró Colnett³⁰ venía con destino de gobernador de dicho puerto a posesionarse y fortificarse para no dejar entrar ni salir embarcación alguna de otra nación, y seguramente soy de sentir lo hubiera verificado, si no en aquel puerto, en uno de los muchos que posee aquella costa, para cuyo efecto traía ya la casa y el martinete para la entrada. En punto reducido creo que el comandante de Noka se lo haya remitido a vuecelencia con el mismo buque que ha venido a mi cuidado. Este dicho Colnett trae a su cuidado en su embarcación, a más de la goleta que ya di parte a vuecelencia, treinta y cinco chinos sangleyes,³¹ con diferentes efectos, engañados, como ellos mismos lo confiesan; pues los sacó diciéndoles que los llevaba para la costa de Bengala, y después vieron ellos se hallaban en Noka y él se quedaba después con ellos fortificado, despachando su paquebot a las islas de S. Duy a comprar una mujer para cada uno, y de este modo poblarse con el tiempo, sin valerse de los naturales del país, e igualmente aguardaban para el mismo efecto dos fragatas de guerra para el año venidero, que salen de Londres a conducirles todo socorro.

VIII

Por los oficiales que he conducido en el citado paquebot, he sabido que este presente año llegó un paquebot al puerto de Noka con bandera portuguesa, siendo su comandante español, y dijo traía licencia y pasaporte del gobernador de Filipinas, y que saldría del puerto de Noka para el de Monterrey, y desde este para el de Acapulco.

IX

En el mismo puerto ancló una pequeña goleta construida en él, perteneciente al primer paquebot que apresó el comandante, y de su orden pasé a hacer el inventario de su cargamento y de toda ella, y entonces el comandante la mandó recorrer de calafatería y carpintería,

30. James Colnett, capitán del *Argonaut*, apresado por Esteban José Martínez.

31. Así se llamaban los chinos que pasaban a comerciar en las islas Filipinas.

y la despachó a reconocer el estrecho de Juan de Fuca,³² que se halla situado en latitud al norte de 48 grados, 30 minutos, al mando del segundo piloto don José María Narváez,³³ y un segundo piloto bostonés llamado Coliche, que dijo el comandante lo embarcaba para que fuese intérprete de los indios de la costa, aun teniendo nosotros un indio filipino que, por el bastante tiempo que había navegado con los ingleses, entendía bien la lengua de todos aquellos. Pero de toda suerte yo ignoro los motivos que tuvo para darle a un extranjero semejante comisión.

X

También llegó a fondear en dicho puerto una balandra, llamada *La Princesa Real Carlota*, al mando de su capitán Hudson³⁴, y, habiendo pasado el comandante a su bordo y héchole las preguntas regulares, respondió, según pude informarme, que venía de Macao o Cantón con el fin del comercio de las nutrias. Y reconviniéndole el comandante que en los estados del Rey de España no debía comerciar, accedió a ello diciendo que ignoraba fuesen dominios de España, y que, ya que lo eran, no volvería a comerciar en esta costa, y que así le permitiesen hacer agua y leña, y dar pendoles³⁵ a su barco, que, inmediatamente acabase esta faena, saldría del puerto y no volvería a él más. De facto lo verificó.

32. Estrecho que supuestamente había descubierto el navegante apócrifo Juan de Fuca, quien habría encontrado en el siglo XVI un pasaje entre el Atlántico y el Pacífico en Norteamérica. La entrada se situaba en los 53° N, en la actual entrada Dixon. La visita de Tovar forma parte de una importante actividad exploratoria hispana que ha sido estudiada por Wagner, Henry Raup: *Spanish Explorations in the Strait of Juan de Fuca*, Santa Ana, California, 1933.

33. José María Narváez era primer piloto del paquebot *San Carlos*, capitaneado por Gonzalo López de Haro, que formaba parte de la expedición que exploró las costas de Alaska en 1788, y con el mismo barco y capitán viajó a Nutka en 1789. A este piloto, nacido en Cádiz, se le confió el mando de la goleta *Santa Gertrudis* para reconocer la costa meridional de Nutka hasta llegar a los 48° N. Se internó por el estrecho de Fuca veinte leguas y dibujó un plano, que fue enviado al virrey Manuel de Florez. Véase, Crosse, John: "Don José María Narváez, un gaditano en la costa Oeste de Canadá", *Malaspina y Bustamante*, Real Academia Hispanoamericana-Universidad de Cantabria, Cádiz-Santander, 1996, pp. 32-36.

34. Thomas Hudson fue el capitán de la balandra inglesa *Princesa Real*, apresada por Esteban José Martínez en Nutka, al igual que el paquebot *Argonauta*, cuyo capitán, James Colnett, fue junto a Hudson conducido a México. Existe una "Relación de su apresamiento" en el Archivo Histórico Nacional (Madrid), Estado, 4.289.

35. *Dar pendoles*: Inclinación que se da al buque, cargando pesos a una banda, para que descubra por la opuesta una parte de sus fondos para limpiarlos o arreglarlos

XI

A pocos días ancló en este puerto el paquebot *Argenó*,³⁶ al mando de su capitán Colnett, a quien tuvo a bien el comandante de Noka el apresarlo, arreglado a la ordenanza, atendiendo a la madera de construcción que traía a bordo y lo demás que cito en el párrafo VII. Hallándome al cargo de esta presa y aun usando de todas las precauciones posibles para el resguardo de los oficiales prisioneros, no pude impedir que dicho Colnett se arrojase al agua desesperadamente por una de las ventanas de la cámara con intento de ahogarse, pues observé que, aun sabiendo nadar, no hizo diligencia alguna para ello. Pero yo, mandando picar las amarras del bote, hice a mis marineros lo cogieran, y apenas pudieron hacerlo, sino agarrándolo por los cabellos, y desde entonces procuré asegurarlo, encerrándolo en un camarote con una centinela de vista. Y estando yo aprontando este paquebot para venirme al departamento [de San Blas], volvió al puerto la citada balandra *La Princesa Real*, y entonces el comandante tuvo a bien apresarla, y aunque su capitán inmediatamente dispersó la tripulación que había quedado en la balandra, y los que venían en el bote quisieron hacer fuga, los sostuvimos echando mano a las armas hasta que se rindieron. Y después he llegado a saber que la balandra era compañera del paquebot apresado que ha venido a mi cargo.

XII

Estas son todas las noticias que he podido adquirir atento a las embarcaciones que han fondeado y vinieron a fondear al Noka en el corto tiempo que he estado aquí. Yo soy del parecer que es forzoso el poner cuatro fragatas corsarias bien armadas para el resguardo de toda la costa, [y] sus tripulaciones que sean europeas y que anden navegando estas embarcaciones todo el verano, y en el invierno que se metan en los puertos que sean más convenientes para resguardo de ellas y de sus tripulaciones, quedando continuamente una embarcación fondeada en el puerto de Noka para su resguardo, para lo cual es necesario enviar alguna gente de infantería y marinería, que sea tropa veterana, y artilleros de tierra para que instruyan a la gente en el manejo de la artillería. Que las embarcaciones que salgan de aquí para cualquier destino, salgan bien equipadas de armas, con el pasaporte de vucelencia, [y] las listas

36. Se trata de una errata, pues Colnett comandaba el *Argonaut*.

de la tripulación y guarnición con la formalidad acostumbrada en otras navegaciones y de conocimiento de la carga, para de este modo libertarnos de toda sorpresa, y que los presidios de nuestra conquista queden fortificados, como igualmente este departamento.

XIII

El puerto de Noka podemos llamarlo puerto de muchos puertos, porque estoy informado de tantos extranjeros como yo he tratado que no se le encuentra fin, y ellos mismos, por varias preguntas que les han hecho los ingleses por entenderles el idioma, como digo arriba, no han podido averiguar la verdad después. Los más están creyendo que es un archipiélago de islas y que llegará hasta la bahía de Hudson; pero se ha visto que los islotes están casi unidos a la costa siguiendo al nordeste.

XIV

Este puerto es muy abundante de maderas para construcción. Se encuentran pinos, cipreses, cedros, álamos blancos y colorados, todo con exceso, aun de los primeros para sacar brea y resina para las embarcaciones. El terreno todo es de rocas, por donde es imposible el poder fundar pueblos y conquistar, y en siete leguas que tengo visto el puerto, no he encontrado más que una pequeña playa, en donde tomamos posesión a nombre de nuestro soberano el día 24 de junio con la solemnidad acostumbrada, sin poderse decir la misa por los muchos ingleses que concurrieron a la ceremonia, poniendo sólo la expresión en la Santa Cruz que aquella tierra era de nuestro soberano, reconocida en los años [17]74 y [17]89, que se deja conocer que la Inglaterra por ningún motivo tiene derecho a ella. Y para desengañar a los ingleses, llamamos a los indios y particulares, al capitán de ellos, llamado Macuyna,³⁷ y por intérprete le preguntamos cuál era la primera bandera que habían visto, enseñándoles cuantas pudimos, y señaló la nuestra, que enarbolábamos en el antiguo reglamento, soltando la expresión [de] que los oficiales estaban vestidos de cobre. Con esto significaban los galones con que nuestro Rey adorna a los oficiales de Marina en sus uniformes, y que la marinería estaba vestida con pañuelos en la cabeza, y todos idénticos a los que llevábamos en este viaje. De modo que los ingleses quedaron confundidos, confesando

37. *Ma-kwee-na*, jefe indio. Tuvo una relación familiar con los españoles y con otros navegantes, lo que favoreció su encumbramiento como principal autoridad india de la zona.

ellos que Jacobo Cooc los había engañado, diciendo en su obra³⁸ que él había sido el descubridor de dicho puerto.

XV

Los naturales de este paraje son sumamente inhumanos, pues en las guerras que tienen unos con otros se cautivan, haciéndose esclavos, y la divisa que les echan a estos es cortarles el pelo, y los venden o por un pedazo de cobre o una barretilla de fierro, o cualquier otra droga, según la corta afición de cada uno, y suelen reservar a los pequeñitos, sin distinción de varón o hembra, para comérselos y aun descuartizarlos.³⁹ Suelen vender las piezas, como sucedió el año pasado, que al capitán de la fragata *Columbia*, Juan Kendrick, le fueron a vender uña mano y un pedazo de lomo de una criatura como de a cuatro años, y aunque tuvo intención de castigar esta infamia, el horror le hizo llorar y encerrarse en su cámara, de tal modo que no quiso contestación con aquel bárbaro, y si nosotros hubiéramos tenido esta noticia cuando emprendimos nuestra expedición, hubiéramos empleado todos nuestros sueldos y alcances en cobre batido para redimir tanto inocente, que hubiera sido el logro de nuestra mayor empresa.

XVI

El más especial alimento que tienen estos bárbaros, después de la atrocidad referida, es la carne de ballena, y es tanta la alegría que reciben estos bárbaros cuando llegan a agarrar una, que echan suertes, y precisamente han de matar dos a quienes les toque, sin excepción alguna, más que a su capitán. Les cortan la cabeza, los cuerpos arrojan al mar y las cabezas las empluman y les forman bailes, diciendo ellos que por el motivo de echar aquellos cuerpos vienen las ballenas, y esta es la causa de esta barbaridad.

XVII

Sobre la religión que estos profesan, dicen que ellos saben y conocen que hay una deidad, y que los que son buenos suben arriba,

38. Cook, James: *A Voyage to the Pacific Ocean ... in the Years 1776, 1777, 1778, 1779 and 1780*, Lords Commissioners of the Admiralty, London, 1784, 3 vols. El tomo tercero fue escrito por el capitán James King.

39. Sobre la antropofagia, véase Archer, Christon I.: "Cannibalism in the Early History of the Northwest Coast: Enduring Myths and Neglected Realities", *Canadian Historical Review*, LXI, 4, 1980, pp. 455-479.

y estos vestidos de blanco, y los que son malos bajan abajo. Pero esta creencia, que sólo estos de Noka tienen, la echan a perder con decir que ningún capitán es malo, y lo son todos los plebeyos, por lo que a los primeros los meten en un cajón con la cabeza cortada y los ponen encima de un árbol para que estén más cerca del cielo, y las cabezas las empluman y les arman bailes por muchos días, hasta que todos sacan un retrato de ellas, y son tan inútiles en esta materia, que todas tienen la misma fisonomía; y los segundos los entierran, porque los contemplan abajo y porque tengan menos trabajo para ir al infierno.

XVIII

El vocabulario de su lengua es imposible escribirlo todo porque tienen algunas palabras mudas, y una de ellas es pegar la lengua al paladar, como quien arrea una bestia. Las vestimentas suyas son de cáscara de pino machacadas y tejidas, como vucelencia habrá visto por la que remitió dicho comandante. En el traje no se diferencian los hombres de las mujeres, a excepción de los capitanzuelos y algunos principales, que se cubren con pieles de nutria y de oso. Sus armas son flechas bien largas y arponadas; las puntas, de hueso de ballena. Al mismo tiempo, usan de una mojarra de pedernal, como también de pedradas para batirse, y llevan para defenderse una cuera de gamuza mal curtida que les llega hasta media pierna. Y cuando las guerras suyas son por el mar, tienen canoas grandes al propósito, que les cabe de veinticinco a treinta hombres. Y para sus empresas y bailes se embijan de diferentes maneras las caras de un modo tan feo y particular, que horroriza el verlos. Sus casas son de tablazón y portátiles, no teniendo éstos fijo domicilio, trasladándose de unas partes a otras, donde más abunda el pescado. Las canoas ordinarias que usan son de pino y de una pieza, y los canaletes o remos pequeños, y de una punta muy sutil, y para que las mujeres puedan usar de ellos, es necesario quitarles las puntas, por cuyo motivo se conocen si son varones o hembras los que vienen en las canoas, aunque estén algo distantes. Y es necesario tener mucho cuidado con los utensilios de la embarcación, porque no reparan ellos que sea cosa chica o grande, cuerpo leve o pesado, para robarlo, pues al capitán Kendrick le hurtaron unos cañones de fierro de regular calibre en una noche, y aun todavía no había podido encontrarlos cuando yo salí de aquel puerto, aun sin embargo de entenderles perfectamente su idioma, con lo que podía saber quién los había hurtado. El adúltero entre ellos es el mayor delito que se pueda cometer, pues, al infeliz que cogen en esta fragilidad, le cortan

los brazos y piernas, y lo arrojan al mar. Esta última noticia la adquirí por el primer piloto de la fragata bostonesa, llamado Joseph Ingraham.⁴⁰

XIX

El día de mi salida de aquel puerto se apresó la balandra *La Princesa Real* ya referida y, como tienen tanto contrato los ingleses con los indios, tomaron estos a mal la presa, y un segundo capitán-zuelo, llamado *Queliquen*, empezó a decirle al comandante muchos improperios, y entre uno de ellos era el término de *pueki* arriba citado, alegrándose de esto mucho los ingleses, y el comandante, abochornado de ello, le disparó un balazo y lo mató. Este puerto es también abundante de águilas con la cabeza y cola blanca, y el cuerpo negro; de canarios con extremo; de mirlos, cuervos, palomas torcaces, patos chicos y grandes de varias especies, y otra multitud de aves. De animales cuadrúpedos, se encuentran muchos osos, venados, zorros y uno u otro armiño, aunque yo este último no he visto y lo digo por informe que he tomado de los bostoneses, y es de creer será así, porque estuvieron fondeados todo el invierno. Los animales acuáticos que yo he visto son el bacalao, lenguado, salmón blanco y colorado, arenque, ballena, lobo, nutria y un pez no conocido, con la especialidad que le salían dos pies más abajo de la aleta. Ninguno de nosotros ni de los ingleses quisimos comerlo, pero a los indios les gustaba mucho. Las plantas que había eran rosa que llaman de Castilla, manzanilla, ajenjos de cuatro calidades, fresas o madujas, zarzamirras, mausadou, apio, vinagrera, quelites [y] otras varias antiescorbúticas, que las omito por obviar prolijidad.⁴¹ En el cerro o peña donde tenemos montados dieciséis cañones, al tiempo de hacer el terraplén, encontramos las piedras muy brillantes y, pasando a hacer especificación de ellas, dijo un soldado, que había sido minero, que era cobre o bronce.

40. Joseph Ingraham (en el original, Josef Ingra) sirvió como segundo piloto en el *Columbia*. Existe una edición de su diario realizada por Kaplanoff, Mark D.: *Joseph Ingraham's Journal of a Voyage to the Northwest Coast of America, 1790-1791*, Barre, Massachusetts, 1971.

41. Los españoles llegaron a tener un conocimiento notable de la naturaleza y la población india de Nutka, como demuestra el informe del científico mexicano José María Mociño. Hay varias ediciones, pero destacaré la realizada por Monge, Fernando, y del Olmo, Margarita: *Las "Noticias de Nutka" de José Mariano Moziño*, Editorial Doce Calles-CSIC, Aranjuez, 1998.

XX

Observando las mareas de este puerto, encontré que el flujo máximo del día de la conjunción era en las doce del día en punto, y por tres observaciones que hice, la latitud del puerto en donde estábamos fondeados era de 49 grados y 37 minutos al norte. Al mismo tiempo, no deje de participar a vuecelencia que el capitán Kendrick es de mucho caudal, etcétera, pero que todo lo despreciaba por ganar gloria, y nos dijo que se le permitiese pasarse a nosotros. Entonces, su padre, que era el piloto, lo abrazó llorando y le dijo que él no había tenido mayor caudal en toda su vida que el ser hombre de bien y que así le aconsejaba tomara su ejemplo, y otras muchas palabras que omito, quedando por ellas todos nosotros enternecidos, y por consiguienté se le dio el mejor trato que se pudo y, atendiendo a que era segundo piloto de la mencionada fragata *Columbia*, lo tratamos como convenía.