

DOS EXPEDICIONES DE ALTURA AL PACÍFICO SEPTENTRIONAL (1788-1790) Y SUS PROTAGONISTAS: MANUEL QUIMPER Y GONZALO LÓPEZ DE HARO (1)

María Luisa RODRÍGUEZ-SALA MURO
Doctora en Historia

Antecedentes y primera salida de Quimper

Las expediciones de reconocimiento a la Alta California, más allá del puerto de San Francisco, fueron una tarea constante de los navegantes españoles y novohispanos durante el último tercio del siglo XVIII. Si bien, ya a principios del XVII (1603), Sebastián Vizcaíno descubrió el abrigado y bello puerto de Monterrey y, en aquel momento, pasó de largo por el de San Francisco, no fue sino hasta 1769 cuando el gobernador de California Gaspar de Portolá y su gente reubicaron definitivamente el puerto, y poco después se estableció en él la misión fernandina. La expansión por los mares y las costas arriba de los 40° N, se inició oficialmente con los conocidos «viajes de Bucareli», auspiciados por el distinguido virrey bailío frey Antonio María Bucareli y Urzúa, respondiendo a las inquietudes de la corona española acerca de una posible colonización rusa de las costas septentrionales del Pacífico americano, cuyos antecedentes se remontan hasta mediados de los años cuarenta del siglo XVIII con las incursiones de Vitus Jonasses Bering y Alexis Tschirikov hasta la altura de 55 a 60° de latitud norte.

Pero, formalmente, fue en la primavera de 1773 cuando la corte, en Madrid, recibió los más apremiantes informes que le enviara su embajador en Rusia, Francisco Antonio de Lacy, conde de Lacy, en los cuales da por hecho que los rusos tienen establecidas colonias comerciales en las costas septentrionales (2). Dos años más tarde amplía sus informes, y en ellos afirma que «la zarina de todas las Rusias» ya había autorizado el establecimiento de una compañía de negociaciones en Kamtschatka a la altura de los 64° N. No sólo se buscaba la expansión comercial y pesquera a través del intercambio de pieles finas y de la pesca sistemática del *stockfish* y cabillao, sino que, al mismo tiempo, se hablaba ya de la colonización de esas costas y la perpetración de ataques navales a China y Japón partiendo de la península antedicha, y

(1) Este trabajo se desprende del proyecto...

(2) AGI, Estado 20, N. 5, exp. 6, «Carta de Lacy a Grimaldi del 7 de mayo de 1773».

para ello se construían navíos en los fuertes de San Pedro y San Pablo a cargo del inglés Lloyd (3). Lacy amplió sus datos al escribir que Rusia, una vez que terminara la guerra que entonces sostenía con el imperio turco, tenía proyectado que una de sus escuadras llegara a Kamtschatka a través de un largo viaje por el cabo de Buena Esperanza. La pretensión era establecer la posesión en el norte de la Alta California, sobre la cual los rusos consideraban tener derecho por la presencia de habitantes de Siberia en esos territorios (4).

La importante información de Lacy le fue comunicada a Bucareli a través de una primer orden real de abril de 1773, en la cual se le encarga *descubrir si pasan adelante estas exploraciones de los rusos* (5). La reacción del virrey de la Nueva España fue inmediata y dio lugar a los siguientes viajes exploratorios que aseguraron, cuando menos para el escenario temporal de los años de la década de los setenta, que no existían tales asentamientos rusos. Los resultados contribuyeron decisivamente a conocer y reconocer las costas hasta los 60 grados y determinar gran parte de aquella lejana geografía.

Se plasmaron en sucesivos viajes; los dos primeros, en 1773 y 1774, (6) al mando de Juan Joseph Pérez Hernández, desde las costas de San Blas en la Nueva Galicia mejicana. De tales viajes proceden las primeras noticias sobre lo que más tarde sería el puerto de San Lorenzo de Nutka. Al año siguiente, realizaron una travesía por el mismo rumbo Bruno de Heceta y Juan Francisco de la Bodega y Quadra, quienes llegaron hasta el archipiélago Alexander, aproximadamente entre los 54° y los 58° N y los 131° 06' y 134° 52' O. En 1779, salió una nueva expedición al mando de Ignacio de Arteaga, en la que también participó Bodega y Quadra, la cual llegó por el norte hasta la península de Kenai, en los 54° 40' en la costa central de Alaska. Dos expediciones más, las últimas de este período, estuvieron al mando de Esteban Joseph Martínez y Gonzalo López de Haro. La primera salió en 1788 para tocar la entrada de la isla Príncipe Guillermo, la mayor del archipiélago, situada desde los 58° 45' hasta los 56° 06' N y los 134° 40' O, recorrer la península de Alaska y las islas Aleutianas y comprobar la existencia de alguna colonia rusa en la isla Kodiak, entre los 56 y los 58° N y los 153° 52' O. La segunda, que se inició en febrero de 1789, visitó el puerto de Nutka en los 49°, y allí descubrió la presencia de navíos extranjeros.

Después de fallecido Bucareli, las travesías de altura por los mares del Pacífico septentrional quedaron suspendidas. Las dificultades entre la corona española y el naciente imperio inglés se reflejaron en amenazas y hechos de

(3) *Ibidem*, exp. 6, ff. 1r. y v.

(4) *Ibidem*, exp. 7, ff. 1r. y v.

(5) *Ibidem*, exp. 1, «Bucareli sobre las exploraciones de los rusos del 27 de julio de 1773».

(6) Sobre los dos primeros viajes, los de Juan Joseph Pérez Hernández, véase: María Luisa Rodríguez-Sala, editora y autora: *De San Blas hasta la Alta California, los viajes de Juan Joseph Pérez Hernández*, UNAM, Centro de Investigaciones sobre América del Norte (CISAN) y Centro de Enseñanza para Extranjeros (CEPE), México, 2006.

armas en el Seno Mexicano. La protección de los puertos de abastecimiento, Veracruz y La Habana, requirió del virrey Martín de Mayorga, sucesor del emprendedor andaluz Bucareli, que dedicara su atención a este escenario. Las batallas y escaramuzas en los territorios de Florida, Mobilia, Panzacola y la Luisiana atraieron la atención del ejército novohispano, y al frente del mismo marchó el futuro virrey Matías de Gálvez. Cuando accedió al virreinato (abril de 1783), la guerra con Inglaterra llegó a su fin y, consecuentemente, las hostilidades en torno al Seno Mexicano cesaron de inmediato. Pero, poco después, durante el período de su hijo y sucesor, el joven y dinámico Bernardo de Gálvez, las hostilidades se reiniciaron, ahora con la naciente unión de las Trece Colonias, independizadas de Inglaterra. Algunos de los nuevos comisarios de Georgia pretendieron apoderarse del distrito de Natchez, por lo que el virreinato envió al gobernador español de la Luisiana armamentos y dinero para organizar una posible defensa.

De la misma forma que sucediera durante el gobierno de Bucareli en 1773, poco más de diez años después, los viajes de los rusos por las costas del noroeste americano volvieron a despertar la inquietud de la corona española. El detonador fueron las noticias que hicieron llegar a México los miembros de la malograda expedición del francés Jean François de Galaup, conde de La Pérouse. Como es conocido, las naves *La Boussole* y *L'Astrolabe* recorrieron el Pacífico norte y sur y se perdieron irremisiblemente en aguas cercanas a la isla Tikopia, del atolón Santa Cruz. Durante la primera parte de la expedición, cruzaron el Atlántico y pasaron al Pacífico por el cabo de Hornos, para subir por la larga costa de la América del Sur, Central y del Norte hasta la altura del monte San Elías, en la actual frontera de Alaska con Canadá. Durante el verano de 1787 siguieron su curso hacia el sur cartografiando la costa hasta llegar a la capital de la Alta California, el puerto de San Carlos Borromeo de Monterrey. Sin duda fue ahí cuando comunicaron al virreinato novohispano la noticia de haber avistado las cuatro colonias rusas en Alaska.

Como ya se ha dicho, éste fue el detonador de las nuevas incursiones marítimas septentrionales, las cuales continuaron en sucesivos viajes al mando de los pilotos y capitanes del apostadero de San Blas y en las que se inscriben los viajes de Gonzalo López de Haro (1788 y 1789) y los de Quimper-López de Haro (1790). El cometido central del primero fue el reconocimiento de los establecimientos rusos en las costas septentrionales; el segundo tuvo como finalidad proteger el puerto de Nutka y reafirmar la posesión española frente a las pretensiones inglesas. Si bien tal empresa se logró en ese momento, sabemos que, finalmente, debido al tratado de El Escorial de 1792, España cedió a Inglaterra la isla de Nutka, la actual Vancouver, y con ello concluyó, en 1795, la posesión española de esas regiones, fijándose además la frontera de los territorios españoles e ingleses. Pero, antes de que esto sucediera, los viajes se mantuvieron, y las aportaciones de estos al conocimiento geográfico y náutico fueron permanentes.

El tercero de los viajes que conjuntamente realizaron los dos marinos fue el de reconocimiento del estrecho de Anián, estrecho de Juan de Fuca o paso

de Ferrer Maldonado, en la búsqueda del supuesto y mítico canal de navegación entre el Pacífico y el Atlántico.

Estas travesías respondieron al ambicioso programa de reformas militares, económicas y administrativas borbónicas, que tuvo su base en el rearme y capacitación de la Real Armada y el Ejército. Estos organismos habían iniciado su modernización años atrás con la fundación de los Reales Colegios de Cirugía, el de Cádiz y el de Barcelona. Unas fuerzas armadas eficientes, restablecidas y sanas fueron necesarias para hacer posible el mantenimiento de la unidad, la comunicación y la defensa de los amplísimos dominios ultramarinos. Las expediciones bajo el reinado de Carlos III y Carlos IV fueron novedosas, por su carácter geoestratégico, comercial y científico. Pusieron en práctica los métodos más modernos, cubrieron una extensión territorial enorme (la América septentrional y austral en sus límites marginales y fronterizos y las islas Filipinas), dispusieron de un gran número de buenas embarcaciones (principalmente fragatas y paquebotes) y, muy particularmente, contaron con magníficos marinos. La fuerza real fue la que empujó las travesías, y los que les dieron las señaladas características de científicas fueron los pilotos y oficiales de la Real Armada. Éstos supieron aplicar su preparación ilustrada en el reconocimiento geográfico y en el levantamiento cartográfico de las costas, algunas previamente conocidas y otras hasta ese momento ignotas. Como resultado de esos viajes, se contaba ahora con exactos derroteros y escalas intermedias. A los avances náuticos se aunaron ricas observaciones etnográficas sobre los naturales de las nuevas costas e islas, se consignaron algunos de los enfrentamientos con ellos y se defendió, en todo momento, la presencia española a partir de las gestiones que desde San Blas se habían llevado a cabo y se seguían realizando.

Es en este contexto en el que destacan, entre muchas figuras, dos de excepcional talla: Gonzalo Antonio López de Haro, peninsular, y Manuel Quimper del Pino, limeño. Sin duda, podemos considerarlos ejemplos completos, por su trayectoria náutica, entre los miembros de la Real Armada durante la época de las grandes expediciones borbónicas. La designación que al primero le ha dado el historiador Enrique Cárdenas de la Peña, «un marino de altura» (7), es acertada y extensiva a Quimper, ya que uno y otro lo fueron, no sólo por sus numerosas participaciones en las travesías españolas, sino por haberse distinguido especialmente en la altura septentrional novohispana.

Las vidas de estos dos personajes se entrecruzan en el importante viaje de reconocimiento del estrecho de Juan de Fuca, que se realizó partiendo del puerto de Nutka. En dicho viaje, López de Haro participó a las órdenes de Quimper, quien, como su compañero, reconoció el norte septentrional y

(7) CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique: «Gonzalo López de Haro, marino de altura», en *Entre Puebla de los Ángeles y Sevilla, estudios americanistas en homenaje al Dr. José Antonio Calderón Quijano*, edición de M.^a Justina Sarabia Viejo, Javier Ortiz de la Tabla Duchase, Pablo Emilio Pérez-Mallaina Bueno y José Jesús Hernández Palomo, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1997, pp. 83-97.

también parte del Pacífico hasta Manila, pasando por las islas Sandwich, las actuales Hawai norteamericanas.

Nuestro trabajo rescata no sólo rasgos de las vidas de estos dos personajes sino también documentos hasta ahora escasamente manejados. De López de Haro, los concernientes a sus actividades como cartógrafo y los vinculados a lo que debieron de ser los últimos años de su vida, pero, al igual que Cárdenas de la Peña, no hemos podido hasta ahora dilucidar si falleció en Nueva España o regresó a su patria. Estos años están documentados en el Archivo General de la Nación de México y dan cuenta de algunas de sus actividades previas a la lucha armada por la independencia. Los mapas que de su mano conocemos corresponden en primer lugar, cronológicamente hablando, a los ocho de la expedición de 1790 realizada con Quimper, en el curso de la cual López de Haro levantó los planos del estrecho de Juan de Fuca y alrededores (8). En el Archivo General de la Nación de México contamos con dos mapas más de 1803, una «Carta esférica de la costa occidental de la Antigua California» y un «Mapa de la costa de la Antigua California». Sin duda trazó algunos más, especialmente los de Luisiana y Tejas, pero no tenemos noticia de ellos. Sobre este asunto volveremos más adelante.

De Quimper disponemos de sus escritos relacionados con el reconocimiento del estrecho de Fuca y las valiosas tomas de posesión de tres puntos de esa zona.

Veamos a continuación los rasgos esenciales de sus respectivas trayectorias de vida, divididas en tres partes. En la primera incluimos la parte introductoria y la trayectoria de Quimper hasta su llegada a Nueva España y, que si bien casi contemporáneos, el limeño es ligeramente mayor que el gaditano, los estudiamos conforme a su llegada a aquel mundo español y americano, con especial atención a su participación individual en las valiosísimas expediciones marítimas, para después conocer cómo se vincularon en torno al estrecho de Juan de Fuca y la valiosa documentación que sobre estas tareas nos legaron.

Manuel Quimper Benítez del Pino (9)

Fue natural de Lima, capital del virreinato del Perú, donde vio la luz por primera vez hacia 1757. La información sobre su familia es sumamente escasa, pero no hay duda de que fue criollo y que pronto, a los trece años, ingresó como cadete en la Real Marina española en El Callao. Poco después realizó

(8) El estrecho de Juan de Fuca, que aún hoy conserva ese nombre, separa la isla de Vancouver de la Columbia británica y la península Olímpica del Estado de Washington.

(9) Los datos de su vida proceden de biografiasyvidas.com y de la ponencia de Eric Beerman «Manuel Quimper, un marino limeño en la costa oeste del Canadá», presentada en el Coloquio Internacional sobre Juan Francisco de la Bodega y Quadra en Lima (17-19 agosto de 1994). Alguna información la hemos ampliado con fuentes primarias, en cada caso introduciendo la referencia correspondiente.

su primera travesía con destino a la isla de Chiloé, en 1770. A su regreso, se matriculó en la Universidad de San Marcos, en Lima, donde estudió matemáticas y náutica. Una vez titulado en 1774, regresó a sus tareas de marino y sirvió a bordo de la fragata *Águila*, al mando de Domingo Boenechea, que fue a confirmar la soberanía de España sobre la isla de Tahití. En julio de 1775 recibió su primer nombramiento oficial: el de meritorio en la Real Escuela de Navegación del Departamento de Cádiz. En diciembre de 1776 se embarcó como meritorio y regresó al Perú, desde donde, durante la primera mitad del siguiente año, realizó viajes entre los puertos de Guayaquil y El Callao, a bordo de la urca *Nuestra Señora de Montserrat*, conduciendo maderas para la construcción naval. Los siguientes años de las décadas de los setenta y los ochenta, hasta 1789, Quimper viajó por el Pacífico sur. En 1780 fue ascendido a alférez de fragata, y en sus travesías visitó la isla de Juan Fernández, en realidad el archipiélago de ese nombre, situado a 700 millas de Chile y ubicado en 33° 36' y 33° 46' S y 78° 47' y 80° 47' O, donde se sitúa la isla de Robinson Crusoe. Pasó también al puerto de Valparaíso, en el que demostró sus habilidades cartográficas, si bien desconocemos qué mapas dibujó. Durante 1785 y 1786 sirvió en la escuadra que defendía el Pacífico sur. En abril de ese último año salió de El Callao, rumbo a Cádiz, en el navío *Santiago la América* y llegó cuatro meses más tarde al puerto gaditano. Se trasladó a la corte española y allí recibió su ascenso a teniente de navío en abril de 1787.

Su estancia en la Península se prolongó hasta mayo de 1789, fecha en que recibió la orden de embarcar rumbo a Nueva España en compañía de otros destacados marinos destinados al departamento de Marina de San Blas, con la finalidad de realizar expediciones septentrionales para investigar las incursiones rusas e inglesas en el Pacífico norte. Fue así como Quimper se vincula ahora con la otra vertiente del Mar del Sur y con destacados marinos reales, entre ellos el que llegaría a ser su superior y amigo Juan Francisco de la Bodega y Quadra (que de nuevo queda como jefe del departamento de San Blas), Bruno de Heceta y otros más. Embarcan en Cádiz en el navío *San Ramón* que, además, lleva a Nueva España a su virrey, Juan Vicente de Güemes Pacheco y Padilla, segundo conde de Revillagigedo.

Quimper, en el septentrión de Nueva España. Trayectoria de López de Haro

Los marinos peninsulares, enviados a Nueva España desde Veracruz, recorren una gran extensión del territorio novohispano para trasladarse hasta San Blas, en la costa occidental de la entonces Nueva Galicia. La primera salida de Quimper lo llevará a vincularse con López de Haro, y este viaje es, precisamente, uno de los temas de este trabajo, al que regresaremos más adelante. Ahora tan sólo diremos que a su regreso a San Blas, en noviembre de 1790, Quimper conoció su ascenso a teniente de fragata.

En febrero de 1791, el marino limeño recibió el encargo de Revillagigedo de dirigirse a Macao y allí entregar la nave inglesa *Princesa Real*, que había sido apresada en Nutka y cuyo destino era la South Sea Company. En el trayecto debía detenerse a explorar las conocidas y visitadas por los ingleses islas Sandwich, las actuales Hawai. Éste fue su nuevo viaje, ahora por el centro del Pacífico norte, que lo condujo en marzo de 1791 a las costas occidentales de Hawai. En abril, las abandonó y se dirigió a la isla Maui, la entonces bautizada ensenada de Quadra; luego pasó a la isla de Oahu, a la que denominó ensenada de Quimper, ahora la famosa base naval norteamericana de Pearl Harbor. En este escenario geográfico levantó algunos planos que, según Beerman, se conservan en el Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de Madrid, en el manuscrito correspondiente a Bodega y Quadra. Sobre el reconocimiento de estas islas el virrey Revillagigedo informó detalladamente a Madrid en carta fechada el 30 de diciembre de 1791 (10).

Finalmente, se dirigió a Manila, en cuyo puerto de Cavite fondeó el 5 de junio de 1791; la preciosa carga que llevaba, 3.000 pieles de nutria con destino a la Real Compañía de Filipinas, tuvo que ser desechada, ya que la *Princesa Real* sufrió serias averías provocadas por un huracán que afectó el estado de las pieles. En Manila entregó el mando de la nave a Vicente Llanos y Valdés, quien la condujo a Macao para su entrega, y allí, severamente dañada de nuevo por otro huracán, tuvo que ser subastada como casco inservible.

Quimper permaneció algún tiempo en Manila, desde donde solicitó permiso para contraer nupcias con doña Francisca Marques, viuda del intendente de la provincia de Camarines. Durante esta estancia recibió a los integrantes de la expedición Malaspina, a cuyo capitán entregó los trabajos cartográficos que había realizado en Hawai y éste solicitó que Quimper llevara a San Blas las dos anclas de bronce utilizadas por las corbetas *Sutil* y *Mejicana*. El 21 de mayo de 1792, partió de Filipinas al mando de la fragata *San José de las Ánimas* en convoy con la goleta *Valdés*, pero un nuevo huracán los separó y Quimper llegó en solitario a San Blas en octubre de ese mismo año.

Ya en San Blas, le correspondió ayudar en el mando a su comandante Bodega y Quadra, para esas fechas ya gravemente enfermo (11), y además obtuvo su permiso matrimonial y su ascenso a teniente de navío. Permaneció en el cargo portuario hasta febrero de 1794, cuando relevó definitivamente a Bodega, quien falleció un mes más tarde. Quimper tampoco gozaba de buena salud, ya que el inmisericorde clima de San Blas afectaba por lo general a todos los oficiales, quienes solían, por esa razón, residir durante largo tiempo en el cercano Tepic, alejado de la insalubre costa. En 1795 solicitó licencia para trasladarse a España a curarse de una vieja dolencia (12); el 26 de septiembre obtuvo el permiso, y el comandante de San Blas lo comunicó al virrey (13). En la autorización se le permitió llevar consigo alhajas,

(10) AGI, Estado 20, N. 96.

(11) AGNM, Provincias Internas, exp. 18, ff. 361-394.

(12) *Ibidem*, exp. 13, ff. 258-311.

(13) *Ibidem*, General de Parte, exp. 48, 1 f.

dinero y plata en pasta (14); adicionalmente envió desde Tepic sus libros, los cuales, como era usual, quedaron sujetos a revisión de la Inquisición y retenidos en la Real Aduana de México (15). Cuando esperaba en Veracruz su salida, recibió el nombramiento de comandante de la *Atrevida* (16), cuyo mando debía tomar en cuanto llegase a Cádiz, pero al parecer no llegó a asumirlo. De vuelta en la Península desde junio de 1796, pasó poco después a Madrid y en marzo de 1797 ingresó en la Orden Militar de Calatrava. Permaneció poco tiempo en el sur de España, en el apostadero de Algeciras, y de ahí fue destinado, de 1798 a 1802, a los Batallones de Marina fijos en Madrid.

Su siguiente nombramiento lo lleva de nuevo a México, al otorgársele, el 2 de mayo de 1802, el cargo de ministro tesorero de la Caja Real de Veracruz (17), y el 12 de diciembre solicitó la autorización para trasladarse a ocuparlo (18). Debió de llegar al puerto veracruzano en 1803, ya que durante ese año presentó a la Inquisición la lista de libros que había llevado consigo y que estaban retenidos en la Real Aduana (19).

El regreso a su patria, Perú, lo realizó en 1805 cuando fue nombrado gobernador de Huamanga, pero el virrey peruano le cambió esta designación por la de intendente de Puno, población cercana al lago Titicaca, adonde llegó en noviembre de 1806 (20). Dos años más tarde solicitó una merced real que no le fue concedida, pero que da cuenta de sus servicios durante algún tiempo (21). Que sepamos, permanecía en ese cargo cuando los movimientos de rebelión contra España, y no lo dejó hasta 1814, cuando pretendió asumir el gobierno de Huamanga, sin lograrlo. Figuró como militar activo durante todos esos años en el combate realista a las fuerzas independentistas y gobernó la jurisdicción de Huamanga durante tres años, para regresar a España hacia 1820 y recibir una nueva condecoración, la Cruz de San Hermenegildo. Durante esta estancia peninsular se destacó como literato: escribió y publicó una obra poética con sus experiencias militares de 1809 a 1818, y en 1822, en Madrid, vio la luz *Islas Sandwich, descripción sucinta de este archipiélago*, obra que había aparecido treinta años antes en su patria en *El Mercurio Peruano*. Regresó a Perú en 1822 y, según un autor, se pasó a los patriotas en 1823; lo que sí es un hecho, es que en 1827 la República lo nombró capitán de fragata y después de navío. Murió en su patria chica, Lima, en abril de 1844, ya como reconocido

(14) *Ibidem*, exp. 12, ff. 249-257.

(15) AGNM, Inquisición, exp. 7, ff. 93.

(16) *Ibidem*, Marina, exp. 21, 2 ff.

(17) *Ibidem*, Reales Cédulas Originales, vol. 183, exp. 141, 1 f.

(18) *Ibidem*, Correspondencia de diversas autoridades, exp. 67, 1 f.

(19) *Ibidem*, Inquisición, exp. 5, ff. 240-241.

(20) LUQUE TALACÓN, Miguel: «La Intendencia de Puno, de circunscripción colonial a Departamento de la República del Perú (1784-1824)», en *Revista Complutense de Historia de América*, núm. 25, 1999, pp. 219-252.

(21) AGI, Estado 73, N. 122 de 14 de febrero de 1808.

peruano; uno de sus hijos del mismo nombre sirvió también como marino en el Perú independiente y, al parecer, la familia aún persiste.

Gonzalo López de Haro y Moreno

Cárdenas de la Peña proporciona valiosas noticias de los antecedentes familiares y profesionales de López de Haro, y si bien es poco lo que puede añadirse a ese valioso trabajo, algo hemos logrado. Rescatamos, específica e íntegramente, la genealogía que se elaboró para probar los méritos de uno de sus sobrinos; contamos con el expediente completo de sus servicios y aportamos todas las referencias que sobre López de Haro existen en el Archivo General de la Nación de México y el Archivo General de Indias de Sevilla. Los documentos dan cuenta precisa de sus antecedentes familiares y navales y complementan lo escrito por Cárdenas de la Peña, sin que busquemos con ello más que la natural ampliación e interpretación de esa información, tarea de todos los que se ocupan de un personaje ya conocido.

Gonzalo Antonio vio la luz de este mundo el 14 de marzo de 1760 en la Real Isla de León, cercana a Cádiz, en cuya parroquia fue bautizado el 26 de ese mismo mes por don Tadeo de Aragón Arbolado, vicario y párroco de esa localidad. Fue hijo de don Nicolás López de Haro y doña Juana Moreno Vega y Cardona. Sus padres habían contraído matrimonio el 5 de julio de 1756 en la misma parroquia. Don Nicolás era originario de Palermo, Italia, y para esa fecha había enviudado de María Parodi. La madre, natural de Ronda, había nacido el 24 de junio de 1739 y fue bautizada en la iglesia parroquial dos días más tarde. Los abuelos paternos fueron don Gonzalo Eugenio Bartolomé López de Haro y doña Salvadora Rovirosa y Garza; el primero originario de Cádiz, donde había nacido el 6 de octubre de 1687. Sobre la abuela paterna no tenemos información, pero sí sobre los ascendientes maternos. Doña Juana Moreno que era hija de Manuel José Moreno y de doña Juana María de Cardona, el primero natural y vecino de Ronda e hijo legítimo de Manuel Moreno y de María de la Vega, y la segunda natural de Teba e hija legítima de Juan Gómez Guillén y Gregoria Ruiz (22).

Don Gonzalo Antonio tuvo un hermano, Antonio Romualdo, quien nació tres años después que él, el 7 de febrero de 1763, y fue bautizado también en la Isla de León el 18 de ese mismo mes. Éste fue el padre de José López de Haro y Goñí, y el que solicitó la limpieza de sangre e hidalguía de su hijo, gracias a la cual conocemos los precisos antecedentes familiares de quien llegaría a ser teniente de navío y primer ayudante del Cuerpo de Pilotos del Departamento de Cádiz.

(22) Información procedente de la practicada a instancias de don Antonio López de Haro para acreditar la legítima limpieza de sangre e hidalguía por ambas líneas de don José López de Haro y Goñí, su hijo. Archivo del Museo Naval de Madrid, exp. 2527, ff. 1-54v.

El expediente referido contiene todos los detalles sobre la hidalguía a la cual pertenecía la familia López de Haro. Las prerrogativas de la misma las gozaron desde tiempos del bisabuelo paterno, don Miguel López de Haro, las mismas que constaban en la Sala de Hijosdalgo de la Real Chancillería de Granada y que fueron reconocidas para los descendientes (23). El propio Gonzalo Antonio recibió de manos de Fernando VII, en 1815, la recientemente creada por el mismo monarca, la Real y Militar Orden de San Hermenegildo; para entonces, López de Haro era capitán de fragata.

Su carrera la inició en 1775 como meritorio en la Real Escuela de Navegación del Departamento de Cádiz, y como tal embarcó hasta finales de 1779 cuando fue ascendido a tercer piloto habilitado. En marzo de 1777 realizó su primer viaje, desde el puerto de Cádiz con rumbo a las Islas Filipinas a bordo de la fragata *Astrea*, viaje que quedó truncado por enfermedad de la tripulación, pero se continuó en diciembre, y para julio de 1778 anclaron en el puerto de Cavite. En el viaje de regreso, que se inició en ese mismo sitio en enero de 1779, pasaron a la isla de Anobon en la costa africana de Guinea para arribar a Cádiz en septiembre.

Ya como tercer piloto habilitado hizo dos viajes al puerto francés de Brest a llevar alimentos a la escuadra española que estaba allí fondeada. Los años de 1780 a 1782 los pasó en travesías de vigilancia por el Atlántico, en el cabo de San Vicente y en frecuentes bloqueos a Gibraltar con motivo de la guerra con Inglaterra, tiempo durante el que apresaron algunas naves inglesas que condujeron a Cádiz. En diciembre de 1780 fue ascendido a tercer piloto de número y, una vez concluida la guerra, pasó a la fragata *Santa Bárbara*, con la que inició viaje a Montevideo en marzo de 1783 para llevar las noticias sobre el término de la guerra; en el viaje de regreso condujeron a Cádiz dos millones y medio de pesos fuertes en plata y oro acuñados. En septiembre de ese año ascendió a segundo piloto de número. Para este marino, el año de 1784 fue de continuos viajes por el Mediterráneo, especialmente desde Cartagena a Argel y a Orán, donde entraron en lucha con los corsarios argelinos. Su navío, el *Septentrión* naufragó frente a las costas de Málaga y López de Haro fue conducido a Cádiz en transporte, esto es, como viajero sin misión militar (24).

Su primer viaje a la Nueva España lo realizó desde La Habana, a cuya armadilla había sido destinado en 1785. Su misión era levantar un plano del puerto de San Juan de Puerto Rico, lo cual, que tengamos noticia, fue su primer trabajo cartográfico. Desde La Habana, y a bordo de la fragata *Matilde*, participó en el viaje a Veracruz únicamente para recoger el situado de tres millones en plata acuñada, que condujeron a La Habana y después a Puerto

(23) *Ibidem*, ff. 15 r. y v.

(24) Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid (AHMNM), N.R. 96/56, folleto caja 6/5, «Relación de servicios del Teniente de Navío de la Real Armada Don Gonzalo López de Haro a fines de diciembre de 1816», documento impreso obtenido gracias a la gentileza de la bibliotecaria doña Nieves Rodríguez Amusátegui, a quien agradezco su pronta respuesta a nuestra petición.

Rico. Su siguiente viaje, ya en 1787, tuvo la misma finalidad: llegar a Veracruz, recoger el situado y conducirlo a La Habana. Estos viajes de ida y vuelta los realizaron del 2 de marzo al 29 de mayo.

Fue en La Habana donde se recibió la petición del virrey de Nueva España, Manuel de Flores, de pilotos para realizar las expediciones y registros de las costas septentrionales de la Alta California en búsqueda de establecimientos rusos. Se comisionó a López de Haro, quien salió hacia Veracruz el 1 de diciembre de 1788 a bordo del bergantín correo *La Begoña*, que a los diez días echó anclas en el puerto. El ahora ya primer piloto habilitado se presentó ante el virrey en la ciudad de México y éste le entregó el mando del paquebote *San Carlos el Filipino*, surto en San Blas.

Las dos primeras travesías septentrionales de López de Haro

Al apostadero sanblaseño llegó el 25 de febrero de 1789, y muy pocos días después, el 9 de marzo, partió la expedición programada; iba al mando del alférez de navío y primer piloto don Esteban José Martínez, quien mandaba la fragata *Princesa*, en tanto López de Haro llevaba el mando del *San Carlos el Filipino*. La travesía, especialmente durante su primera parte, se realizó bajo un inclemente invierno que hizo que el comandante Martínez repartiera a la tripulación ropa gruesa de paño para las gorras y chaquetas. Para el 16 de mayo, descubrieron tierra a los 61°. Supusieron que se trataba del puerto de Santiago, pero no pudieron entrar en él debido a los fuertes vientos reinantes. La tierra estaba cubierta de nieve y no encontraron habitante alguno (25). Un poco más al sur tocaron la entrada del Príncipe Guillermo situada cerca de los 60° 12' N y 140° 30' O de Cádiz, donde tampoco encontraron establecimiento alguno. Bajo espesas nieblas, se dirigieron a las islas Trinidad y el 22 de junio el mal tiempo hizo que las dos embarcaciones se separaran. El *San Carlos* continuó el reconocimiento de la costa para levantar su plano y, al poco tiempo, a pesar de la niebla, la lluvia y los fuertes vientos, encontraron un establecimiento ruso en un puerto de la isla Kodiak, según el piloto, en los 57° 16' N y 147° 50' O. En el reconocimiento del puerto encontró dos galeotas y entró en contacto con su gobernador, quien le proporcionó valiosa información y le aseguró que había otros cinco establecimientos en esas costas, con cuatro galeotas y un total de 462 habitantes. Tomada nota de todo esto, informó al comandante Martínez, con quien se volvió a encontrar en las islas Trinidad, en los 55° 02' N y 132° 27' O. Desde este punto, las dos embarcaciones continuaron juntas y visitaron el establecimiento en la isla de Onalaska, compuesto de 120 rusos, con dos galeotas, y situado, según narra el piloto en su hoja de servicios, en los 53° 55' N y 160° 50' O (26), si bien regresaron a San Blas cada uno por su lado, pero adelantándose López de Haro. El motivo de esta nueva sepa-

(25) AGI, Estado, 43, N. 12, f. 27r.

(26) AHMNM, «Relación de servicios del teniente de navío...», p. 4.

ración radicó en las fuertes desavenencias que se habían dado entre ambos marinos; López de Haro acusó a Martínez de difícil, agresivo e injusto comportamiento con sus subordinados. Sobre esta animosidad entre ambos marinos ha hecho un magnífico resumen Cárdenas de la Peña (27). Nosotros nos limitamos a dar referencias primarias que dan cuenta exacta de la situación: los reclamos y acusaciones de López de Haro junto con tres subordinados más, los pilotos segundos Antonio Cervantes y José María Narváez y el pilotín José Antonio Yerdía (28). Los cuatro envían una comunicación conjunta y otra individual de López de Haro, al virrey Flores, quien las traslada a Madrid, donde se decide procesar a Martínez por conducta extrema, pero las informaciones sobre los establecimientos rusos en el septentrión novohispano hacen posponer el castigo y, por el contrario, encargarle un nuevo reconocimiento.

Con los mismos navíos y la misma tripulación se llevó a cabo la segunda salida; oficiales y marinos a bordo de sus respectivas embarcaciones abandonaron San Blas el 15 de febrero de 1789; su misión específica era ocupar y fortificar el puerto de Nutka, al que arribaron el 19 de mayo. Si bien desembarcaron en él, también, ya abiertamente, se enfrentaron a portugueses, norteamericanos e ingleses, presentes en esas costas. Todos ellos, a bordo de sus navíos, comerciaban con pieles con los naturales y soslayadamente intentaban hacerse con el puerto. Sin embargo, los españoles lograron ocuparlo y establecer en su punta sur un incipiente fuerte, el San Miguel, en el cual emplazaron 12 cañones de grueso calibre, «con lo que quedaba el indicado enteramente defendido» (29). Ante las intenciones de los extranjeros, especialmente del inglés Colenet, de establecerse en Nutka o en Clayuclá, en la parte este del puerto, el comandante Martínez decidió apresar al capitán inglés con sus dos barcos, el *Argonauta* y la balandra *Princesa Real*, y llevarlos de inmediato a San Blas. Fue esta última nave la que condujo Quimper, en 1791, para su entrega en Macao.

Antes de la salida se suscitó un grave incidente. Los extranjeros invitaron a todos los oficiales ingleses aprehendidos y a los españoles a una cena de acercamiento, cuya verdadera intención era aprovechar el momento para atacar el fuerte y hacerse con las naves. López de Haro se mostró renuente; tenía sospechas sobre el resultado de esa reunión y tomó las providencias debidas aprestando los cañones de las naves españoles y los del fuerte. Los ingleses intentaron asesinar al comandante español, acto que impidió el capitán norteamericano, quien ya había notado los preparativos españoles y temía las funestas consecuencias que se le vendrían encima. En cierta forma, López de Haro fue, cuando menos según su propio relato, quien tomó las debidas medidas que bloquearon las intenciones extranjeras.

(27) CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique: «Gonzalo López de Haro, Marino de Altura»..., pp. 88-89.

(28) AGI, Estado 20, N. 34, exps. 1, 2 y 4.

(29) AHMNM, «Relación de servicios del teniente de navío...», p. 5.

López de Haro continúa sus viajes. Quimper y López de Haro realizan un tercer viaje al septentrión

Después del frustrado atentado contra los oficiales españoles en la fortaleza de Nutka, López de Haro fue enviado a Monterrey, para llevar víveres y ganado con que abastecer al nuevo puerto y comunicar la noticia del virrey de retirarse de él y regresar a San Blas.

Sus siguientes viajes fueron todos de una enorme importancia. En el tercero, con Bodega y Quadra al mando, se participó activamente en aclarar, en Nutka, las inexactas informaciones inglesas sobre lo que pretendía imponer el capitán Meares, y con ello evitar, de momento, la entrega total del puerto a los ingleses. Una vez resueltas las fricciones, fue comisionado para reconocer la costa a bordo de la recién adquirida balandra *Horcasitas* y con ella regresar como voluntario desde Monterrey para llevar la noticia a Nutka de que debería mantenerse la ocupación y defensa. Este viaje, si bien corto, fue sumamente difícil debido a la rigurosa estación de invierno y a la pequeñez de la embarcación, «sólo 47 pies de quilla». Cumplida esta misión, en diciembre de 1792 regresaron en conserva a San Blas. Para esas fechas, López de Haro era ya primer piloto graduado y de número.

Los siguientes años, hasta 1803, los pasó entre reconocimientos y levantamiento de planos de las costas de la antigua California y Sonora, y en cortos viajes a Acapulco. En ocasiones, ejerció el cargo de segundo comandante y piloto de derrota, y como tal tuvo la misión de indagar sobre los puertos dignos de ser fortificados. Entre ellos, localizó el casi desconocido de San Quintín, actualmente con el mismo nombre, en la Baja California y posicionado en 30° 31' N y 115° 52' O, al que consideró «muy capaz de abrigar (...) fragatas del mayor porte». De estos reconocimientos, contamos con dos mapas en el Archivo General de la Nación de México (30).

Durante unos cuatro meses de 1802 tuvo a su cargo el apostadero de San Blas por enfermedad de sus comandantes. En febrero de 1807, su área geográfica de acción cambió radicalmente cuando el virrey José de Iturrigaray lo comisionó para levantar los planos de límites de las provincias de Tejas y Luisiana, y con vistas a esta tarea adquirió los utensilios indispensables (31) para, sin duda, realizar la cartografía, aunque carecemos de documentación sobre ella. Al año siguiente, también tuvo a su cargo levantar el plano general geográfico y corográfico de esas provincias, así como una descripción de la costa del Seno Mexicano desde el puerto de Veracruz hasta la comprendida en la provincia de Texas. Con motivo de la separación de Iturrigaray del mando, en 1808, López de Haro sirvió en la ciudad de México a las órdenes del comandante de la plaza, y una vez declarada la insurrección en 1810 proveyó

(30) AGNM, «Carta esférica de la costa occidental de la Antigua California» (1803) y «Mapa costa antigua California» (1803), ilustraciones 280 y 224 de mapas, planos e ilustraciones.

(31) AGN, Indiferente virreinal, cajas 4479, exp. 028, 1807.

al nuevo virrey, Francisco Xavier Venegas, de dos planos, el «Geográfico-Corográfico del Reyno», para instruirle sobre las distancias a las que se hallaban de la capital los pueblos donde se había declarado la insurrección, y una descripción de toda la costa del Seno Mexicano, desde Campeche hasta la entrada del río Misisipí, «con la nota de los puntos que debían fortificarse en el caso de sospecharse que alguna de las naciones enemigas intentase hacer desembarco de tropas» (32). Un mapa más de su mano, en esos años, fue el que corrigió y copió de nuevo sobre la isla de Arenas en la sonda de Campeche, actualmente inmediata al pueblo del mismo nombre; en 1804, lo había elaborado el capitán Ciriaco Cevallos, pero estaba ya totalmente destruido. En ese mismo año fue nombrado alférez de navío y en 1809 ascendió a teniente de fragata del Cuerpo General de la Armada y a ayudante del comandante en jefe de los pilotos de San Blas.

Durante los años de la lucha armada continuó su servicio a las órdenes de los sucesivos virreyes, e incluso tomó parte en las primeras batallas cercanas a la capital del reino y de Guadalajara. Durante esos años de lucha tuvo que requerir continuamente el pago de sus *goces*, ya que la situación económica de México era caótica (33). Para 1816, tenía directamente a su cargo continuar con el levantamiento de los planos de límites de Texas y Luisiana, los mismos que le habían sido encargados en abril de 1810 (34).

Las últimas noticias que sobre López de Haro tenemos registradas son las que corresponden a la solicitud y licencia de matrimonio; la primera la presentó en 1817, y en ella hace constar su antigüedad en Nueva España y proporciona el nombre de su prometida, doña Francisca de Paula Sánchez Garayo, de veinticinco años. El 7 de agosto de 1818 se le concedió la licencia de matrimonio y su consideración en el Monte Pío Militar (35).

De acuerdo con Cárdenas de la Peña, es muy probable que a mediados de 1818 se le hubiera nombrado en Cartagena para cubrir una comandancia de pilotos de esa plaza, y que hubiera podido estar en la Península, aunque, como ya hemos dicho, en agosto de ese mismo año recibió en México su licencia de matrimonio. ¿Se trasladó la recién unida pareja a la Península con el fin de que el teniente de fragata pasara a ocupar la nueva plaza? No tenemos documentación alguna sobre los años posteriores, pero, al igual que el historiador, descartamos una suposición biográfica que lo ubica en México durante los últimos años de la guerra armada y que establece que fue apresado de camino a Veracruz y encerrado en un calabozo de Puebla donde falleció. No hay, hasta ahora, constancia de ese hecho. Es mucho más probable que hubiese regresado a su patria con su mujer aprovechando el ascenso que iba implícito en su nuevo cargo. Por otro lado, la Relación de servicios era un documento que se

(32) AHMNM, «Relación de servicios del teniente de navío...», p. 11.

(33) AGNM, Marina, vol. 219, exp. 30 y vol. 262, exp. 10; Provincias Internas, vol. 2, exps. 58 y 86.

(34) AGNM, Reales Cédulas Duplicadas, vols. 145 y 146, exp. 67, ff. 145 y 146, y AHMNM, «Relación de servicios del teniente de navío...», p. 12.

(35) AGNM, Bienes Nacionales, vol. 72, exp. 56, y Reales Cédulas Duplicadas, vol. 219, exp. 56.

realizaba con el fin de solicitar una merced real u oficial, y la de López de Haro fue concluida en diciembre de 1816, tal vez como antecedente para su ascenso, y la nueva plaza fuera de la entonces turbulenta Nueva España.

En el marco del reconocimiento de las costas septentrionales del Pacífico, que se hizo necesario frente a los embates rusos e ingleses y la fortificación del puerto de Nutka, el segundo conde de Revillagigedo organizó en 1790 una tercera salida hacia esas altitudes. Asignó al teniente de navío Francisco de Eliza a la fragata *Concepción*, y con él, a López de Haro como oficial de guerra, contador y piloto de derrota. Les acompañó la *Princesa Real*, al mando de Quimper. Las dos embarcaciones salieron de San Blas el 3 de febrero de 1790.

Llevaron consigo, en la *Concepción*, además de a la tripulación usual, a los 80 componentes de la Compañía Franca de Voluntarios de Cataluña. Este cuerpo militar tenía su plaza en Guadalajara, y a finales de agosto de 1789 sus oficiales recibieron órdenes de la capital novohispana para que preparasen su marcha al Departamento de San Blas, con vistas a una expedición al Pacífico norte. Mandaba la primera compañía el capitán Pedro Alberni, quien tenía algunos hombres enfermos y el equipo en deficiente estado para acometer tal expedición. Finalmente rehecha la compañía, a falta de un oficial que quedó enfermo, partió hacia San Blas el 2 de enero de 1790. Embarcó en la fragata *Concepción*, que junto con el paquebote *San Carlos el Filipino* y la fragata *Princesa Real* salieron rumbo a Nutka. El 20 de marzo fondearon allí y los 80 hombres desembarcaron y comenzaron a trabajar en la reparación y mejora de los barracones, las empalizadas y las plataformas de los cañones que había construido Esteban José Martínez el año anterior. Hacia mediados de abril, una batería de artillería dominaba la entrada a la ensenada de Nutka desde una posición aventajada; se la llamó batería de San Miguel (36). Las fortificaciones fueron diligentemente mejoradas y, para el verano de 1792, los cañones de la batería estaban protegidos por troneras, al tiempo que se había construido una nueva residencia de paredes encaladas para los oficiales, mucho más confortable y que permaneció como habitación de la isla hasta la entrega del puerto a los ingleses en 1795. La permanencia de la compañía en Nutka fue muy dura, pues tuvo que soportar crudos inviernos. No todos los hombres se quedaron en el puerto; algunos fueron destinados a bordo de los navíos que partían de exploración o realizaban viajes a la antigua California. A pesar de las precauciones tomadas para el servicio en el Pacífico norte, donde se contó con un cirujano que atendía a los tripulantes y guarnición, muchos perecieron de enfermedad y otros desertaron. En marzo de 1793, la compañía había quedado reducida a 59 soldados, de los cuales sólo catorce permanecieron en Nutka; los demás estaban a bordo. Finalmente se redujo la guarnición a 10 hombres, bajo el mando del alférez Saavedra. En junio de 1794, fueron relevados por un contingente de 19 soldados, bajo el mando del sargento segundo Virueta, destacados de la compañía de guarnición de la base naval de San Blas. El servicio de guarnición en Nutka terminó el 23 de marzo de 1795, de acuerdo

(36) Quedó ubicada en los 49° 37' N y 126° 37' O.

con las formalidades previstas por los comisionados de España e Inglaterra. Las últimas tropas españolas embarcaron en la *Activa* y abandonaron el enclave español, ahora británico, a sus originarios habitantes (37).

Durante la estancia en el puerto de Nutka, el comandante Eliza consideró indispensable reconocer y cartografiar los planos del estrecho de Juan de Fuca y tomar posesión de sus costas. El 20 de mayo, comisionó para estas tareas a los dos marinos que aquí nos ocupan, quienes a bordo de la *Princesa Real* las acometieron con éxito. Después de alistar la nave y de recibir las instrucciones y el formulario para las posesiones, dejaron Nutka a las cinco de la mañana del 31 de ese mes. Al día siguiente, a las ocho de la tarde, anclaron frente al puerto de Clayucla, cuyo plano levantaron y donde los nativos les informaron de que el puerto había sido visitado por siete embarcaciones para comerciar con pieles, entre ellas la del norteamericano Kendric. Continuaron hasta el puerto de San Juan o Juan de Narváez, en la costa norte de la embocadura del estrecho, y allí subió a bordo el principal de los naturales, quien les repitió la noticia sobre la visita de los extranjeros. A partir de ese momento, se internaron en el estrecho llevando a remolque una lancha y dos grandes canoas que adquirieron del indígena a cambio de piezas de cobre. El día 19 de junio dieron con un puerto «abrigado de todo viento, buen fondo y fértil terreno» (38), donde Quimper pidió a López de Haro que levantara el oportuno plano y del que el día 23 se tomó posesión, nombrándolo puerto Revillagigedo, que corresponde al actual de Sooke (39), en 48° 19' N y 123° 42' O. Continuaron su travesía con rumbo este durante los siguientes días, y el 30 levantaron nueva cartografía en una rada «que podía admitir muchos buques a su abrigo, de buen fondo y manantiales de delicada agua dulce». En ella tomó la siguiente posesión, dándole el nombre de rada o puerto de Valdés y Bazán, actual Royal Roads, en 48° 25' N y 123° 25' O. En este punto, los viajeros recibieron información de los nativos de que «en la costa del Sur se abría una gran boca cuyo espacioso canal dilataba sus aguas hasta parar el curso en el océano». A este sitio se dirigieron de inmediato y encontraron una gran bahía, pero no dieron con su salida; sin embargo, sí localizaron dos puertos: al mayor lo nombraron puerto de Bodega y Quadra, la actual Discovery Bay, ya en el estado norteamericano de Washington y en 48° 07' N y 122° 50' O. A la gran bahía la nombraron bahía de Quimper y en ella tomaron posesión. La bahía y el puerto eran «abundantes de peces, abrigados, de buen fondo, fértiles terrenos y sus naturales de bella índole y buena disposición» (40).

Una vez que López de Haro concluyó los planos, el 15 de julio, Quimper reunió a sus pilotos para informarles de que tenía órdenes de regresar a Nutka

(37) «Conquista española del Canadá», en www.angefire.com/co2/muzarque/costas/malas/ [consultado el 27 de diciembre del 2008].

(38) AGI, Estado 43, N. 14, exp. 1, f. 3v., las referencias siguientes hasta nueva aparición corresponden al mismo documento sevillano.

(39) Los nombres actuales que hemos podido identificar proceden de «Biografía de Manuel Quimper», en www.personajes.bis/view.php?

(40) AGI, Estado 43, N. 14, exp. 1, ff. 5r. y v.

para el 15 de agosto. Dada la situación, con fuertes vientos del oeste, no consideró conveniente proseguir el reconocimiento del interior del estrecho, pero quiso conocer el parecer de los oficiales. Éstos le secundaron, y la travesía se continuó por la costa del sur, pero los fuertes vientos les obligaron a atracar al norte, en la rada que ya había reconocido, la conocida como de Valdés y Bazán. Quimper aprovechó esta arribada para reconocerla hasta la boca del canal y encontrar de nuevo un buen puerto, al que dio el nombre de Córdoba, actualmente Esquimalt, en la Columbia Británica, en posición 48° 25' N y 123° 09' O. Desde allí reconoció la costa del sur durante los siguientes días y finalizaron el 24 sin hallar otro buen puerto que la bahía en la embocadura del estrecho, que encontraron «de buen fondo y abrigada de los vientos, con abundantes peces, en particular salmón y con terrenos fértiles y en parte llanos con arroyos de exquisita agua». A la bahía se la nombró Núñez Gaona, actualmente se corresponde con Neah Bay, ya en el extremo norte del estado norteamericano de Washington, en 48° 22' N y 124° 36' O, y para entonces ya se encontraban en el mes de agosto. El día 4 se marcó rumbo hacia Nutka, después de que un miembro de la guarnición fuera duramente golpeado por los nativos cuando, junto con otros, había bajado a tierra a lavar su ropa. En ruta hacia el puerto principal, fueron desviados de su rumbo y llevados hacia el noroeste, hasta la bahía de Buena Esperanza, desde donde Quimper y los pilotos decidieron poner proa hacia Monterrey, ya que los víveres eran escasos y las corrientes contrarias. El 1 de septiembre anclaron en el puerto y solicitaron al gobernador los víveres que necesitaban para continuar viaje. Pocos días más tarde se les unió el *San Carlos*, que venía de realizar los reconocimientos del Príncipe Guillermo y Rivera de Cook, que ya hiciera el capitán Salvador Fidalgo, y ya en conserva se dirigieron a San Blas, adonde arribaron el 13 de noviembre (41).

En el puerto neogallego, Quimper y López de Haro entregaron los mapas y tomas de posesión de cuatro territorios. Los mapas que realizó López de Haro son los siguientes:

1.—Plano del estrecho de Fuca, reconocido por el alférez de navío de la Real Armada don Manuel Quimper en la expedición que hizo con la balandra de S.M. bajo su mando, nombrada *La Princesa Real*, en el año de 1790. Levantado por su primer piloto don Gonzalo López de Haro.

(Comprende desde 47° 49' a 49° 10' N y desde 16° 56' a 19° 10' de longitud occidental del meridiano de San Blas) (42).

2.—Plano del puerto de Cayuela o de Haro, situado en la latitud Norte de 49° 10' y en la longitud de 20° 50' al Oeste del puerto de San Blas. Acompañado de un expediente sobre el descubrimiento del estrecho de Fuca, por don Manuel Quimper (43).

(41) AGI, Estado 43, N. 14, exp. 1, ff. 7r.-8v.

(42) Se encuentra en AGI, MP-México, 428, 1790, y la signatura de procedencia es Estado 20, doc. 60.

(43) AGI, MP-México, 426, Fuca, Cayuela, Puertoy porcede de Estado 20, doc. 60.

3.—Plano del puerto de San Juan o de Narváez situado en la costa del norte del estrecho de Fuca, por la latitud Norte de 48° 37' y en la longitud de 13° 17' al Oeste del puerto de San Blas. Acompañado de un expediente sobre el descubrimiento del estrecho de Fuca, por don Manuel Quimper (44).

4.—Plano de la bahía de Núñez Gaona, situada en la costa sur (*sic*) del estrecho de Fuca, por la latitud Norte de 48° 27' y en la longitud de 19° 2' al Oeste del puerto de San Blas. Acompañado de un expediente sobre el descubrimiento del estrecho de Fuca, por don Manuel Quimper (45).

5.—Plano del puerto de Córdoba en la costa del norte del estrecho de Fuca, por la latitud Norte de 48° 27^{1/2}' y en la longitud de 18° al Oeste del puerto de San Blas. Acompañado de un expediente sobre el descubrimiento del estrecho de Fuca, por don Manuel Quimper.

Al dorso lleva el «n.º 8» (1). Los números indican las brazas de a 6 pies ingleses que tiene de fondo (46).

6.—Carta reducida que comprende parte de la costa septentrional de California, corregida y enmendada hasta la boca del estrecho de Fuca, levantado el plano de él en la expedición que se hizo con la balandra de S. M., llamada *La Princesa Real* al mando del alférez de navío de la Real Armada don Manuel Quimper en el año de 1790 (47).

7.—Plano del primero y segundo fondeadero del puerto de Revillagigedo, situado en la costa del norte del estrecho de Fuca por la latitud Norte de 48° 24' y 18° 21' de longitud al Oeste de San Blas» (48).

8.—Plano del puerto de la Bodega y Quadra situado en la costa del sur del estrecho de Fuca por la latitud Norte de 48° 4' y la longitud 17° 19' al Oeste del puerto de San Blas (49).

Las actas de las tomas de posesión se levantaron de acuerdo con el formato que llevaban para ello, y que se repite en cada caso. Consta fundamentalmente de una primera parte en la que se citan los nombramientos reales, se consigna la fecha y los antecedentes del viaje, para después pasar a describir el territorio, el desembarque de la tripulación, y posteriormente narrar la toma de posesión propiamente dicha: se bajaba una cruz, a la que adoraban de rodillas; se tomaba la posesión, dando el nombre a la tierra; y el comandante cortaba con su espada árboles, ramas y yerbas, mudaba piedras de lugar y se paseaba por la playa y el campo que la circundaba; se llevaba en procesión la cruz cantando una letanía,

(44) AGI, MP-México, 423 «San Juan, Puerto», y signatura de procedencia, Estado 20, doc. 60.

(45) AGI, MP-México, 424 «Núñez García, Bahía» y la misma signatura de procedencia de los anteriores.

(46) AGI, MP-México, 425, 1790, «Córdoba, Puerto» y la misma signatura de procedencia.

(47) AGI, MP-México, 427, 1790, «Carta reducida» y la misma signatura de procedencia.

(48) AGI, MP-México, 429, 1790, «Plano Fondeadero del Puerto de Revillagigedo» y la misma signatura de procedencia.

(49) AGI., MP-México, 430, 1790, «Puerto de Bodega y Quadra» y la misma signatura de procedencia.

el comandante plantaba la cruz, levantaba un mojón de piedras al pie de la misma y pronunciaba en voz alta el nombre del lugar y pedía que la fe católica fuera ensalzada y sembrada la palabra del Evangelio entre las «bárbaras naciones que hasta ahora han estado desviadas del verdadero conocimiento y doctrina para que las guarde y libre de engaños»; se mondaba un árbol con el que se formaba una cruz poniendo en ella el Santísimo Nombre de Nuestro Señor Jesús con estas cuatro letras, INRI, y al pie, el nombre del rey. El acta que levantaba el escribano real se firmaba por los oficiales de la embarcación.

Las actas o cartas de posesión que hemos localizado corresponden a la del puerto de Revillagigedo, que tuvo lugar el miércoles 23 de junio; a la rada de Valdés y Bazán, que se levantó exactamente una semana más tarde, el 30 de junio, y a la del puerto de Quimper, el 8 de julio (50).

En los informes que los dos navegantes anexaron hicieron constar que, si bien no habían encontrado embarcaciones extranjeras, sí tuvieron noticia, por boca de los naturales, de su presencia para comerciar con pieles, y que uno de los comandantes extranjeros había muerto a manos de los indios. En tanto que Fidalgo, quien llegó mucho más al norte, en su informe sí confirmó la presencia de los rusos en la Rivera de Cook, actual Cook Inlet, que se extiende 290 kilómetros a través del golfo de Alaska, al este de las islas Aleutianas, y con la isla Kodiak en su salida, se sitúa desde los 61° 10' N y 150° 06' O hasta los 59° 36' N, y 152° 26' O; la ciudad principal de esta zona es Anchorage, en el extremo norte de la rivera. Ahí tenían establecida una casa de madera con su patio en medio y las «armas de la Emperatriz en la puerta»; en la parte superior, disponían de una garita con centinela permanente; tenían cocina, herrería, un lugar para beneficiar el aceite de ballena y unos almacenes. El establecimiento estaba situado en una boca de mar cercana al puerto de Revillagigedo» (51).

La tarea conjunta que realizaron Quimper y López de Haro, pese a su brevedad, sirvió para demarcar perfecta y ampliamente el estrecho de Juan de Fuca, tomar posesión para la corona española de sus costas y territorios, y además dejar como legado cartográfico ocho bien trazados mapas. Si bien Quimper y su compañero no recorrieron totalmente el estrecho, sí fueron conscientes de que no se trataba de un brazo de mar que penetrara profundamente. Su viaje contribuyó decididamente a establecer las bases para que, poco después, los capitanes que los siguieron en estos reconocimientos, Eliza, Bodega y Quadra, George Vancouver, pero especialmente Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés a bordo de las goletas *Sutil* y *Mejicana*, pudieran descartar definitivamente la existencia del mítico estrecho de Anián o de Juan de Fuca, que se mantuvo en el imaginario geográfico de españoles e ingleses durante los dos siglos anteriores (52).

(50) Se localizan respectivamente en AGI, Estado 43, N. 14, exps. 3, 4 y 2.

(51) AGI, Estado, 43, N. 13, exp. 1, ff. 3v y 4r.

(52) Sobre este tema se puede consultar a Pedro Novo y Colson, «Sobre los viajes apócrifos de Juan de Fuca y Lorenzo Ferrer Maldonado», en Cuarto Congreso Internacional de Americanistas, Ramo Historia, Tema VI, en www.archive.org/stream/sobrelosviajes00novorich. [Consultado el 30 de diciembre de 2008], y «Alcalá Galiano», en www.enlamemoria.iespana.es/Padres/AlcalaGaliano/htm.22k [Consultado el 30 de diciembre de 2008].