

# Delaware Review of Latin American Studies

Vol. 14 No. 1 August 31, 2013

## Un nuevo derrotero de Manila a San Blas según el "Diario de Navegación" de José Antonio Vázquez (agosto de 1780 a septiembre de 1781)

María Luisa Rodríguez-Sala  
Instituto de Investigaciones Sociales  
UNAM  
[rsala@sociales.unam.mx](mailto:rsala@sociales.unam.mx)

### Resumen

Se analiza el desarrollo de una nueva ruta de navegación entre Manila, Islas Filipinas y San Blas en la Nueva España que se abrió durante la travesía que realizó la fragata "La Princesa" al mando del alférez Mourelle. Durante ella el piloto de la Real Armada española, don Juan Antonio Vázquez, escribió un valioso "Diario de navegación" con alto contenido científico para el conocimiento geográfico del Pacífico Sur. Uno de los resultados de este viaje fue el descubrimiento de las Islas Tonga y muchas más de menor importancia. El "Diario" ha permanecido parcialmente inédito y este trabajo proporciona un resumen del mismo, así como de las rutas transpacíficas que utilizaron los navíos españoles durante el ilustrado siglo XVIII, pero sobre todo da a conocer una hazaña náutica y humana de fundamental importancia al entrar en contacto los marinos españoles con los nativos de las islas del Pacífico.

\*\*\*\*\*

### 1- Presentación<sup>1</sup>

*Habiendo llegado a esta Capital la noticia del rompimiento de la Guerra de nuestra corte con la de Inglaterra...y precaviendo el M. I. S. Gobernador y Capitán General de estas Islas Filipinas de que intentará el Inglés hacer expedición para invadir a Manila...deseoso de poder darle parte a S. A. de lo que hubiere ocurrido en la plaza durante la estación en que podían venir los Enemigos...tomó para el dicho asunto la precaución de destinar una embarcación que con víveres y demás adherentes para un largo viaje fuese aprontada fuera de la Capital en paraje donde pudiese comunicarse por tierra con el Superior Gobierno para recibir sus órdenes y que estuviese segura de ser interceptada por nuestros enemigos; para lo cual habiéndoseme propuesto dicho asunto, me ofrecí gustosísimo a poner la embarcación en paraje que tuviese todas las circunstancias que se me pedían, y a más el ir en ella en todos tiempos a Nueva España, haciendo la derrota por la Nueva Guinea, según la práctica que me acompañaba del viaje hecho el año de 1773 desde Manila al Puerto de San Blas, y elegí para apostar la Embarcación el Puerto de Sisiran...<sup>2</sup>*

Así inicia su "Diario de Navegación" el piloto de número de la Real Armada española, José Antonio Vázquez, documento que corresponde a la ruta de Manila a San Blas. La travesía, a bordo de la fragata "Nuestra Señora del Rosario, la Marinera, alias La Princesa", quedó al mando del alférez Francisco Antonio Mourelle de la Rúa y duró once meses. Estableció un nuevo derrotero y, consecuentemente contribuyó al conocimiento de una nueva cartografía que modificó sustancialmente la geografía del Pacífico Sur. Para la historia náutica quedó descrito en dos "Diarios", el del comandante Mourelle y el del piloto Vázquez; el primero es el documento hasta ahora conocido y estudiado<sup>3</sup> en tanto que el escrito del piloto, un aporte especializado a la navegación y cartografía, ha permanecido ignorado. De ese documento sólo se divulgó la existencia de algunos de los *Planos*, pero no se ha dado a conocer el aporte náutico y el cartográfico en su totalidad.<sup>4</sup> Mucho menos se conoce la trayectoria de su autor y muy poco de sus anteriores trabajos cartográficos.

Este artículo es un resumen de una parte del estudio histórico-social que precede a la transcripción íntegra del "Diario" de Vázquez, sus *planos* y las semblanzas de los dos navegantes.<sup>5</sup> El presente trabajo está dedicado, por un lado a resumir los viajes que antecedieron al que aquí nos ocupa y, por el otro al contenido mismo del "Diario" hasta ahora inédito. Los viajes antecedentes y el de Mourelle y Vázquez marcaron las dos rutas de la navegación entre Filipinas y la Nueva España, mismas que se mantendrían hasta que el "Galeón de Manila" o "Galeón de

Acapulco” o “Galeón de la China” dejó de realizar, oficialmente, en 1815, extraoficialmente en 1821, sus anuales travesías comerciales y, los navíos militares, las ocasionales a sus cometidos.

Es necesario aclarar que “La Princesa” no fue una embarcación que formara parte de la “Carrera de Filipinas”. Ésta estuvo integrada desde sus inicios en 1565 por los galeones, naves de 500 a 1,500 toneladas que generalmente se construían en los astilleros de Filipinas o de la Nueva España. En sus bodegas transportaban, en el viaje desde Acapulco a Manila, productos naturales y plata, así como el “situado” para las Islas Marianas y las Filipinas. En el tornaviaje conducían las valiosas mercancías orientales, porcelana, especias, sedas y joyas de la Indias. En ambos trayectos iban a bordo tripulantes, dotación de soldados y pasajeros, en total, alrededor de 250 personas. Los puertos de embarque-desembarque, Cavite en Manila y Acapulco en México, constituyeron en su tiempo verdaderos emporios comerciales temporales. A la llegada del galeón, en uno y otro puerto, se celebraban pintorescas y concurridas ferias que duraban aproximadamente un mes. En ellas se intercambiaban los exóticos productos y circulaba con profusión la plata mexicana. Durante los tres siglos virreinales las mercancías orientales y mexicanas siguieron, lícita o ilícitamente, su camino al Perú y el comercio entre los dos virreinos llegó a rendir enormes ganancias. Para tratar de evitar el contrabando se establecieron puertos intermedios, Acajutla y el Realejo, pero tan sólo disimularon el tráfico ilegal entre los dos virreinos.<sup>6</sup>

Desde finales de la primera mitad del siglo XVIII el comercio y las autoridades buscaron establecer nuevas rutas entre México y Filipinas, cuyo objetivo fue acortar la larga duración del tornaviaje habitual.

## 2- Las Rutas Náuticas entre Manila y San Blas<sup>7</sup>

### A- La ruta meridional.

Se la conoció como la ruta del “Embocadero” y era peligrosa y larga en sus dos secciones. Se mantuvo vigente desde su establecimiento por el fraile Andrés de Urdaneta en 1565, el hábil navegante vizcaíno, y los subsecuentes aprovecharon la corriente de Kuro-Siwo que pasaba muy cerca del Japón para que ayudara a las naves a dirigirse a las Californias. Pero, antes de alcanzarla, el recorrido, en su primera parte, sorteaba las numerosas islas filipinas y alcanzaba el *Estrecho de San Bernardino* que separa el extremo meridional de la *Isla de Luzón* y el septentrional de la *Isla Marubay*. A lo largo de su segunda parte se salía del archipiélago para, después de numerosos días de navegación, hacer escala en la capital de las Marianas, Guaján o Guam. En ambos tramos las dificultades estuvieron siempre presentes.

Por estas razones los comerciantes y autoridades filipinos en varias ocasiones propusieron buscar una derrota más segura y corta para los anuales viajes del “Galeón de Filipinas”.

### B- La ruta septentrional.

La respuesta a esta búsqueda se dio desde 1613, cuando el Procurador General de Manila, Hernando de los Ríos Coronel, propuso el primer cambio. Se trató de una ruta que recorrería la costa occidental de Luzón hacia el Norte para doblar los Cabos Bojador y del Engaño y de ahí adentrarse al Océano. Se suponía sería menos peligrosa, pero, sobre todo, más corta. Sin embargo, no existen noticias de que se realizara alguna travesía por esta ruta durante todos los años del siglo XVII. Las décadas transcurrieron sin que se efectuara modificación alguna y sólo hasta 1730, se insistió en probar la ruta septentrional, gracias a la iniciativa de un consumado piloto alemán, Heinrich Herman. Éste había realizado ocho viajes por la vía tradicional y proporcionó buenos argumentos en favor de su propuesta. Después de numerosos retrasos que tan sólo fueron expresión de las dudas de las autoridades, diez años más tarde, en 1740 la decisión final fue realizar un viaje de prueba, limitado al recorrido en torno a la Isla de Luzón, para determinar cuál camino era más conveniente para alcanzar el Océano. La expedición se llevó a cabo en el paquebote “Nuestra Señora del Rosario”; los pilotos fueron Manuel Correa y José Macías y su detenido recorrido no llegó a circunnavegar la Isla de Luzón. Por razones climáticas se limitó a su costa occidental y parte de la septentrional. Los resultados fueron valiosos desde la perspectiva de la geografía de la región, pero, en definitiva, tan sólo propició un gran desacuerdo sobre la posibilidad de cambiar la ruta. Los pilotos y expertos no llegaron a un consenso y, durante varios años, hasta 1754, los miembros de sucesivas juntas convocadas por las autoridades nunca alcanzaron acuerdo sobre la conveniencia o no de adoptar la ruta septentrional. Ante tan encontrados pareceres el gobernador decidió no tomar una decisión hasta que el monarca resolviese algo. Por supuesto los años de la guerra con Inglaterra pospusieron cualquier respuesta y el asunto se aplazó, año con año, hasta el de 1771.

En esa fecha, con todo entusiasmo, se retomó la idea de trasladar la ruta tradicional por la septentrional a partir de la cédula real del 1º de enero de 1771 en la cual se le ordenó al gobernador de Filipinas, Simón de Anda y Salazar, que *en adelante se utilice la ruta Norte*. Se buscó aplacar el descontento de los comerciantes, indicándoles que deberían preparar con antelación la adquisición de sus mercancías para tenerlas listas para el embarque en tiempo; sin embargo, a pesar de ser una orden real, encontró grandes escollos por parte del Consulado filipino. Tal

fue la fuerza de la oposición que el gobernador tuvo que aceptar que el viaje anual, el del "San Carlos" hacia Acapulco, empleara la ruta tradicional. Pero, al mismo tiempo, logró que se realizara un nuevo viaje de reconocimiento de la nueva ruta propuesta. Se le encomendó al capitán José Rodríguez Montenegro, quien se embarcó en el mismo paquebote que hiciera la ruta en 1754, el "Nuestra Señora del Rosario". La nueva expedición no sólo recorrió la costa occidental de Luzón, además, continuó viaje hasta las Islas Marianas a cuyo puerto, Guaján, llegaron dos meses más tarde, después de una relativa tranquila travesía.

El éxito de este viaje exploratorio reafirmó la decisión real de 1771 con una nueva cédula, la emitida en San Lorenzo del Escorial el 25 de octubre de 1777 en la cual se ordenó al gobernador hiciera seguir el nuevo derrotero, sin importar los recursos de que echara mano el comercio local para no acatar la orden. En este documento se establecieron nuevas fechas para la travesía, la salida de Acapulco se debería realizar a mediados de enero para dejar el "situado" en las Marianas y continuar a Manila por el Cabo Bojador. El regreso debería ser por la misma ruta septentrional, pero además, con escalas en California en sus puertos de San Francisco y Monterrey, a donde podrían llegar a mediados de agosto, tres meses después de haber salido de Manila. La orden real, apoyada, como era de esperarse, por las autoridades locales, no fue bien acogida por los comerciantes, quienes si bien la acataron, de inmediato, hicieron saber su inconformidad a través de las dificultades que implicaba la nueva ruta. Desde luego, el fondo, era la imposibilidad de continuar el aumento ilegal de la carga del navío que se llevaba a cabo, en una forma perfectamente organizada, en los varios puertos que existían en la ruta meridional. Cambiar la organización clandestina no era tarea fácil, por lo cual, el comercio filipino interpuso su inconformidad a través de señalar una serie de problemas, tanto náuticos como comerciales. Hicieron clara mención de los fracasos marítimos que se habían producido al recorrer la nueva ruta y también las dificultades para tener dispuesta la mercancía para mediados de mayo. En este problema no les faltaba razón, ya que contar con las ricas mercancías que venían de los puertos orientales (Cantón, costa de Coromandel, Emuy y Chencheu) para mediados de mayo era casi imposible, ya que el monzón no permitía hacer el viaje desde esas tierras hasta el mes de mayo o junio. En tal forma que si el "Galeón" saliera a mediados de mayo, era muy posible que partiera sin ese preciado y rico cargamento.

Frente a la realidad del viaje de 1779 la decidida, comprensiva y política actitud del gobernador José Basco y Vargas llegó a imponerse a las continuas situaciones problemáticas que planteó el Consulado del Comercio. Les fijó plazos estrictos, que, sin embargo, ante los retrasos verdaderos de los navíos de China e islas adyacentes, accedió a posponer. Finalmente, la salida de la fragata "San José" a cuyo mando iba el teniente de navío José Emparán, quedó fijada para el 29 de mayo, con la carga completa de la nao. Tan sólo fueron dos semanas de retraso frente a la fecha ordenada en la cédula real. Si bien la travesía por la nueva ruta fue rápida hasta doblar el Cabo del Engaño -15 días-, después, el viento y las neblinas no ayudaron a mantener el mismo ritmo y hasta las Marianas invirtieron poco menos de un mes. El resto, el cruce del Pacífico Norte hasta California, fue relativamente rápido, dos meses y medio.

Otros viajes de Cavite a Acapulco y regreso, se realizaron por la ruta septentrional, no todos con buena fortuna, unos exitosos, otros desastrosos. Los dos últimos navíos que emplearon la ruta, lo hicieron en 1784 y fueron las fragatas "San Felipe" llevando en conserva a "Nuestra Señora del Rosario, la Marinera, alias La Princesa".

### **C- Las rutas meridional y la del monzón austral**

Los tres viajes formales que completaron su recorrido y uno truncado, así como los parciales que exploraron la ruta septentrional en su porción más accidentada, probaron, al fin, que la travesía por el Norte no debía ser desechada y que tenía sus ventajas. Pero, los comerciantes filipinos, los reales promotores y beneficiarios de la ruta transpacífica, se mantuvieron en su oposición soterrada y abierta y lograron que en 1791 el gobernador en turno, Félix Berenguer y Marquina, quien años más tarde pasaría al virreinato de la Nueva España, dejara sin cumplimiento la orden real. Los pocos años que aun se mantuvieron los viajes del "Galeón", las travesías volvieron al trayecto original, el meridional conocido como del "Embocadero".

El logro de los comerciantes no sólo fue producto del interés en mantener el embarque ilegal de mercancías que se realizaba tradicionalmente por la ruta del Sur, también tuvo fundamento náutico debido a los fracasos por la ruta Norte. Sin embargo, el gobernador no tomó la decisión solo, consultó a expertos viajeros, la oficialidad de la fragata "Venus, alias Santa Brígida"<sup>8</sup> que se encontraba surta en el puerto en escala de su viaje científico. Se trató de uno de los primeros viajes de exploración importantes de la etapa ilustrada, ya que en él los marinos de la Real Armada tuvieron la oportunidad de poner a prueba las novedades náuticas del momento. En la consulta a esos expertos, entre quienes se encontraba el piloto Vázquez, autor del "Diario" que da lugar a este trabajo, el gobernador no sólo propuso la ruta meridional, también pensó en una mucho más larga que buscaría bajar hasta el Estrecho de Magallanes y regresar para desembarcar las preciadas mercancías ya fuera en Buenos Aires o en Veracruz. La Junta revisó todas las posibilidades y descartó la propuesta por el extremo Sur de América por larga y

difícil; en cambio propuso un nuevo derrotero. En él se aprovecharía el monzón del hemisferio Sur que permitiría pasar cerca de las Islas Bismarck y la de Nueva Guinea. Al mismo tiempo, consideraron que de momento, el galeón anual, el “San Carlos” no incursionaría en esa posibilidad, sino debería hacer la travesía por la ruta tradicional. Solucionado el problema del viaje anual del “Galeón”, los miembros de la Junta insistieron en que se realizara una travesía exploratoria. En esa ocasión el destacado Comandante de “La Venus”, Lángara y Huarte, manifestó que se podría abrir una nueva trayectoria que ayudaría al desarrollo de las Filipinas.

Esta posibilidad fue tomada en cuenta por los comerciantes y uno de ellos, Juan Francisco Solano, ofreció costear el viaje, siempre y cuando le permitieran llevar mercancías por un valor determinado. Después de algunas diligencias, el gobernador logró que el Real Acuerdo, aceptara el ofrecimiento privado. Se concretó con la participación de dos comerciantes más y se hizo la compra de la fragata “Nuestra Señora de la Consolación”, alías “El Buen Fin” que llevó como capitán a Antonio del Villar Saravia, como primer piloto al inglés Felipe Thompson y como segundo piloto a José Antonio Vázquez. El primero de ellos, según las *Instrucciones* que recibió del gobernador, llevó la misión de redactar un cuidado “Diario” el cual, efectivamente entregó.<sup>9</sup> El segundo nos legó dos valiosos mapas de la porción que corresponde a la travesía desde Manila hasta la Nueva Guinea.<sup>10</sup>

Esta travesía fue el antecedente inmediato del viaje de 1780-81 y se la puede resumir como un auténtico logro náutico. El documento que lo respalda describe con todo detalle la travesía y nos permite conocer la geografía meridional de una ruta que cruzó la línea ecuatorial y continuó hasta los 6° 35' Sur con longitud de 155° 37' E.; coordenadas que alcanzaron durante la Semana Santa de abril de 1773, después de haber salido de Cavite el 6 de enero. A partir de aquel momento, las latitudes van en aumento y las longitudes disminuyen, lo que señala que el derrotero marcaba al Noreste.

El viaje por el Pacífico abierto se realizó sin contratiempo alguno, seguramente alcanzaron la corriente de Kuro-Siwa que arrastraba las naves hacia costas californianas, como desde siempre se había utilizado. Hacia *principios de julio avistó ballenatos y lobos marinos, pastos frescos y, patos que me hizo inferir estar inmediato a tierra*, estaban ya en latitud 28° 45' N. y longitud 107° 13' E. y, como el piloto esperaba, a la vista de tierras de California, en donde *se cantó el Te Deum en acción de gracias....*

Demarcaron las islas californianas, el *Morro del Cabo de San Lucas* hacia el 15 de julio y días más tarde, el 20 de julio, las *Tres Marías*, para poco después avistar el *farallón Blanco de Matanchel a la entrada del Puerto de San Blas*. La situación de los vientos, el cansancio de la tripulación, el estado del navío decidió a los oficiales a tomar tierra en San Blas y no continuar hasta Acapulco. Desembarcaron el lunes 26 de julio y el “Diario” concluye en esa misma fecha.<sup>11</sup> La continuación del viaje para terminarlo en Acapulco llevó algunas semanas de diligencias y consultas y, finalmente, zarpó de San Blas el 18 de noviembre para llegar a Acapulco el 4 de diciembre. El segundo piloto Vázquez quedó enfermo en San Blas y se trasladó por tierra a Acapulco en donde logró embarcar. Él y Thompson regresaron a bordo de su nave, el “Buen Fin” a Filipinas a cuyo puerto de Cavite arribaron, por la ruta septentrional, el 19 de julio de 1774.

El resultado de esta travesía fue comprobar que la ruta meridional, con aprovechamiento del monzón austral, era una realidad. Su consecuencia dio lugar, seis años más tarde, al derrotero al cual dedicamos este trabajo.

## **2- El viaje de la fragata “Nuestra Señora del Rosario, la Marinera, alías La Princesa”, 1780-1781**

¿Por qué transcurrieron seis años entre el regreso del “Buen Fin” a Manila y la salida del siguiente viaje por la ruta que habían experimentado y comprobado Thompson y Vázquez? La respuesta es relativamente sencilla y, como muchos episodios del avance cartográfico y náutico, producto de una coyuntura. En el caso estuvo motivada por el deseo de España y Francia de vengarse de los designios ingleses después del Tratado de París de 1763 y, así, aprovecharon la sublevación de las colonias inglesas en América del Norte en 1769, al apoyar con dinero y armas a los sublevados. Francia pronto llegó a un acuerdo con las Trece Colonias y dejó sola a España, Carlos III se ofreció como mediador, pero ante la negativa inglesa, tuvo que optar por un rompimiento de relaciones y declaró la guerra en abril de 1779. Desde luego que este rompimiento de la paz se reflejó en una enorme preocupación en las posesiones de ultramar; los ingleses surcaban los mares orientales y el gobernador de las Filipinas, Basco y Vargas, temió un ataque a Manila y no quiso quedar incomunicado con la Nueva España. Esta preocupación se entiende si mantenemos en mente que Filipinas, desde sus inicios, fue más una dependencia de la Nueva España que de la metrópoli; por conveniencia político-administrativa, *casi por definición*, como expone Chaunu, constituyó *la colonia de un estado segundo*.<sup>12</sup> Si aceptamos este postulado, ampliamente comprobado en la historiografía de esa etapa, los gobernadores de las Islas Filipinas tenían la obligación de mantener la comunicación abierta con la Nueva España; su comercio y administración estaban estrechamente vinculados. En estas circunstancias, un ataque a Manila era funesto y el gobernador quiso mantener dispuesta una embarcación destinada a llevar noticias a México en cualquier momento.

Las hostilidades inglesas en Europa decidieron al recién nombrado virrey de la Nueva España, Martín de Mayorga, a enviar suministros y auxilio a Filipinas. Dispuso para ello la fragata “Nuestra Señora del Rosario, alías “La Princesa”, con la cual se acababa de realizar -1779- el exitoso viaje a Alaska. A mediados de noviembre de ese año la expedición regresó a San Blas, después de una larga y difícil travesía de 9 meses, y para principios del año siguiente el virrey ordenó que se reparase con urgencia la “Princesa” para encontrarse en Acapulco con el galeón “San José” y dirigirse en convoy a Filipinas. La salida de San Blas se dio en febrero y la fragata quedó al mando de Bruno de Heceta quien llevó consigo al alférez de navío Francisco Antonio Mourelle. Las dos naves dejaron Acapulco en marzo y tres meses más tarde, en junio, desembarcaba Mourelle en Cavite para llevar los pliegos oficiales al gobernador. Tanto el capitán Heceta como el alférez fueron nombrados de inmediato para incorporarse a las fuerzas armadas en previsión del ataque inglés.<sup>13</sup> Las temidas hostilidades extranjeras no se produjeron, pero las Filipinas ganaron con este temor ya que los navíos llevaron bastimentos, armas y municiones, y un abundante caudal que Carlos III previó para entregar un donativo de un peso a cada indio libre y dos a cada español y mestizo.

Una vez que el gobernador quedó tranquilo al no verse ninguna vela inglesa cerca o lejos de Filipinas, decidió que la nave partiera de regreso para llevar consigo las noticias secretas del estado que guardaban las islas. El 7 de julio de 1780<sup>14</sup>, en una primera intención, hasta ahora no consignada, encargó el mando del viaje al piloto Vázquez, según palabras de éste, quien acababa de regresar con el “Buen Fin”. Sin embargo, pocos días más tarde y ya preparada la fragata para salir, el gobernador cambió de parecer y otorgó el cargo a Mourelle. No se tiene documentada la razón de esta modificación, pero asumimos que fueron las magníficas recomendaciones que el capitán Bruno de Heceta dio al gobernador sobre su subalterno a finales de junio cuando desembarcaron en Cavite. Preferir a un experimentado marino con una elevada graduación, quien además conocía perfectamente su navío por haber servido en él durante difíciles travesías, sobre quien era tan sólo un piloto, fue la decisión de Basco. Se entiende y justifica ya que se trataba de confiar una delicada y confidencial misión. El cambio de mando, si bien afectó al piloto, éste lo comprendió y manifestó su conformidad en figurar como el segundo de a bordo.

La experiencia de Vázquez en el viaje anterior de regreso a Acapulco por la ruta del Sur y el aprovechamiento de los monzones, llevaron al Comandante y al piloto a seguir el mismo o similar derrotero. La salida de la Isla de Luzón en su puerto Cavite, se llevó a cabo el 24 de agosto de 1780. El pliego reservado lo abrió Mourelle hasta que estuvieron a 12 leguas de distancia. En él se le recomendó que se dirigiera al puerto seguro de Sisirán en el extremo Noreste de Luzón a esperar nuevas órdenes, tener cubierta la fragata de algún posible ataque, y surtirse de bastimentos para varios meses.

#### **A- La Primera Parte del Recorrido, de Cavite a Sisirán (24 de agosto al 21 de noviembre)**

La travesía del puerto de salida, Cavite, hasta aquel en el cual esperaron las nuevas órdenes, Sisirán, no fue fácil, estuvo llena de escollos, pero fue corta y muy cuidadosa.

El piloto consignó detenidamente cada uno de los accidentes geográficos que llenaron los primeros diez días. Tan sólo decimos aquí que la fragata levó anclas en el puerto de *Cavite* el 24 de agosto a las cuatro de la tarde y el 1º de septiembre cruzaron, al medio día, el *Estrecho de San Bernardino*, en donde concluía la ruta del *Embocadero* para tomar dirección *NNE al Norte*, en pos de Sisirán. Al amanecer del día 3 de septiembre se adentraron en el *seno de la Isla Quinalasag* para tener a la vista la *Isla Lagui*; a las cinco de la tarde tendieron los cables y echaron el ancla frente al que sería el puerto que les abrigaría durante largas semanas en espera de las nuevas órdenes del gobernador.

Los días de estancia los destinaron a solicitar y esperar de las autoridades los apoyos que les serían necesarios en adelante, cables y víveres *para la invernada*. El 9 de noviembre recibieron *los pliegos para seguir nuestro destino al Puerto de San Blas*. En el “Diario” Vázquez incluye una *Descripción del Puerto de Sisirán*, lo demarca totalmente. Escribe: *...se halla situado en latitud de 12gs. 56ms. y longitud de 121gs. 40ms. al Oriente del Meridiano de París, respecto de hallarse Manila por los 118 gs. de dicha longitud.*<sup>15</sup>

#### **B- La Segunda Parte del Recorrido: De Sisirán a las Islas Tonga (21 de noviembre al 27 de febrero de 1781)**

Después que se embarcó el ganado, a las tres y media de la madrugada del 21 de noviembre, se hicieron a la vela, *gobernando al NNE y arribando hasta el NNO*, para salir de los estrechos entre las islas con rumbo a mar abierto. Las siguientes tres singladuras son aún de narración de hechos, los *Acaecimientos* y sin las *observaciones náuticas*. A partir de la singladura del 23 al 24 de noviembre, Vázquez inicia la presentación del cuadro náutico que, dibujado siempre en el extremo superior izquierdo del folio, incluye las anotaciones, hora por hora, de los *rumbos, vientos, abatimientos y variación*. En el extremo opuesto, encontraremos, a lo largo del “Diario”, las observaciones astronómicas que señalan en cifras las latitudes y longitudes y las diferencias, ambas de la salida y

llegada, así como el dibujo de su(s) correspondiente(s) triángulo(s) que son dibujados por *Fantasía* o *Corregido*. Inmediatamente debajo de ellos escribe la observación de la latitud con respecto al meridiano de origen, o bien, señala que *No tuvo observación* debido a la insuficiencia de sol. A partir de la mitad inferior de cada singladura procede Vázquez a la narración de los *Acaecimientos* de esas 24 horas. Esta distribución de su espacio de escritura es típica de todos los "Diarios" de la época y se corresponde tanto a la parte estrictamente náutica como a la descriptiva. El lenguaje de Vázquez es claro y sencillo, con párrafos cortos en los cuales indica, según el estado del tiempo, las maniobras que se ejecutaron durante esas 24 horas; los accidentes geográficos que aparecían a su vista, sin olvidar los aspectos humanos de la convivencia cotidiana y de los interesantes e inéditos encuentros con los naturales de aquellas islas, tanto quienes los socorrieron tan oportunamente como quienes sólo se dejaron ver desde las canoas que se acercaban a la "Princesa". En este sentido el "Diario" de Vázquez se distingue claramente del que escribió Mourelle. El primero es típicamente observacionista y técnico con escasos matices imaginativos de contenido sensible. El del Comandante obedece, en términos generales, a una visión menos estricta, menos técnica y mucho más imaginativa. Ambas esferas de pensamiento, observación e imaginación marcan, sin duda alguna, el discurso imperante durante la segunda mitad del siglo XVIII. En este viaje sorprendente encontramos claramente expuestas las dos visiones que corresponden precisamente a los cargos y posiciones de los dos autores.

A partir de la salida de Sisirán, y durante poco menos de un mes, remontaron al Norte hasta alcanzar la latitud de 17° 54' para librar con absoluta seguridad la *Isla de Catanduanes*, pero que los desvió de la ruta. Durante los siguientes días, paulatinamente, se dirigieron al Sur en pos de la línea ecuatorial, la cruzaron el 29 de diciembre y enfrentaron vientos de Poniente, pero pronto la calma y los calores se apoderaron de la nave y su tripulación. La dirección era hacia el Este en pos de la *Nueva Bretaña*.

A principios de enero, el día 7, la fragata se encontró con el *Archipiélago de las Mil Islas* que se corresponde al actual de *Bismarck*. Tuvieron la suerte de poder ver, paulatinamente, hasta un total de 39 islas, chicas, medianas y grandes, y el piloto realizó en esa ocasión el primer mapa al que llamó:

#### PLANO

Que representa la Cordillera o Placer de las Mil Islas según se pudo deducir de las repetidas Marcaciones que se les hicieron.

Además del *Plano* en esa larga singladura incluyó croquis de la vista de algunas de esas islas, una de ellas, *Los Ermitaños*, conserva su nombre, según dicho de Landín.<sup>16</sup> Nos encontramos en las *Islas del Almirantazgo* a la altura de Papua en la Nueva Guinea. Poco después vieron los *Islotes de Ohongava* a los cuales dieron el nombre de *Islas de Manuel Flores*, en honor el virrey de la Nueva España. En esta singladura realizó Vázquez el segundo de sus mapas, al que llamó:

#### PLANO

Que representa el Placer e Islotes nombrados Ohonjava, los que hemos hallado muy diferente a lo que pone la Carta Francesa y son pobladas de Negros de Nueva Guinea o Bretaña

Estos islotes posiblemente corresponden actualmente a la *Isla de Buka* y a *Peroran Island* (4° 54' Sur y 154° 44' E.) en el extremo Noroeste de las *Islas Salomón*, descubiertas por Bougainville en 1768. Un día más tarde descubrieron el bajo al que llamaron *Peregrino Roncador*, actual *Roncador Reef* en latitud de 6° 13' N. y longitud de 159° 24' E. y se localiza al Sur del *Atolón de Java*.

Los siguientes días no fueron nada buenos para mantener el derrotero. La carencia de viento, las corrientes y las brisas fueron adversas, y en vez de dirigirse con rumbo Noreste, se mantuvieron con rumbo Sur con ligeras y lentas modificaciones en las latitudes, pero siempre en aumento. Desde finales de enero se inició la entrega reducida de raciones, pues Mourelle se percató de que contaban con pocos bastimentos y menos agua ya que la pipería estaba dañada. Las subsecuentes jornadas fueron desastrosas: las cucarachas habían invadido la nave, destruido y contaminado los barriles de agua, y el Comandante se vio obligado a una repartición cada vez más

pequeña de alimentos y líquido. Lo sabemos gracias al “Diario” de Mourelle, ya que el piloto no lo consigna en las singladuras de esas fechas. Se limita a la anotación de las coordenadas y a la marcha de la nave, acorde a su cometido estrictamente científico, el náutico, de asentar los acontecimientos de la navegación. Es esta una de las diferencias centrales de ambos “Diarios”, Mourelle de la Rúa, se deja llevar en este momento crítico, por sus sentimientos, entre ellos la sorpresa, la angustia y hasta la amargura, y los refleja, entre otros rasgos, por la denominación que va asignando a los accidentes geográficos.

Según el escrito de Vázquez, para el 26, llegaron a la latitud Sur más extrema, 18gs 22' Sur, y ese mismo día avistaron una pequeña isla. La llamaron *Isla de la Amargura* ya que por su geografía no fue posible el desembarque y tuvieron que seguir de largo, buscando localizar un paraje que les permitiera hacerse de bastimentos. Pasaron por la pequeña *Isla de Late*, también designada como *Volcán de Indios*, ya que la vieron poblada. De acuerdo a Landín, fue *el primer descubrimiento* que puede atribuirse a ese viaje, según nosotros estaban ya en el actual *Archipiélago de Tonga* y la isla la hemos identificado como *Fonualei* en 18° 01' S. y 174° 08'. En el presente está deshabitada, ya que, propiamente se configura del volcán y como escribió Vázquez....*ser pura piedra limpia y escarpada*. Sin embargo, la demarcaron y el piloto dibujó su contorno en la singladura del 26 al 27 de febrero. De la isla se desprendieron dos canoas con *tres indios cada una, corpulentos, de buenas facciones y muy dóciles*, quienes les ofrecieron unos pescados y cocos tiernos,<sup>17</sup> e, inclusive, subieron a bordo y aceptaron algunas *cosillas* que les dieron los marineros. Será éste el primer contacto con los naturales de las *Islas Tonga*, que, como veremos, se volvió constante durante los siguientes días. Sobre él, especialmente Mourelle proporciona esa visión romántica y tropicalista a la que hace alusión en un interesante trabajo García Sánchez.<sup>18</sup>

### **C- En las Islas Tonga y hasta la máxima latitud Sur (del 27 de febrero al 4 de abril)**

El grave problema de hambre y sed que enfrentaron los oficiales y la tripulación los obligó a continuar su derrota en la esperanza de poder desembarcar y recuperar los alimentos y, sobre todo, el agua, lo cual no pudieron hacer en la *Isla de Late*. La marcha continuó con rumbo Sur-Suroeste en pos de una serie de islas que vislumbraron desde la que se encontraban y pensaron tendrían mejor oportunidad de abastecerse en ellas. El piloto las dibujó en croquis y destacó que se encontraban a unas 12 á 14 leguas rumbo Este-Nordeste de la de *Late*. Les dieron el nombre genérico y libre de carga sentimental, de *Islas del Señor Mayorga* y fue en ellas en donde, al fin encontraron una cálida acogida. De una de las islas del Grupo de *las Vavao*, la de *Vavao*, se desprendieron más de 50 canoas cargadas con cocos, pescado, raíces y cerdos, lo que dejaron a bordo a cambio de piezas de ropa y chucherías varias. La fragata pudo anclar en una ensenada a la que dieron nombre de *Puerto del Refugio*, lo cual sin duda representó para ellos. Aún conserva esa denominación. La población más cercana es la ciudad de *Neiafu*, en 18° 39' Sur y longitud de 174°01' Oeste. <sup>19</sup>

Después de un día en la búsqueda del mejor lugar para echar el ancla, el 4 y 5 de marzo localizaron el sitio más adecuado. En torno a la *Ensenada del Refugio* los viajeros apreciaron la existencia de poblados y *rancherías* con *mucho cocal y platanares*. De esa población salieron más de 100 canoas que llegaron al costado de la fragata para *hacer sus cambios de raíces, frutas, puercos con mucha abundancia*. Ese primer día y los siguientes, subieron a bordo varios de sus principales, a quienes llamaban los naturales *Eiges* y Mourelle los distinguió como *Eguis*; ellos les informaron que en tierra había abundancia de agua y que podían ir a llenar las barricas. Así lo hicieron durante los siguientes días hasta completar lo necesario. Al mismo tiempo, recibían los alimentos de los naturales, mismos que retribuían con ropa, cuchillos y bagatelas que llevaban consigo. Antes de continuar el derrotero, Vázquez, al igual que hizo Mourelle, procedió a describir con todo el rigor científico las islas *según he podido notar*. A ello dedicó cuatro folios de letra apretada. Hace referencia a la geografía marina y terrestre, señala las costas, ensenadas y canales entre unas y otras; habla de la abundante flora y fauna. Al referirse a la población, a la cual designa como *Indiada*, considera que habría unas 15,000 personas, *su color de chocolate claro*, de buenos rasgos con *hermosos ojos*, de elevada estatura, fornidos y de barba cerrada; el pelo lacio y la parte del cuerpo de muslos para abajo, *los traen pintados*. Hombres y mujeres se cortan uno de los dos dedos chicos de las manos, ellas son también de *buena fisonomía y muy robustas*, el cuerpo lo llevan aceitado y demuestran mucha *vergüenza*. Los dos autores describen también su vestimenta elaborada preciosamente por ellos mismos y no dejan de hacer amplia referencia a sus mandatarios y al respeto que recibían de la población. La habitación y algunas formas de sociabilidad son también objeto de observación y descripción con las claras diferencias en la narración del Comandante y del piloto.

Desde luego, mucho más expresiva y sensitiva e incluso romántica es la narración de Mourelle, quien se solaza en la descripción de las mujeres, se sorprende de las luchas rituales que representaban, y se regocija con los bailes y algarabías de unos y otros, las cuales compara con lo taciturno del carácter de los indígenas de las costas septentrionales americanas que tan bien había conocido en sus viajes anteriores. Pero, tampoco él agradece abiertamente las atenciones recibidas.<sup>20</sup> En estos pasajes encontramos, sin duda alguna, la prevalente visión y concepción eurocéntricas que caracterizan las descripciones viajeras del XVIII.

Una vez que la fragata quedó suficientemente abastecida, los barriles compuestos y llenos de dulce agua, sanos los enfermos de escorbuto, y la nave arreglada, el Comandante decidió abandonar la *Ensenada del Refugio* y, guiado por las canoas indígenas, encontró, no sin dificultad, los canales de salida. El piloto demarcó cada una de las islas, anotó las distancias entre ellas y señaló la latitud en que se encontraban, 19° 45' Sur, precisamente el día de salida, el del patriarca San José, el 19 de marzo.

A los dos días se encontraban entre *16 Islas en dos cordilleras*, es decir, 32. Las demarcaron a fin de situarlas en el *Plano*. Efectivamente así lo hizo el piloto y nos entregó un *Plano* más:

Que representa la Configuración que hacen las Islas a quienes llamamos del Exmo. Sor Don José de Gálvez, situado lo más NE. De ellas y por los 19grs 31 ms de latitud S, y 179 grs 45' al Oriente de París.

Este nuevo conjunto corresponde al grupo de la *Islas Ha'apai* al Sureste de las *Vavao*, y, como éstas, tampoco habían sido tocadas por navegante alguno. La navegación entre ellas no fue fácil, ya que tuvieron que buscar un canal que los condujera sin peligro para la fragata. Aquí nuevamente obtuvieron la ayuda y buena disposición de los indígenas, quienes en todo momento auxiliaron a los españoles. Con esa magnífica guía de los naturales, cuyas canoas rodeaban la fragata por todos los costados, encontraron la canal entre dos islas, las que llamaron *de las Culebras*, pero siguieron navegando entre otras menores. El piloto agrega en las singladuras que cubren del 20 al 26 de marzo los dibujos de otros territorios insulares: *Isla de San Cristóbal*, *Isla de Monte Hermoso*, probablemente la actual *Kao*, *Isla Sola*, hoy *Pilstaart*, y la *Isla de Vázquez* la cual según se vido es algo grande y de altura regular. Estas islas se localizan entre el grupo *Nomuka* y el *Lifuka* y quedan entre los 19° 57' y los 20° 07' N. La última de ella, la que lleva el nombre del piloto, no se ha identificado aún, pero, sin duda, pertenece a ese mismo grupo, muy cercano al extremo meridional de las *Ha'pai* o bien alguna entre este conjunto y el meridional de *Tongatapu*. La importancia del trabajo del piloto parece ser reconocido por el Comandante, al permitir que se le diera su nombre a ese accidente insular.

Al igual que en las islas de *Vavao*, en el nuevo grupo, los habitantes fueron sumamente hospitalarios, llevándoles raíces y frutas en sus canoas, pero el Comandante no accedió a fondear en ningún punto; buscaba salir del archipiélago, en especial debido a que, de nuevo, las cucarachas habían dado cuenta del pan y galletas. El 3 de abril, Mourelle inquirió sobre el estado de los víveres y el despensero le informó que *bastante mal*. De nuevo las cucarachas y ratones habían dado cuenta del pan y galletas, inclusive los paños que servían de reserva estaban vacíos. Rápidamente se ordenó la disminución de las raciones, se recogieron todas las raíces que conservaba la marinería, se echó mano de los lechones que se les habían regalado a los oficiales y Mourelle convocó junta para precisar y valorar el derrotero que habrían de seguir. Para esa fecha se encontraban en latitud de 30° 00' S. y en distancia de 1,760 leguas del Perú y 1,240 de las Islas Marianas.

El recuento de todos los bastimentos les indicó que tendrían raciones para no más de 60 días. A esta situación se agregó la falta casi total de jarcias, cabos y anclas, Solamente les quedaba una de ellas. Los oficiales que asistieron a la junta, entre ellos, el piloto y el cirujano, Pedro Carvajal, aceptaron el argumento del primero. Vázquez opinó que no era posible seguir rumbo hacia las costas peruanas, ya que la travesía llevaría entre 80 y 90 días, tiempo para el cual no alcanzarían los bastimentos. Propuso el regreso en dirección a las Islas Marianas siguiendo el camino ya recorrido, acortándolo por los *Bajos de San Bartolomé*. En ese derrotero era muy posible que, de nuevo, encontraran auxilio de los naturales, lo que les permitiría arribar al puerto de Guaján en un estado más o menos aceptable. Adicionalmente, en ese sitio podrían encontrarse con el galeón "San Pedro" que venía de Acapulco, cuyo Comandante podría ayudarles con elementos para la fragata, la pipería y jarcias. Una vez que se escucharon estos informes, Mourelle y sus oficiales tomaron la decisión de arribar al Norte *para buscar las brisas*; era el 4 de abril. En este punto el Comandante volcó sus sentimientos, le costó un enorme esfuerzo la decisión de virar. Había pensado que el viaje se apresuraría y al confirmar que, por lo contrario, se prolongaría, no dejó de manifestar su enorme desilusión, pero su rasgo profesional le permitió asumir la decisión que, probablemente les salvaría la vida y que provenía del conocimiento científico estricto del piloto.

#### **D- Desde las Islas de la Consolación hasta la Isla de Guaján (del 4 de abril al 20 de junio)**

Desde esta fecha en adelante el rumbo del derrotero fue Norte y Noreste en demanda, primero, de las islas ya conocidas y después de las *Marianas*. Los días fueron difíciles, sin pan y con una mínima ración de las raíces isleñas, el tan conocido camote americano, en tanto que el viento les fue favorable y navegaron *con toda vela*; la



neblina y lluvia les ocultaron su anterior isla de salvación, *Vavao*, pero, para el 19 de abril, vieron al Noroeste una isla, la que consideraron sería la de *Late*. Al día siguiente encontraron otras dos, especialmente una de ella, *limpia, sin fondo ni ensenada*, pero en la cual pudieron detenerse y recibieron la visita de varias canoas que le llevaban raíces y frutos. Por señas les pidieron a los naturales llevaran más víveres, especialmente puercos. Permanecieron en ese sitio dos días recogiendo bastimentos varios. El piloto ubicó la isla en 15° 30' Sur y a ésta y la anterior, llamaron, atinadamente, acorde a su estado de ánimo, *Islas de la Consolación*, las actuales, *Niauatoputaba* y *Tafari* del conjunto de las *Niuas*, el más al Norte de las *Tonga*, entre los 15° 39' y los 15° 51' Sur.

Para finales de abril estaban ya en latitud de 9° 33' Sur y continuaban la derrota en pos de la línea equinoccial. Tuvieron visitas ocasionales de las islas, pero la escasez de alimentos iba en aumento. Pronto cruzaron de nuevo la línea equinoccial, ahora, en derrota Norte; los estragos del escorbuto empezaron a notarse en parte de la marinería lo que obligó al Comandante a suspender la guardia nocturna a fin de darles más descanso a los enfermos y forzar la marcha. Los tripulantes en buenas condiciones se convirtieron, como dice Vázquez, en *Argos con vista y oídos en todas partes*.<sup>21</sup>

El 29 de mayo a las 11 de la mañana *se vido tierra de la Isla de Guaxán a larga distancia* y en dirección al Oriente-Norte-Oriente, estaban ya en las costas de la *Isla de Guam* y al día siguiente pasaron a la *Ensenada de Umata*, actual *Umatac Bay*, en donde los recibió el gobernador don Felipe Ceraín y los atendió como lo requerían.

Los siguientes 20 días, del 1º al 20 de junio, permaneció la fragata anclada en la *Rada de Umata* en donde recibió los bastimentos y arreglaron la nave en todo aquello que le hacía falta en abundancia.

#### **E- De la Isla de Guam hasta San Blas (del 20 de junio al 27 de septiembre de 1781)**

A partir de la salida de la *Ensenada de Umata* la mayor parte de las singladuras del piloto las redujo a la mitad del folio, sin duda debido a la escasez de anotaciones ya que la navegación fue sumamente sencilla. La sección de *Acaecimientos* es breve y se menciona, muy de vez en vez, el avistamiento de algún accidente geográfico. La máxima latitud Norte la alcanzaron el 4 de agosto con la anotación observada de 44° 27'. Sin duda, habían sido impulsados por la corriente de Kuro-Siwa; sin embargo, el piloto en ningún momento la menciona. Se mantuvieron con ligeras bajas al Sur durante varios días para iniciar el lento cambio a partir del 19 del mismo mes. La primera noticia del acercamiento al territorio americano se registra en el "Diario" el 2 de septiembre al escribir la observación del paso de unas *porras, que son unas yerbas que se crían en toda la costa de California, semejantes a las que se hallan en el Cabo de Buena Esperanza, que son unas cañas huecas muy largas con hojas como la de la Higuera seca y en el remate una cabeza como una grande cebolla de Europa y se ven de hasta 200 leguas a la Mar*.<sup>22</sup> A partir de esa fecha las señales de la cercanía de tierra fueron continuas: palos viejos, pájaros, gaviotas, gorriones de pecho amarillo, palos de ceiba y algún sargazo.

El 7 de septiembre los gavieros anunciaron *les parecía ver tierra*, pero la neblina les impedía confirmarlo, al amanecer del día siguiente, el terreno costero se vio a través de mucha neblina.<sup>23</sup> Estaban frente a la *Punta de Pedernales*, muy cercana a las *Islas de Santa Bárbara* en la Alta California,<sup>24</sup> en latitud observada de 32° 55' N., que se corresponde en la actualidad, en la altura de las *Islas de Santa Bárbara*, en los 33° 59' N. Poco después dejaron atrás, San Francisco, Monterrey y San Diego y se adentraron en aguas actualmente mexicanas.

A partir del 10 de septiembre estuvieron ya en las proximidades de la península de la Baja California en donde fueron demarcando sus islas principales, *Guadalupe* en 29° 27' N, actualmente conserva el nombre, queda en 29° 14' N. y longitud de 118° 17' O. y se ubica frente a la *Bahía Magdalena*. Durante los siguientes días la "Princesa" navegó cercana a los siguientes sitios: *Monte de San Lázaro*, el *Pilón de la Magdalena* y la *Punta de Nieves*, en tanto que *las Letas de Santa Marina* quedaban al Poniente hacia donde vislumbraron parte de la *Sierra de los Enfados*; se encontraban frente a la bellísima *Bahía Magdalena*, la más extensa de toda la península bajacaliforniana que fue reconocida por Sebastián Vizcaíno a finales del siglo XVI.

La derrota de los siguientes días marcó rumbo Sur-Poniente y el piloto observó primero la *Ensenada de Todos Santos*, muy cercana a la actual población de *Todos Santos* en la Baja California Sur. Después pasaron frente al *Mégano de San Lucas* y los *Farallones de San Bernabé* hasta llegar al *Cabo Pulmo* en el extremo este de la punta de la Península de la Baja California. Desde aquí continuaron al Sur y, al amanecer del 26, tuvieron a la vista la más septentrional de las *Islas Marías*, la *San Juanico* o *San Juanito*; después la isla central de ese conjunto, la *Isla María Madre*, también conocida como *Isla de En Medio*. Continuaron la navegación al Este-Sur-Este, acercándose a la costa nayarita a la cual llegaron después de haber tenido a la vista la que llamaron *Isla Isabela*. Poco tiempo después vieron, al frente, el *Cerro de la Bayona*. Al medio día del 26 de febrero de 1781 pasaron junto a la *Piedra Blanca*, la que marcaba, y marca aún hoy, la entrada a la *Barra de San Blas*. De esta última porción del viaje contamos con un bello plano casi contemporáneo que señala varios de los sitios descritos por Vázquez.<sup>25</sup> En ese

puerto, escribió el piloto sus últimas líneas que suscribió con su nombre y que dicen así:<sup>26</sup>

...en demanda de la Barra de San Blas a la que llegamos a las 5 de la tarde, distancia de ella, 1 legua y por quedarse el viento, dimos fondo manteniéndonos así hasta las 11 del día que entró virazón floja del NO y nos levamos y fondeamos en dicha Barra a la 1 y vinieron lanchas de tierra con un cable y ancla, anclote y calabrote.<sup>27</sup>

Si bien este es el final del viaje y del “Diario”, tanto en él como en el que nos legó el Comandante Mourelle, se insertan, antes del 30 de mayo, precisamente al llegar a la *Isla de Guam en Las Marianas* un listado en dos folios en el cual enumeran las islas y bajos que encontraron hasta esa fecha. La denominan, ignoramos quién de los dos navegantes la formuló, como:

*Tabla que manifiesta las Latitudes y Longitudes de las Islas y Bajos vistos durante nuestra navegación, arreglada la Longitud al Meridiano de París que dista del de San Bernardino al Oriente, 121 gros 40' ms.*

En ella consignan un total de 73 accidentes geográficos de ese tipo y para la mayoría de islas, islillas, bajos o conjunto de ellas, registran algún dato referido al tamaño y/o aspecto: *pequeña, chica, alta, rasa* y algunos datos de la distancia de la costa y la dimensión de la isla. Lo que no falta en cada renglón son las coordenadas de latitud y longitud. La *Tabla* resulta un interesante sumario de la distribución de la gran cantidad de islas que avistaron a lo largo de la travesía. Por supuesto, en los archipiélagos, como los del *Señor Mayorga* o de *Don José de Gálvez, Vavau* o *H'apai*, no se detienen a describir cada isla; lo hacen tan sólo para la mayor o mayores, y señalan que se trata de un conjunto de ellas.

#### **F- ¿Y después de haber llegado a San Blas?**

Después del desembarque, a los tres días, el 30 de septiembre, el Comandante Mourelle escribió una carta dirigida al virrey Martín de Mayorga en la cual le hizo un resumen de la travesía recién concluida.<sup>28</sup> sin dejar de mencionar las reuniones con sus oficiales y las decisiones tomadas. Los últimos párrafos los dedica a puntualizar los afanes y los logros, a remarcar que a un grupo de islas les dio el nombre del virrey y, finalmente, a solicitar la atención a sus esfuerzos. Se queja, si bien disimuladamente, de haberse visto obligado a navegar sin descanso alguno desde su inicial salida de San Blas hacia Manila a bordo de la “Princesa” y su inmediata nueva embarcación. Reconoce y confiesa que *los continuos disgustos que me ocasionaron tan contrarios incidentes me privaron de mucha parte de la salud y robustez que antes poseía*. Le pide al virrey que lo acepte de inmediato en su corte, ya que no puede permanecer largo tiempo en *un temperamento tan poco favorable aún a los más robustos*. A esta carta anexó Mourelle la que le entregó el gobernador de *Las Marianas*, don Phelipe Ceraín, fechada en la *Villa de Umata, jurisdicción de las Islas Marianas*, el 17 de junio de 1781. Las dos misivas y el “Diario” fueron enviadas por un propio.<sup>29</sup> El virrey, como era usual, le escribe a Mourelle carta de recepción con fecha del 17 de octubre, y en ella le expresa que está enterado y le agradece su celo, manifestándole que ya ha procedido a recomendarlo ante el rey.

La fragata “Princesa” llegó en mal estado a su puerto de abrigo, San Blas, ese mismo día. Entre 10 y 11 de la noche, pasó a tierra el piloto Vázquez a quien acompañó el Comisario de San Blas, don Francisco Trillo y Bermúdez. Éste procedió al día siguiente a comunicar la noticia de la llegada al virrey e informarle que la fragata podía ser aprovechada para hacer viaje a los presidios de Californias, concretamente a Monterrey. La respuesta virreinal no se dejó esperar pues estuvo firmada en México el 15 de octubre siguiente.<sup>30</sup> Para afrontar la necesidad que se le planteó a la Comisaría para cubrir los gastos del navío recién llegado, junto con los restantes del puerto, Trillo pidió se le remitieran 50,000 pesos de las reales cajas de Guadalajara. La respuesta virreinal fue aprobatoria, si bien, con el tiempo la cantidad se redujo en algo y, por supuesto, no se recibió con la premura que se requería, pero sí permitió reparar la embarcación en el real arsenal.<sup>31</sup>

#### **Conclusiones**

En este difícil, duro, pero interesante viaje, sus dos personajes centrales, Mourelle de la Rúa y Vázquez, no sólo cumplieron sus obligaciones puntualmente, también nos legaron “Diarios” de sus trayectorias. Uno, como ya dijimos, ha sido difundido y ampliamente estudiado, el otro, el del piloto, lo damos a conocer resumidamente en este trabajo que concluimos con una reflexión de carácter general. Los dos documentos se complementan significativamente tanto por su contenido como por sus respectivos enfoques y, desde luego, representan puntos de vista imperantes en las navegaciones ilustradas. No en balde las embarcaciones militares y comerciales llevaban un comandante y un piloto en su tripulación oficial. El primero, generalmente más experimentado y mejor preparado, poseía, además de los conocimientos técnicos, una visión más amplia de su entorno que respondía a

su formación ilustrada recibida en las mejores organizaciones docentes del momento. El piloto, aparte de ser un subordinado, tenía encomendada una tarea específica que destacaba por su capacidad para cartografiar. Es en este viaje y sus dos "Diarios" en donde se plasma con especial claridad la observación técnica, dura y precisa, y la observación imaginativa, idílica y romántica, no carente del ingrediente tropicalista que se centró durante el XVIII por el enfrentamiento del "otro" en el ancho campo geográfico del Caribe y los trópicos.<sup>32</sup> El viaje de Mourelle-Vázquez, transita especialmente por ese trópico del Mar del Sur en su más amplio término. Frente a la naturaleza geográfica y la humana vista, observada y valorada desde la borda de la fragata, cada uno de los personajes nos entregó su propia visión. Vázquez casi se limita al orden de la navegación, lleno de tecnicismos que supo trasladar a cada una de las singladuras de su documento. Si bien, en ocasiones, especialmente, las del encuentro humano con los "otros" se acerca a Mourelle en su percepción sensible y humanística. El comandante, sin descuidar los aspectos náuticos, se deja llevar por el sello sensible, da rienda suelta a los sentimientos de temor, angustia y miedo cuando constata que se han quedado sin alimentos y sin agua, pero también, pocos días más tarde, a los de alegría propiciados por la abundancia de alimentos que los indígenas les entregan. Junto a los sentimientos Mourelle es capaz de centrarse en una vertiente objetiva, la etnográfica que permeó los viajes ilustrados. Sus descripciones de los indígenas, de los "otros", se enriquecen no sólo por la observación desde la borda, especialmente por el contacto humano que propició el desembarco en la paradisíaca isla en donde se abastecieron de alimentos y del preciado líquido que haría posible la continuación del viaje. En este aspecto, etnográfico y casi antropológico, Mourelle y Vázquez parecen encontrarse, el piloto no se limita a la descripción y constatación náuticas. Tal vez, la naturaleza tropical, la abundancia y la generosidad de los nativos, le permitió también tocar la relación etnográfica no carente de exotismo, especialmente al relatar la presencia de las mujeres, de las fuertes y altas habitantes de Tonga y otras islas, y que acrecentaría el mito femenino de connotación sexual de las mujeres del Pacífico.

Finalmente, dejamos asentado que los dos "Diarios" constituyen ricos materiales que se complementan de manera natural, gracias no sólo a los cometidos oficiales del comandante y su piloto, también a la personalidad de cada uno de ellos. El dar a conocer ahora el documento propiamente ignorado e inédito, no sólo a través del presente trabajo si no también por la publicación ya circulante del "Diario" de Vázquez, constituye una contribución al rico pasado de las navegaciones españolas en el Pacífico, los encuentros con los aborígenes y la forma de enfrentarlos.

## Notas

- 1 Trabajo que se enmarca en el proyecto de investigación del Programa PAPIIT de la UNAM, *Personajes y escenarios en la conformación de la ciencia en México, siglos XVI-XIX*.
- 2 "Diario de la Navegación hecha por José Antonio Vázquez", Museo Naval de Madrid, Ms.577, fol. 2.
- 3 Amancio Landín, *Mourelle de la Rua, Explorador del Pacífico*, Edición Cultura Hispánica, Madrid, 1971.
- 4 María Lourdes Díaz-Trechuelo Spínola, 'Dos Nuevos Derroteros del Galeón de Manila' en Anuario de Estudios Americanos, (Revista de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos) Tomo XIII, Sevilla, 1952.
- 5 Archivo del Museo Naval, Manuscrito 577. Del documento existen copias en Archivo General de Indias y en el Archivo General de la Nación: Ramo Californias, Vol. 47 Exp. 2. En la actualidad, marzo del 2013, el Estudio Histórico y la transcripción del "Diario" están ya impresos en el Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM con la colaboración del Instituto de Geografía
- 6 "El Galeón de Manila" [www.almendron.com](http://www.almendron.com) (Consultado el 31 de marzo del 2008).
- 7 Para la elaboración de este inciso hemos recurrido al trabajo de Díaz-Trechuelo Spínola, 'Dos Nuevos Derroteros.....' con las consultas directas al Archivo General de Indias para confirmarlos.
- 8 La fragata fue botada en la Carraca, Cádiz y salió de ese puerto en 1772, tenía un desplazamiento de 800 toneladas, 33 de eslora y 9 mts. de manga con 30 cañones. [www.todoababor.es/datos\\_docum/hist\\_fr\\_v.htm](http://www.todoababor.es/datos_docum/hist_fr_v.htm) - 12k (Consultada el 27 de marzo del 2008).
- 9 *Diario de Navegación que hizo en el año de 1773 desde Manila al Reino de Nueva España D. Felipe Thompson*. Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid, Manuscrito 624. Existe también un extracto incompleto que concluye a la vista de la *Isla de la Pasión*, Ms. 0577/013. Del "Diario" completo existe una copia en AGI, Indiferente General, 2728.

- 10 Los dos se localizan en el Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid, signatura LXXV, núm. 17
- 11 El ejemplar consultado para este trabajo lleva firma autógrafa de Thompson, contiene 211 folios y anexa plano de la *Barra de San Blas*.
- 12 Crf. Pierre Chaunu, *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos, Siglos XVI-XVII-XVIII*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, Serie Historia del Comercio Exterior de México, México, 1967, pp. 25-31.
- 13 Amancio Landín, Mourelle de la Rúa, *Explorador del Pacífico*...p. 69
- 14 J. Antonio Vázquez, "Diario" de, fol. 2.
- 15 *Ibidem*, fol. 18. (Anoto el del centro de folio)
- 16 Amancio Landín, Mourelle de la Rúa, *Explorador del Pacífico*...p. 75.
- 17 J. Antonio Vázquez, "Diario" fol. 119.
- 18 José María García Sánchez, *Tropicalismo y Romanticismo: el Viaje de Francisco Mourelle de la Rúa por el Océano Pacífico (1780-1781)* en Cuadernos Dieciochistas, 10, 2009, pp. 291-307.
- 19 El Reino de Tonga está formado por más de 170 islas que se distribuyen en cuatro grandes grupos: Vava'u y Niuas en el Norte, Ha'apai en el Centro y Tongatapu al Sur. No resulta difícil moverse entre ellas, con excepción de las Niuas, en el extremo norte y están prácticamente incomunicadas. El grupo de las Vava'u es uno de los archipiélagos más hermosos del Pacífico Sur, y muy diferente a los otros dos, forma un conjunto de islas con acantilados que se presentan como un verdadero laberinto de canales.
- 20 Cfr. A. Landín, Mourelle de la Rúa, *Explorador del Pacífico*...pp. 87-90.
- 21 J. Antonio Vázquez, "Diario" fols. 211 a 215.
- 22 *Ibidem*, fol. 282.
- 23 *Ibidem*, fol. 287.
- 24 En la actualidad las *Islas de Santa Bárbara* están conformadas por las de *San Miguel, Santa Rosa, Santa Cruz y la Isla de Anacapa*, mencionadas de Poniente al Oriente.
- 25 Se trata del Mapa desde San Blas hasta Roca Partida en las demás islas comprendidas en esta distancia, las que quedan situadas según las varias demarcaciones y observaciones al Sol para sus latitudes por lo que se ha practicado por los pilotos del paquebot de S. M. San Carlos en la navegación que hizo del Puerto de San Diego. 1778. José Camacho y Brenes, Primer Piloto. Se encuentra en Cartografía Histórica de las Islas Mexicanas, Secretaría de Gobernación, México, 1992, p. 183.
- 26 La firma manuscrita debe aparecer en el original, posiblemente sea el documento que resguarda el Archivo General de Indias. Con el que hemos trabajado es una copia, certificada en México el 21 de febrero de mil 1782 por el escribano Pedro Antonio de Cossio, o sea cinco meses más tarde de la llegada a San Blas.
- 27 J. Antonio Vázquez, "Diario" fol. 301.
- 28 El original se encuentra ligeramente dañado, con pequeños sitios rotos, pero entendible totalmente.
- 29 La carta se encuentra en AGN, California, vol. 47, exp. 2, fols. 195-197v.
- 30 AGN., Marina, vol. 69, exp. 164, fols. 335-337.
- 31 *Ibidem*., vol. 49, exp. 104, fol. 188; exp. 147, fols. 305-308 y exp. 191, fol. 405.
- 32 Cr. José María García Sánchez, 'Tropicalismo y Romanticismo: El viaje de Francisco Mourelle de la Rúa por el Océano Pacífico (1780-1781) en Cuadernos Dieciochistas, 10, 2009, pp. 291-307.