

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA



SEVILLA, 1988

Publicaciones de la
EXCM.ª REAL ACADEMIA DE CIENCIAS Y LETRAS DE SEVILLA
Dada en Sevilla a 12 de Mayo de 1988



ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA
HISTÓRICA, LITERARIA
Y ARTÍSTICA

2.ª EPOCA
AÑO 1988



TOMO LXXI
NUM. 217

Deposito Legal SE - 25 - 1988 I.S.B.N. 0210 - 4067

Impreso en Tipografía S.L. - P.º de Cádiz, C.A. Parc. 12 Nave 2 - Sevilla

SEVILLA, 1988



Publicaciones de la
EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL SE SEVILLA
DIRECTORA: ANTONIA HEREDIA HERRERA

ARCHIVO HISPALENSE
REVISTA
HISTÓRICA LITERARIA
RESERVADOS LOS DERECHOS

Depósito Legal SE - 25 - 1958 I.S.S.N. 0210 - 4067

Impreso en Tecnographic S.L.-Plgno. Calonge, C/A, Parc. 12, Nave 2 - Sevilla

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA
HISTÓRICA, LITERARIA
Y ARTÍSTICA

PUBLICACIÓN CUATRIMESTRAL

2.^a ÉPOCA
AÑO 1988



TOMO LXXI
NÚM. 217

SEVILLA, 1988

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA
2.ª ÉPOCA

1988

Mayo-Agosto

Número 217

DIRECTORA: ANTONIA HEREDIA HERRERA

CONSEJO DE REDACCIÓN

MIGUEL ÁNGEL PINO MENCHEN, PRESIDENTE DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL

ISABEL POZUELO MEÑO

FRANCISCO MORALES PADRÓN

OCTAVIO GIL MUNILLA

ANTONIO DOMÍNGUEZ ORTIZ

MANUEL GONZÁLEZ JIMÉNEZ

ANTONIO COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ

JOSÉ M.^a DE LA PEÑA CÁMARA

VÍCTOR PÉREZ ESCOLANO

JOSÉ HERNÁNDEZ DÍAZ

PEDRO M. PIÑERO RAMÍREZ

ROGELIO REYES CANO

ESTEBAN TORRE SERRANO

ENRIQUE VALDIVIESO GONZÁLEZ

JUANA GIL BERMEJO

ANTONIO MIGUEL BERNAL

CARLOS ÁLVAREZ SANTALO

SECRETARÍA Y ADMINISTRACIÓN:

CONCEPCIÓN ARRIBAS RODRÍGUEZ

REDACCIÓN, ADMINISTRACIÓN Y DISTRIBUCIÓN: PLAZA DEL TRIUNFO, 1

TELÉFONO 22 28 70 - EXT. 213 y 22 87 31

41071 SEVILLA (ESPAÑA)

SUMARIO

ARTÍCULOS

Páginas

HISTORIA

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *Repercusión en Sevilla de los motines de 1766.* 3

SÁNCHEZ-BLANCO, Francisco: *La situación espiritual en España hacia mediados del siglo XVIII vista por Pedro Calatayud: lo que un jesuita predicaba antes de la expulsión.* 15

LÓPEZ MARTÍNEZ, Antonio Luis: *El patrimonio económico de los jesuitas en el reino de Sevilla y su liquidación en tiempos de Carlos III.* 35

CASCALES, Antonio: *La evasión de Pablo de Olavide a Francia. Algunas matizaciones a la hipótesis de la negligencia programada.* 61

BORREGO PLA, M^a del Carmen: *El piloto sevillano Esteban José Martínez, explorador de Alaska.* 71

HERRERA GARCÍA, Antonio: *Los "juristas" eclesiásticos en la Sevilla de 1773.* 95

LOBO MANZANO, Luis: *La regulación de los arrendamientos de tierras según Olavide.* 119

LITERATURA

AGUILAR PIÑAL, Francisco: *Una sátira sevillana contra Olavide: la «Vida de Don Guindo Cerezo».* 141

CEBRIÁN, José: *Un impresor ilustrado: Luis de Luque y Leyva (1741-1800). Nuevos datos bibliográficos.* 163

ARTE

FALCÓN MÁRQUEZ, Teodoro: *Jerez en el siglo XVIII.* ... 177

RODA PEÑA, José: *Manuel Barrera y Carmona, retablista en la Sevilla de Carlos III.* 197

HERNÁNDEZ NÚÑEZ, Juan Carlos: *El Granero del Cabildo Hispalense. Historia y edificación.* 223

RAMOS SOSA, Rafael: *Las exequias de Carlos III en Sevilla* 237

GONZÁLEZ GÓMEZ, Juan Miguel: *El Retablo mayor del Salvador de Sevilla.* 253

MORALES, Alfredo J.: *La Casa Lonja en el siglo XVIII y su conversión en Archivo General de Indias.* 273

MISCELÁNEA

HEREDIA HERRERA, Antonia: *Juan Bautista Muñoz y la creación del Hospicio en Sevilla.* 281

LIBROS

**Temas Sevillanos en la Prensa Local
(enero-abril 1988)**

REAL HEREDIA, José J.: ZAHINO PEÑAFORT, Luisa. ... 289

Crítica de libros

AGUILAR PIÑAL, Francisco: *Un escritor ilustrado: Cándido María Trigueros, José Cebrián.* 309

LA SEVILLA DE CARLOS III

EL PILOTO SEVILLANO ESTEBAN JOSÉ MARTÍNEZ, EXPLORADOR DE ALASKA

1. LA SEVILLA DE 1740: LOS PRIMEROS AÑOS DE MARTÍNEZ Y SU INGRESO EN EL REAL COLEGIO DE SAN TELMO

La Sevilla que acogerá el nacimiento del niño Esteban José Martínez, casi a mediados del siglo XVIII, se encontraba en aquellos momentos inmersa en un profundo cambio de mentalidad económica y comercial, en el que la profesionalidad de la marinería iba a resultar clave para el desarrollo de la misma. Y será precisamente esta actividad la que prenda con inusitada fuerza en este complejo personaje que tratamos de estudiar. Por los años cuarenta la urbe hispalense buscaba desesperadamente fuentes alternativas que paliasen de la mejor manera posible el descalabro económico que le había propiciado el traslado a Cádiz de la Casa de Contratación en 1717. Dicho organismo —centralizador de todo el comercio indiano— había sido cambiado dados los problemas de navegación que acarrearba el río Guadalquivir con su irregular cauce así como su desembocadura en Sanlúcar de Barrameda, cuya famosa “barra” se había convertido en cementerio de no pocos navíos (1). Pero si el tráfico indiano— según aseguraban las autoridades— había salido beneficiado con este cambio, no ocurría lo mismo con Sevilla, que veía ahora como su hasta entonces estructura comercial indiana, dadas las circunstancias, había quedado obsoleta.

Por ello en aquellas fechas se pensaba en la necesidad de nuevas trayectorias económicas que debían de girar sobre dos ejes fundamentales, muy relacionados con las teorías del momento: la agricultura y la industria. La primera, debería articularse en nuevos mercados, aunque basándose siempre en la producción tradicional sevillana de ganado, cereales y aceite, de gran importancia en toda la zona (2). En cuanto a la

(1) AGUILAR PIÑAL, Francisco: *Historia de Sevilla: Siglo XVIII*. Sevilla, Publicaciones de la Universidad, 1982, págs. 194-195. NAVARRO GARCÍA Luis: *La Casa de Contratación en Cádiz*. Incluida en *La Burguesía Mercantil Gaditana (1650-1868)*. Cádiz, Excma. Diputación Provincial e Instituto de Estudios Gaditanos, 1976, págs. 41-82.

(2) AGUILAR PIÑAL, cit. págs. 172-177. DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *Historia*

segunda, la industria, había que potenciarla, consiguiendo asimismo la implicación de capitales sevillanos en su puesta en marcha. Evidentemente Sevilla tenía industria. La Real Fábrica de Tabacos —que muy cerca del Seminario de San Telmo empleaba 200 obreros a finales del XVIII—, La Real Fábrica de Artillería sita en San Bernardo —una de las más grandes de Europa—, la Fábrica de la Moneda, junto al Postigo del Carbón, la del Salitre en los aledaños de la Puerta del Sol, o incluso el Real Almacén de Madera en la misma Puerta de Triana. Pero al estar todas ellas bajo el monopolio real, no aportaban ningún tipo de beneficios a Sevilla, a no ser la absorción de mano de obra que representaban. Incluso la producción de carácter gremial que existía en la ciudad —relacionada con la seda, el cuero, hierro, loza, cerámica y jabón— muy poco podía hacer al respecto (3). Pero para que esta “economía de nueva planta” llegase a feliz término, se necesitaba una red viaria muy planificada y sobre todo una flota mercante —y también militar— suficientemente numerosa, equipada y dirigida por una marinería eficaz que demostrara el mundo que no sólo Inglaterra era capaz de surcar los mares con posibilidades de éxito. Y sería precisamente este último punto el que haría que Esteban José Martínez entrase en la historia como luego veremos.

En contraposición, el escenario urbano que iba a contemplar los primeros años del futuro piloto sevillano, no representaba notables cambios en relación a etapas anteriores. Gran parte de sus aproximadamente 65.000 almas —ya había comenzado a recuperarse el vecindario de la sangría demográfica producida por la peste de 1649— se concentraba en su inmensa mayoría dentro de un perímetro amurallado de cinco kilómetros cuadrados, abrazado por el río Guadalquivir, causa de gozo para la ciudad, pero también de dolor y preocupación sobre todo en época de riadas. Al otro lado del río, el arrabal de Triana de gran raigambre marinera. La distribución sectorial del vecindario era muy patente, repartiéndose entre las 28 collaciones que refleja el Cuadro I, en las que abundaban los grandes palacios —Gelves, Ponce de León, Arcos, Alba etc.—, los corrales de vecindad y las típicas casas familiares sevillanas de dos plantas que eran utilizadas según la época del año —la inferior en verano y la superior en invierno—. El centro neurálgico —dado su carácter comercial— se situaba como antaño entre las Gradadas de la Catedral y la calle Génova. En toda esta zona era curioso el contemplar las numerosas “oficinas al aire libre” en donde los escribanos ejercían su oficio, muy

de Sevilla: *La Sevilla del siglo XVII*. Sevilla, Publicaciones de la Universidad, 1984, págs. 121-122, y *Sociedad y Estado en el siglo XVIII Español*. Barcelona, Ariel, 1976, pág. 214.

(3) AGUILAR PINAL, cit, págs. 178-188. MORALES PADRÓN, Francisco: *Historia de Sevilla: La Ciudad del Quinientos*. Sevilla, Publicaciones de la Universidad, 1977, págs. 146-147. DOMÍNGUEZ ÓRTIZ: *Sociedad y Estado en el siglo XVII*, cit, pág. 226 y *La Sevilla del XVII*, cit, pág. 137.

requerido dada la actividad mercantil de la ciudad. Esta última llegaba a inundar incluso las plazas de la misma. Así la del Salvador era la destinada para el mercado de frutas, verduras y hortalizas; la del Pan para el artículo que su propio nombre indica; la de la Costanilla, -Cuesta del Rosario- para la venta del pescado y la de la Alfalfa para la de aves, caza y recoba. Por su parte la de más prestigio era la de San Francisco, ya que en ella se encontraban las Casas Consistoriales, la Audiencia y la Cárcel. Importantisíma en la vida de la ciudad era la Alcaicería de la Seda, un cuadrilátero de callejas estrechísimas, cuyas puertas se cerraban de noche para garantía del género allí almacenado. Y a un lado y a otro del río estaban las humildes moradas de los pescadores, barqueros, carpinteros de ribera y otros restos de lo que en tiempo fue la construcción naval sevillana. En las collaciones de San Gil, San Julián y Santa Lucía había bastantes hortelanos. La burguesía acomodada y parte de la nobleza continuaban viviendo en los tranquilos barrios señoriales de San Isidoro, San Vicente y San Lorenzo (4).

CUADRO 1

Collaciones de Sevilla hacia mediados del siglo XVIII (1)

Collaciones	Vecinos	Collaciones	Vecinos
Sagrario	1782	San Nicolás	110
Salvador	1055	Santa Marina	139
Magdalena	860	San Marcos	167
San Isidoro	290	San Miguel	188
San Pedro	190	San Esteban	144
San Bartolomé	185	Omnium Sanctorum	826
Santa María la Blanca	82	Santa Catalina	360
San Roque	543	San Juan de la Palma	289
San Lorenzo	490	Santa Cruz	128
San Román	154	San Martín	393
Santiago el Viejo	198	San Julián y Santa Lucía	401
Santa Ana	2032	San Gil	539
San Bernardo	436	San Ildefonso	152
San Andrés	157	San Vicente	690
			12,980 (2)

(1) AGUILAR PIÑAL, Francisco: *Historia de Sevilla: La Sevilla del siglo XVIII*, cit, págs. 108-109.

(2) Estos vecinos representan a los cabeza de familia, por lo que su número debe ser multiplicado por 5 -que sería una media aproximada del número de componentes por familia- para conocer el total de los habitantes de la ciudad. *Ibidem*.

Y como ya hemos dicho, va a ser en esta Sevilla en la que nazca, se bautice y viva durante algún tiempo Esteban Martínez. Hasta ahora muy poco es lo que se conocía de su vida e incluso de su nacimiento, cuestiones todas ellas que afortunadamente ya han podido ser despejadas gracias a la copia de la fe de bautismo tanto de él como de sus padres, que hemos podido localizar. De la dicha documentación se desprende que Esteban José Pedro de Santa Leocadia Martínez fue bautizado el 10 de diciembre de 1742 por Don Benito Navarro, cura párroco de Santiago el Viejo de Sevilla (5), siendo apadrinado por Pedro Tresguerres (6). Sin embargo y lejos de lo que cabría pensar, su ascendencia no fue totalmente sevillana. Su padre, Martín Martínez, había sido bautizado en Colleda (sic), en 1704 en su parroquia de Santa Marta, perteneciente por entonces al obispado asturiano. Tal vez esta circunstancia tenga alguna relación con el hecho de que algunos de sus contemporáneos, como Mourelle, lo considerasen cántabro (7). En cuanto a su madre, Antonia María Fernández Viguera, natural del pueblo de Manzanilla —por entonces perteneciente al Reino de Sevilla— lo había sido el 20 de abril de 1718 en la parroquia de Santa María de la Purificación (8).

Pero poco tiempo debió de durar la felicidad familiar, ya que el padre, Martín Martínez, ingresaba el 18 de agosto de 1748 en el Hospital Real General de Madrid —cercano a la Puerta de Atocha—, falleciendo muy poco tiempo después, el 23 de octubre del citado año. De la fe de orfandad que dicho centro expidió a su hijo poco días después del óbito, se entiende de que la situación del enfermo a su llegada al mencionado hospital no era ni medianamente aceptable: “andrajos, camisa, medias,

(4) AGUILAR PINAL, Francisco: *La Sevilla de Olavide*. Sevilla, Excmo. Ayuntamiento, 1966, págs. 36-40 y *La Sevilla del siglo XVIII*, págs. 108-109. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Sociedad y Estado en el siglo XVIII*, cit. págs. 227-228.

(5) Santiago el Viejo es una preciosa iglesia que aún hoy se conserva y que parece datar del tiempo de Fernando III, en cuyo interior todavía existen algunas capillas de traza mudéjar, estando ubicada en el antiguo barrio del Ciprés, frente a los que fueron palacios del rey moro Abdelamon, a quien en el Repartimiento de Sevilla se le señalaron casas en esta collación, y que convertido al cristianismo, tuvo honores de Infante de Castilla. MONTOTO, Santiago: *Parroquias de Sevilla*. Sevilla, Col. Mediodía, pág. 97.

(6) Fe de Bautismo de Esteban José Martínez. Sevilla, 10 de diciembre de 1742. Copia de la misma, dada en Sevilla el 29 de agosto de 1749. Inserta en el expediente de Esteban José Martínez Archivo Universitario de Sevilla —AUS—, 234.

(7) Francisco Antonio Mourelle fue un navegante que efectuó algunas expediciones al norte de las Californias, en algunas de las cuales fue compañero de Martínez. Prólogo de BARREIRO MEIRO, Roberto a la publicación del *Diario de Esteban Martínez -1789-* en *Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y Descubrimientos* Madrid, Instituto Histórico de la Marina, 1964, vol VI, pág. 8.

(8) Fe de Bautismo de Martín Martínez. Colleda, 14 de noviembre de 1704. Copia de la misma dada en Colleda el 10 de junio de 1750. Fe de Bautismo de Antonia Fernández Viguera. Manzanilla, 20 de abril de 1718. Copia de la misma dada el 26 de julio de 1749. AUS, 234.

zapatos y sombrero". Asimismo en el citado documento se recogía una nota en la que se registraba una cruz seguida de la referencia "San Roque", lo que hace suponer que tal vez fuese una mención a la sala del hospital en la que falleció, o el lugar en donde fue enterrado (9). Se desconocerían hasta ahora los motivos que obligaron al padre de Esteban Martínez a ir a Madrid, y si fue acompañado por su familia, pero lo que resulta incuestionable es que en 1750, la madre Antonia Fernández se encontraba en Sevilla, pretendiendo que su hijo ingresase en el Real Colegio Seminario de San Telmo para que allí pudiese labrarse un futuro digno y honrado como marino. Cuestión esta última de la que tampoco se tenía un amplio conocimiento, excepto las muy escuetas noticias recogidas por Barras y Aragón y que ahora han podido ser ampliadas notablemente gracias al hallazgo de una rica documentación relativa al paso de Martínez por San Telmo (10).

Efectivamente la institución santelmita sevillana pasaba por ser uno de los centros de enseñanza náutica más prestigiosos de España. Su creación se había debido a otra institución también de raigambre sevillana y relacionada con Indias como era la Universidad de Mareantes, fundada a mediados del XVI por los mestres, capitanes y dueños de nao de la Carrera de Indias para defender sus intereses ante la Casa de Contratación, el Consejo de Indias o la propia Corona si fuese necesario (11). Y sería esta Universidad quien erigiese el Colegio en 1681, ya que por entonces se comenzaba a vislumbrar la necesidad de una marinería numerosa y competente que no sólo pudiese efectuar cualquier tipo de travesía marítima con un mínimo de garantía, sino que también —si las circunstancias lo requerían hiciesen prevalecer el ejercicio de la soberanía española en ultramar, cuestiones todas ellas que dados los peculiares momentos por los que atravesaba Sevilla en el XVIII, cobraban plena actualidad. El citado Colegio se encontraba bajo el Patronato Real, siendo su protector el Consejo de Indias y su conservador y superintendente el Presidente de la Casa de Contratación, pasando a ser la Universidad de Mareantes su administradora perpetua, mientras que la principal fuente para su mantenimiento la constituían las contribuciones de los navíos que hacían la travesía al Nuevo Mundo.

En cuanto al edificio que lo albergaba se había levantado en el arrabal

(9) Fe Huérfano de Esteban Martínez, Madrid, el 30 de octubre de 1748. *Ibidem*.

(10) DE LAS BARRAS y DE ARAGÓN, Francisco: *D. Esteban José Martínez, alumno del Colegio de San Telmo de Sevilla*. Madrid, Publicaciones de la Real Sociedad Geográfica, 1953, número 312. Solicitud de Antonia Fernández ante el Real Colegio de San Telmo. Sevilla, 4 de noviembre de 1750. Expediente de Esteban Martínez, AUS, 212.

(11) NAVARRO GARCÍA, LUIS y MARÍA del Carmen BORREGO PLÁ: *Actas de la Universidad de Mareantes de la Universidad de Sevilla*. Sevilla, Excma. Diputación 1972, fols., XII-XXVIII.

de San Telmo, colindante con la Fábrica de Tabacos, dado que aquel solar era extremadamente amplio, cercano a la Casa de Contratación y al Guadalquivir, pero lo suficientemente alto para estar a salvo de posibles inundaciones. Muy pronto este centro se convertiría en una auténtica escuela naval en donde se compaginarían la enseñanza teórica con la práctica, desarrollada esta última a lo largo de los diversos viajes que efectuaban los colegiales fundamentalmente a Indias, en los que iban desempeñando los más diversos cargos, según sus aptitudes: mozo, paje, marinero, pilotín etc. Pero además de las características de su sevillanía y de ser un centro de formación laboral, mantenía otra tan importante como aquéllas y que era la de su carácter benéfico, pues sólo admitía niños huérfanos pertenecientes a familias carentes de recursos económicos. El prestigio de San Telmo venía dado por el hecho de que, según Informe fechado en 1743, desde el día de su fundación hasta la fecha de dicho Informe habían pasado por él un total de 1885 muchachos, de los que 38 eran pilotos principales, 20 segundos pilotos, 37 pilotines, 26 contramaestres, 18 condestables y artilleros y 21 estaban empleados en las brigadas de marina (12).

Con este historial es fácil comprender el interés de la madre de Martínez en que su hijo cursase estudios en aquel centro. Pero su ingreso –al igual que el de cualquier aspirante– no fue sencillo, ya que debió presentar un extenso expediente que demostrara que era huérfano, hijo legítimo, bautizado y educado en la fe católica y que no tenía ninguna relación ni parentesco con penados por la justicia o Santo Oficio (13). Por ello le fue necesario presentar no sólo su fe de horfandad, sino también la de bautismo –tanto de él como de sus respectivos padres– avalado todo ello por las declaraciones de algunos testigos, que en este caso fueron Juan García, vecino de Manzanilla “playero de pescado” y Francisco Gonzalo y Juan Gonzalo, sevillanos y vecinos de las collaciones de Santa Cruz y Santa María la Blanca respectivamente, ambos “tratantes de tienda” (14).

Por fin Esteban José Martínez sería admitido como alumno el 7 de noviembre de 1750. En el momento de su ingreso “contaba ocho años de

(12) HERRERA GARCÍA, Antonio: *Estudio Histórico sobre el Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla*. “Archivo Hispalense” n° 89, Sevilla, 1958, págs. 249, 254, 247, 248, 238.

(13) BORREGO PLÁ, María del Carmen: *Estracción Social de los alumnos del Colegio de San Telmo de Sevilla*. Primeras Jornadas de Andalucía y América. 2 vols. EEHA, Universidad Hispanoamericana de La Rábida, Excms. Diputación de Huelva y Caja de Ahorros de Huelva, 1983, I vol, págs. 199-214.

(14) Copias de las respectivas Fes de Bautismo de Esteban Martínez, Martín Martínez y María Fernández, cits. Copia de la Fe de Horfandad de Esteban Martínez, cit. Copia de la Certificación de Limpieza de Sangre de Esteban Martínez. Dada en Sevilla el 5 de noviembre de 1750. Declaración de testigos. Sevilla, 4 de noviembre de 1750. Insertas todas ellas en el Expediente de Esteban Martínez. AUS, 212.

edad y era blanco, pelo, cejas y pestañas rubias, ojos pardos tiernos y menudo de facciones (15). A partir de entonces comenzaría a forjarse su fuerte carácter que tanto daría que hablar con el paso de los años. Desgraciadamente apenas existen noticias referentes a la organización interna del Colegio. Parece que el alumnado contaba con muy pocas horas de asueto, parte de las cuales se dedicaban a tareas devocionales. De todas formas no parece descartable el que estos alumnos viviesen dentro de un muy austero decoro. A este respecto desde el 27 de julio de 1721 se había acordado que “éste se cumpliese en todos sus aspectos, pues el Colegio estaba siendo desprestigiado por los visitantes que llegaban a conocerlo. A partir de aquel momento se debían entregar a los colegiales mantas, almohadas y cobertores de lana, con lo se cortarían los deseos que de lo contrario se originaban”. Asimismo se ordenaba al mayordomo que la comida de los muchachos llevase todos los ingredientes precisos, tales como “tocino, carne, garbanzos y especias”. En cuanto al uniforme –cuya aparición nos viene documentada en 1738– constaba de: “casaca de paño azul, collarín y vuelta encarnada con golpe azul, chupa, calzón y medias del mismo color” (16).

En cuanto a la enseñanza y aunque aún no se habían dictado las Ordenanzas de 1786 en las que los estudios del centro estarían regidos por normas “ilustradas” que servirían incluso de modelo para otro colegio malagueño de similares características, Martínez aprendería en estos años a leer, escribir, contar, fabricar bajeles y navíos pequeños, así como nociones de artillería, que en este último caso eran impartidas “según la cartilla o cuadernillo compuesto por Andrés Muñoz, el Bueno y añadido por Juan Román de Enche”. Las clases teóricas terminaban con las clases de cosmografía y navegación a cargo del Piloto Mayor de la Casa de Contratación (17). Sin embargo muy poco es lo que se conoce del aprovechamiento de Martínez en sus estudios, aunque se sabe que el 13 de noviembre de 1758 salía hacia Cádiz para embarcarse en viaje de prácticas. El 19 del mismo mes y año el tutor de los alumnos santelmitas en dicho puerto, José Francisco Villanueva, escribía a Sevilla comunicando que habían llegado cuatro colegiales –Manuel Domínguez Morán, Pedro

(15) Información del colegial Esteban Martínez s/d. AUS, 276.

(16) BORREGO PLÁ, María del Carmen: *La extracción social de los alumnos de San Telmo*, cit. pág. 203. HERRERA, cit. pág. 265. RUIZ RIVERA Julián: *Los precios del pan y de la carne en la contabilidad del Colegio de San Telmo (Sevilla, 1760-1799)*. “Archivo Hispalense” n° 184, Sevilla 1977, págs. 157-171.

(17) HERRERA cit. págs. 247-248. MENA GARCÍA Carmen: *La Enseñanza en el Colegio de San Telmo a través de las Ordenanzas de 1786*. “Archivo Hispalense” n° 185, Sevilla, 1977, págs. 64-78. BORREGO PLÁ María del Carmen: *El Real Colegio Seminario de Málaga a través de las Ordenanzas de 1789*. IV Jornadas de Andalucía y América. 2 vols. Sevilla, EEHA, 1985, I vol, págs. 151-171.

Juan Contella y Córdoba, Esteban Martínez y Antonio Padilla— a los que les estaba buscando plaza en los distintos navíos que marchaban rumbo a las Indias, aunque esperaba antes, que fuesen examinados del grado de pilotines, —examen que no infería mucho en el cargo que debían desempeñar dichos colegiales, ya que la escasez de plazas hacía que ocupasen cualquiera de ellas, aunque fuese de inferior graduación—. Ignoramos el resultado de dichos exámenes, pero por fin Martínez partiría como grumete en el navío —propiedad de Tomás Núñez— “Príncipe Lorenzo” rumbo a la Mar del Sur (18).

Pero a su regreso —el 14 de septiembre de 1760— iba ya a dar muestras de su difícil carácter al negarse a proseguir con sus estudios “porque consideraba que ya no le servían de nada”, creyéndose lo suficientemente preparado para iniciar sus primeros pasos en la marinería. Pero su madre no se lo consintió, recurriendo el 2 de mayo de 1761 ante el citado centro para que su hijo fuese admitido de nuevo y poder así terminar su preparación. El ruego fue atendido y a primeros de enero del año siguiente partía otra vez este colegial a Cádiz para efectuar su segundo viaje de prácticas. Pero en esta ocasión estalló el conflicto. Martínez quería ocupar un puesto de pilotín —de lo que se desprende que ya poseía el grado de tal—, pero sólo quedaba vacante una plaza de marinero en el navío de la Real Armada, “El Fénix”. Por ello él y su compañero Antonio Fernández se marcharon sin permiso a su casa de Sevilla. De nada sirvió que el Colegio ordenase su vuelta, incluso que se le amenazase con enviar una guardia en su busca, ya que el mal ejemplo dado a sus compañeros era evidente. Martínez no volvería jamás, y el Colegio —como dato anecdótico— traspasaría su petate a un compañero suyo, Ramón Cespedosa, para que lo utilizase (19). A partir de entonces la figura de este sevillano ilustre se perdería en el olvido hasta su reaparición años más tarde en un escenario muy lejano y distinto al de Sevilla.

2. CARLOS III Y LA COYUNTURA INTERNACIONAL: SAN BLAS Y LAS CALIFORNIAS

Efectivamente Martínez no se nos volverá a aparecer hasta muchos años más tarde, en 1773, en el departamento mexicano de San Blas, territorio este último especialísimo por su papel de cabeza de puente para todas las exploraciones que salían hacia el norte del virreinato. Muy poco es lo que hasta ahora se conoce de los años transcurridos desde su acciden-

(18) Información de Esteban Martínez s/d, cit. José Francisco de Villanueva al Colegio de San Telmo. Cádiz, 19 de noviembre de 1758. AUS 328, fols 39-40.

(19) Esteban Martínez s/d, cit. Francisco Calderón y Ribago al Colegio de San Telmo. Cádiz, 16 de febrero y 20 de abril de 1762 y Orden de San Telmo a Francisco Calderón y Ribago. Sevilla, 20 de febrero de 1762. AUS, 331, fols 14-15.

tada salida de San Telmo hasta el momento que nos ocupa. Según parece desprenderse de una escueta Relación de Méritos y Servicios fechada en 1787, se había ocupado en realizar diversos “viajes particulares a la América septentrional y meridional”. Tal vez esta experiencia en la navegación sería la causa de que en 1773 fuese ascendido a la plaza de segundo piloto del departamento de San Blas por el virrey mexicano Don Antonio María Bucareli y Ursua (20). Unos años antes, en 1770 –y según consta en el archivo de la parroquia hispalense del Sagrario, al que hemos tenido acceso–, había contraído matrimonio en la mencionada iglesia con la sevillana Dña. Gertrudis González, hija de Juan González y de María García, actuando como testigos Francisco de la Rosa, avecindado en la collación de Santa Cruz y José Salinas que lo era de la del Sagrario (21). Sin embargo la existencia de este piloto sevillano en México, lejos de su esposa, a la que había dejado en España no iba a resultarle nada fácil, pues la dificultísima y delicada situación internacional influiría notablemente en las posesiones españolas de ultramar, por lo que este piloto sevillano se vería inmerso en una vorágine de acontecimientos de todo tipo, que le acarrearían más de un disgusto.

Desde los años sesenta la política española estaba dominada por el deseo de Carlos III –no compartido por algunos miembros de su gobierno– de desquitarse de la victoria de Gran Bretaña que había sido la gran vencedora en el Tratado de París el cual en 1763 había puesto fin a la Guerra de los Siete Años, significando la liquidación del espíritu de Utrech y la humillación de las potencias borbónicas –Francia y España– unidas en aquel entonces por los Pactos de Familia. El momento esperado llegaría precisamente en 1773 con la sublevación de las Trece Colonias Británicas situadas al norte de América. Francia tomaría la iniciativa y sin consultar con España –aunque así estaba estipulado en los Pactos ya citados– se declaraba partidaria de los principios revolucionarios de las mencionadas colonias, por lo que las apoyaría con todos los medios a su alcance. Pero España se encontraba en una situación muy comprometida. Estaba comenzando a temer que su imperio colonial americano siguiese por los mismos derroteros que el de los británicos, amén de que, si se consumaba la independencia, los dominios españoles en el Nuevo Mundo encontrarían con toda seguridad una nación de reconocida vitalidad que podía heredar gran parte de las pretensiones de su antigua metrópoli. De ahí que la Corona española no enviase una ayuda notable a los

(20) Relación de Méritos y Servicios de Esteban José Martínez elaborada por él mismo en México, 22 de diciembre de 1787. Inserta en la obra de BARRAS DE ARAGÓN, cit. págs. 5-7.

(21) Partida de casamiento de Esteban Martínez con Gertrudis González. Sevilla, 10 de septiembre de 1770. Sevilla, Archivo de la Iglesia Parroquial del Sagrario, Libro de Matrimonio n° 29 (1764-1774), fol. 155.

rebeldes. Pero los acontecimientos se precipitaron y la Paz de Versalles de 1763 consideraría consumada la independencia de las Trece Colonias. La existencia de los Estados Unidos de América estaba asegurada. Carlos III uniría la preocupación por la actitud de la nueva nación con la inquietud por Inglaterra, cuya beligerancia lejos de remitir, se acentuaba cada vez más, manteniendo incólume su arma por antonomasia: la flota más importante del mundo. Por si todo esto no fuese suficiente, Rusia comenzaba ya a apeteer el comercio peletero de los territorios localizados al norte de California. Era el anuncio de la llegada del este europeo al Nuevo Mundo. Estas circunstancias interferirían directamente en toda la actuación de Martínez, que vería sacrificada gran parte de la misma en aras a una paz –por cierto muy endeble– con los británicos. Pero de nada iba a servir. El piloto sevillano en los últimos años de su vida contemplaría con desdén como Inglaterra en 1796 rompía hostilidades con España. La guerra sería larga, siendo frenada inesperadamente con la invasión napoleónica a la Península en 1808. Para entonces ya hacía mucho tiempo que Martínez había dejado de existir (22).

Ni que decir tiene que el virreinato mexicano –dada su importancia económica y geográfica– fue de los más afectados por este concierto mundial tan complejo. A lo largo de estas tres décadas México se convertiría en un gran territorio en el que su opulencia correría pareja con su importante ambiente cultural –Jardín Botánico, expediciones científicas, avances técnicos en mineralogía, progresos en medicina, mejoramiento en su urbanismo, etc.– pero las pesadillas constantes para todos sus virreyes serían tres. La defensa del virreinato ante una posible agresión extranjera, el problema de la expansión rusa al norte de las Californias y la conflictiva frontera norte del virreinato. La primera fue paliada en gran medida por las constantes e imponentes obras de fortificación como Veracruz, San Juan de Ulua, Perote y Acapulco entre otras. La segunda se intentó frenar por medio de sucesivas expediciones españolas que explorasen el territorio y lo reivindicasen para el monarca español. En cuanto a la última se continuó la edificación de “presidios” –fuertes con su correspondiente guarnición– que con el paso del tiempo jalonarían una línea de 700 leguas de longitud, que se extendería desde el seno mexicano hasta el Golfo de California, siguiendo en una gran parte de su recorrido la cuenca del Río Grande. De esta manera se intentaba impermeabilizar los territorios del norte, las denominadas “Provincias Internas” –Nuevo Santander, Nuevo León, Nueva Vizcaya, Cohauila, Texas, Sinaloa, Sonora, Nuevo México, California– de los ataques de algunas

(22) NAVARRO GARCÍA, Luis: *Hispanoamérica en el siglo XVIII* Sevilla, Publicaciones de la Universidad, 1975, págs. 135-153. COMELLAS, José Luis: *Historia de España Moderna y Contemporánea*. Madrid, RIALP, págs. 323-335 y 374-378.

tribus indias como seris, pimas, chiricahuas, gileños, mimbrenos, mezcaleros etc... que atacaban las haciendas españolas para robar ganado (23).

Centro neurálgico de este vasto y semidespoblado territorio norteño sería el departamento de San Blas al sur del Golfo de California –muy cerca de Tepic–, que se había convertido desde mediados del XVIII y por obra de Don José de Gálvez en la plataforma para abastecer de todo lo necesario a las expediciones que partían tanto a los presidios como a la zona norte del continente americano (24). Y fue precisamente en este puerto en donde se desarrolló toda la actividad de Esteban José Martínez. Para su estudio nos ha sido de gran utilidad la copia de una Relación de Méritos y Servicios –hasta ahora desconocida– que elaborada por él mismo, la presentó ante el secretario del Real Colegio Seminario de San Telmo, Don Juan Antonio de Adnasti y Oyoqui en 1792. Aunque desconocemos la finalidad que se pretendía con todo ello, su valor resulta extraordinario porque complementa y amplía otra Relación de Méritos y Servicios redactada igualmente por él mismo en México aunque en fechas anteriores –1787–, y a la que ya hemos hecho referencia en este trabajo (25). Del análisis de ambos documentos se desprende que la actividad de Martínez fue muy intensa, tanto por mar como por tierra. En relación a esta última es de destacar el estudio que realizó en 1773 conjuntamente con el teniente de navío Don Ignacio Arriaga sobre la conveniencia de cambiar de lugar a San Blas, ya que se corría el riesgo de que su cauce y fondeadero quedasen cegados debido a la gran cantidad de arena que la marea de noviembre había arrastrado. Pero aunque la opinión de ambos era favorable al traslado al puerto de Matanchel, mayor, más abrigado y menos pedregoso que el de Chacala –otra de las opciones– no prosperaría, ya que sus inmejorables condiciones tanto estratégicas como de abastecimiento primarían sobre todas las demás, permaneciendo San Blas en el lugar que tradicionalmente había ocupado (26). También y dentro de esta

(23) NAVARRO GARCÍA, Luis: *José de Gálvez y la Comandancia General de las Provincias Internas*. Sevilla, EEHA, 1964. *Los Virreyes de Nueva España en tiempos de Carlos III*. 2 vols. y *Los Virreyes de Nueva España en tiempos de Carlos IV*. 2 vols. Obras dirigidas por Don José Antonio CALDERÓN QUIJANO. Sevilla, EEHA, 1967 y 1972.

(24) DÍAZ-TRECHUELO SPÍNOLA, Lourdes: *Antonio María Bucareli y Ursua en Los Virreyes de Nueva España en tiempos de Carlos III*, cit. vol. I, págs. 456-457. CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique: *San Blas de Nayarit*. 2, vols. México, Secretaría de Marina, 1968, vol. I págs. 19-61.

(25) Copia de la Relación de Méritos y Servicios del teniente de fragata Esteban Martínez, colegial que fue del Real Colegio de San Telmo de la ciudad de Sevilla, presentada ante Don Juan Antonio de Adnasti y Oyoqui, contador y secretario del mismo. Sevilla, 29 de noviembre de 1792. AUS. 376.

(26) Para esta cuestión fueron consultados por Bucareli numerosos expertos –además de Arteaga y Martínez– como el capitán de fragata Juan Pérez, los segundos pilotos José Cañazares y Francisco Castro y el ingeniero Miguel del Corral. DÍAZ-TRECHUELO, cit. págs. 456-457. CÁRDENAS, cit. págs. 93-99. Relación de Méritos de 1792, cit. fols. 12-14.

línea de actuación en tierra sería de enorme importancia la exploración efectuada por Martínez en 1790 por la zona comprendida entre Monterey y San Diego –Alta California– que sería de gran utilidad al virreinato por el puntual conocimiento que se tuvo de los “campos, rancherías, agüajes, misiones y presidios” de la misma (27).

Pero sin embargo la labor más extensa y conflictiva realizada por Martínez sería la marítima, que entroncaría con las dos líneas maestras de la política de fronteras del virreinato. La primera, relacionada con la navegación que servía para llevar a los presidios no sólo el respectivo “situado” sino también abastecimientos y sobre todo ganado vacuno, caballar y mular. Actividad toda ella que dada su amplitud ha debido ser recogida en el Cuadro II y que le llevaría a obtener un gran prestigio y reconocimiento en su profesión de marino. Así en 1773 era segundo piloto, en 1777 había ascendido ya a primer piloto, para pasar a ser en 1781 alférez de fragata, en 1788 alférez de navío y en 1792 teniente de fragata. Incluso llegó a desempeñar interinamente el cargo de comandante de marina del puerto de San Blas durante el período comprendido entre el 27 de noviembre de 1775 al 17 de junio de 1786 (28).

En cuanto a la segunda línea de actuación, las travesías al norte de las Californias –actual Alaska– serán las que más fama le otorguen y paradójicamente más sinsabores le causen como ahora veremos.

(27) Relación de Méritos de 1792 cit. fols. 13-14.

(28) Ibidem. fols. 1-3, 6, 18 y Relación de Méritos de 1787, cit. págs. 5-7.

CUADRO 2

Expediciones de socorro a los presidios del virreinato mexicano en las que intervino Esteban José Martínez (1)

Año	Destino	Año	Destino
1774	San Diego y Monterrey (2)	1781	Antigua California
1775	San Diego (3)	1782	San Francisco, Monterrey y San Diego
1776	Tres viajes a la Costa de Sonora	1783	Nueva California
1777	Antigua California de donde pasó a Sonora	1784	No se embarcó por encontrarse enfermo
1778	San Diego (4)	1785	Santa Bárbara y San Diego
1779	San Francisco, Monterrey y San Diego	1786	Cuatro Presidios (sic) (5)
		1787	No se embarcó por encontrarse enfermo
1780	Ibidem		

- (1) En todas ellas iría como comandante, excepto en las dos primeras. Relación de Méritos y Servicios de Esteban José Martínez. México, 22 de diciembre de 1787. Recogida por Francisco de Las Barras y Aragón en: *Don Esteban Martínez, alumno del Colegio de San Telmo de Sevilla*. Madrid, Sociedad Geográfica, 1953, n° 312, págs. 5-7. Relación de Méritos y Servicios de Esteban José Martínez. Sevilla, 29 de noviembre de 1792. AUS, 276.
- (2) Dicha expedición la haría bajo las órdenes del alférez de fragata Don Juan Pérez y formaría parte de otra más extensa que se dirigiría al norte de California. Ibidem.
- (3) También en este caso la expedición formaría parte de otra que se dirigiría al norte de California. Martínez estaría bajo las órdenes del teniente de navío Don Bruno Heceta. Ibidem.
- (4) Esta travesía únicamente la efectuaría con la ayuda del primer piloto José Camacho, por no haber disponible ningún otro oficial. Ibidem.
- (5) En esta ocasión partiría sin ningún oficial auxiliar por la misma razón que la anteriormente expuesta. Ibidem.

3. LAS EXPEDICIONES DE ALTURA: NUTKA, LA ISLA DE LA DISCORDIA

Como ya hemos expuesto anteriormente, desde hacía largo tiempo las apetencias rusas por el comercio de pieles en las costas noroccidentales de la América eran un hecho. En los años setenta el embajador español en Rusia, Conde de Lacy comunicaba a la Corona que una compañía comercial de Kamsschatka formada por 24 comerciantes y 200 cosacos había fundado un establecimiento en las costas americanas a una latitud aproximada de 64 grados, dedicándose a la captura de nutrias, y martas, así como de otros valiosos animales de la región. Incluso habían estado a punto —previniendo cualquier tipo de reacción por parte de los españoles— de formalizar un pacto con los ingleses, interesados asimismo en este tipo de actividad gracias a la Compañía de Comercio del Hudson. Aunque dicho pacto no había llegado a consumarse ya que Rusia consideraba muy improbable que España intentara acercarse al mencionado establecimiento (29).

Esta y otras noticias hicieron que Madrid decidiera ordenar al entonces virrey mexicano Don Antonio María de Bucareli el envío de expediciones que partiendo de San Blas reconociesen dichas zonas costeras. Así en 1774 saldría la primera de ellas al mando del alférez de fragata Don Juan Pérez cuyo segundo piloto sería precisamente Esteban Martínez. Como nota anecdótica es curioso señalar que en la misma iría también como pasajero Fray Junípero Serra al que desembarcarían en San Diego. Dicha expedición que llegaría a los 55 grados de latitud supondría un cierto alivio a las autoridades españolas, al conocer que en el transcurso de la misma no se había detectado ninguna posesión rusa. Al año siguiente una nueva expedición saldría con el mismo rumbo, pero procurando llegar hasta los 65 grados, para intentar encontrar por aquellas latitudes el tan ansiado paso del noroeste. Dicha expedición al mando del teniente de navío Don Bruno Heceta llevaría como miembros de su tripulación al entonces teniente de fragata Francisco de la Bodega y Cuadra y de nuevo a Esteban Martínez, ya como primer piloto. Pero debido a los avatares de la travesía —problemas en los navíos y en sus tripulaciones— Heceta sólo pudo llegar a los 48 grados y Bodega a los 58 sin encontrar ambos el citado paso. La —por entonces— última travesía se daría el año 1779, comandán-

(29) Nota relativa a los descubrimientos efectuados por los rusos en 1764, 1765, 1766 y 1767 remitida por Lacy a Grimaldi. San Petesburgo, 26 de junio de 1755. AGI. Estado 38. Informe de Lacy a Grimaldi. San Petesburgo, 22 de octubre de 1772. AGI. Estado 86. DE YBARRA y VERGE, Javier: *De California a Alaska*. Madrid. Instituto de Estudios Políticos, 1945. págs. 21-98. BARREIRO MEIRO, Roberto: *El primer encuentro entre españoles y rusos en América*. "Revista General de Marina", CLXII, Madrid 1962, pág. 529. VILA VILAR, Enriqueta: *Los rusos en América* Sevilla. EEHA, 1966. págs. 35-46. — Warren L. Cook: *Flood Tide of Empire. Spain and the Pacific Northwest. 1543-1819*. New Haven and London, Yale University Press, 1973, págs. 41-85.

dola el teniente de navío Don Ignacio de Arteaga y el citado Bodega y Cuadra que llegarían esta vez a los 60 grados, desbaratando así la teoría rusa de que en dicho punto se encontraba el mencionado paso (30).

A partir de este momento las navegaciones hacia esta zona tan conflictiva se verían cortadas por el desencadenamiento de la guerra con Inglaterra a la que ya hemos hecho referencia. Pero terminada ésta y coincidiendo con la llegada de Jean Francois de Galup, Conde de La Perouse a Concepción de Chile el 24 de febrero de 1786 (31) la situación cambió. Este último en su célebre vuelta al mundo había tenido noticias del tercer viaje del inglés Cook el cual había sido el primero en conocer los establecimientos rusos en Alaska. Por ello afirmaba el francés que podía concretar con toda exactitud la situación de los citados establecimientos que parecían haberse afianzado al amparo de la situación bélica vivida. Dichos establecimientos –según él– eran: Nutka o Rey Guillermo a los 49 grados; Príncipe Guillermo a los 61 grados; Isla Trinidad a los 50 y Onalaska a los 54 grados.

Inmediatamente de saberse esto en España, Carlos III ordenaba en 1787 al entonces virrey mexicano Don Bernardo Gálvez la preparación de una nueva expedición que explorase nuevamente las costas del norte del virreinato. Gálvez tropezaba con escasez de pilotos y el excesivo coste que dichas expediciones podían acarrear. Pero la muerte le impidió cumplir esta orden de la que se haría ejecutor su sucesor, el virrey Don Manuel Antonio Flores, curiosamente también sevillano. En agosto de dicho año se iniciaban los preparativos. El teniente de fragata Don José Camacho era designado para comandar la fragata «Concepción» y el alférez de navío Don Antonio Mourelle para que lo fuese de la –igualmente– fragata «Favorita». Para el 20 de octubre se habían conseguido los abastecimientos y pertrechos necesarios, asignando la real hacienda un total de 30.000 pesos (32).

Pero repentinamente Don José Camacho arguyendo motivos de salud decidió retirarse de la expedición y en cuanto a Mourelle aún no había regresado de Filipinas en donde estaba finalizando una misión. Por ello Flores comenzó a considerar la posibilidad de enrolar como jefe de la

(30) BARREIRO MEIRO: *El primer encuentro entre españoles y rusos*; cit. pág. 529. Vila Vilar, cit. pág. 60-67. CÁRDENAS DE LA PEÑA, cit. págs. 256-262. DÍAZ-TRECHUELO, cit. págs. 465-478. DE YBARRA, cit. págs. 101-102. WARREN L. COOK, cit. págs. 111-117. Diario redactado por Juan Francisco DE LA BODEGA y CUADRA en *Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y Descubrimientos*, publicada por el Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1943, vol. II, págs. 102-104.

(31) BARREIRO MEIRO: *El primer encuentro entre españoles y rusos*, cit. págs. 530. DE YBARRA, cit. pág. 102. VILA VILAR, cit. pág. 69. CÁRDENAS DE LA PEÑA, cit. pág. 133.

(32) BARREIRO MEIRO: *Primer encuentro entre españoles y rusos*, cit. pág. 531. CÁRDENAS DE LA PEÑA, cit. pág. 134.

misma a Esteban José Martínez. Mucho se ha especulado con las razones de esta decisión. Sobre todo desde que el más acérrimo enemigo del piloto sevillano, James Colnett aseguró que Martínez afirmaba ser pariente del citado virrey –lo que en opinión del inglés– había dado lugar a un fuerte nepotismo (33). Hasta ahora no se han podido confirmar dichos aspectos, pero lo que parece incuestionable es que su vasta experiencia náutica, así como la entrevista personal que Martínez había tenido con La Perouse en 1786 cuando éste había recalado en San Blas, primaron en el ánimo de la autoridad virreinal, que el 18 de diciembre de 1787 lo designará como nuevo jefe de la expedición, a pesar de que se estaba recuperando de una enfermedad (34). Tripulación y navíos debieron ser pues cambiados. El alférez Esteban José Martínez comandaría la fragata “Princesa” con una dotación de 89 hombres, siendo sus pilotos Antonio Fernández y Esteban Mendofía y su pilotín Antonio Palacios. El cargo de capellán lo desempeñaría José Díaz y el de cirujano Diego Muñiz. Por su parte el paquebote “San Carlos” –alias “El Filipino”– estaría con 85 hombres bajo el mando del primer piloto Gonzalo López de Haro, llegado a la sazón de La Habana. José María Narváez y Juan Zayas servirían como segundos pilotos, mientras que José Verdía lo haría como pilotín. El capellán sería Nicolás Liera. La expedición pondría rumbo norte el 9 de marzo de 1788 (35).

Para el estudio de dicha expedición se contaba con unas fuentes de extraordinaria calidad como eran los Diarios tanto de Esteban Martínez como del segundo piloto e intérprete en sus contactos con los rusos, Esteban Mendofía. Pero desgraciadamente se encuentran perdidos en la actualidad, por lo que debemos remitirnos a los relatos de algunos autores que los analizaron directamente, así como a ciertas fuentes documentales complementarias. De todas ellas se desprende que Martínez –cuya personalidad tan contradictoria y vilipendiada en la época sigue siendo aún hoy una auténtica desconocida– era un hombre muy culto según refleja la comparación de ambos diarios. El de Mendofía era el característico de un marino. Por el contrario el del sevillano mostraba la mentalidad de un hombre ilustrado. Siempre según las informaciones antedichas, el interés de nuestro personaje no se limitaba a la náutica y cosmografía, sino que se extendía a todo cuanto veía. Debía poseer una gran retentiva y capacidad para la descripción. Hombres, paisajes, flora y fauna pasaban por sus páginas a las

(33) WARREN L. COOK, cit. págs. 121-122.

(34) Relación de Méritos de 1792 y 1787, cits. fols. 5-6 y págs. 5-7. BARREIRO MEIRO: *El primer encuentro entre españoles y rusos*, cit. pág. 530 VILA VILAR, cit. pág. 72. DE YBARRA, cit. pág. 103. CÁRDENAS DE LA PEÑA, cit. pág. 134. RODRÍGUEZ BAENA, María Luisa: *El Virrey Manuel Antonio Flores en Los Virreyes de Nueva España en tiempos de Carlos IV*, cit. vol. I pág. 66.

(35) BARREIRO MEIRO: *El primer encuentro entre españoles y rusos*, cit. pág. 530. CÁRDENAS DE LA PEÑA, cit. pág. 134. WARREN L. COOK, cit. págs. 122-123.

que tiñó de un gran vigor y colorido. Nada escapaba a su atención hasta el punto de recoger un vocabulario de los lugares que visitó (36).

Pero su recorrido fue un tanto problemático. Después de salir de San Blas siguieron ruta hacia el norte, llegando a mediados de mayo a los 59 grados de latitud, justamente a la entrada del Príncipe Guillermo, en donde divisaron dos islas que bautizaron con el nombre de Hijosa. La navegación prosiguió por dichos derroteros en los que descubrirían la isla de Montagu y el volcán que llamarían Palacios, en honor al pilotín que lo había avistado. Por fin el 28 de mayo anclaban en una magnífica bahía que les serviría como puerto de abrigo en donde reparar sus naves y aprovisionarlas de los abastecimientos necesarios. A primeros de junio pasarían a tomar posesión de la misma que denominarían Puerto de Flores en honor al virrey del mismo nombre (37). En estos momentos comenzarían algunos contactos con los nativos que afirmaban que el cañonazo de cierto navío había matado a uno de ellos. Martínez no tomó en cuenta estas aseveraciones, pero López de Haro sí, y creyendo que el citado navío podía ser ruso marchó a su encuentro. Tal vez éste sería el inicio de los enftamientos entre ambos. Así mientras este último ponía rumbo hacia Cabo Dos Puntas, Esteban Martínez llegaba a las islas del grupo Kodiak. Allí esperaría a su segundo —López de Haro— que a su regreso confirmaría la existencia de algunos establecimientos rusos dedicados al comercio de pieles: Cabo Dos Puntas con 60 hombres y dos embarcaciones; Onalaska con 120 y una embarcación; Costa firme —a los 55 grados de latitud y 198 de longitud— con 55; ribera del Cook con 50; Cabo Elizabeth con 40; Cabo Rada con 37; el extremo de la ribera del Cook con 70 y Príncipe Guillermo con 40. Ante esta proliferación de enclaves rusos, Martínez se dirigiría al principal. Onalaska, en donde entablaría amistad con su comandante Saycoff Potap Cusmich que en el citado Diario era descrito de la siguiente manera: “viste cabriola azul, chupa de paño azul, calzón de paño color perla, su calzado de medias de lana y sobre ellas unas botas a las rusas; su color trigueño, picado de viruelas, pelinegro, cuerpo grueso y de mediana estatura, más parece español que ruso en su color; su aspecto es de unos 40 años”. Gracias a él los españoles averiguarían que estos rusos estaban esperando una nave para ir a poblar Nutka y cortar de este modo el intenso tráfico peletero inglés, contemplando incluso para ello la posibilidad de poblar toda la costa si fuese necesario (38).

(36) VILA VILAR, cit. págs. 70-71. WARREN L. COOK, págs. 128 y sigs.

(37) DE YBARRA, cit. pág. 104. CÁRDENAS DE LA PEÑA, cit. pág. 134. VILAR VILAR, cit. pág. 73. WARREN L. COOK, cit. pág. 124.

(38) Relación de Méritos de 1792, cit. fols. 6-7. Barreiro Meiro: *El primer encuentro entre españoles y rusos*, cit. pág. 530-531 y *Prólogo al Diario de Esteban Martínez de 1789*, cit. pág. 10. VILA VILAR, cit. págs. 72-85. CÁRDENAS DE LA PEÑA, cit. págs. 134-136.

Ante estas noticias tan delicadas y peligrosas para los dominios españoles, Martínez decidía no seguir explorando ningún territorio aledaño, y regresar inmediatamente a San Blas para informar de la situación, a donde llegaría el 5 de diciembre, después de esperar inútilmente en Monterrey a López de Haro. Este, al adelantársele habíale acusado ante las autoridades competentes de haber abusado de las tripulaciones a las —que siempre en opinión de Haro— castigaba con excesiva frecuencia. Toda esta situación desembocaría en un proceso incoado al piloto sevillano que quedaría anulado por el virrey, tal vez porque los cargos efectuados contra el mismo careciesen de la suficiente consistencia. Los resultados del viaje de Martínez, que si bien no había recorrido todo el territorio ordenado, habían puesto de manifiesto el número y localización del contingente ruso, hicieron que muy pronto se olvidasen las rencillas de estos marinos. El virrey Flores comenzaría muy pronto a preparar una nueva expedición (39).

Efectivamente el 23 de diciembre del mismo año de 1788 Martínez recibía instrucciones de partir de nuevo hacia el norte llevando —a pesar de todo lo ocurrido— a López de Haro como segundo, peculiar circunstancia ésta que tal vez pudiera explicarse por la escasez de buenos pilotos en aquellas tierras. Igualmente se ordenaba que los navíos fuesen los mismos utilizados en la travesía recientemente finalizada, aunque ahora se le añadiría uno nuevo, el “Aránzazu”, que al mando de Cañizares llevaría provisiones a los presidios de California, alcanzando al “Princesa” y “San Carlos” en Nutka. Allí tras reaprovisionarlos, partiría inmediatamente hacia San Blas para comunicar la situación que se vivía en la isla. En ella Martínez debería tratar a las embarcaciones rusas o inglesas que encontrase “de buen modo que exija paz y amistad” para que no sopechasen que se intentaba establecer allí un enclave formal, aunque en el caso de ser necesario se debía manifestar siempre a estos extranjeros el derecho preferente que España poseía sobre la región. Una vez fundada la colonia de Nutka se debería salir a reconocer con todo detalle el sector de la costa comprendido entre los 50 y 55 grados de latitud norte. Los preparativos se fueron haciendo con toda rapidez, repitiéndose el mismo tipo de abastecimientos anteriores ya que habían dado muy buenos resultados para neutralizar los efectos del escorbuto. En cuanto a la dotación de las tripulaciones, la fragata “Princesa” alcanzaría los 106 hombres y la del paquebote “San Carlos” 89, incluyendo 15 y 16 soldados respectivamente. Como oficiales, en el primer navío —además de Martínez— irían José Tovar y Esteban Mendofía como primer y segundo piloto respectivamente, mientras que Juan Carrasco lo haría como pilotín, José López de Nava

DE YBARRA cit. págs. 104-107. WARREN L. COOK, cit. págs. 120-127. RODRÍGUEZ BAENA, cit. págs. 66-69.

(39) BARREIRO MEIRO: *El primer encuentro entre españoles y rusos*, cit. pág. 20. CÁRDENAS DE LA PENA, cit. págs. 137. WARREN L. COOK, cit. 128-129.

como capellán, Gabriel del Castillo como intérprete y los padres Severo Patero y Francisco Sánchez como misioneros. En cuanto al "San Carlos" —independientemente de López de Haro— José María Narváez como primer piloto y José Verdía como pilotín. La expedición se hacía a la mar el 17 de febrero de 1789 (40).

Afortunadamente para esta expedición se conserva el Diario de Esteban Martínez, que publicado por Roberto Barreiro Meiro ayuda a establecer y comprender una ruta que iba a resultar aún más azarosa que la anterior. Ya al inicio de la misma los navíos comenzaron a resentirse provocando numerosas quejas en la marinería, que aumentaron cuando se vio que los abastecimientos no eran tan abundantes ni frescos como la última vez, provocando la muerte de José Jacinto de la Mora, sangrador. No obstante y a pesar del frío que cada vez era más intenso, la tripulación lograría resistir gracias a los frecuentes sorbos de aguardiente que ayudaron a calentarla. A principios de mayo sobrepasarían Vancouver, llegando a Nutka el 5 de mayo. Allí encontraron un paquebote, "el Ifigenia" de bandera portuguesa que proveniente de Macao estaba comerciando en pieles con los indios de los alrededores. Al principio las relaciones fueron cordiales, pero cuando Martínez comprobó los abusos cometidos en dicho comercio, confiscó el citado navío, posesionándose del mismo e izando en él la bandera española. Aunque posteriormente y dándose cuenta de las dificultades que entrañaba enviarlo a San Blas —dado que la escasez de la tripulación española impedía el hacerse cargo del mismo— le concedió la libertad pero no así el cargamento, obligándole bajo promesa al compromiso de no regresar jamás por aquellas tierras. También por aquellos días los hombres de Martínez se harían cargo de una goleta que habían construido algunos de los tripulantes del "Ifigenia" y que se encontraba en malísimas condiciones. Reparada cuidadosamente se la bautizaría con el nombre de "Santa Gertrudis la Magna" que quedaría al mando del segundo piloto José María Narváez que partiría inmediatamente a un reconocimiento que alcanzaría los 48 grados de latitud. A su vuelta —ya en julio— informaría que había encontrado el Estrecho de Juan de Fuca, cuya medianía se hallaba a los 38 grados, cuestión ésta que interesaría sobremanera a Martínez (41).

Mientras tanto importantes acontecimientos estaban ocurriendo en

(40) Relación de Méritos de 1792, cit. fols. 8-9. Barreiro Meiro: *Prólogo al Diario de Esteban Martínez de 1789*, cit. págs. 10-11. Texto del citado Diario págs. 27, 33, 47-48 y sigs. Cárdenas de la Peña, cit. págs. 157-158. DÍAZ-TRECHUELO ESPINOLA, Lourdes: *El Virrey Conde de Revillagigedo Segundo en Los Virreyes de Nueva España en tiempos de Carlos IV* cit. vol. I, págs. 285-286. Warren L. Cook, cit. págs. 130-133.

(41) Relación de Méritos de 1792, cit. fols. 8-9. BARREIRO MEIRO: *Prólogo al Diario de Esteban Martínez de 1789*, cit. págs. 11-12. Texto del citado Diario págs. 52-56. CÁRDENAS DE LA PEÑA, cit. págs. 139-140. De Ybarra, cit. págs. 108-118. WARREN L. COOK, cit. págs. 157-166. DÍAZ-TRECHUELO, cit. pág. 287.

Nutka. El 24 de junio había sido tomada posesión de ella en nombre de la Corona española según el ritual de costumbre, comenzándose rápidamente su fortificación. Los hacheros, carpinteros y calafates trabajaban sin cesar. Empalizadas y toscos baluartes para abrigo de la artillería comenzaban a aparecer en el paisaje. Facetas todas ellas que de vez en cuando se veían interrumpidas con la llegada de algunos navíos norteamericanos –como la balandra “Washington” o la fragata “Columbia”– o inglesas –la también balandra “Princesa Real”–. Todas ellas fueron recibidas amigablemente por Martínez que les ayudó a abastecerse y a reparar sus respectivas embarcaciones que rápidamente se hicieron a la mar. Pero el problema iba a estallar el 2 de julio cuando hacía su entrada en Nutka el paquebote inglés “Argonáuta”, a cuyo mando se encontraba el capitán James Colnett. Este le comunicó a Martínez que venía como gobernador de Nutka a establecer una factoría en nombre de una compañía comercial inglesa a la que pertenecía la embarcación. De nada sirvió que el sevillano le advirtiese que aquella tierra pertenecía a España. El inglés se negó a presentarle la documentación que acreditaba todo lo que había expuesto, se insolentó con Martínez y comenzó a insultar a España. El sevillano contestó con una medida de fuerza: apresó a Colnett y confiscó su navío. Al poco tiempo la fragata “Princesa Real” que como hemos visto salía de Nutka, volvía de nuevo a la misma, siendo igualmente apresada por Martínez. En este momento uno de los jefes indios Keleken insultaría a Martínez llamándole “ladrón y mal hombre”, lo que le acarrearía su muerte. Sobre ésta –base de la animadversión que sobre el español se desató– pesan diferentes versiones. Para unos fue el propio Martínez quien irritado ante estos agravios le disparó un tiro ocasionándole la muerte. Para otros este tiro se erró y fue un miembro de la tripulación española quien con un certero disparo acabó con su vida. Para un tercer grupo –basándose sobre todo en el relato de Mociño navegante que acompañaría a Bodega y Cuadra en una expedición posterior y que sería autor de las *Noticias de Nutka*–, Keleken fue fusilado. Posteriormente a estos acontecimientos las dos naves inglesas con sus tripulaciones partirían como prisioneras al puerto de San Blas donde llegarían a mediados de agosto. Por aquel tiempo ya había llegado a Nutka el “Aránzazu” que si bien transportaba los abastecimientos, era portador de malas noticias, ya que traía la orden de comunicar a Martínez el abandono inmediato de Nutka y la destrucción de todas las obras de fortificación. El –triste– regreso se efectuaría inmediatamente, anclando en San Blas el 6 de diciembre de 1789. En su Diario el piloto sevillano traería nueva información sobre costumbres, flora y fauna de aquellos alejados parajes, que dada su extensión nos resulta imposible recoger en este trabajo, pero cuya importancia sería verdaderamente notable (42).

(42) BARREIRO MEIRO: *Prólogo al Diario de Martínez de 1789*, cit. págs. 12-13.

Por entonces la situación de los ingleses prisioneros en San Blas estaba creando un grave incidente diplomático, que el entonces virrey Revillagigedo quiso zanjar, indemnizándolos, devolviéndoles sus barcos y enviándolos a su país. El trato recibido de los españoles durante su cautiverio había sido totalmente correcto, según reconocía el propio Colnett en carta dirigida desde San Blas al mencionado virrey: “tengo razón y motivos de estar satisfecho con el porte del comisario y comandante de este Departamento...”. Aparentemente este delicado asunto parecía concluir, aunque posteriormente se deformaría, siendo incluso uno de los motivos para que se firmase un convenio internacional entre España e Inglaterra como veremos a continuación (43).

4. LA PAZ CON INGLATERRA: EL OCASO DE UN GRAN PILOTO

No obstante y a pesar de la orden de abandono, muy pronto se volvió a pensar en la ocupación de Nutka. En realidad ya el mismo año 89 se había dictado una contraorden que desconvocaba el mencionado desalojo, pero no había llegado a tiempo y Martínez había partido hacia San Blas. Por ello se preparó una nueva expedición en la que no se perdonaron esfuerzos para un mejor equipamiento, que comandaría el teniente de navío Don Francisco Elisa en la fragata “Concepción”, acompañado del oficial de igual graduación Don Salvador Fidalgo, a cuyo cargo iría el paquebote “San Carlos”. Martínez iría acompañando a Elisa como “piloto de derrotas”. El objetivo fijado estaba en ocupar de nuevo Nutka y reconocer los sectores de la costa que no vio Cook, aunque sin atacar –en el caso que los hubiera– ningún puesto europeo. La flotilla partiría en febrero desde San Blas, llegando a su destino después de una feliz navegación y comenzando inmediatamente las obras de fortificación (44). Sin embargo Esteban Martínez emprendería el regreso muy pronto, a finales de dicho año, en cumplimiento de órdenes superiores motivadas tal vez porque la situación con Inglaterra creada a raíz de su actuación en 1789 se estaba enrareciendo. A su vuelta desembarcaría en Monterrey llevando a cabo la exploración de la zona a la que ya hemos hecho referencia con

Texto de dicho Diario págs. 78-90 y 133-140. CÁRDENAS DE LA PEÑA, cit. págs. 139-142. DÍAZ-TRECHUELO, cit. págs. 287-288. WARREN L. COOK, cit. págs. 166-190. MOCINO SUÁREZ DE FIGUEROA, José Mariano: *Noticias de Nutka* México 1913. Para conocer las culturas del noroeste de América en el siglo XVIII, Vid: *El Ojo del Totem: Arte y Cultura de los indios del noroeste de América*. Biblioteca V Centenario. Madrid 1988.

(43) Colnett a Revillagigedo. San Blas, 8 de julio de 1790 AGI, Estado 20. CÁRDENAS DE LA PEÑA, cit. pág. 143. WARREN L. COOK, cit. págs. 198-199.

(44) Relación de Méritos de 1792, cit. fols. 11-12. BARREIRO MEIRO: *Prólogo al Diario de Martínez de 1789* cit. pág. 14. CÁRDENAS DE LA PEÑA cit. págs. 144-145. DÍEZ-TRECHUELO, cit. págs. 288-289. WARREN L. COOK, cit. págs. 271-277.

anterioridad. Llegado a San Blas se le comunicaría que podía volver a España tan pronto como quisiera, cuestión esta última que su esposa deseaba ardientemente, ya que desde hacia algunos años eran constantes las súplicas de Doña Gertrudis en tal sentido.

No obstante y dado que los asuntos de su rancho de ganado en Tepic se habían complicado, permanecería en México hasta 1792, año en que finalmente llegaría al puerto de La Coruña. Unos meses antes de su partida había expuesto a Revillagigedo una nueva expedición para efectuar otro intento de búsqueda del paso del noroeste, que según José María Narváez, —pilotín que le había acompañado en la travesía de 1789— creía haberlo encontrado cerca del Estrecho de Juan de Fuca. El virrey enviaría dicha expedición, pero no al mando del sevillano, sino de los capitanes de fragata Alcalá Galiano y Cayetano Valdés que no obtuvieron el éxito apetecido (45).

Paralelamente a todo esto, las relaciones con Gran Bretaña se habían agravado notablemente. Esta que solamente esperaba un pretexto, había tomado muy en serio el apresamiento de sus barcos y exigía una reparación. El ambiente en el propio Londres se caldeaba por momentos, ya que John Meares, miembro de la compañía comercial que había enviado a los mencionados navíos, presentó a la Cámara de los Comunes un Memorial en el que se llegaba a pedir la guerra con España. Documento éste que como luego se comprobó contenía una gran parte de falsedad, pero el daño ya estaba hecho. Colnett por su parte también se declaraba “humillado y ofendido” por el español. Y éste no tenía ningún inconveniente en describirlo en su Diario de manera poco favorecedora: “el arrogante Colnett a quien todos en Macao temen y conocen por valiente, pero que yo tengo por cobarde y pusilánime, porque hombre que porque cae prisionero, que son casos de la fortuna, se tira al agua precipitadamente con intento de ahogarse, no es para juzgarlo de otra cosa” (46).

En cuanto a la opinión de las autoridades virreinales se hallaba dividida. Cuando aún era virrey Don Manuel Antonio Flores, había escrito a Valdés en septiembre de 1789, en el sentido de que no se podía culpar a Martínez por lo sucedido, pues “debió evitar que aquellos buques se establecieran y comerciaran con los indios de nuestras costas y esto no podía prevenirse sin haberlos hechos prisioneros” (47). Pero su sucesor Revillagigedo lo consideraba por el contrario una verdadera temeridad que no podía desembocar en nada bueno. Por fin Inglaterra conseguiría,

(45) Cárdenas de la Peña, págs. 144-145, DÍAZ-TRECHUELO, cit, págs. 289-290. WARREN L. COOK, cit, págs. 272-278.

(46) BARREIRO MEIRO: *Prólogo al Diario de Esteban Martínez de 1789*, cit, págs. 13-14. WARREN L. COOK, cit, págs. 201-234. DÍAZ-TRECHUELO, cit, 287.

(47) Virrey Flores a Don Antonio Valdés. México, 26 de septiembre de 1789. Recogida en la obra de BARRAS DE ARAGÓN cit, págs. 12-14.

después de aceptar las disculpas de Floridablanca en nombre del rey, que se formase una expedición de límites que estableciese la demarcación de territorios entre ambas potencias. Para ello se comisionaría por parte española a Bodega y Cuadra y por parte inglesa a George Vancouver, pero no llegaron a un acuerdo. Después de arduas negociaciones se firmaría un tratado en enero de 1794, por el que España accedía entregar Nutka a los ingleses, que a su vez la abandonarían, quedando así el territorio neutralizado y de libre acceso para los ciudadanos de ambos países. Este acuerdo al tiempo que preservaba la paz, ponía de manifiesto la inseguridad del gobierno español en el Pacífico, en el que durante tres siglos no había tenido rival (48).

Martínez entre tanto –que desde octubre de 1792 había sido ascendido a teniente de fragata– presentaba una propuesta al año siguiente ante la Corona en la que se contenía una idea por él acariciada desde hacia tiempo. El piloto sevillano se comprometía personalmente a poner la porción de costa situada entre el estrecho de Juan de Fuca y Cabo Mendocino bajo control español, siempre y cuando Su Majestad le proporcionase 300 soldados, 9 oficiales y 40 frailes todos ellos de la ciudad de México. Esto, según él, haría posible los contactos terrestres entre Fuca y México. Incluso preveía nuevas misiones en la zona que permitirían abrir gran número de almas –unas mil– al cristianismo. Para su mantenimiento había ideado el que dichos misioneros pudieran dedicarse al comercio de las pieles en Macao, para lo cual podían alquilar una nave de la Real Corona de las que se encontraban en San Blas. El monarca pareció estimar este tipo de propuesta y pidió opinión al virrey Revillagigedo. La respuesta no se hizo esperar: “es uno de los muchos proyectos producidos por la ligera imaginación de Martínez que nunca descansa, sin una necesaria comprensión de las dificultades, gastos y reglas” (49).

Parece que incluso anteriormente a esta propuesta había presentado otra para levantar un establecimiento en las Islas de Mesa o Sanwich –descubiertas por los españoles– para desde allí poder vender las pieles de la costa californiana en Asia. Con ello se establecería una competencia entre ingleses y españoles muy favorable a estos últimos, ya que la fuente de abastecimientos estaba cercana y la travesía por el Pacífico era mucho más corta que la que tenían que efectuar los navíos británicos (50). Pero tampoco en este caso le fue admitida. Esteban Martínez se adelantaba a su tiempo, pero su sentido diplomático carecía de oportunidad. Dadas las

(48) CÁRDENAS DE LA PEÑA, cit, págs. 153-155. DÍAZ-TRECHUELOS, cit, págs. 306-309. WARREN L. COOK, cit, págs. 234-249.

(49) Relación de Méritos de 1792, cit, fols. 14-17. BARREIRO MEIRO: *Prólogo al Diario de Martínez de 1789* cit, pág. 15. WARREN L. COOK, cit, pág. 288.

(50) BARREIRO MEIRO: *Prólogo al Diario de Martínez de 1789*, cit, pág. 16.

circunstancias, lo que menos necesitaba España era una “guerra comercial con Inglaterra”.

Pero a pesar de todo ello el sevillano no se desanimó. Destinado en España como oficial de escolta en algunos convoyes de azogues, muy pronto –en 1795– suplicaba al rey su traslado a San Blas, en el que su esposa estaba dispuesta a seguirle, lo que le fue inmediatamente concedido. Por lo que embarcaba ese mismo año, llegando en el transcurso de él al citado puerto mexicano. De los últimos años de su vida en estas tierras se conoce muy poco, aunque parece que los repartió entre su rancho y las consabidas travesías entre San Blas y la Baja California. En una de ellas se encontraría repentinamente enfermo, falleciendo el 28 de octubre de 1798. Tres días antes había dejado hecho testamento ante el coronel comandante del Real Presidio del Loreto en donde fue enterrado (51).

Evidentemente España perdía un gran piloto y explorador no sólo de Nutka sino de gran parte de Alaska, cuyas observaciones tanto geográficas como etnológicas sería –y aún hoy lo son– una gran ayuda para conocer el escenario de aquellas lejanas tierras cubiertas eternamente de hielos. Evidentemente la aspereza de su carácter, en el que la paciencia no era una de sus cualidades más sobresalientes, le llevaron a situaciones límites que le crearon multitud de enemigos, a los que no se supo, se quiso o se pudo frenar. El sevillano Esteban José Martínez Fernández no fue otra cosa que la víctima del fracaso de la política borbónica de pactos de familia. Francia abandonó a España y ésta no podía arriesgarse a desafiar a Inglaterra. Tachado de visionario, los hechos no tardarían en darle la razón. Pero ya era tarde. España implicada primero en una importante guerra con Gran Bretaña y posteriormente con Napoleón, se desangraba inevitablemente. Sus años de hegemonía en el mundo estaban acabando. Gran Bretaña tomaba el relevo.

M^a del Carmen BORREGO PLÁ

(51) BARREIRO MEIRO: *Prólogo al Diario de Martínez de 1789*, cit, págs. 16-17. Warren L. Cook, cit, pág. 288.