

EL COLEGIO DE MICHOACAN, A. C.

LA UTILIZACION DE LOS PUERTOS DE LA
COSTA DE NUEVA GALICIA EN LA NAVEGA-
CION A CALIFORNIA (SIGLOS XVI Y XVII)

TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO
DE MAESTRIA EN HISTORIA

PRESENTA

LUCILA DEL CARMEN LEON VELAZCO

Zamora, Mich., 1985

COORD. DEL SISTEMA DE INFORMACION
ACADEMICA U.A.B.C.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTORICAS, UABC

014248

A mis padres,

hermanos

y amigos

I N D I C E

INTRODUCCION	1	
CAPITULO I. LA NUEVA GALICIA		
Características físicas de la región	10	
Población prehispánica	32	
La Conquista de Nueva Galicia	39	
El territorio del reino de Nueva Galicia	48	
CAPITULO II. LA EXPANSION AL PACIFICO		
Las Indias Orientales	61	
Las Californias: descubrimiento y exploración	65	
Navegación transpacífica: Cali- fornia y Filipinas	88	
La presencia de piratas en la costa del Pacífico	100	
CAPITULO III. EXPEDICIONES AL PACIFICO DESDE NUEVA GALICIA		110

La organización de las expedi- ciones: obtención de equipo, tripulación y provisiones	194
Los puertos de la costa de Nueva Galicia	211
CONCLUSIONES	259
BIBLIOGRAFIA	271

INTRODUCCION

El territorio de Nueva Galicia presentó un panorama muy diferente a los conquistadores, en él no encontraron un "imperio" con la riqueza y la organización del azteca, pero las leyendas y rumores de prósperos pueblos con ricos minerales motivó el avance hacia el norte. Los grupos humanos que habitaron la zona fueron en segunda instancia el atractivo de la conquista: numerosos grupos indígenas fueron dados en encomienda y utilizados como mano de obra y en poco tiempo la población disminuyó grandemente por el excesivo trabajo a que fueron sometidos los nativos, principalmente en la zona costera.

Los pueblos nómadas que ocupaban un extenso territorio rechazaban el patrón de vida que los españoles pretendían imponerles y luchaban constantemente contra ellos, lucha que culminó con la llamada Guerra del Mixtón en la que fueron derrotados y con este triunfo los conquistadores aseguraron su dominio en la región. La paz obtenida fue relativa, ya que los nativos, mejor adaptados y con mayor conocimiento de la región hostilizaban continuamente a los españoles y se refugiaban en las sierras.

Por otra parte, el accidentado relieve del terreno no facilitaba la colonización y las comunicaciones se dificultaban por los inconvenientes físicos de los caminos, aunados a los ataques de los indios. Debido a esto las primeras poblaciones españolas en Nueva Galicia tuvieron una vida muy difícil y la mayoría se vio obligada a cambiar de sitio.

Con el descubrimiento de las minas de Zacatecas vino un resurgimiento del interés por explorar las áridas tierras norteñas y aunque con algunas dificultades, pronto se convirtieron Zacatecas y Guadalajara, la capital del reino, en los principales centros de actividad económica de la región. La zona costera, sin embargo, aunque se encontraron también en ella yacimientos, no fueron de la importancia de los zacatecanos y no dieron lugar a un movimiento igual al de ellos.

Mientras tanto, la ambición llevaba a otros españoles a buscar nuevos derroteros: el Pacífico se presentaba misterioso, prometiendo ricas tierras inexploradas y una ruta de fácil acceso a la tierra de las especias y así la costa neogallega empezó a cobrar vida. El descu-

brimiento de California y las noticias de fortunas vislumbradas atraieron el interés tanto del gobierno como de particulares que empezaron a utilizar los puertos de Nueva Galicia como surgideros primero y posteriormente como abastecedores. Después de varios fracasos se llegó al conocimiento de que no era posible establecer una colonia autosuficiente en California y por lo tanto se hacía necesario un centro de abastecimiento que vendría a ser la costa neogallega.

Con cada expedición la vida en la costa se animaba, pues llegaban los cargamentos con el equipo para la construcción de los barcos y hombres especializados para realizarla; además se contrataban hombres de la región para que ayudaran en las tareas y asimismo, se empleaban los excedentes alimenticios de la zona para abastecer las naves.

Conforme se continuaba el descubrimiento de California, a través de las distintas expediciones se iba completando el conocimiento de las costas de Nueva Galicia. Al mismo tiempo esta zona iba desarrollando sus recursos agrícolas y ganaderos.

Por otra parte, los intentos de particulares y del gobierno español de colonizar California habían fracasado, pero la intervención del padre Eusebio Francisco Kino en la última expedición fue de vital importancia, porque cobró interés por la evangelización de la zona y con la ayuda de los padres Juan María de Salvatierra y Juan de Ugarte logró la formación de un fondo que sostuviera la empresa, pues la experiencia había demostrado la necesidad de un apoyo económico para el establecimiento de poblados en Baja California. Los jesuitas lograron de este modo la fundación de varias misiones para cuyo desarrollo recibieron la ayuda de la costa de Nueva Galicia y Nueva Vizcaya, de donde se obtuvieron los recursos faltantes en la península.

Concedor de la dependencia de la región Californiana y con el interés de ejercer un control más directo sobre las regiones del noroeste, el gobierno español emprendió el establecimiento de un puerto que sirviera como base a las actividades del norte. De esta manera se fundó San Blas, que se convirtió en el puerto oficial para la comunicación marítima con California.

Mi interés por este tema surgió cuando me encontra-

ba elaborando otras investigaciones relacionadas con la región occidental del país y pude advertir que existen pocos trabajos sobre la costa mexicana del Pacífico; en particular la parte noroccidental presenta lagunas en su historia. De esta forma observé la posibilidad de llevar a cabo un estudio sobre esta región durante la colonia. Mi tema se concretó después de escuchar las sugerencias del Dr. Michael Mathes y de realizar algunas lecturas, y elegí un tema de importancia para dos regiones, California y Nueva Galicia, en un período poco conocido (siglos XVI y XVII) y que tuvo características peculiares que influyeron en su desarrollo posterior.

El objetivo general de este trabajo es el de estudiar la influencia que tuvo la expansión marítima española hacia el noroeste durante los siglos XVI y XVII en el desarrollo de los puertos y territorios de Nueva Galicia, incluyendo en esta denominación las costas de Colima, Jalisco, Nayarit y Sinaloa, debido a que estos puntos participaron en determinados momentos en este fenómeno.

El papel fundamental que tuvieron los puertos de

las actuales entidades de Colima y Sinaloa en la expansión marítima hacia el norte hizo que se considerara necesario incluirlos en este estudio pues aunque Colima formaba parte de la Nueva España, en el siglo XVI y parte del XVII sus puertos fueron utilizados como punto de partida o de apoyo para las expediciones. Por otra parte, al crearse el reino de Nueva Vizcaya en 1562, con excepción de la provincia de Culiacán, el resto de lo que hoy conforma el Estado de Sinaloa, pasó a pertenecer al nuevo territorio; los puertos de la zona tuvieron una importante participación en la organización de los viajes a California por su cercanía a ésta, principalmente en el siglo XVII. Además no concordaría con el objetivo de este trabajo, aislar un espacio geográfico, cuando el fenómeno tratado tuvo conexiones con un territorio muy amplio y al hacerlo quedaría incompleto.

La importancia de la investigación estriba de manera primordial en la falta de estudios sobre el tema, con lo que este trabajo pretende contribuir con nuevos conocimientos sobre la costa occidental de México.

Para cumplir con los propósitos de este trabajo se presenta en el primer capítulo un panorama general de

las características geográficas de Nueva Galicia, los pobladores primitivos a la llegada de los españoles, la manera en que éstos realizaron la conquista de la región y cómo se formó el reino. En el segundo apartado se trata el tema de las expediciones por el Océano Pacífico, señalando el papel que tuvo el comercio con Oriente como incentivo para el desarrollo de la navegación y de que forma la aspiración a dicho comercio y la rivalidad con Portugal, llevaron a la corona española a fomentar los viajes en búsqueda de otras rutas hacia las tierras de la especiería, que condujeron a nuevos descubrimientos, entre ellos el de California.

Envuelta en leyendas y falsos relatos, la colonización de California se convirtió en el sueño de muchos hombres que perdieron fortunas en el intento. En este mismo capítulo se estudian las primeras expediciones que de Nueva Galicia se dirigieron hacia el Norte de Nueva España (hasta Arizona y Nuevo México) y hacia California y Filipinas.

En el siguiente capítulo, el tercero, se hace una relación de las distintas expediciones que con destino

a California salieron de Nueva Galicia o utilizaron puertos de este territorio como centro de abastecimiento, terminando con la de Isidro de Atondo y Antillón, que trajo como consecuencia la intervención directa de la Compañía de Jesús en la colonización de California. Posteriormente se trata de manera somera la forma en que San Blas llegó a ser el puerto oficial de la navegación marítima en el noroeste.

En base a una división por estados (Colima, Jalisco, Nayarit y Sinaloa) se estudian los puertos utilizados en dichas expediciones con descripciones realizadas por los viajeros, señalando los recursos que motivaban su llegada a ellos.

Muchas personas me auxiliaron durante el desarrollo de esta investigación, mis padres, con su apoyo y confianza, mis hermanos con atinados consejos, mis amigos con fundamentales aportaciones, a todos ellos expreso mi agradecimiento. En especial quiero agradecer al Dr. Luis González quien leyó el borrador del trabajo e hizo valiosos señalamientos, a los maestros Agustín Jacinto y José Lameiras su paciente e inestimable ayuda,

al Dr. Michael Mathes manifiesto asimismo mi gratitud por su buena disposición e importantes indicaciones mientras realizaba la dirección de esta tesis.

CAPITULO I

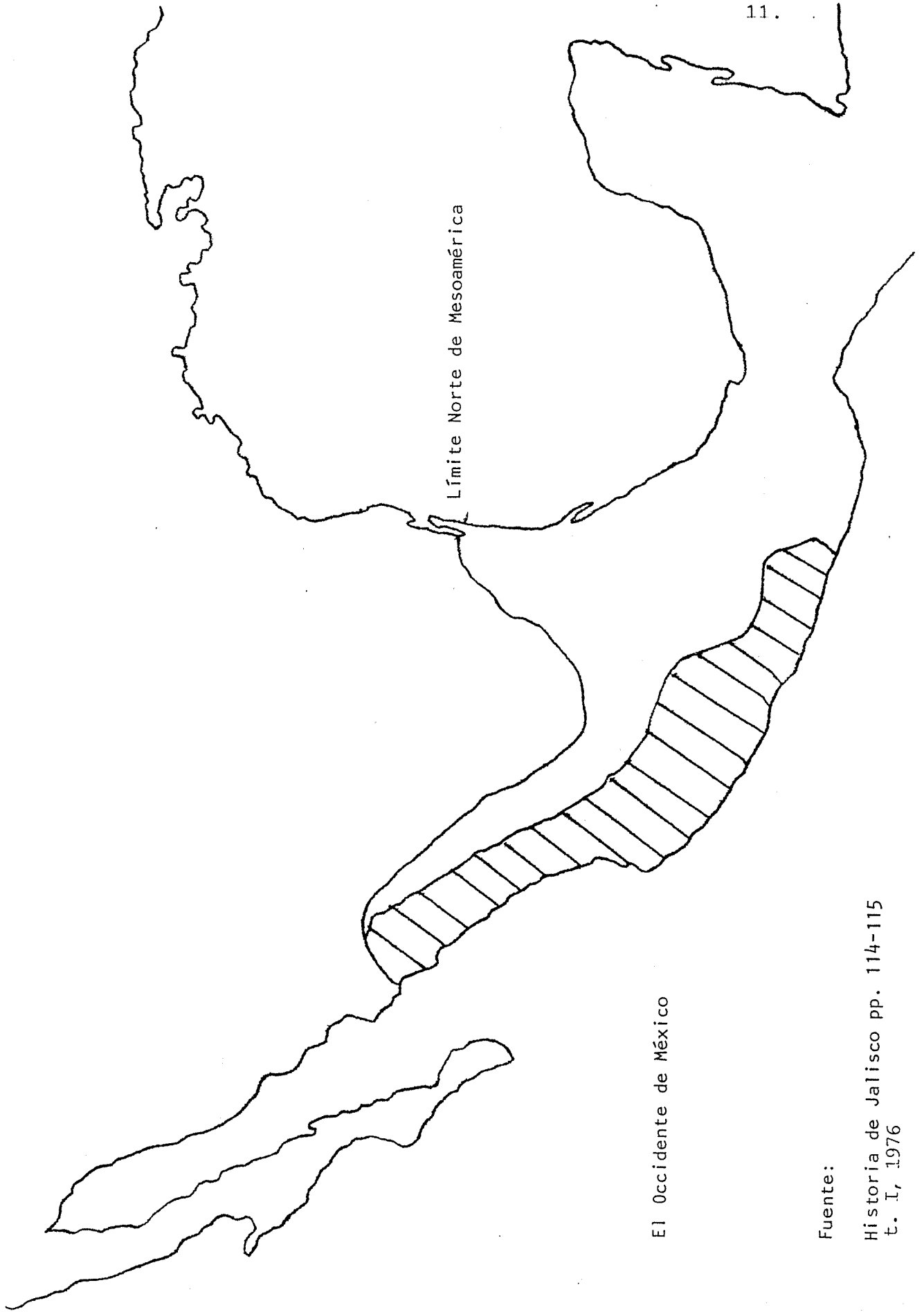
LA NUEVA GALICIA

Características físicas de la región

La región costera de Nueva Galicia, tema central de este estudio, forma parte de la región denominada "Occidente de México", que a su vez se encuentra dentro del área llamada Mesoamérica. El Occidente comprende un amplio territorio que abarca casi por completo los actuales Estados de Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Guanajuato y Guerrero (mapa 1).

En esos lugares se desarrollaron un gran número de grupos humanos (1) que al presentar rasgos comunes importantes dieron lugar a la configuración de dicho sector cultural. En este se considera que los Estados de Jalisco, Colima y Nayarit son los más representativos.

En su territorio se encuentran parte de la Sierra Madre Occidental, de la Cordillera Neovolcánica y una porción de la Sierra Madre del Sur. La Sierra Madre Occidental constituye una faja de 1250 km. de longitud,



El Occidente de México

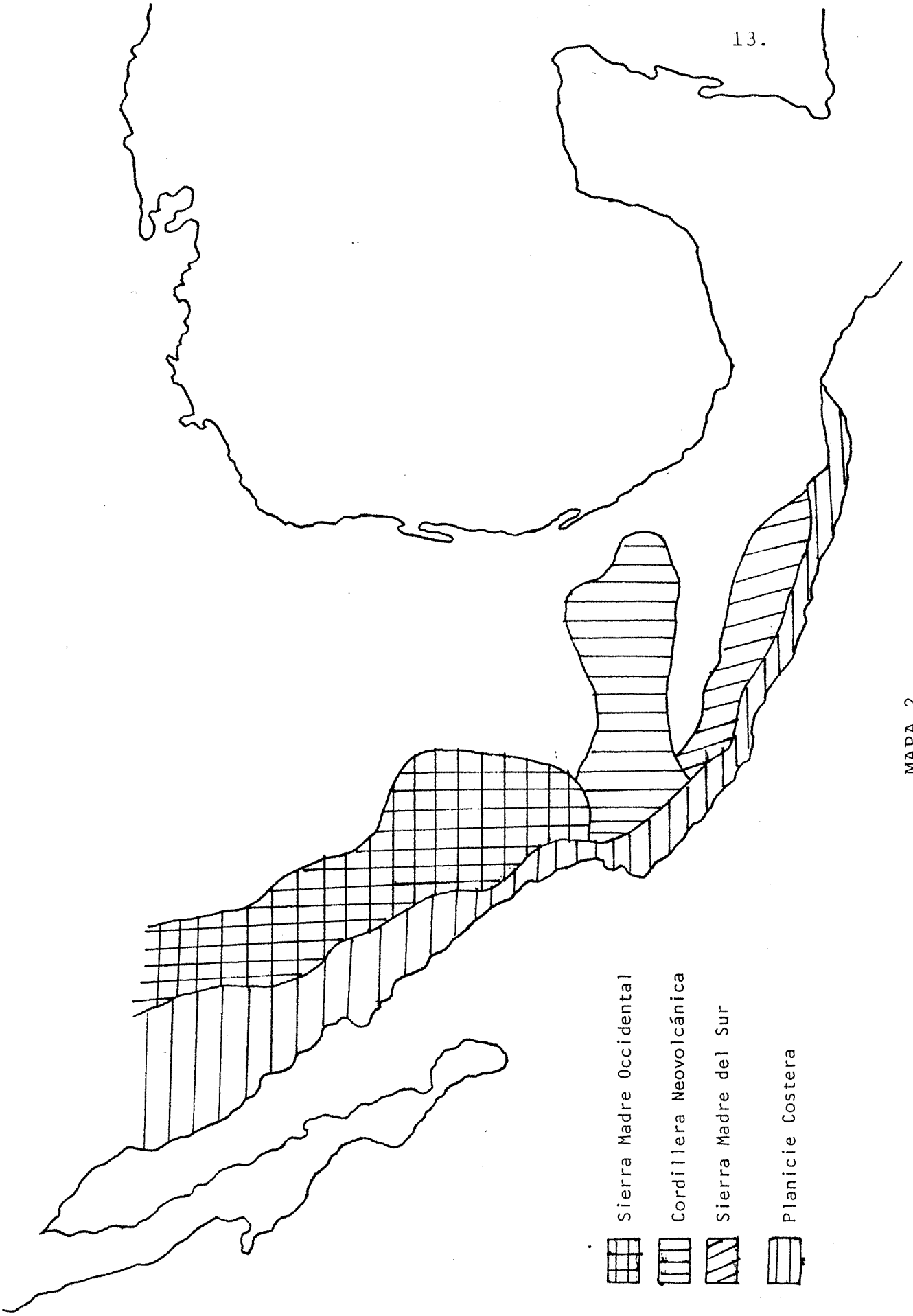
Fuente:





Historia de Jalisco pp. 114-115
t. I, 1976

con una anchura media de 150 km., sigue una dirección de noroeste a sureste y se va aproximando a la costa en el extremo sur, de tal manera que casi llega a desaparecer la planicie costera (Tamayo, 1975, p. 43). Separada por el río Grande Santiago se encuentra la Cordillera Neovolcánica que va del Océano Pacífico al Golfo de México; es la zona de mayor actividad volcánica del país y con las cimas más altas. La Sierra Madre del Sur corre cercana a la costa del Pacífico, partiendo de la Cordillera Neovolcánica en el Cabo Corrientes, hasta el Istmo de Tehuantepec. (Tamayo, 1975, p. 46).

Estos tres sistemas montañosos dan lugar a un relieve muy accidentado, por lo que existen en el Occidente pocas áreas planas las cuales corresponden principalmente a pequeños valles entre las montañas (Schöndube, 1978, p. 223).

En la costa, limitada por las sierras, se forma una faja plana, con suave pendiente hacia el mar, interrumpida por cerros y colinas (mapa 2). Se encuentran en ella llanuras aluviales al sur y desérticas al norte; esta porción norteña tiene una anchura promedio de 100 km. y hacia el sur disminuye a 25 km. Su elevación media es de



-  Sierra Madre Occidental
-  Cordillera Neovolcánica
-  Sierra Madre del Sur
-  Planicie Costera

10 metros. En dicha planicie costera se han originado bahías como las de Banderas, Mazatlán y Guaymas, lo cual se atribuye a dos causas: por un proceso de inmersión o por explosión volcánica (Tamayo, 1975, pp. 56-57).

Debido a la cercanía de las montañas, las tierras planas de la costa son escasas, principalmente en el sur; el Norte de Nayarit y el Estado de Sinaloa presentan una planicie costera mayor.

El Occidente ofreció a sus habitantes pocas áreas de cultivo, como fueron las inmediaciones de los ríos y sus deltas. El caudal de los ríos se alimentaba más bien de las lluvias que caían en las sierras y eran de carácter torrencial y su régimen no era constante. Abrían profundas barrancas que hacían el tránsito más difícil y contribuían así al aislamiento de los grupos humanos que habitaban la región (Historia de Jalisco, t. I, 1980, p. 122).

Las desembocaduras de los ríos fueron sitios elegidos por los nativos primero para establecer sus asentamientos pues ahí contaban con agua dulce, pescado,

frutas, etc. para satisfacer sus necesidades y después por los españoles para establecer sus astilleros por las posibilidades que había de obtener alimentos de los pueblos indígenas, así como mano de obra, además los ríos proporcionaban un medio de traslado para las maderas que se cortaban de las cercanas sierras para la construcción de sus barcos.

El clima cálido de la costa y la cercanía de las sierras dieron lugar a una vegetación abundante y variada, como se advertirá con detalle a continuación. Las descripciones de la zona costera hablan con insistencia de su clima "malsano", que propiciaba enfermedades y dificultaba el trabajo y la vida en general en la región.

El Estado de Colima presenta pocas diferencias en su clima: domina el cálido subhúmedo que cubre la zona costera y el centro de la región, comprendiendo así el 83% de la superficie de la entidad. Sus características principales son una temperatura media anual mayor de 22°C, asociado a comunidades vegetativas como la selva baja, el manglar y los pastizales; lluvias en verano y un porcentaje de lluvia invernal menor de 5 mm. Se manifiesta también el subgrupo de climas semicálidos que con

algunas variantes ocupa el 2% de la entidad aproximadamente y se caracteriza por una temperatura media anual que oscila entre 18° y 22°C, se asocia a comunidades vegetales como el matorral subtropical, el chaparral y el pastizal. También en menor grado se presentan otros dos grupos: el templado, que cubre un 4% de la extensión estudiada y el semiseco que abarca un 8% de la superficie estatal. En el primer grupo se presentan tres variantes, semicálido, templado y semifrío y en el segundo el semiseco muy cálido y cálido (2).

En cuanto a la vegetación predomina la selva baja caducifolia y la selva baja caducifolia secundaria, asimismo abunda la selva mediana subcaducifolia. También se encuentra: el bosque de encino-pino, con las especies encino (Quercus spp) y pino (Pinus sp) en el estrato arbóreo y Buddleia parviflora en el arbustivo; el bosque de pino encino, constituido en el estrato arbóreo por ocote (Pinus oocarpa), encino (Quercus spp) y pino chino (Pinus herrerae) y en el arbustivo, por el madroño (Arbutus xalapensis) y el bosque de encino. La selva baja espinosa se presenta en menor proporción con las especies guastecomate (Crescentia alata) y cascalote en el

estrato superior; Randia obcordata, cascalote (Caesalpinia coriaria) Diphysa suberosa, asmole o niño cristo (Jacquinia pungens) y cuajote c copal (Bursera faja-roides) en el estrato medio; y Randia obcordata, Coccoloba liebmanni, Diphysa minutifolia, vainero (Cassia emarginata) y asmole o niño cristo (Jacquinia pungens) en el estrato inferior. Menos abundante también se halla la selva baja espinosa secundaria y el pastizal. En la zona costera se localiza el manglar, con las especies mangle (Rhizophora mangle) y mangle blanco (Laguncularia racemosa) en el estrato superior, y huizache (Acacia sp) en el estrato inferior; el palmar, constituido por guacoyule (Orbignya sp) a esta especie pertenecen árboles como el mojo o ramón (Prosimum alicastrum), la ceiba (Ceiba sp) y el cuajote (Bursera simaruba). Además de las anteriores la vegetación halófito y la de dunas costeras se hallan presentes en esta área.

El caso del Estado de Jalisco es diferente, en éste se encuentran importantes contrastes en su clima, derivados de sus características orográficas y de la influencia de las masas de agua. El grupo de climas cálidos subhúmedos ocupando aproximadamente el 25% de la superficie de la entidad, y el subgrupo de climas semicá-

lidos que cubre un 3%; el cálido subhúmedo con algunas variantes se ubica principalmente en la zona costera con una temperatura media anual mayor de 22°C y una precipitación media que oscila (de acuerdo a la variante de que se trate) entre los 800 y 1500 mm. El clima templado en el subgrupo de climas semicálidos es el más importante de la región, pues comprende el 42% de su superficie (el centro del estado), tiene una temperatura media anual mayor de 18°C y la precipitación media es mayor de 700 mm. (según la variante puede ser mayor de 1200 mm.); el subgrupo de climas templados se extiende en forma dispersa en un 14% del área, principalmente en el norte y en menor grado en el centro y sur, la precipitación media anual difiere conforme a la variante entre 700 y 1000 mm. y el régimen térmico es mayor de 16°C. También se encuentran en la entidad, aunque de menor importancia, el clima semifrío, el subhúmedo, el semiseco semicálido y el semiseco templado.

La vegetación de la zona costera de Jalisco y sus proximidades es compleja y variada (3) por lo que se describen solamente las comunidades vegetativas más importantes, que son las siguientes: Selva baja caducifolia, propia del clima cálido subhúmedo, rica en espe-

cies, las mas comunes son, en el estrato superior, tepezquite (Lysiloma sp), Caesalpinia sp, ébano (Pithecellobium sp), nopal (Opuntia sp), Martillocactus sp, palo brasil (Haematoxylum brasilette), habilla (Hura palyandra), copalillo (Brusera sp), niño cristo (Jacquimia pungeus) y parota (Enterolobium cyclocarpum), entre otras. En el estrato medio aparecen, órganos (Lemairocereus sp), ciruelo (Spondias purpurea), tepeguaje (Lylisoma sp) Acacia sp, Zizyphus somerensis, Lippia sp, Teretia sp, Bixa orellana, guazima (Guazuma sp), gñevos de burro (Cochlospernum vitafolium) y una gran variedad más; y en el estrato inferior las hierbas Muhlenbergia sp, Boutoloua sp, pasto guinea, jarilla (Dodonaea sp), iguanero, rosa morada, Setaria geniculata y Croton ciliatoglandulosus. En la selva mediana subcaducifolia, que se desarrolla también en el clima cálido subhúmedo con las especies que a continuación se describen: pertenecen al estrato superior: Brusera simaruba, capomo (Brosimum alicastrum), parota (Enterolobium cyclocarpum), tepeguaje (Lylisoma acapulcensis), Dendropanax arboreum, habilla (Hura palyandra), primavera (Roseodendron domuell-smith II), Coccoloba floribunda, gñevos de burro (Cochlospernum vitafolium) y Ficus sp. En el estrato medio se encuentran: Catispa (Audira inermia), Bundia persimidia, capulín de

choncho (Chrysophyllum mexicanum), Dendropanax arboreum, copal chino o copal de goma (Bursera sp) guazima (Gua-zuma sp), Cordia sp, Caesalpinia sp, palo blanco (Tabebnia sp) y Acacia sp. El estrado inferior está constituido por huizcolote (Acacia cymbispina), ciruelo (Spondias purpurea), capitaneja (Verbesina sp), Eugenia sp, Celastrus tetramerus, Digitaria sp, y los pastos Muhlenbergia sp, Panicum sp, Chloris sp y Rynchelytrum sp. El bosque de encino se presenta en la composición florística siguiente: domina el encino (Quercus spp) y además hay aguacatillo y laurel (ambos del género Nectandra), madroño (Abutua xalapensis), fresno (Frapinus sp), Dendropomax arboreum, Clethra sp, Juqlaus major y mora (Carpinus caroliniana) en el estrato superior, en el estrato medio, Eleusine indica, huevillo (casearia sp), cuajimicuil (Inga sp), manzanita (Arctostaphylos sp), tepame (Acacia pennatula), huizache (Acacia sp) y Hechtia sp.; acompañan a estas especies los pastos Setaria sp y Bouteloua sp, el jacanicuil (Inga eriocarpa), Indigopera palmeri y Conostegia xalapensis. El bosque de pino-encino se localiza compuesto por dos estratos, con los pinos real (Pinus michoacana) y trompillo (Poocarpe) como especies representativas, y en el estrato arbustivo el nance o nanche (Pyrsonima exassi-

COORD. DEL SISTEMA DE INFORMACION
ACADEMICA U.A.B.C.

007400

21.

folia). Igualmente se encuentra la vegetación de dunas costeras con las especies Acacia sp, Prosopis sp, nopal (Opuntia sp), Cassia cinerea, Ipomoea des-caprae, Senecio sp, Cyperus sp y Distichlis spicata; el palmar, dominando el Orbiguya cohune; el manglar constituido por las especies mangle rojo (Rhizophora mangle), el mangle blanco o bobo (Avicemia germinans), y tules (Typha sp), carrizos (Arundo donak) y Laguncularia racemosa). Asimismo se presentan otros tipos de vegetación como el bosque de encino-pino y de pino, pastizales naturales y zonas con vegetación halófila.

En el Estado de Nayarit se presenta principalmente el clima cálido en un 65% de su superficie, con los subgrupos cálido húmedo y cálido subhúmedo. Las características del primero son una precipitación media anual mayor de 1200 mm. y temperatura media anual que oscila entre 24° y 26°C; el cálido subhúmedo registra una temperatura media anual mayor de 22°C y un régimen pluvial medio que según la variante oscila entre 800 y 1500 mm. En el grupo de climas templados se encuentran el subgrupo de climas semicálidos, que comprende el 33% de la entidad aproximadamente, en éste la variante semicálido subhúmedo manifiesta una temperatura media anual osci-

lante entre los 18° y 22°C y la precipitación media anual puede fluctuar entre los 800 y 1200 mm. El clima templado subhúmedo se muestra mínimamente (1%) y tiene un régimen térmico medio anual variable, entre 16° y 18°C y una precipitación media anual mayor de 1000 mm. También en un 1% se presenta el clima semiseco muy cálido y cálido (del grupo de climas secos o seco estepario), su régimen pluvial medio anual es de 800 mm y el térmico varía entre 22° y 24°C.

En la región se encuentra: la selva mediana subcaducifolia con los elementos siguientes: en el estrato superior, Guanacaste o parota (Enterolobium cyclocarpum), palo mulato, también llamado jilota, palo blanco o pape-lillo (Bursera simaruba), caponio (Brosimum alicastrum) y habillo o haba (Hura polyandra); en el estrato medio, cornezuelos (Acacia cornigera), y otras especies del género Acacia, Randia y Comostegia xalapensis. La selva baja caducifolia, con un estrato superior compuesto por dos especies de Bursera sp, pitayos y órganos (del género Lemasirocereus) y guacima (Guazuma ulmifolia) en el estrato medio dominan los tepames (Acacia pennatula), otras acacias y nopales (Opuntia sp); y un estrato inferior en el que predominan especies del género Aristi-

da. El bosque de encino se localiza en el estrato arbóreo con los siguientes elementos: encino (Quercus sp), madroño (Arbutus sp) y Enterolobium sp; en el estrato arbustivo Heteropogon sp, pastos de los géneros Muhlembergia y Setaria, Pyrrsonima sp, nopal (Opuntia sp), manzanita (Arctostaphylos sp), maguey (Agave sp) y tepame (Acacia pennatula). En el bosque de encino-pino predomina en el estrato arbóreo los encinos (Quercus sp) y pinos de las especies Pinus oocarpa y P. herrerae y en el estrato arbustivo los madroños (Arbutus sp) y especies del género acacia. En el bosque de pino-encino, semejante al anterior pero manifestando una preponderancia del pino (Pinus oocarpa, P. herrerae, P. montezumae y P. michoacana), aunque también es frecuente el encino (Quercus sp), esto es en el estrato arbóreo y en el arbustivo se encuentra Muhlembergia sp. Bouteloua sp, manzanita (Arctostaphylos sp), encino (Quercus sp), madroño (Arbutus sp) y Aristida sp. Aunque de menor importancia, también se halla el bosque de pino con las especies pinus (Pinus sp) y encino (Quercus sp), esta comunidad vegetativa se registra en climas templados. El matorral tropical, propia de climas templados y cálidos subhúmedos está constituido por las especies papelillo (Bursera sp), tepame (Acacia pennatula), casahuate (Ipomoea sp), osote (Ceiba sp), huizache

(Acacia sp), mezquite (prosopis sp), Bouteloua sp, Aristida sp, y Muhlebergia sp. El pastizal natural pical compuesto principalmente por pastos de las especies Bouteloua sp, Aristida sp, y Muhlebergia sp. y Sporobolus sp. También se encuentran el matorral subtropical y el matorral desértico micrófilo.

El Estado de Sinaloa presenta en su zona costera el clima cálido subhúmedo al sur de la entidad (región de Teacapan); un poco más al norte (Mazatlán, Piaxtla) se localiza el clima seco estepario y a la altura de Culiacán hasta llegar a Sonora el seco desértico. También se encuentran en las vecindades de la costa los climas templado subhúmedo, semicálido subhúmedo y semifrío subhúmedo (4). La precipitación media anual de esta zona es de 733.4 mm (5) y el régimen térmico medio anual es de 24.3°C.

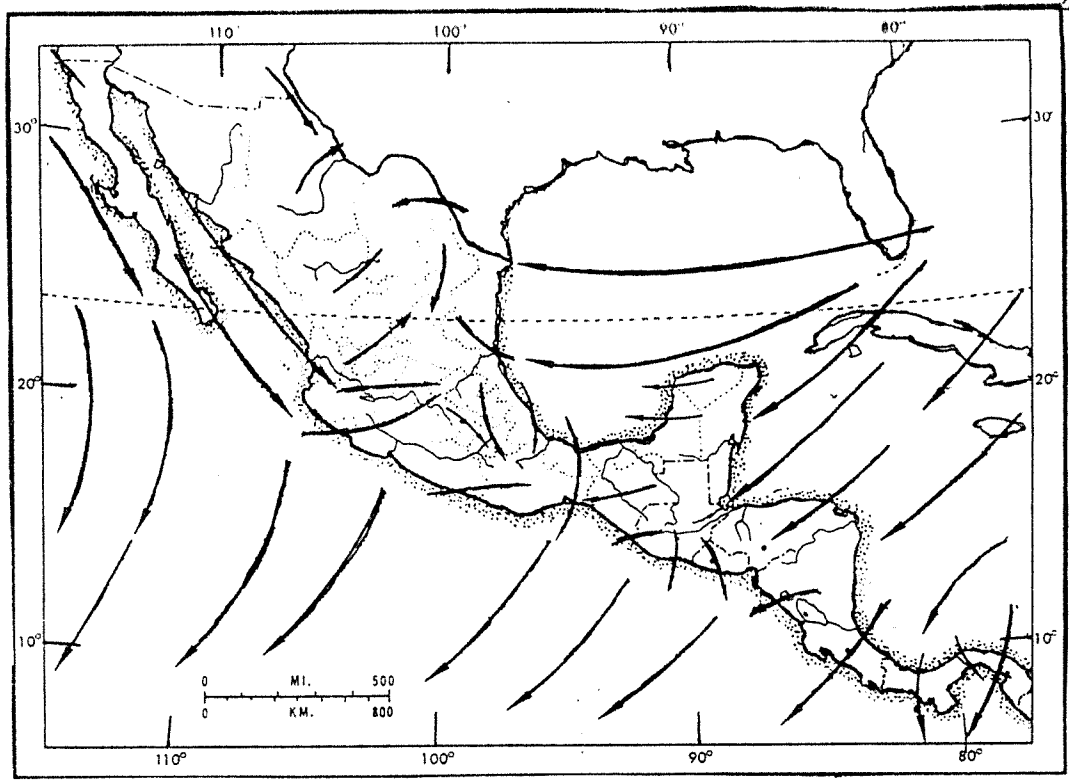
La vegetación propia de la región la forman las siguientes comunidades vegetativas: selva baja caducifolia (asociada a los climas cálidos subhúmedos, semisecos o subsecos) con las especies chupandía (Bursera spp), tepeguajes (Lysiloma spp), bonete (Jacaratia mexicana), cazahuates (Ipomoea spp), amapola (Pseudobombax palmeri),

colorín (Erithryna spp), pochote (Ceiba spp) y cuera-
mo (Cordia spp). Vegetación halófila cuyos elementos
más comunes son chamizos (Atriplex spp), jauja o sala-
dillos (Suaeda spp), vidrillo (Batis marítima), Salic-
cornia spp, (arcobatus spp, Flaveria sp, Frankenia spp)
o yerba reuma, lavanda del mar (Limonium californicum),
alfombrilla (Abronia marítima), Borrichia frutescens,
Allenrolfea occidentalis, Maytenua phyllanthoides, Se-
sumun portulacastrum, etc. El manglar se manifiesta con
las especies de mangle prieto (Avicennia germinans), man-
gle blanco (Laguncularia racemosa) mangle rojo (Rhizopho-
ra mangle) y botoncillo (conocarpus erectus). También se
encuentran el bosque de pino, el bosque de pino encino
y el bosque de encino pino, con las especies señaladas
en los otros estados. En la parte cercana al Estado de
Sonora se halla el matorral sarcocaula cuyas especies
más características son copal (Bursera hindsiana), toro-
te colorado (Bursera microphylla), torote blanco (Burse-
ra Odorata), lomboy (Jatropha cinerea), matacora (Jotro-
phacuneata, hierba del burro (Ambrosia dumosa), palo
verde (Cercidium floridum), incienso (Encelia farinosa),
ocotillo, palo de Adán (Fouquieria spp), gobernadora (La-
rrea tridentata), palo fierro (Olneya tesota), cholla
(Opuntia cholla), cardón (Pachycereus pringlei).

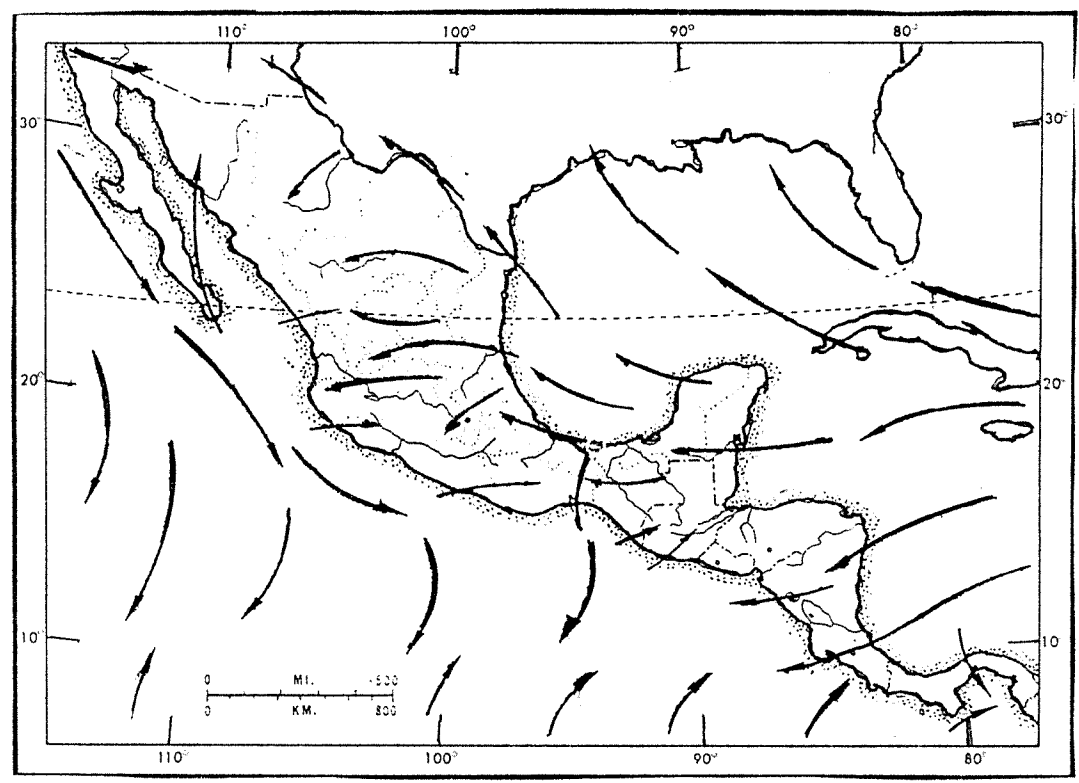
El clima cálido de la costa favoreció el establecimiento de numerosos grupos indígenas que contaban en esta zona con variados recursos: maderas de los bosques para sus viviendas, frutos diversos para su alimentación, así como una rica fauna. También el mar contribuía a facilitar su existencia proporcionándoles alimentos y otros artículos como conchas, perlas y sal, con los que podían adquirir por trueque los productos que no era posible obtener en su región. Los nativos, mejor adaptados a las condiciones climáticas de la región constituyeron una población muy numerosa; los españoles en cambio soportaban con dificultad los rigores del clima y mencionan constantemente las molestias ocasionadas principalmente por el calor y los mosquitos; las aguas estancadas de los esteros propiciaban las enfermedades, como las llamadas "calenturas de tierra caliente". A pesar de su "mal temperamento" estos litorales fueron demarcados en los viajes de exploración hacia el norte y utilizados como surgideros, centros de abastecimiento y astilleros para las expediciones, ya que los recursos forestales y alimenticios, así como su cercanía a la península Californiana (que era el objetivo de muchos de los viajes) los hacían sitios favorables para ello.

De gran influencia para el curso de la navegación eran las corrientes marinas y los vientos, favorables o no dependiendo de la época y la dirección que seguirían las naves; por lo tanto a continuación se tratará este tema para dar una visión general del mismo.

Dos grandes sistemas de corrientes dominan la zona marítima mexicana del Pacífico, y estas son la Corriente de California y la Norecuatorial. La corriente de California fluye en dirección sur entre las latitudes 46° y 23° N, acarrea agua de origen subártico a lo largo de las costas de California y Baja California y es aumentada por surgencias; se caracteriza por temperaturas relativamente bajas, baja salinidad y altas concentraciones de oxígeno disuelto. Los límites de la corriente así como su velocidad y dirección varían grandemente con la estación. En invierno la corriente se extiende hasta cabo San Lucas y fluye cerca de la costa, en verano se aleja del litoral bajacaliforniano en la vecindad de Punta Eugenia y se vuelve hacia el suroeste (Roden y Hubbs, 1971, pp. 145-147). La corriente norecuatorial transporta agua de origen tropical hacia el oeste y es identificada por sus altas temperaturas, más bien altas salinidades y un contenido bajo de oxígeno disuelto (Roden y Hubbs,



DIRECCION PROMEDIO DEL VIENTO DURANTE ENERO



DIRECCION PROMEDIO DEL VIENTO DURANTE JULIO

Fuente: Vivó Escoto Jorge, en Handbook of Middle American Indians. vol. I, Natural Environment and Early Cultures, p. 191.

1971, p. 145). Ambas corrientes se encuentran en el área comprendida entre Cabo San Lucas y Cabo Corrientes. Además de la corriente de California se presenta en otoño e invierno la llamada contracorriente de California o Davidson, que es tibia y de aguas ecuatoriales y se localiza entre la costa y la corriente de California hasta el paralelo 40° (Tamayo, 1975, p. 74).

En el golfo de California la circulación superficial es manejada en forma predominante por el viento. En el extremo norte y entre las islas prevalecen las corrientes marítimas fuertes y en la entrada del golfo se observan en ellas cambios estacionales: en invierno y primavera soplan vientos desde el noroeste moviendo el agua hacia el sur y es cuando las corrientes superficiales tienden a ser más fuertes; en verano y otoño cuando los vientos vienen del sureste y llevan las corrientes hacia adentro del golfo, las corrientes cerca de su entrada son más débiles. El clima árido, las cercanas masas terrestres y principalmente los cambios estacionales en la dirección del viento influyen sobre las temperaturas superficiales, lo que da lugar a una gran fluctuación anual de temperatura, que puede variar desde los 12°C en la parte norte hasta los 20°C en la boca del golfo.

fo durante la estación invernal (Roden y Hubbs, 1971, pp. 153-155). Las masas de agua que rodean la península de Baja California contienen una rica y variada fauna, lo que ha sido observado por exploradores y viajeros (Roden y Hubbs, 1971, p. 143).

La parte comprendida entre Cabo San Lucas y el Golfo de Tehuantepec se caracteriza por variadas y débiles corrientes, altas temperaturas superficiales y relativamente alta salinidad. En el invierno la dirección predominante es hacia el sureste y en el verano hacia el noroeste: las corrientes más fuertes hacia el sureste ocurren entre febrero y abril (alrededor de 15 cm/seg) y hacia el noroeste entre junio y agosto (cerca de 20 cm/seg) (Roden y Hubbs, 1971, p. 159).

En los informes y descripciones de los viajeros se señalaban generalmente los vientos y corrientes favorables o contrarios que encontraban durante la travesía y esto era de utilidad para viajes posteriores. De esta manera se observa cómo Sebastián Vizcaíno advierte que el viento "Norueste" que dominó en el tiempo que emprendió su expedición a California (junio de 1596) perjudi-

có grandemente la navegación. Otro caso es el de Francisco de Ortega (1633) que tratando de salir del puerto de San Pedro Sentispac fueron devueltos dos veces por el dicho viento "norueste" por lo que se vieron obligados a arrojar al mar una cantidad considerable del cargamento que llevaban y tuvieron que llegar a Mazatlán a adquirir nuevos bastimentos (Californiana II, t. I, 1970, p. 412). Las tormentas de verano ocasionaban también graves daños a las expediciones, lo cual se observa en el viaje de Diego Hurtado de Mendoza. El tiempo que duraba la travesía dependía de la época en que se viajara como indica Humboldt en los viajes de Acapulco a San Blas que podía ser de veinte a treinta días o de cinco o seis (Humboldt, 1966, p. 486).

En los capítulos referentes a los viajes se tratarán con mayor detalle los sucesos de la navegación.

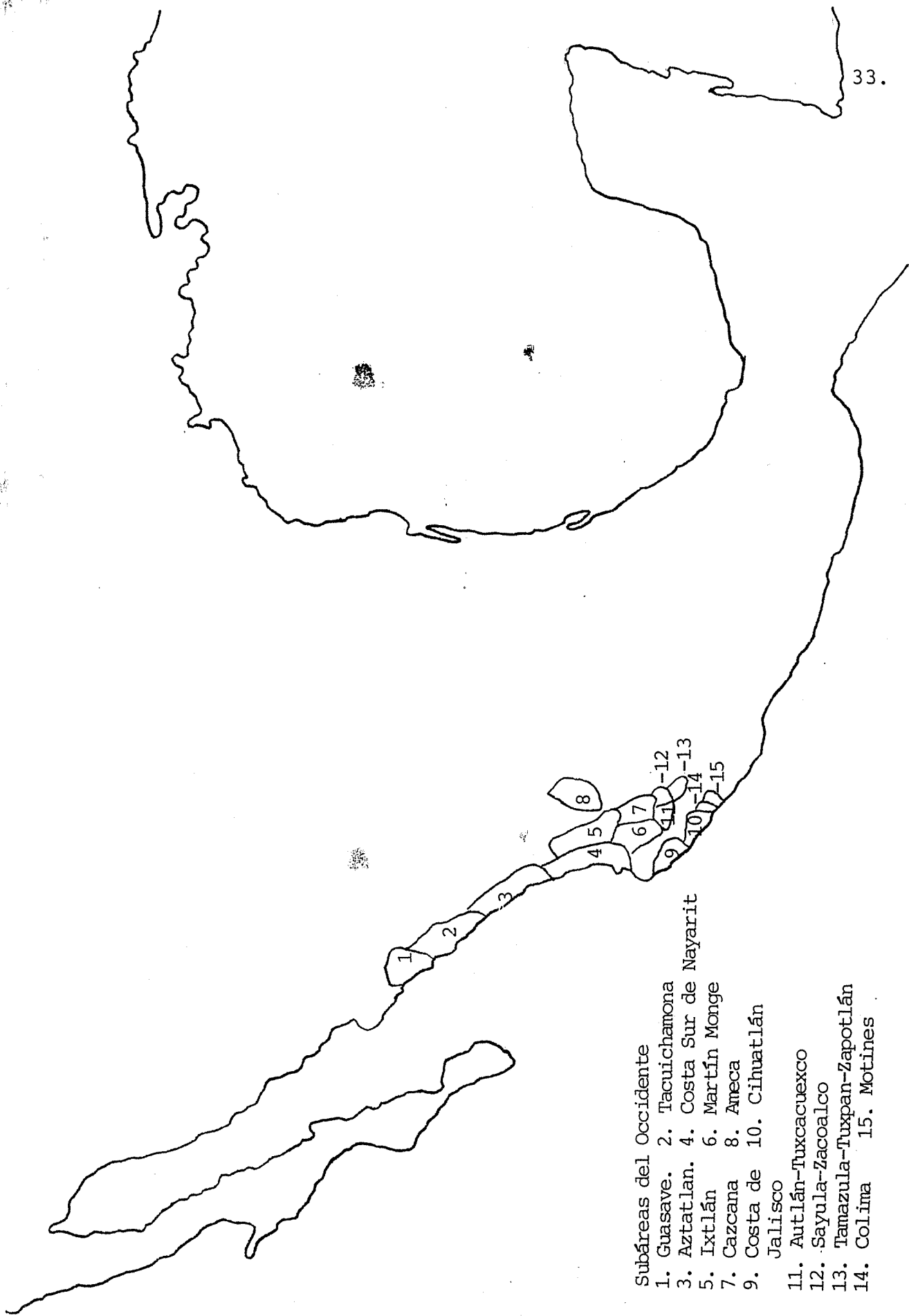
Población prehispánica

Como señala Otto Schöndube (1979, pp. 14-16), las características físicas del Occidente de México dieron lugar a una gran variabilidad cultural que se demuestra por la diversidad lingüística y las diferencias en la lítica, patrón de asentamiento, costumbres funerarias, etc., de las distintas zonas, que han sido llamadas subáreas culturales y que corresponden a nichos ecológicos autosuficientes.

De las subáreas localizadas son importantes para este estudio, por encontrarse en la región costera o ligadas a ella las que se mencionan a continuación:

1. Guasave, 2. Tacuichamona, 3. Aztatlán, 4. Costa Sur de Nayarit, 5. Ixtlán, 6. Martín Monje, 7. Cazcana, 8. Ameca, 9. Costa de Jalisco, 10. Cihuatlán, 11. Autlán-Tuxcacuesco, 12. Tamazula-Tuxpan-Zapotlán y 13. Sayula-Zacoalco (Mapa 4). (Historia de Jalisco, t. I, 1980, p. 119). Conforme a los objetivos de este trabajo podrían agregarse dos subáreas correspondientes a Colima y Motines (6).

Se tiene noticia de la gran cantidad de habitantes



- Subáreas del Occidente
- 1. Guasave.
 - 2. Tacuichamona
 - 3. Aztatlán.
 - 4. Costa Sur de Nayarit
 - 5. Ixtlán
 - 6. Martín Monge
 - 7. Cazcana
 - 8. Ameca
 - 9. Costa de Jalisco
 - 10. Cihuatlán
- Jalisco
- 11. Autlán-Tuxcacuexco
 - 12. Sayula-Zacoalco
 - 13. Tamazula-Tuxpan-Zapotlán
 - 14. Colima
 - 15. Motines

prehispánicos que poblaron la región, por ejemplo, el informe de la visita de Jerónimo Lebrón de Quiñones realizada de 1551 a 1554 dice:

"(...) esta provincia de Colima tiene otras provincias a ella anexas y al tiempo que se conquistaron por los españoles que habrá treinta y tres años poco mas o menos solían ser de muy gran poblazón y asimismo había valles muy poblados de pueblos y gente que ahora solamente les queda el nombre". (Visita de Lebrón de Quiñones, 1554, en Documentos para la Historia de Colima, 1979, p. 29)

La diversidad lingüística existente en el Occidente se comprueba con las noticias que nos dan distintas fuentes documentales como son las Relaciones Geográficas del siglo XVI, el informe de la visita de Lebrón de Quiñones, la Descripción de la Nueva Galicia de Domingo Lázaro de Arregui, etc. Donald Brand (1971, p. 633) señala que los misioneros que llegaron al Occidente de Michoacán, al advertir la gran variedad de lenguas forzaron a los indios a aprender el náhuatl, y por esta causa es muy difícil identificar la región donde se hablaban las diferentes lenguas. Por otra parte los datos que proporcionan las fuentes son confusos y existe la posibilidad de que varias de las lenguas mencio-

nadas por los cronistas sean equivalentes; los primeros contactos con pueblos que dominaban lenguas desconocidas durante extensos recorridos de exploración o conquista proporcionaban conocimientos imprecisos en la mayoría de los casos, lo que hace difícil la identificación de las distintas lenguas y los territorios en que fueron habladas. Además los cambios introducidos por la conquista como el traslado de indígenas para servir como mano de obra a lugares más o menos cercanos de acuerdo a los intereses de los españoles y por otra parte la enorme mortandad de nativos contribuye a esa confusión.

Entre las principales lenguas habladas en la región se encuentran las siguientes: tarasco, nahua, otomí, tzaulteca, tepehuan, huichol, totopame y cora (7).

Las fuentes escritas señalan la existencia de una organización sociopolítica basada en cacicazgos o señoríos establecidos en una población principal con otras menores sujetas a su dominio. En algunos casos los jefes eran aconsejados por un grupo de ancianos, y en ciertos lugares la jefatura era hereditaria (Historia de Jalisco, t. I, 1980, p. 230). Existía un sistema tributario que podía ser de bienes o servicios.

Los pobladores indígenas aprovechaban, principalmente en la región de Sinaloa y Nayarit, las márgenes de los ríos para establecer sus poblaciones, porque los recursos podían obtenerse con mayor facilidad en ellos, como se mencionó anteriormente.

Por el momento de la llegada de los españoles la religión en los pueblos del Occidente de México presentaba una organización con un culto y ritos definidos; se observan semejanzas con las deidades mesoamericanas (Historia de Jalisco, t. I, 1980, pp. 233-235).

Las edificaciones del occidente eran hechas con materiales poco duraderos (barro, piedra, madera, etc.), de ahí las escasas noticias que sobre ellas se tienen. Los pueblos estaban formados por conjuntos de chozas separadas "con sus puertas orientadas hacia una plazuela, donde confluían las actividades cotidianas" (Historia de Jalisco, t. I, 1980, p. 246).

Destaca en el Occidente de México el Estado Tarasco o Purépecha, que fue el pueblo indígena que presentó más unidad y poder en este territorio. Establecidos en lo que hoy es el Estado de Michoacán, los tarascos ex-

tendieron su dominio en base a guerras de conquista para buscar los recursos que les faltaban (Aguirre Beltrán, 1952, p. 159); en su avance hacia el oeste parecen haber logrado someter temporalmente la región de Motines, Colima y Sudeste de Jalisco, pero de una manera más permanente los límites hacia el poniente es probable que coincidieran en forma aproximada a la actual frontera entre Michoacán y Jalisco, de Colima al Lago de Chapala (Brand, 1952, p. 61). Los principales productos que trataban de obtener en dichos lugares eran sal, metales, esclavos, etc. (Brand, 1952, p. 60).

Los tarascos establecían guarniciones militares en pueblos cabezas para ejercer el control sobre los vencidos y tenían pueblos sujetos que estaban subordinados; señala Aguirre Beltrán que estas guerras dieron lugar a un comercio intertribal, pues además las guarniciones militares tenían el papel de "puestos periféricos desde donde partían, a Colima o al mar, caravanas de comerciantes con sus caminos de esclavos" (1953, p. 162).

Al llegar los españoles a Nueva Galicia encontraron un gran número de pequeños núcleos de población, pero no constituyeron un gran obstáculo en la conquista de la

región, pues no formaban un estado unido y poderoso como ocurrió en el altiplano central.

Sin embargo, hubo resistencia como en el caso de la expedición de Rodríguez de Villafuerte; por otra parte una vez realizadas las primeras fundaciones algunos grupos se unieron contra los conquistadores formando un frente poderoso que puso en peligro la colonización española durante la guerra del Mixtón (8).

La Conquista de Nueva Galicia

Las primeras expediciones que llegaron al Occidente fueron enviadas por Hernán Cortés, con ciertos objetivos principales: la búsqueda de un estrecho que uniera los océanos Atlántico y Pacífico y que condujera con facilidad a las Indias; el deseo de encontrar las ricas minas de metales preciosos mencionadas por los aztecas y el interés de conquistar nuevas tierras para acrecentar el dominio español, lo cual menciona el mismo Cortés en una carta al rey:

" (...) yo tenía, muy poderoso señor, alguna noticia, poco había, de la otra mar del Sur, y sabía que por dos o tres partes estaba a doce y a trece y catorce jornadas de aquí; estaba muy ufano, porque me parecía que en la descubrir se hacía a vuestra majestad muy grande y señalado servicio, especialmente que todos los que tienen alguna ciencia y experiencia en la navegación de las Indias han tenido por muy cierto que descubriendo por estas partes la mar del Sur se habían de hallar muchas islas ricas de oro y perlas y piedras preciosas y especiería, y se había de descubrir y hallar otros muchos secretos y cosas admirables y esto han afirmado y afirman también personas de letras y experimentadas en la ciencia de la cosmografía. E con tal deseo y con que mí pudiese vuestra majestad recibir en esto muy singular y memorable servicio, despaché cuatro españoles, los dos por ciertas provincias y los otros dos por otras; y informados de las vías que

habían de llevar y dádoles personas de nuestros amigos que los guiasen y fuesen con ellos, se partieron. E yo les mandé que no parasen hasta llegar a la mar, y que en descubriéndola tomasen la posesión real y corporalmente en nombre de vuestra majestad, y los unos anduvieron cerca de ciento y treinta leguas por muchas y buenas provincias sin recibir ningún estorbo, y llegaron a la mar y tomaron la posesión y en señal pusieron cruces en la costa della". (Tercera carta de relación, 1976, pp. 182-183).

En el mismo año de la caída de Tenochtitlan, antes del mes de octubre de 1521, envió a Francisco Alvarez Chico quien alcanzó la Mar del Sur en un punto situado por la zona de Acapulco y de ahí se dirigió hacia Zacatula. En el siguiente año, con el deseo de encontrar un país poblado de amazonas mencionado por los indígenas, Francisco Montaña fue encargado de realizar una expedición; iban con él tres españoles más y un buen número de indios (Sevilla del Río, 1975, p. 14). En sus exploraciones llegó hasta Tzintzuntzan y con algunos tarascos alcanzó las fronteras de los señoríos colimenses; desde ahí intentó tratar pacíficamente con ellos, pero sus esfuerzos fueron rechazados y muertos sus mensajeros (Lameiras, 1983, p. 71). También en 1522 Cristóbal de Olid fue enviado a Michoacán donde permaneció por un tiempo. De este lugar marchó a Zacatula para vigi-

lar la construcción de unos barcos que ahí fabricaban y que estaban destinados a la exploración de la costa (Cortés, 1976, p. 183).

Cuando Olid se dirigía a Zacatula, el capitán Juan Rodríguez de Villafuerte (9) decidió separarse y se marchó rumbo a Colima; en su camino tuvo un enfrentamiento con los indígenas cerca de Tecomán, del que salió derrotado y se vio obligado a regresar a Zacatula donde fue mandado aprehender por Cortés y llevado a México. (Historia de Jalisco, t. I, 1980, p. 263)

Gonzalo de Sandoval, que se encontraba cerca de Acapulco, recibió órdenes de marchar hacia Colima, y pasando por Zacatula siguió por la costa hasta llegar a la zona de Tecomán donde sostuvo una *lucha con los nativos* de la cual salió triunfante; continuó por la costa llegando hasta Cihuatlán, que según los informes indígenas se encontraba poblada por amazonas (Cortés, 1976, pp. 202-203). Siguiendo las instrucciones de Cortés, quien le ordenó la fundación de un pueblo de españoles que llevara el nombre de Colimán, Sandoval eligió un paraje cerca de la costa a orillas del río Armería, donde fundó la villa de Colima el 25 de julio de 1523. Sauer, (1976, pp.

104-105) expone que la fundación de Colima en su sitio original fue motivada por el conocimiento, -a través de los tarascos- de la riqueza mineral de la zona, ya que no reunía las condiciones necesarias para convertirse en centro de las exploraciones terrestres y marítimas por ser un lugar que no presentaba facilidades de comunicación, ni hacia el norte ni hacia la costa, y que de haber deseado una base para las exploraciones marítimas las bahías de Santiago y Navidad hubieran sido los puertos más indicados para ello. La villa cambió de lugar dos años más tarde aproximadamente según señala Lebrón de Quiñones, para estar más cerca de las minas; es probable que la obtención de minerales haya disminuido para entonces en la región de la primera Colima. La numerosa población de la costa pudo haber sido otro incentivo para la fundación de la villa en ese lugar. También podría haber sucedido que Cortés buscara un sitio que a la vez que estuviera cerca de las minas fuera centro de control de las tierras recién dominadas y por dominar y que también pudieran dirigirse desde ahí las exploraciones costeras,- no hay que olvidar cómo atraía a los españoles la búsqueda del famoso estrecho de Anián (que corriera del Pacífico al Atlántico) y las famosas leyendas (de las ciudades de oro, de imperios semejantes

al mexicano, tierras de Amazonas) que los llevaron a realizar empresas realmente difíciles-, era difícil lograr todos los objetivos y Colima se encontraba muy lejos de los recientes dominios y por otra parte el interés por los minerales era más fuerte ya que constituía un beneficio más directo y provechoso para los habitantes de la villa, y así cambiaron el pueblo de lugar.

Sandoval distribuyó las tierras conquistadas entre los soldados que le acompañaban y que no habían sido recompensados anteriormente, estos españoles formaron parte de los primeros habitantes de Colima.

Durante los años de 1522 y 1523 se realizó una expedición que se atribuye a Cristóbal de Olid (Sauer, 1976 p. 26), por el noroeste del estado tarasco llegó a la región de Tuxpan, Zapotlán y Tamazula, y aquí descubrió una mina que posiblemente fue explotada antes de la conquista (10), llamada de Morcillo (Brand, 1952, p. 61).

En 1524 Francisco Cortés de San Buenaventura salió de México con destino a Colima para llevar a cabo ciertas indicaciones de Cortés en dicha villa y después dirigirse hacia el norte. Parece haber partido a la con-

quista desde el valle de Cihuatlán o la bahía de Navidad hacia el norte por el valle de Espuchimilco (hoy Purificación), atravesó el valle de Milpa y siguió por Ayutla y posteriormente por Etzatlán, de donde continuó a través de la sierra hasta el valle de Ahuacatlán, rodeó el Ceboruco y llegó a los pueblos de Jalisco y Tepic, aquí hizo algunos reconocimientos de las cercanías del Río Santiago, aunque no se encuentran noticias de que lo hayan cruzado (Sauer, 1976. pp. 29-30). San Buenaventura dejó huellas de su paso en dichos lugares por los métodos violentos que empleó para sofocar la resistencia indígena y satisfacer las necesidades de los expedicionarios, pues los visitantes Diego de Vargas y Gonzalo de Cerezo encontraron los vestigios de pueblos destruidos y saqueados durante esta expedición conquistadora (Muriá, borrador para la Historia de Jalisco, p. 14). Se discute acerca del camino tomado en el retorno, si fue por la costa o siguió el mismo camino de ida, pues aunque algunos cronistas indican que regresó por la costa, el hecho de que no hayan reclamado derechos sobre las tierras costeras hace dudar de tal afirmación.

(11)

Nuño de Guzmán tenía sus motivos personales para desear la conquista de un territorio mayor que el de la Nueva España, debido a su enemistad con Cortés y al interés de hacerse perdonar los desmanes cometidos durante su actuación como presidente de la Audiencia; por otra parte deseaba extender sus dominios de tal manera que abarcaran desde el Pánuco hasta el Pacífico. Con tal fin se dispuso a salir hacia el Occidente en una expedición que inició en diciembre de 1529 por el Oeste de Toluca y siguió tocando los pueblos que se mencionan a continuación: Ixtlahuaca, Tzintzuntzan, Conguripo, Tototlán (Coína), Cuitzeo, Tonalá, Nichistlán, (Tlacotlán, Cuquío y Contla), Etzatlán (De aquí Chirinos (12) se dirigió a Nayarit llegando hasta Tepic), Ahuacatlán, Tetitlán y Xalisco donde se reunió nuevamente Chirinos a la expedición, cruzaron el río Santiago y siguieron por Aztatlán, Chiametla, Piaxtla, Cihuatlán, Quila, Las Flechas, Cuatro Barrios, El León y Culiacán. Después enviaron expediciones al este, pues veían el territorio cada vez más despoblado y luego regresaron a Xalisco. (Historia de Jalisco, t. I, 1980, pp. 276-302).

Para consolidar su dominio Nuño de Guzmán hizo fundar varios pueblos, los cuales fueron: en el norte, San

Miguel y Chiametla en 1531; Espíritu Santo que después se llamó Compostela, situado en el centro de la región conquistada, durante el mismo año de 1531 y también en ese año en la zona cazcana se fundó Guadalajara en el paraje de Nochistlán, y en la costa, en 1533, se fundó Purificación (13).

Pronto surgieron conflictos entre Cortés y Nuño de Guzmán por los terrenos que se adjudicaban en sus respectivas conquistas, primero se disputaron la zona de Tama- zula, Tuxpan, Zapotlán y Amula, y después la de Ahuaca- tlán y Jalisco: ambos pleitos se resolvieron a favor de Cortés, pero la región de Jalisco y Ahuacatlán, tan ale- jada de los dominios de Cortés (argumento que esgrimía Nuño de Guzmán) siguió controlándose desde Compostela y de hecho nunca se cedió para que formara parte del te- rritorio de Cortés.

Aprovechando la ausencia de Cortés (14), Nuño de Guzmán ejerció su poder contra los aliados de su enemi- go como se advierte en la cuestión de las encomiendas otorgadas por Sandoval y San Buenaventura, de las que realizó una nueva distribución entre sus partidarios. Un caso sobresaliente es el de la denominada provincia

de Avalos (15), pues llama la atención el que en sus expediciones conquistadoras Guzmán no se atreviera a entrar en ella y que aunque la dio en encomienda a otras personas, éstas no ejercieran sus derechos sobre dicha provincia; lo que hace pensar que Alonso de Avalos conservaba en España amigos poderosos que le ayudaban a hacer respetar sus dominios (Muriá, Borrador para la Historia de Jalisco, p. 22). Los pueblos de Avalos formaron un territorio con rasgos peculiares, ya que la población indígena parece haber recibido un trato mejor que en otros lugares, pues se advierte un mayor respeto a sus costumbres y forma de vida, así como un descenso de población marcadamente menor que en otras partes, (Muriá, *Ibidem*); es posible que esa actitud considerada hacia los nativos diera lugar a la paz de la que esta región gozó por muchos años.

El territorio del reino de Nueva Galicia

El territorio de la Nueva Galicia se configuró tomando como base las expediciones de conquista realizadas por Nuño Beltrán de Guzmán, quien como se mencionó anteriormente deseaba dominar un territorio mayor que el conquistado por Cortés, y es posible que el gobierno español apoyara sus proyectos con el fin de limitar el poder que Cortés había adquirido con sus conquistas. La Corona determinó que el espacio formado con las tierras conquistadas por Nuño se llamase Reino de la Nueva Galicia y que su capital recibiera el nombre de Compostela, por real cédula de 25 de enero de 1531 (Arregui, 1980, Introducción, p. 30). A consecuencia de esto Nuño cambió el nombre de la recién fundada villa del Espíritu Santo de la Mayor España por el de Compostela, quedando este lugar como capital (Muriá, 1976, p. 16).

Los límites del reino nunca fueron claramente precisados, lo mismo que su organización política, José María Muriá sugiere que tan imprecisión se mantuvo bajo

el reinado de los Habsburgo porque convenía a sus reales intereses que no existiera un poder que pudiera enfrentárseles.

Antes de que Nuño de Guzmán emprendiera su conquista, Hernán Cortés había enviado varias expediciones hacia el Occidente (Cortés, 1970, pp. 202-203); la Corona señalaba que para adjudicar territorios a un conquistador, éste debía lograr el establecimiento de españoles en el lugar, de tal manera que se asegurara la posesión y control de las tierras y sus habitantes, de acuerdo a dicha estipulación Cortés incorporó a la Nueva España los territorios de Colima, Autlán, Amula, Etzatlán, Zapotlán y Sayula (la llamada provincia de Avalos). En cambio la costa de Jalisco, aunque había sido explorada por Francisco Cortés de San Buenaventura, se concedió a Nueva Galicia porque fue Nuño de Guzmán el que logró fundar poblaciones en ella (Muriá, 1976, pp. 25-26).

En un principio Nueva Galicia comprendía las extensas provincias de Jalisco y Zacatecas y por la costa abarcaba desde el puerto de Navidad (por el que siempre estuvo en conflicto con Nueva España) hasta el límite de los modernos Estados de Sonora y Sinaloa (Muriá, 1976,

p. 26).

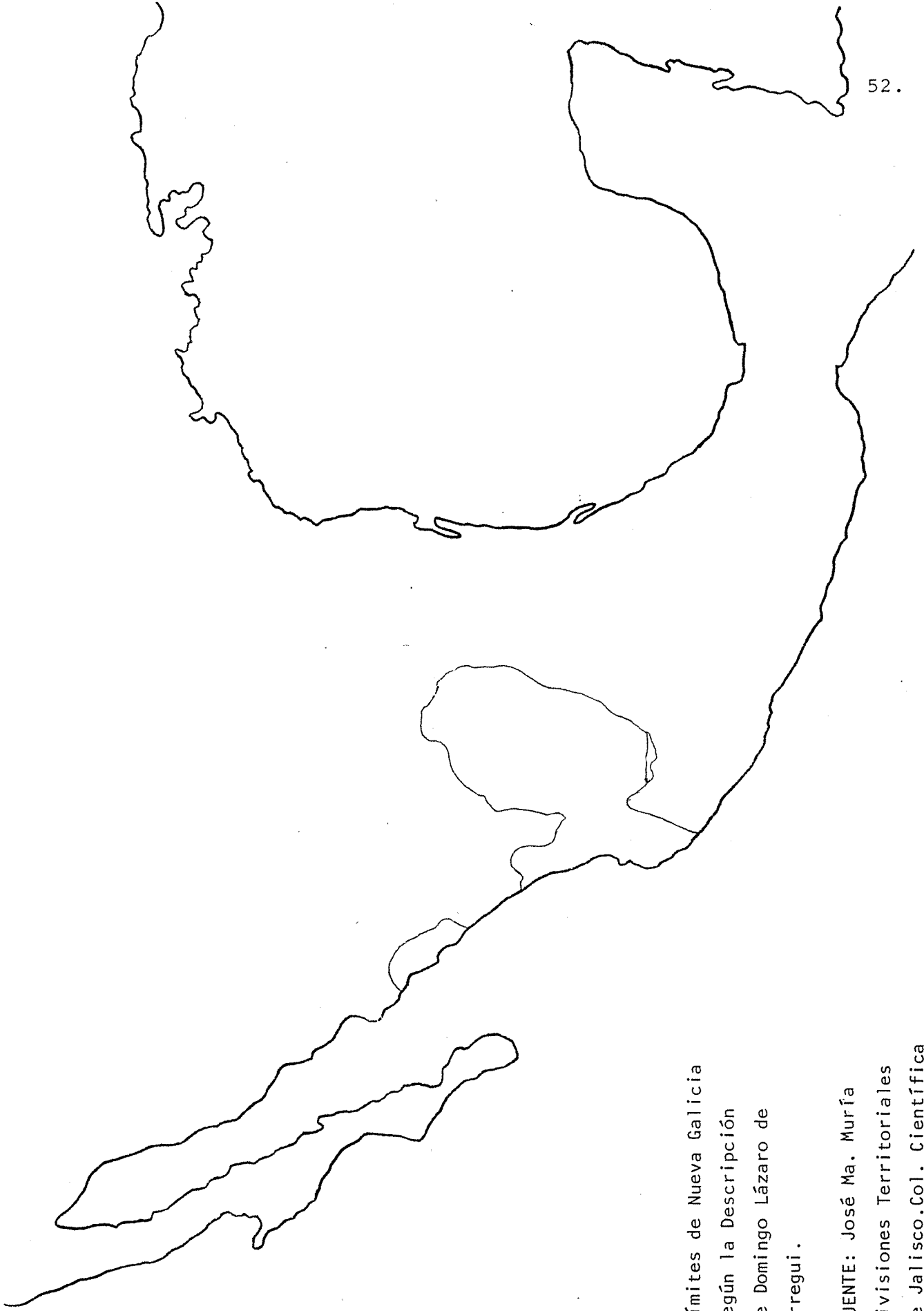
Hernán Cortés en sus primeras exploraciones a la Mar del Sur había descubierto puertos adecuados para sus fines, como fueron Huatulco, Zacatula y Acapulco, en estos lugares estableció astilleros y surgideros que utilizó para sus primeras expediciones marítimas; después, al conquistar Colima, habla del descubrimiento de un puerto adecuado para la navegación, que parece ser el de Salagua (Lameiras, 1983, p. 74); es posible que haya considerado este punto lo suficientemente avanzado hacia el norte según sus intereses y por ello en las posteriores expediciones no haya encomendado a sus hombres seguir adelante en las exploraciones de la costa, por lo que el territorio costero al Norte de Navidad quedó bajo el dominio de Nuño de Guzmán, quien ejerció un control efectivo sobre sus posesiones costeras como posteriormente se verá.

Los españoles, deseosos de encontrar los minerales preciosos que eran el principal atractivo de la conquista, continuaron sus exploraciones hacia el norte y en 1546 una expedición al mando de Juan de Tolosa descubrió ricas vetas en los alrededores del cerro de la Bufa, que

dieron lugar a la fundación de la villa de Zacatecas y que tuviera importantes consecuencias para la Nueva Galicia (Powell, 1984, pp. 26-27). (16) Aunque los inicios fueron muy difíciles por los continuos ataques de los indígenas, la importancia de las minas y el movimiento que originaron propició que el gobierno dispusiera el establecimiento de presidios y la fundación de villas para la protección del camino que conducía a Zacatecas (17) (Florescano, en Lecturas Históricas de Jalisco, t. I, 1982, p. 184).

La riqueza de las minas descubiertas despertó gran interés y el virrey don Luis de Velasco (padre) dispuso la organización de una nueva expedición exploradora cuya dirección se encomendó a Francisco de Ibarra. Este salió de Zacatecas en 1554 hacia el norte con el objeto de buscar nuevas vetas y fundó las poblaciones de Nombre de Dios y Durango, continuando en sus exploraciones Ibarra cruzó la Sierra Madre Occidental y realizó algunas fundaciones, entre ellas la de San Sebastián de Chiametla. Con estos descubrimientos y fundaciones Francisco de Ibarra logró la formación de una nueva provincia que se llamó Nueva Vizcaya (1562) y que vino a reducir el territorio de Nueva Galicia (Riva Palacio, 1972,

REPUBLICA MEXICANA



52.

Límites de Nueva Galicia
según la Descripción
de Domingo Lázaro de
Arregui.

FUENTE: José Ma. Muría
Divisiones Territoriales
de Jalisco.Col. Científica
INAH, 1976.

p. 365).

La nueva provincia dependía judicialmente de Nueva Galicia, pero políticamente estaba sujeta al virreinato de Nueva España debido a que Francisco de Ibarra había llevado a cabo la conquista enviado por el virrey de Velasco. Además, la provincia de Chiametla entró a formar parte de la Nueva Vizcaya, con lo que Culiacán quedó aislado del resto del reino de Nueva Galicia, aunque perteneciendo a él; también la provincia de Sinaloa pasó a ser territorio del nuevo reino.

A petición de Carlos V, el Papa Paulo III erigió en 1548 el obispado de Nueva Galicia, el cual en un principio sólo estaba limitado por el suroeste con los linderos que el obispado de Michoacán le marcaba puesto que las tierras nortenas aún no habían sido colonizadas y no se conocían sus dimensiones (Cuevas, Mariano, 1946, p. 402). En 1621 se creó el obispado de Nueva Vizcaya y poco después se hizo la delimitación de las jurisdicciones de ambos obispados (señaladas en el mapa).

El territorio señalado para las jurisdicciones civil y eclesiástica no coincidía como puede observarse



Fuente:
Muriá José María
Historia de las Divisiones Territoriales
de Jalisco. 1976: Mapa 3

en los mapas, lo que dio lugar a conflictos entre ambas autoridades; por otra parte podría pensarse que esto se consentía de acuerdo a los probables deseos de imprecisión de la corona española, antes mencionados.

NOTAS

- (1) Tales como huicholes, tecuales, coras, otomís, tecos, etc.
- (2) Los datos sobre el clima y la vegetación de los Estados de Jalisco, Colima y Nayarit, fueron tomados de las Síntesis geográficas publicadas para cada Estado por la Secretaría de Programación y Presupuesto.
- (3) Por la riqueza y complejidad de la vegetación del estado, se describe sólo la de la zona costera por ser la de principal interés para este estudio.
- (4) Debido a la limitación de las fuentes, la información sobre este estado se da en forma más general. Se consultaron las cartas de climas de Culiacán (13 R-VII) y Mazatlán (13 Q-1) y las cartas de uso del suelo y vegetación de las zonas de La Paz, Chihuahua y Guadalajara.
- (5) Para estos datos se tomaron en cuenta las medias anuales de precipitación pluvial y temperatura de los municipios de Ahome, Guasave, Angostura, Culia-

cán, Elota, Mazatlán, Rosario y Escuinapa, que cubren la zona costera. (Manual de Estadísticas Básicas del Estado de Sinaloa, 1984, pp. 8-9)

- (6) Colima comprendería la región del río Armería, con los valles de Tecomán y Colima; Motines la región costera cercana a Michoacán.
- (7) Ramírez Flores, José. 1980 y Gerhard Peter, 1982. No se trató con mayor amplitud este tema por no considerarlo necesario para el objetivo de esta investigación. Si se desea una información más extensa pueden consultarse los libros citados.
- (8) La existencia de la Confederación Chimalhuacana (formada por Tonallan, Xalisco, Cuitzeo, Chapallan, etc.) no ha podido ser demostrada suficientemente. Es probable que se organizara temporalmente para enfrentarse a los tarascos en los pueblos vecinos a estos (Brand, 1952, p. 60).
- (9) Cortés habla en sus cartas de un capitán que sin su permiso realizó una entrada a la provincia de Colima,

pero no menciona su nombre. Los autores difieren acerca de su identificación, lo mismo que con la del capitán que posteriormente llevó a cabo la conquista del territorio. Sauer, (1976, pp. 17-25) hace un análisis de las distintas fuentes y concluye señalando a Villafuerte como el capitán que fue derrotado y a Sandoval como el que realizó la conquista definitiva.

- (10) Si los tarascos -que habían dominado temporalmente la región de Colima, y la zona de Tuxpan era una especie de "colonización fronteriza" (Brand, 1952, p. 61)- sabían de la existencia de la riqueza minera de este territorio e informaron de ello a los españoles, resulta raro que Cortés no hable de esto en sus cartas, lo que se explicaría con el interés de la explotación de estas tierras en su beneficio, y con el hecho de que las reservó para sí, Muriá indica que esta omisión se debió a que Cortés deseaba sus ganancias sin pagar el quinto real (Muriá, Borrador para la Historia de Jalisco, p. 11).
- (11) Sin embargo, la denominación del Valle de Banderas, que se atribuye a un suceso ocurrido durante el via-

je de regreso por la costa, es apoyado por el hecho de que se le conoció con ese nombre, mencionado en las fuentes más antiguas (Sauer, 1976, p. 31). Joseph Mountjoy señala además otras fuentes que apoyan la versión del regreso por la costa, como la declaración de los testigos Gerónimo Flores y Alonso Quintero en el pleito de Cortés contra Nuño de Guzmán y el informe de fray Francisco Lorenzo que en 1530 visitó el Valle de Banderas y afirma que ya estaba repartido entre los españoles. (Pantoc, No. 3, mayo de 1982, Universidad Autónoma de Guadalajara).

- (12) Pedro Almendez Chirinos acompañaba a Nuño de Guzmán como lugarteniente en la expedición.
- (13) El objetivo de estas fundaciones como lo muestra su localización, era el de controlar la vasta región conquistada, pero pronto las necesidades de los pobladores españoles se impusieron y ninguna conservó su asiento definitivo.
- (14) Cortés se encontraba en España ocupado en el asunto

de su juicio de residencia.

- (15) Denominada así por Alonso de Avalos, primo de Cortés, quien participó en la expedición de Francisco Cortés de Buenaventura y que recibió esta región en encomienda (Atoyac, Cocula, Zacualco y Sayula) junto con su hermano Hernando de Saavedra.
- (16) De gran importancia para el desarrollo de la minería zacatecana fue el apoyo dado por el capitán Cristobal de Oñate, Gobernador de Nueva Galicia, quien junto con Juan de Tolosa, Diego de Ibarra y Baltazar Termino de Bañuelos formaron un grupo que sostuvo e impulsó la explotación minera en los difíciles años iniciales (Powell, 1984, p. 43)
- (17) Quedaron así dos rutas principales hacia el norte: una llevaba de Guadalajara hasta Culiacán pasando por Compostela y Chiametla "por camino derecho siempre cerca de la costa, y por la mar cuando quieren" (López de Velasco, 1971, p. 135). La otra ruta se estableció a raíz del desarrollo de Zacatecas, aunque en un principio el camino iba de Guadalajara a este centro minero, pronto se instauró una vía directa a México que no pasaba por Guadalajara.

CAPITULO II

LA EXPANSION AL PACIFICO

Las Indias Orientales

Son muy conocidos los acontecimientos que llevaron al descubrimiento de América, así como el hecho de que no era éste el objetivo del viaje de Cristóbal Colón, sino la búsqueda de una nueva ruta a las Indias. Con esa motivación los portugueses primero y los españoles más tarde se aventuraron en el desconocido océano Atlántico, lleno de legendarios peligros.

El hallazgo de las nuevas tierras no impidió que el interés por el Asia continuara y una vez comprobada la existencia de un continente y un mar que se interponía para llegar a Oriente, los intentos de encontrar una ruta de fácil acceso a los productos orientales se sucedieron, buscando ahora el paso marítimo o estrecho que posibilitara la comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico, al igual que la ruta a través de la mar del Sur que condujera a las Indias.

Las exploraciones por la costa americana del Atlántico culminaron con la expedición de Magallanes en 1521 (1) quien a pesar de numerosos percances logró encontrar el estrecho y llegar a las islas orientales. Los inconvenientes de la travesía fueron confirmados en el siguiente viaje realizado en 1525 al mando de Jofre de Loaysa: la ruta presentaba demasiadas dificultades, era muy larga y a través de climas hostiles que creaban muchos problemas en la navegación, por lo que se deseaba encontrar un paso hacia Oriente que estuviera situado más al norte y donde los viajes sufrieran menos contratiempos. Sin embargo, con esas incursiones a través del Pacífico y de las islas asiáticas se adquirieron conocimientos y experiencias que fueron de gran utilidad para alcanzar finalmente un camino más adecuado (2).

Después de las diversas exploraciones por el sur del continente americano y del descubrimiento del estrecho de Magallanes, los esfuerzos se dirigieron pues hacia el norte donde se esperaba encontrar el famoso estrecho llamado de Anián, que es mencionado como uno de los objetivos en las expediciones realizadas por el Pacífico Norte durante los siglos XVI y XVII (3). Aunque

se daba gran importancia a este paso, al facilitar el tránsito entre los océanos favorecería también la entrada de extranjeros a las costas novohispanas, por lo que en algunas ocasiones el gobierno español no consideró conveniente su descubrimiento. De cualquier manera el interés por encontrar dicho estrecho dio lugar a exploraciones que contribuyeron al conocimiento de las costas americanas.

Los primeros viajes realizados desde Nueva España en dirección a Oriente fueron organizados por Hernán Cortés, quien después de la Conquista de Tenochtitlan envió a sus hombres a explorar hacia las costas del Pacífico y ordenó la construcción de algunas naves en Zacatula (Cortés, 1976, p. 183).

A mediados de agosto de 1526 se presentó ante Cortés un sobreviviente de la flota de Loaysa, el clérigo D. Juan de Aréizaga quien había logrado desembarcar en la costa de Oaxaca; pertenecía a la tripulación del patache Santiago que se había separado del resto de la expedición en medio de una tormenta, y después de muchas vicisitudes el patache llegó a costas novohispa-

nas con la tripulación diezmada y enferma. Los informes de los sobrevivientes fueron de gran utilidad, como lo señala Bernal Díaz del Castillo:

"... del cual capitan y pilotos que en el patache venían se informó Alvaro de Sayavedra Zerón de todo lo que quiso saber, y aún llevó en su compañía a un piloto y dos marineros, y se lo pagó muy bien para que volvieran otra vez con él, y tomó plática de todo el viaje que habían traído y de las derrotas que habían de llevar". (Ob. cit. pp. 499-500)

La entrevista con Aréizaga avivó el interés de Cortés e imposibilitado de hacer personalmente el viaje, envió a su primo Alvaro de Saavedra Cerón. La expedición salió de Zihuatanejo el 31 de octubre de 1527 con dos navíos y un bergantín (Fernández de Navarrete, Relación del viaje que hizo Alvaro de Saavedra... p. 266). Saavedra logró llegar a Tidore y encontrar a los supervivientes de la expedición de Loaysa, pero su situación era tan difícil como la de ellos y poco podía hacer por ayudarlos. La travesía había sido dura y después de dos meses en la isla decidió regresar a Nueva España. Dos veces intentó encontrar la ruta de regreso pero en el segundo viaje perdió la vida; la tripulación regresó a Tidore muy disminuida y enferma.

Las Californias: descubrimiento y exploración

Hernán Cortés conservaba su deseo de explorar las costas del Mar del Sur, y recibió en 1529 la aprobación real para su proyecto; otros asuntos reclamaron su atención y fue hasta junio de 1532 cuando salió de Acapulco una nueva expedición al mando de Diego Hurtado de Mendoza (López de Gómara, t. II, 1870, p. 241) llevaba dos bergantines llamados San Miguel y San Marcos que según Nuño de Guzmán él los había hecho a su costa cuando fue presidente de la Audiencia (D.I.I. 1864, 1a. serie, t. XV, p. 344). Las tormentas de verano hicieron naufragar uno de los barcos y el otro llegó a la costa de Nueva Galicia donde fue capturado por Nuño de Guzmán. Hernán Cortés con el deseo de recuperar su nave, organizó otra expedición que salió en octubre de 1533 con Hernando de Grijalva y Diego de Becerra como capitanes, desde el puerto de Santiago, provincia de Tehuantepec, donde estaba el astillero en el que construyeron sus naves. El nombre de Santiago ha dado lugar a que algunos autores como Riva Palacio (1972, p. 255) y Amaya Topete (1958, mapa 17) señalen como punto de partida de esa expedición el puerto de Santiago en Colima; sin embargo en la cuenta de gastos que para dicho viaje llevó el Marqués del Valle

(D.I.I., t.XII, 1864, p. 298) dice que los preparativos se hicieron desde el "Puerto de Santiago, Mar del Sur, provincia de Tecoahtepeque de Nueva España". Por otra parte en la relación del viaje de la nave que dirigía Hernando de Grijalva se menciona solamente que salieron "del puerto de Santiago en el Mar del Sur", pero al narrar el derrotero seguido durante la navegación se describe entre otros puertos el de "Xuclutan" (Cuyutlán) y que es llamado bahía de Santiago de Buena Esperanza, se habla de las ventajas del puerto y a continuación se informa sobre Zacatula y Acapulco sin mencionar que hayan iniciado el viaje en la anterior bahía (D.I.I. t. XIV, 1864, pp. 137-139). En este astillero de Tehuantepec denominado también "Astillero del Carbón" se construyeron varios de los navíos utilizados en las expediciones organizadas por Cortés, como el San Lázaro, el Santa Agueda y el Santiago, los primeros se llevaron en los viajes a California y el tercero viajó hacia Perú (El astillero del Carbón en Tehuantepec en Boletín del A. G. N., 1950, p. 7).

En esta ocasión, otra vez el mal tiempo vino a obstaculizar los planes de Cortés, pues debido a ello los

EXPEDICION DIRIGIDA POR DIEGO BECERRA (1533)

HOMBRES CONTRATADOS *

NOMBRE	PROCEDENCIA	ACTIVIDAD
Miguel Pérez	Portugués	Calafate
Alberto González	Gallego	Marinero
Juan de Balzala	Vizcaíno	"
Pedro Escandón	Gallego	"
Pero Ochoa	Vizcaíno	"
Juan de Bilvao	"	Calafate
Estefano de Lezana	Esclavo	Marinero
Manuel Domingo	---	Calafate
Pascalín de Pierro	Carragotes	Carpintero
Gaspar Iun	Genovés	Marinero
Juanes de Velastegui	Vizcaíno	"
Juanes Descarza	---	"
Pedro de Casanueva	Vizcaíno	Cordonero y despensero
Juan Martínez Aroa	---	Carpintero
Sebastián de Coba	Vizcaíno	"
Juan de los Pinos	Andaluz	Maestre de la nao capitana
Juan del Puerto	Andaluz	Marinero
Martín de Acosta	Portugués	Piloto

NOMBRE	PROCEDENCIA	ACTIVIDAD
Juanes Zuazo	Vizcaíno	Carpintero
Miguel de Santa María	---	Carpintero y maestre mayor de los navíos.
Alonso de Barrientos	---	Hacía pez para las naves
Martín Pérez de Lezcano	Vizcaíno	Contramaestre
Juan de San Remo	Gallego	Marinero
Hernando Gallego	---	Carpintero
Jorge Griego	---	Calafate
Jacome Griego	---	Aserrador
Martín Pérez de Baycna	Gallego	Marinero
Juan Frances	---	"
Pedro Ximenez	---	Compañero de gente de tierra
Mendoza	---	Calafate
Martín de Borgos	---	Marinero
Marian Camacho	---	Lombardero
Juan de Minjaca	---	---
Juan García	---	Maestre de la nao S.Lázaro
Bautista	Gallego	Marinero
Sebastián Rodríguez	Portugués	"
Andrés Feros	---	"

NOMBRE	PROCEDENCIA	ACTIVIDAD
Juanes de Tolosa	---	Marinero
Pedro de Malta	---	Marinero y contramaes- tre
Domingo de Colizabarchoruy	---	Marinero
Bartolome Benitez	---	"
Fortun Ximenez	Vizcaíno	Piloto mayor
Domingo de Lexaldechomy	"	Marinero
Juan Oliveos	---	Lombardero y marinero
Francisco Carreño	---	Calafate
Francisco de Triana	---	"
Diego Gutiérrez	---	Tonelero
Maestro Pedro	Portugués	Calafate
Juanes de Marquina	---	Carpintero
Miguel de Urvieta	---	"
Pedro Esclavon	---	Marinero
Maestre Nicolás de Mocana	---	Herrero
Jaunes de Arieta	---	Marinero
Domingo Carbunegio	Gallego	Carpintero
Martín de Asprunza	---	Marinero
Vicente Martín	Portugués	Tonelero
Martín Picarte	Vizcaíno	Compañero de tierra

NOMBRE	PROCEDENCIA	ACTIVIDAD
Juan Ochoa	---	Escribano de la ar- mada
Juan de San Juan	Andaluz	Marinero
Francisco Palazuelos	---	Boticario y cirujano
Juan López	---	Marinero
Capitán Diego Becerra	---	---
Capitán Diego de Grijalva	---	---
Juan de Corasa	---	Contador
Antonio de Ulloa	---	Maestro de campo
Bernardino Hinolosa	---	Tesorero
Fernando de Alvarado	---	Veedor
Pedro Fuentes	---	Alguacil Mayor
Juan Sobrino	---	Compañero de tierra
Lope de Arellano	---	Compañero de tierra
Garci Ramírez	---	Compañero de tierra
Francisco Díaz	---	"
Adriano	---	"
Juan de Xerez	---	"
Juan Cortés	---	" y marinero

NOMBRE	PROCEDENCIA	ACTIVIDAD
Gaspar	---	Negro buzo y marinero
Juan Pérez Guevara	---	Compañero de tierra
Padre Martín de la Coruña	---	---
Fray Juan de San Miguel	---	---
Francisco Castrana	---	---
Mota	---	---

FUENTE: D. I. I. 1a. serie, t. 12, 1864, pp. 298-313.

* No todos los hombres mencionados en esta relación acompañaron a Diego Becerra en el viaje, pues algunos de ellos realizaron trabajos durante los preparativos solamente.

barcos se separaron y la nave Concepción que estaba bajo la dirección de Becerra, tuvo un motín a bordo que llevó a la tripulación a asesinar a su capitán; Fortún Jiménez, piloto del barco, se hizo cargo del mando. Continuaron hacia el norte, llegando casualmente a la península de Baja California cerca del paraje hoy llamado bahía de Paz donde desembarcaron y sufrieron un ataque de los nativos de la región, en el cual resultaron muertos Jiménez y otros miembros de la tripulación. Después de esto, los demás tripulantes se dirigieron a Nueva España llegando a la costa de Nueva Galicia y dieron lugar a rumores de las grandes riquezas que existían en las tierras descubiertas (Bernal Díaz del Castillo, 1968, pp. 44-45). Por su parte Hernando de Grijalva a bordo del navío San Lázaro llegó a las islas posteriormente nombradas Revillagigedo a las que llamó Santo Tomás (López de Gómara, 1870), hicieron exploraciones en ellas y luego se dirigieron a tierra firme, surgiendo cerca de Zacuatlán (Ciguatlán) y aprovecharon para tomar agua en Xuclutan (Cuyutlán) que según señalan en la relación del viaje (D.I.I., 1864, 2a. serie, t. XIV, pp. 138-139) era también llamado Santiago de Buena Esperanza.

Como la nave Concepción llegó a territorio de Nuño

de Guzmán, éste se apoderó también de este barco, con el consabido disgusto de Cortés, quien, además deseoso de explorar la región descubierta accidentalmente por sus hombres y promisorio de tantas riquezas, decidió ir personalmente en el siguiente viaje que se llevara a cabo.

Parece raro que Nuño de Guzmán, que tan vigiladas tenía sus costas y había hecho los primeros contactos con los sobrevivientes de la expedición de Becerra y, por lo tanto tuvo conocimiento de las supuestas riquezas que éstos atribuyeron a California, no haya hecho un viaje a la "isla". Bernal Díaz del Castillo (1968, p. 501) menciona, aunque tachado en el original, que en el mismo navío que había confiscado bien armado y abastecido "envio a la misma tierra a saber que cosa era", pero que sus hombres informaron de la falsedad de las noticias y perdió el interés en ella. Guzmán en sus informes sólo habla de tener un bergantín (que dijo estuvo a punto de quemar Cortés) con el que el capitán Pedro de Guzmán salió de Matanchen el 18 de marzo de 1532 y reconoció la costa de su gobernación tomando posesión de varias islas pequeñas cercanas a dicha costa (D.I.I., 1864 1a. serie, t. XV , pp. 319-322). Puede que Bernal no ha-

ya tenido seguridad sobre los datos y por ello los tachó.

En agosto de 1534 habiendo sido informada la Audiencia de que Nuño había capturado la nave Concepción y que tenía intenciones de equiparla para ir en ella a la isla, le prohibió hacerlo por considerar que sería en detrimento de Nueva Galicia "porque para pacificar é poblar la dicha isla sacariades los españoles que al presente residen e pueblan la dicha gobernación" y por no tener licencia para pacificar ni poblar islas ni tierra firme en la Mar del Sur. Sin embargo posteriormente, en septiembre del mismo año la prohibición se dio a Cortés al ser notificada la Audiencia que Nuño había enviado ya una expedición a California; Cortés apeló alegando que era falso que Guzmán hubiese enviado gente a la isla y que no tenía provisión de su majestad para hacerlo (D. I. I., 1864 1a. serie, t. XII, pp. 417-429). Por lo visto se comprobó la falsedad del viaje de Nuño, porque fue Cortés quien finalmente realizó las primeras exploraciones para conquistar y poblar California.

Es posible que Nuño de Guzmán haya tenido intencio-

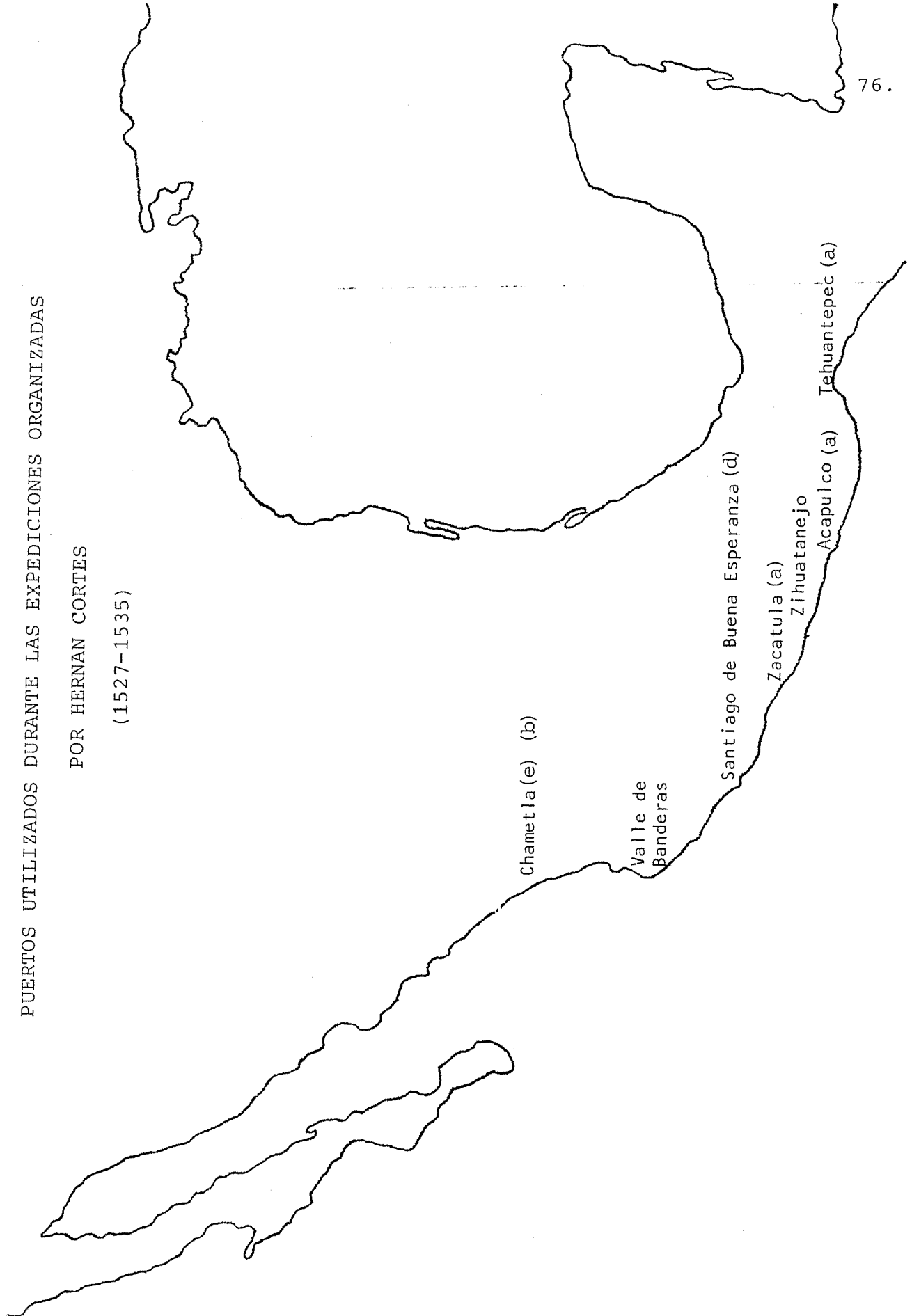
nes de enviar una expedición a California y aprovechar para ello la nave capturada, pero tenía que repararla y reunir hombres, bastimentos y pertrechos, lo que implicaba bastante tiempo y quizá por ello quiso hacer pensar que ya había enviado la nave para ganar a Cortés el derecho sobre las tierras; no obstante su argucia, Cortés, que le aventajaba con recursos y preparativos fue quien logró los derechos sobre la región.

Cortés envió tres naves que tenía en Tehuantepec hacia Chametla y él se dirigió por tierra al mismo lugar; iba provisto de una orden de la Audiencia para que Nuño de Guzmán le entregara la embarcación que había tomado y se dirigió a través de los dominios de éste quien protestó ante las autoridades y prohibió a Cortés la entrada a sus tierras alegando que perjudicaba a los habitantes, a esto Cortés hizo caso omiso considerando que Nuño no tenía derecho a prohibirle la entrada en las posesiones de la corona española (D.I.I., 1864, 1a. serie, t. XII , pp. 448-452). Según las declaraciones posteriores de Nuño de Guzmán, Cortés "embio a ranchar por toda la tierra maíz" dañando con esto a los pobladores y Cortés argumentó que por el contrario, al vender sus excedentes se beneficiaban. En Chiametla Cortés embarcó

PUERTOS UTILIZADOS DURANTE LAS EXPEDICIONES ORGANIZADAS

POR HERNAN CORTES

(1527-1535)



con una parte de sus hombres y dejó a Andrés de Tapia al mando de los restantes para volver más tarde por ellos. Nuño acusa también a Andrés de Tapia de abusar de los pobladores de la región principalmente de los indios obligando a muchos de ellos a acompañarlo en el viaje a California, incluso atribuye a esta causa la despoblación de la villa del Espíritu Santo (D.I.I., 1864, 1a. serie, t.XVI , p. 5-37). Declaró Nuño que la gente de Cortés iba muy descontenta porque no sabían con seguridad su destino y que la tierra mostróse muy mala, pero a pesar de ello Cortés continuó empeñado en llevar a cabo su colonización. De Chametla Cortés atravesó a California, arribaron al puerto que pusieron por nombre Santa Cruz (hoy La Paz) y tomó posesión de las tierras descubiertas en nombre del rey de España el 3 de mayo de 1535 (Auto de posesión... Mathes, 1978, p. 97).

Asuntos pendientes en Nueva España le obligaron a regresar por lo que dejó a Francisco de Ulloa en California y marchó rumbo a la capital novohispana. Debido a la difícil permanencia en las hostiles tierras bajacalifornianas Ulloa se vio obligado a regresar, y fue hasta 1539 cuando volvió a partir hacia California, en-

cargado por Cortés de explorar la costa de la península. En este viaje Ulloa logró alcanzar la desembocadura del río Colorado; a continuación rodeando la península subió por el pacífico hasta la isla de Cedros (Mathes, 1973, p. 14).

En estos viajes a California se utilizaron como punto de partida los puertos que habían descubierto los hombres de Cortés durante sus exploraciones por la costa, donde se habían establecido astilleros, es decir Tehuantepec, Zacatula y Acapulco; la búsqueda del paso que llevaba a la especiería primero y el deseo de realizar nuevos descubrimientos después, motivó a los españoles a encontrar puertos adecuados como surgideros que estuvieran más cerca del objetivo.

Alvar Núñez Cabeza de Vaca, que había naufragado en la Costa del Golfo de México, cruzó por el norte de la Nueva España a través de Texas y llegó después de muchos percances a Nueva Galicia. Al relatar los sucesos de su aventura, expresó que algunos nativos le habían hablado de las numerosas riquezas de los pueblos indígenas del norte, renovando así el interés por descubrir la existencia de las legendarias Cíbola y Quivira (Fer-

nández de Oviedo, 1959, v. IV, t. CXX, pp. 350-351).

A principios de 1538 salió en búsqueda de tales pueblos fray Juan de la Asunción, enviado por el provincial de la orden de San Francisco, fray Antonio de Ciudad Rodrigo; no se sabe con certeza hasta donde llegó este fraile, aunque se supone que entró a Nuevo México (Mendizábal, 1930, pp. 30-31). El nuevo provincial de la orden fray Marcos de Niza decidió ir personalmente y con las instrucciones del virrey, recibidas en el convento de Tonalá, salió hacia S. Miguel de Culiacán el 20 de noviembre de 1538 en compañía de fray Honorato, del negro Estebanillo (sobreviviente junto con Alvar Núñez de la peligrosa jornada antes mencionada) y otros indios esclavos (Mendizábal, 1930, pp. 30-31).

En las mencionadas instrucciones el virrey de Mendoza encargaba a fray Marcos de Niza que observara las características de las tierras y sus pobladores, a los que debía tratar con cuidado y pacíficamente. No olvidaba el virrey el famoso estrecho y así recomendaba:

"Saber siempre si hay noticia de la costa de la Mar, así de la parte del Norte como de

la del Sur, porque podría ser estrecharse la tierra adentro. Y si llegáredes á la costa de la mar del Sur, en las puntas que entran, al pie de algun árbol señalado de grande, dejar enterradas cartas de lo que os pareciere que conviene avisar, y al tal árbol donde quedase la carta hacelle alguna cruz porque sea conocido; asimismo en las bocas de los reos y en las disposiciones de puestos, en los árboles más señalados, junto al agua, hacer la misma señal de la cruz y dexar las cartas, porque si enviare navios, seran advertidos de buscar esta señal" (D.I.I., 1864, 1a. serie, v. III, p. 327).

A continuación encomendaba que le mantuviera informado mandando indios con las noticias y que tomara posesión de las nuevas tierras en su nombre por su majestad.

Expresó fray Marcos en su relación que salió con gran cantidad de indios de Petatlán, de otro pueblo llamado del Cuchillo y otros que D. Antonio de Mendoza liberó y compró para el viaje (D.I.I., 1864, 1a. serie, t. III, pp. 484-537); se dirigió de Culiacán hacia el norte siendo recibido con regalos y muestras de alegría en las diferentes poblaciones que iban atravesando. Mandó adelante al negro Esteban y después prosiguió la marcha encontrando a su paso nativos bien vestidos y muchos alimentos. Fray Marcos no alcanzó a llegar a las famosas siete ciudades pero declaró que tuvo noticias de sus ri-

quezas y tomó posesión de ellas a distancia por miedo a la belicosidad de sus habitantes.

Fray Marcos no olvidó la encomienda de informarse sobre la mar del Sur y expresó:

"En todo este camino, que serían 25 ó 30 leguas de aquella parte de Petatean, no ví cosa digna de poner aquí, acebto que vinieron á mi indios de la isla en que estuvo el Marqués del Valle, de los cuales me certifiqué ser isla, y no como algunos quieren decir, tierra firme; y ví que della pasaban á la tierra firme en balsas, y de la tierra firme á ella, y el espacio, que hay de la isla á la tierra firme, puede ser de media legua de mar, poco más o menos. Asimismo me vinieron á ver indios de otra isla mayor quella, questá más adelante, de los cuales tuve razón haber otras treinta islas pequeñas, pobladas de gente y pobres de comida, ecebto dos, que dicen que tienen maiz. Estos indios traian colgadas de la garganta muchas conchas, en las cuales suele haber perlas; é yo les mostré una perla que llevaba para muestra, y me dixeron que de aquellas había en las islas, pero yo no les ví ninguna" (D.I.I., 1864, 1a. serie, t. III, p. 331).

Continuó su camino interrogando a los nativos y así supo de "una abra llana y de mucha tierra, en la cual me dixeron haber muchas y muy grandes poblaciones, en que hay gente vestida de algodón" (D.I.I., 1864, 1a. serie, t. III, p. 332). Estando en un pueblo llamado

Vacapa recibió noticias de la existencia de 34 islas y de que los indios de la costa eran "pobres de comida" (D.I.I., 1864, 1a. serie, t. III, p. 334). Con esto se advierte que fray Marcos fue mal informado o decidió aumentar los recursos de la región para despertar el interés en ella o realzar la importancia de su misión. De cualquier manera logró enfocar la atención del gobierno y de particulares hacia la colonización de este territorio aunque más tarde haya sido desmentido por Vázquez de Coronado.

El virrey D. Antonio de Mendoza vino a sujetar bajo su poder muchas cuestiones que habían estado fuera del control del gobierno, dada la situación de los nuevos territorios descubiertos; por medio de él la corona empezó a someter bajo su dominio estos cabos sueltos. Una actuación del virrey de Mendoza en este sentido fue que después del viaje de Ulloa en 1539 ya no se permitió organizar expediciones a iniciativa de particulares, ya que las siguientes expediciones descubridoras fueron organizadas por este virrey y en 1542 la corona dio órdenes estrictas para los nuevos descubrimientos que se realizaran:

"Porque una de las cosas en que somos informados que ha auido desorden, y para adelante la podría aver, es en la manera de los descubrimientos, ordenamos y mandamos que en ellos se tenga la orden siguiente. Que el que quisiere descubrir algo por mar pida licencia a la Audiencia de aquel distrito y jurisdicción, y teniéndola puedan descubrir y rescatar, con tal que no trayga de las Indias y Tierra Firme que descubriere Indio alguno, aunque diga que se los venden por esclavo, y fuesse assi, excepto hasta tres o quatro personas para lenguas, aunque se quieran venir de su voluntad, so pena de muerte, y que no pueda tomar ni aver cosa contra voluntad de los indios sino fuese por rescate y a vista de la persona que la Audiencia nombrare y que guarden la orden e intrucción que la Audiencia le diere, so pena de perdimiento de todos sus bienes y la persona a nuestra merced, y que tal descubridor lleve por instrucción que en todas las partes que llegare tome posesion en nuestro nombre y trayga todas las alturas" (Cedulario Indiano, 1945, p. 252).

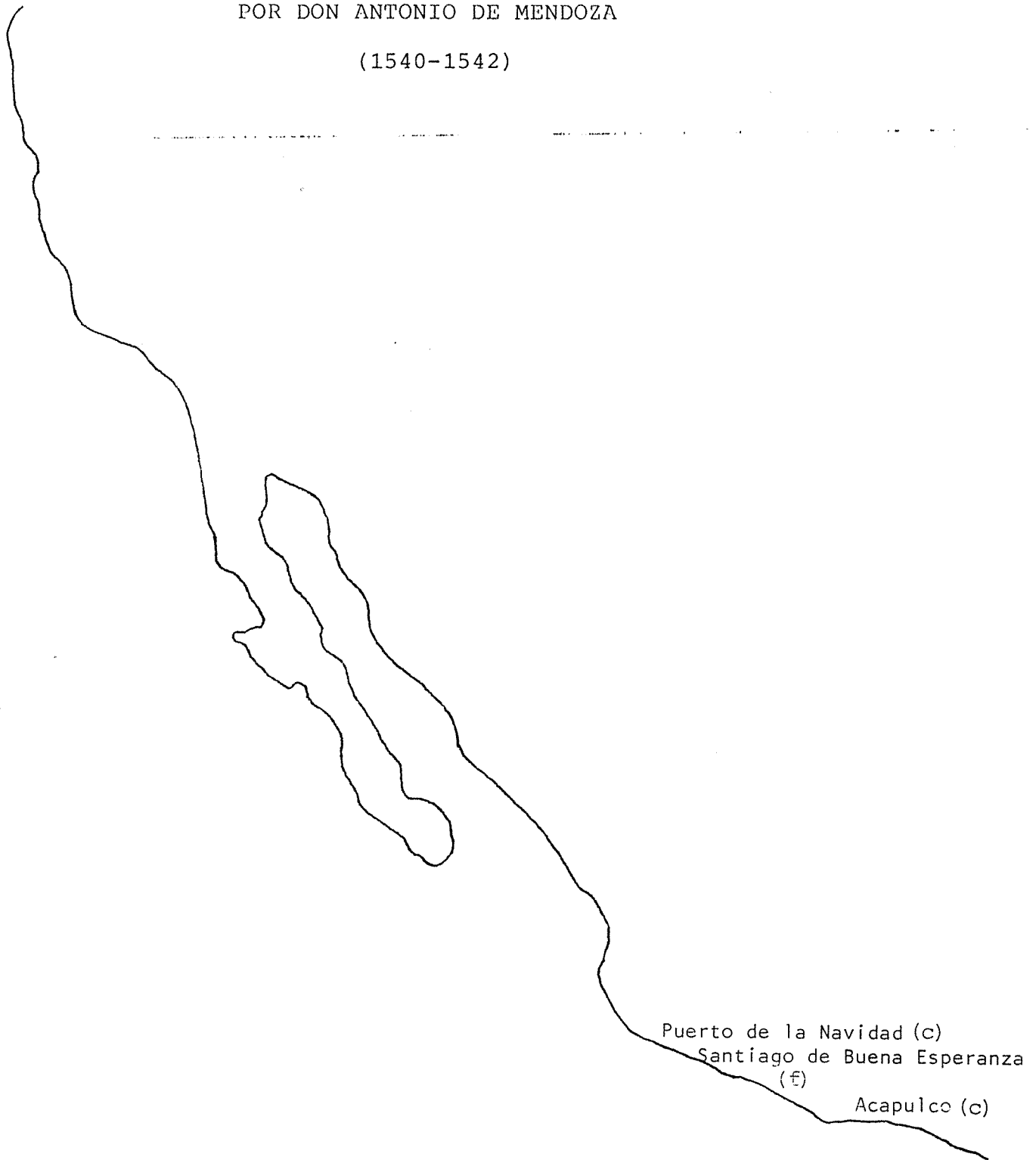
El virrey de Mendoza, deseoso de encontrar las fabulosas riquezas, envió dos expediciones, una terrestre al cargo de Francisco Vázquez de Coronado, y otra marítima mandada por Hernando de Alarcón. En 1540 salieron ambas expediciones con la intención de encontrarse en algún puerto del norte: Alarcón desde Acapulco, subió por el Golfo de California hasta llegar al río Colorado, al que llamó Buen Guía y posteriormente el río Gila, que nombró Miraflores. Al no encontrarse con Vázquez de Coronado como estaba previsto, emprendió el regreso (Gar-

cía Cubas, 1983, p. 52) (4)

Francisco Vázquez de Coronado, por su parte, salió de Compostela acompañado por fray Marcos de Niza, con un grueso contingente y abundantes provisiones: cruzó los Estados de Nayarit, Sinaloa y Sonora y recorrió parte de Arizona y Nuevo México (Mendizábal, 1930, pp. 35-36). Sin hallar las riquezas declaradas por fray Marcos, sólo encontró pueblos pequeños, con casas de paja y no encontró la menor señal de oro (D.I.I., 1864, 1a. serie, t. III, pp. 363-369).

Aunque Alarcón y Coronado regresaron sin encontrar las prometidas riquezas, la importancia de esta empresa estribó en el hecho de que por primera vez se pensó en conjugar los esfuerzos, por mar y tierra para lograr mayor éxito en una expedición, se apoyaban mutuamente y podían dar un mejor conocimiento de los lugares explorados desde dos puntos. Además, Domingo del Castillo, que fue como piloto de Alarcón, a consecuencia del viaje trazó el mapa que se supone ser el más antiguo de la costa del Occidente de México (5) (Riva Palacio, en México a través de los siglos, 1972, t. II, p. 262).

PUERTOS UTILIZADOS DURANTE LAS EXPEDICIONES ORGANIZADAS
POR DON ANTONIO DE MENDOZA
(1540-1542)



MAPA 8

En 1541 surgió un pleito entre el Marqués del Valle, Nuño de Guzmán, Hernando de Soto y Pedro de Alvarado, quienes se disputaban el derecho a descubrir las nuevas tierras. Cortés esgrimía la capitulación de 1529 que le concedía el descubrimiento de la Mar del Sur; Soto la licencia para el descubrimiento de Florida que según los conocimientos de la época llegaba hasta Jalisco; Alvarado una capitulación dada en 1532 para descubrir, desde Guatemala la Mar del Sur con exclusividad de derechos, y Nuño declaraba que el descubrimiento y población de Nueva Galicia, más otras exploraciones realizadas, le daban el derecho, porque además, lo que otros pretendían haber conquistado (se refiere a los viajes de fray Marcos de Niza, Coronado y Alarcón) fue gracias a que él pobló e hizo caminos con gente y bastimentos de su gobernación por lo cual le pertenecía (D.I.I., 1864, 1a. serie, v. XV, pp. 300-408). En este proceso se manifiesta el poco conocimiento que se tenía de la región, pues no se tenía idea de su extensión, Cortés defendía sus derechos sobre la llamada isla (California) y tierras cercanas y comarcanas, Pedro de Alvarado sobre lo descubierto desde Guatemala "por la vía de poniente y norte", "mil y mil quinientas leguas o mas" en las costas

del Mar del Sur, Hernando de Soto desde Florida hasta Jalisco y Nuño de Nueva Galicia al norte sin determinar la distancia y hasta el Pánuco por el este.

El descubrir puertos adecuados era un objetivo importante debido a su utilidad como base de las exploraciones de conquista, ya que de ellos podían partir las expediciones cuyo camino terrestre se hacía difícil por un medio hostil. Conforme se avanzaba en la colonización, se requerían puertos más al norte como puntos de partida y sitio de refresco y abastecimiento de las naves.

Navegación transpacífica: California y Filipinas

Por un tiempo la corona española había suspendido las expediciones a las Molucas como resultado de la venta de sus derechos a Portugal, pero pronto se reavivó el interés por las lejanas Indias (6) y se organizaron viajes procurando llevarlos a cabo sin quebrantar el acuerdo con Portugal, esto es: "no fuesen por Cabo de Buena Esperanza, ni por el Estrecho de Magallanes, ni saliesen las carabelas destes reinos de Castilla, sino de uno de los puertos de las Indias de mar del Sur, especialmente en Colima, do el marqués del Valle, del don Hernando Cortés, tiene aparejo para ello: o en la provincia de Guatimala do el adelantado Pedro de Alvarado tiene ya un navío hecho y hace ya otro en aquella mar del Sur: o en Nicaragua, do el capitán y gobernador Pedrarias de Avila y el alcalde mayor tienen comenzados otros navíos" (Fernández de Navarrete, 1964, p. 182).

El conquistador Pedro de Alvarado, siendo gobernador de Guatemala se vio retrasado en su proyecto de utilizar la licencia otorgada por la corona en 1532 para descubrir la Mar del Sur y fue hasta 1539 que informa al rey de la armada que está preparando para llevar a cabo la misión

(D.I.I. 1a. serie, t. 24, 1864, p. 340). Alvarado se entrevistó con Andrés de Urdaneta para que le acompañara a realizar un recorrido por las Molucas y las Filipinas y Urdaneta viajó a América con tal objeto (Santiago Cruz, 1962, p. 45). Al llegar Alvarado a Nueva España se reunió con el virrey de Mendoza en el pueblo de Tiripetío para asociarse en la empresa, como se lo había ordenado el rey (D.I.I., 1a. serie, t. 16, 1864, pp. 342-355). Alvarado tenía nueve naos, una galera y una justa surtas en Santiago de Buena Esperanza y una fragata en Acapulco. Mendoza y Alvarado acordaron que éste último tendría una cuarta parte de las ganancias de los viajes de Coronado y Alarcón y que daba a cambio la mitad de su armada, y de las siguientes expediciones irían a medias en gastos y utilidades. En el puerto de Xirabaltique en Guatemala se harían los navíos que se ocuparan en el futuro, y Acapulco sería el puerto de carga y descarga (Ibidem). En sus planes estaba el dividir la armada y enviar una expedición a las islas del Poniente al mando de Ruy López de Villalobos y otra a recorrer la costa de la tierra firme con Juan de Alvarado como capitán (D.I.I. 2a. serie, t. 2, 1864, pp. 1-7).

Mientras Alvarado se encontraba en el puerto de la

Navidad preparando el viaje, recibió la noticia de que pedían su ayuda para sofocar una rebelión indígena suscitada en la región de Nochistlán de la Nueva Galicia (7) y que amenazaba con alcanzar grandes proporciones: Alvarado se dirigió con sus hombres a auxiliar en la contienda y falleció durante la lucha. (Santiago Cruz, 1962, pp. 45-46). A la muerte de Alvarado el virrey no interrumpió los planes y se hizo cargo de los preparativos para llevar a cabo los viajes y con el propósito de mandar explorar la costa exterior californiana, envió a Juan Rodríguez Cabrillo, quien salió del puerto de la Navidad el 27 de junio de 1542 con los buques el San Salvador y la Victoria. Rodríguez Cabrillo murió a consecuencias de una herida en la isla de la Posesión (hoy San Miguel) (D.I.I. 1a. serie, t. 14. 1864, pp. 165-191) y la dirección quedó a cargo de Bartolomé Ferrelo; alcanzaron a llegar hasta una altura de 44° (Alvaro del Portillo, 1947, p. 156) y regresaron al puerto de Navidad el 14 de abril de 1543.

A pesar de las dificultades, el virrey de Mendoza no perdía el interés en los viajes a las Indias, por lo que el mismo año de 1542 organizó una expedición y en-

cargó a Ruy López de Villalobos la dirección de la misma. Salió del puerto de la Navidad en noviembre de dicho año, llevaba entre su tripulación gente con experiencia en tales viajes, como el piloto Antonio Conso que había navegado con Alvaro de Saavedra y Martín de Islares que por haber vivido siete años en las Molucas sabía la lengua del lugar (Gaspar de S. Agustín, 1975, pp. 63-65), y con algunos contratiempos llegaron a las islas San Lázaro que en honor del príncipe Felipe bautizaron con el nombre de Filipinas: continuaron a las Molucas y desde agosto de 1543 intentaron varias veces regresar a Nueva España, pero no lo lograron: desalentado y enfermo López de Villalobos murió en 1546 (Santiago Cruz, 1962, pp. 48-50).

Aunque los viajes no lograron su objetivo primordial por lo menos se iban acumulando conocimientos que eran útiles para nuevos intentos, en los cuales se procuraba llevar entre la tripulación a hombres que hubieran viajado en las expediciones anteriores con el objeto de que sus experiencias contribuyeran al éxito del viaje (8). Se estudiaban además los informes y diarios de navegación que daban pistas a seguir y prevenían de las dificultades.

des y peligros con que podrían tropezar. Incluso se tomaban en cuenta dichos informes para las instrucciones que daban a las nuevas expediciones (9).

El sucesor de Mendoza en el virreinato, don Luis de Velasco, interesado en encontrar la ruta de regreso de las islas de especiería, logró, con el apoyo del rey organizar otra expedición, esta vez a cargo del experimentado marino y ahora fraile Andrés de Urdaneta, sin embargo, debido a su estado religioso, el mando militar se dio a Miguel López de Legazpi (Santiago Cruz, 1962, pp. 51-52).

Desde 1559 se empezó a organizar el viaje y a pesar de la opinión de Urdaneta que consideraba mejor el puerto de Acapulco, se eligió el de Navidad para que ahí se armara la expedición. Los preparativos tardaron, ya que, señalaba el virrey:

"...ha sido forzoso aguardar todo el año á que se cojiesen los trigos, y se hiciesen los vizcochos, y se proveyesen otros bastimentos que se llevan de lexos al Puerto, y ha convenido meterlo seco y de sazón en los Navios, y en tiempo que no le tomasen los aguaceros que en esta tierra hace, y ha sido forzado aguardar a la seca deste año para que se pueda conser-

var el bastimento para los dos años que se provee el Armada. También ha sido causa de la dilación el llevar de la artillería, armas y municiones del Puerto de la Vera-cruz por mar hasta Guázacoalco, y el llevarlo de allí parte por un río agua arriba más de quarenta leguas, y veinte por tierra á Teguantepec donde se embarca y se lleva por la mar del Sur al Puerto de la Navidad, donde están los Navios que hay trecientas leguas de costa, que aunque la navegación es segura, tårdase en hacer: las demás cosas que desta ciudad de Mexico se han proveído, no se han llevado al Puerto hasta estar los Navios en el agua, por que se puedan poner luego dentro, á causa, que si se detuviesen en la tierra por ser muy humeda, se dañaria." (D.I.I. 2a. serie, t. 2, 1864, p. 141).

Partió la flota del puerto de la Navidad en noviembre de 1564, y llegaron a las Islas Filipinas en febrero de 1565; siguieron explorando las islas del archipiélago y Legazpi iba tomando posesión de cada una de ellas en nombre de la corona española (Cárdenas de la Peña, 1965, p. 96). Realizó intercambios con los indígenas y "con su política de paz, atracción, tolerancia, Legazpi logra la conquista" (Cárdenas de la Peña, 1965, p. 98). Urdaneta le acompañó en su función de prior de la orden agustina durante el tiempo que permaneció en las Islas, en estos contactos con los nativos isleños fue cuando en la isla de Bohol "empezó a conocerse y apreciarse grandemente la moneda mexicana. Los tripulantes llevaban acuñados muchos

tostones, o sea monedas de cuatro reales, de las que mandó hacer D. Antonio de Mendoza. Apreciábanlos los malayos más que el oro y esa fue la entrada de nuestra moneda en China y la ventajosa exportación de nuestra plata acuñada hasta casi nuestros días" (Cuevas, 1943, p. 251).

Mientras Legazpi se ocupaba de explorar las islas, Urdaneta decidió que había llegado el momento del regreso a Nueva España, e inició los preparativos del viaje, el cual emprendió el 10. de junio de 1565; el 26 de septiembre vieron tierras californianas y el 8 de octubre del mismo año llegaron finalmente a Acapulco, encontrando así el camino tan buscado, "el tornaviaje" (Cárdenas de la Peña, 1965, pp. 113-115).

Urdaneta había logrado su objetivo gracias a experiencias propias y ajenas como lo advierte el padre Cuevas (1943, p. 277) al explicar la importancia de su participación en la búsqueda del tornaviaje:

"Fracasos ajenos, conversaciones por esos rumbos de las Molucas y costas del Pacífico con marinos de diversas razas, experiencias y reflexiones propias: todo, en el caso de Urdaneta, como en el análogo de Cristobal Colón, contribuye al gran pensamiento: pero lo que cons-

tituye el mérito, es dar unidad a estas ideas, descartarles la parte de ficción, de supersticiones y falsedades, darles luego cuerpo y certidumbre y realización" (Cuevas Mariano, 1943, p. 277).

Como resultado de sus exploraciones, Legazpi vio la conveniencia de fundar en la isla de Luzón la población que sería la capital del archipiélago, Manila, lo cual realizó el 24 de junio de 1571. Como lo expresa Gaspar de San Agustín, "viendo pues las comodidades de la Isla, así por su magnitud como por sus grandes poblaciones y provincias, y que necesitaban de mucho tiempo para su pacificación y conquista, y por otras muchas razones que a ello le movieron, determinó, con acuerdo de los capitanes y religiosos, de fundar una ciudad en el sitio de Manila, junto al fuerte que estaba en la punta del río donde tenía puesta la artillería y poblarla de españoles. Y así el día de la Natividad de San Juan Bautista, 24 de junio del año de 1571, comenzó la fundación de la ciudad de Manila, cabeza y metrópoli de todas estas islas y de todas las demás que en adelante rindiesen vasallaje a la Real Corona de nuestro católico monarca, que lo era entonces el señor Don Felipe II, y gobernaba la universal Iglesia el Santo Pontífice S. Pío V en el

año quinto de su Pontificado" (Gaspar de San Agustín, 1975, p. 336).

La actuación de Legazpi marcó la presencia definitiva de España en las Filipinas y pronto el derrotero seguido por Urdaneta a pesar de las dificultades que encerraba se convirtió en el camino oficial de los galeones que comerciaban con Manila. A consecuencia de estos sucesos, la Corona Española tuvo a través de Nueva España el acceso a los productos orientales.

Durante los primeros años el comercio con Filipinas careció de una estructura legal, fue hasta finales del siglo XVI, que se empezaron a dictar las reglas que condicionarían este tráfico, con ellas "regularon el volumen de carga y el tonelaje de los navíos, señalaron una serie de imposiciones fiscales que gravaron tanto la entrada y salida de los barcos, como las mercancías y los intercambios, impusieron el tipo de mercancías que podían introducirse en este tráfico y delimitaron las formas de organización y participación de los comerciantes en él. Constituyeron pues, una política comercial que guió y reguló el tráfico entre las dos colonias" (Yuste, 1976, p. 9). Causa de estas limitaciones fue la oposi-

ción continua de los comerciantes y autoridades de la metrópoli, por contravenir a sus intereses, ya que los productos orientales hacían la competencia a los españoles, y por otra parte no deseaban que la plata americana saliera del control de la corona (Cárdenas de la Peña, 1965, p. 137).

Por esa razón el gobierno español ordenó que el comercio y contratación con China sólo se hiciera a través de Filipinas y de esta con Nueva España y prohibió que las mercancías asiáticas fueran llevadas a cualquier otro punto de América (Yuste, 1976, pp. 26-27).

Los galeones generalmente salían de Manila a principios de julio y llegaban a Acapulco a finales de enero o principios de febrero del año siguiente; para ir a Filipinas se ocupaba mucho menos tiempo, partían generalmente en marzo y llegaban a su destino a finales de mayo o principios de junio (Mathes, 1973, p. 18).

Pierre Chaunu señala la importancia del archipiélago filipino con las siguientes palabras:

"Vistas desde el Mediterráneo, y más particularmente desde la franja mediterránea de la Europa atlántica, las Islas Filipinas constituyen el final de la época de los grandes descubrimientos, el único y verdadero fin del mundo. Fin del mundo en el sentido en que todas las rutas que convergen hacia ella acaban por fenecer en sus playas. Se va a las Filipinas, se regresa por el mismo camino, pero, salvo algunas excepciones, no hay enlace entre los diversos sistemas de comunicación. Todas las rutas acaban en un callejón sin salida -Las Filipinas- sin que haya nada que sue-la intercomunicarlas" (Chaunu, 1974, p. 24).

Con las medidas tomadas por la corona, las Filipinas se convirtieron en una colonia de Nueva España, de la que recibieron "estructuras políticas, intelectuales y espirituales, impulsos y directrices" (Chaunu, 1974, p. 27).

En una carta del virrey D. Martín Enríquez al rey, fechada el 5 de diciembre de 1573 éste habla en términos negativos del comercio entre España y Filipinas señalando "que no se les puede llevar nada que ellos no tengan" y expresa que "se viene a resumir que la contratación desta tierra a de ser con plata, que es lo que ellos más estiman" (Cartas de Indias, 1974, V. 1, pp. 290-296). En efecto el principal producto novohispano codiciado por los orientales era la plata, y después de ésta estaban,

la cochinilla, el jabón, los sombreros de paño, el hilo de Campeche, el vino y los artículos de herrería, a cambio de estas mercancías de Manila enviaban, textiles, especias, porcelanas, cera y estoraque (goma o resina). (Yuste, 1976, pp. 45-48). El atractivo de la plata americana logró hacer que los comerciantes procedentes de lugares vecinos a Filipinas, viajaran a Manila a participar en el tráfico con sus productos y debido a esto el comercio transpacífico cobró mayor importancia (Yuste, 1976, p. 4).

Al poco tiempo de haber llegado el Navío, se organizaba una feria en Acapulco, a la que acudían comerciantes de todo el país y el puerto se veía lleno de movimiento, se veían "las preciadas cargas de plata acuñada y en pasta, las pasamanerías de oro de Puebla, la artística loza de Guadalajara, los afamados sarapes de Saltillo, la cochinilla de Oaxaca y el cacao de Tabasco y de Chiapas". (Cárdenas de la Peña, 1965, p. 151).

La presencia de piratas en la costa del Pacífico

Los rumores de las riquezas encontradas en América por los españoles, atrajeron la atención de Inglaterra y Francia, que celosos de la prosperidad de España pronto empezaron a actuar en su contra. Ya en 1521 el pirata francés Jean Fleury se apoderó del tesoro en ricas joyas que Hernán Cortés enviaba a Carlos V y lo entregó a Francisco I de Francia (Cruz, Francisco Santiago, 1962, p. 15).

Inglaterra y Francia se iniciaban como países manufactureros deseosos de mercados, y con el fin de vender sus productos organizaron flotas de barcos mercantes que hicieron contacto con las colonias españolas. La corona española dictó una serie de disposiciones en contra de este comercio lo que propició el contrabando y la enemistad de los navegantes extranjeros. Al convertirse Inglaterra en una nación protestante se agregó un nuevo motivo de desavenencia con España. Por otra parte, Holanda se separó del Imperio Español y se convirtió en otro país enemigo (Gerhard, Peter, 1960, pp. 11-12).

Los galeones españoles con sus ricos cargamentos

provenientes de América (principalmente plata del Perú y Nueva España), fueron continuamente asaltados por piratas y corsarios, que convirtieron al Caribe en centro de sus correrías, con tal éxito que su número fue creciendo en forma considerable, lo que dio lugar a que volvieran sus miras hacia el Pacífico.

Como señala Gerhard, el Océano Pacífico, aunque no contaba con una defensa organizada para proteger las posesiones de España, presentaba serios inconvenientes: las rutas posibles a seguir se mostraban llenas de peligros, pues o se cruzaba a través de América central (con el riesgo que representaba la jungla), para esperar en el Pacífico un barco que capturar o construir uno; o utilizar el largo y difícil camino a través del Estrecho de Magallanes; o rodeando el cabo de Hornos. Además, en estos mares no contaban con puertos aliados o amigables para refugiarse como en el caso del Caribe, era difícil la obtención de provisiones y si a todo esto se le agrega el hecho de que para disfrutar del botín obtenido tenían que regresar al Caribe o a Europa, con el obstáculo de que la plata, que constituía una gran parte de lo capturado, no se podía llevar a través del Istmo, se explicará por qué las incursiones de piratas no fueron tan

provenientes de América (principalmente plata del Perú y Nueva España), fueron continuamente asaltados por piratas y corsarios, que convirtieron al Caribe en centro de sus correrías, con tal éxito que su número fue creciendo en forma considerable, lo que dio lugar a que volvieran sus miras hacia el Pacífico.

Como señala Gerhard, el Océano Pacífico, aunque no contaba con una defensa organizada para proteger las posesiones de España, presentaba serios inconvenientes: las rutas posibles a seguir se mostraban llenas de peligros, pues o se cruzaba a través de América central (con el riesgo que representaba la jungla), para esperar en el Pacífico un barco que capturar o construir uno; o utilizar el largo y difícil camino a través del Estrecho de Magallanes; o rodeando el cabo de Hornos. Además, en estos mares no contaban con puertos aliados o amigables para refugiarse como en el caso del Caribe, era difícil la obtención de provisiones y si a todo esto se le agrega el hecho de que para disfrutar del botín obtenido tenían que regresar al Caribe o a Europa, con el obstáculo de que la plata, que constituía una gran parte de lo capturado, no se podía llevar a través del Istmo, se explicará por qué las incursiones de piratas no fueron tan

frecuentes en el Pacífico.

Sin embargo, los piratas se veían atraídos por la plata que periódicamente se llevaba de Perú a Panamá y por el cargamento de la Nao de China y a pesar de las dificultades mencionadas en 1575 John Oxenham or Oxnam cruzó con sus hombres a través del Istmo de Panamá y ya en la costa del Pacífico construyeron una pinaza (10) lograron capturar un barco pequeño que iba de Quito a Panamá con sesenta mil pesos en oro y bastimentos y más tarde atacaron otro que llevaba del Perú cien mil pesos en barras de plata; no obstante el éxito de sus primeros asaltos, fue posteriormente capturado por los españoles. (Gerhard, 1960, pp. 57-60).

De mayor importancia fue el viaje del corsario inglés Francis Drake, ya que contribuyó de manera definitiva a pensar en la necesidad de buscar un puerto en las Californias que sirviera de punto de descanso para el galeón de Manila, así como puesto de defensa contra los piratas. Drake había llegado a la Mar del Sur atravesando el Estrecho de Magallanes en septiembre de 1578 y se dirigió con sus naves hacia el norte, por la costa americana, hasta Nueva España, llegando un poco más al Norte

del Cabo Mendocino; en su trayecto atacó varios puertos y navíos que le reportaron un rico botín, ya que las defensas españolas eran débiles (Mathes, 1973, p. 19). Con estos sucesos el gobierno español vio peligrar sus posesiones en el Pacífico y se dictaron una serie de medidas que evidenciaban su preocupación, como fue la de mandar construir en 1580, además de las dos galeras que la Audiencia del Perú había acordado fabricar para vigilar la costa, dos bergantines o fragatas para que acompañaran a las galeras (Cedulario Indiano, 1945, pp. 123-124). Después consultaron al virrey del Perú sobre la utilidad de que fueran tres o cuatro los galeones que realizaran la vigilancia junto con las galeras y más tarde aún consideraban la conveniencia de que los galeones fueran de mayor tamaño (Cedulario Indiano, 1945, p. 125).

La expedición de Drake, además de regresar con un valioso cargamento, llevó noticias sobre las costas y mares que antes habían sido dominio exclusivo de España, y las consecuencias pronto se dejaron sentir.

Otros piratas que llegaron a las costas novohispanas del Pacífico en los siglos XVI y XVII fueron: Cavendish (1587); Joris Van Spilbergen (1615); Hugo Shapenham

(1624); Thomas Peche (1675) y Charles Swan (1685). Su presencia causaba gran alarma y pronto se tomaban medidas de defensa y protección en los establecimientos costeros. Se procuraba alejar el ganado, alimentos y artículos que fueran de utilidad a los enemigos; asimismo se enviaba avisar a la Nao de China del peligro existente.

De esa manera, aunque la presencia de piratas en las costas del Pacífico atrajo la atención del gobierno respecto a su abandono y escasa defensa y abrió la posibilidad de un ocasional comercio, igualmente tuvo un efecto negativo, pues los poblados de la costa al enfrentar los ataques de estos enemigos sufrían pérdidas de las que no se recuperaban con facilidad.

NOTAS

- (1) Los detalles sobre este viaje de circunnavegación pueden consultarse en Fernández de Navarrete, Collección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, t. II. Madrid: Eds. Atlas, 1964 (Biblioteca de autores españoles, tomo 76).
- (2) En la expedición de Loaysa viajaba Sebastián Elcano como capitán de una de las naves, su experiencia debe haber sido de gran provecho para la navegación. Otro tripulante destacado fue Andrés de Urdaneta, quien escribió una relación del viaje y adquirió conocimientos que más tarde le llevarían a descubrir el derrotero más viable a las islas orientales.
- (3) Se creía que el litoral californiano continuaba hasta China o que esas costas terminaban en el estrecho de Anián, por ello se realizaron varias expediciones hacia el norte de la península; aunque en estos viajes no se encontraba dicho estrecho,

se continuó su búsqueda aún en el siglo XVIII (Orozco y Berra, 1973, p. 295).

- (4) Al no encontrarse con Vázquez de Coronado, Hernando de Alarcón fue dejando mensajes en el interior de botellas a su paso por el río; una de ellas fue encontrada por Melchor Díaz que al mando de un grupo realizaba exploraciones (Mathes, 1973, p. 15).
- (5) Parece ser que Domingo del Castillo tuvo en sus manos otra información con la que complementó la que él había obtenido del viaje, pues el mapa señala puntos que no se tomaron en la expedición. Dicho mapa fue publicado por D. Francisco Antonio Lorenzana en la obra Historia de Nueva España escrita por su esclarecido conquistador Hernán Cortés, aumentada con otros documentos y notas, en 1770 (Orozco y Berra, 1973, p. 12).
- (6) Influyendo el hecho que no se habían encontrado las fabulosas riquezas que según las leyendas existían, ni otros imperios poderosos como el mexicano.

- (7) La villa de Guadalajara que había sido fundada en medio de la región de los indios cazcanes para asegurar su dominio sobre ellos, fue cambiada de lugar por su pobladores, que temían la hostilidad de estos indios, y de Nochistlán se trasladaron a Tonalá, pero por orden de Guzmán tuvieron que regresar hacia el norte, esta vez cerca del pueblo de Talcotán, donde permanecieron por un tiempo hasta que se desató la rebelión denominada del Mixtón que puso en peligro el dominio español sobre esta región, ya que alcanzó tales proporciones que requirieron la ayuda del virrey don Antonio de Mendoza, quien con una tropa numerosa se dirigió a ayudarlos, lo que logró con métodos violentos para escarmiento de los indígenas. En 1542 se fundó nuevamente Guadalajara en el valle de Atemajac, lugar que fue su asiento definitivo.
- (8) Como ya se señaló antes, Sebastián Elcano y Andrés de Urdaneta ejemplificaban perfectamente esta situación y en ambos casos (Aunque Elcano no haya logrado ver el fin de su objetivo), la experiencia previa fue de gran provecho para las respectivas

expediciones.

- (9) Como se advierte en la instrucción dada por la Audiencia a Miguel López de Legazpi, donde se le recomienda siga cierto derrotero de acuerdo a las experiencias anteriores (Colección de diarios y relaciones..., 1947, vol. V, p. 154).
- (10) Embarcación pequeña de remo y vela.

MAPAS

TIPO DE UTILIZACION DE LOS PUERTOS

- (a) Astillero
- (b) Abastecimiento
- (c) Surgidero
- (d) Agua
- (e) Reparación barcos
- (f) Refresco
- (g) Refugio
- (h) Fin del viaje

CAPITULO III

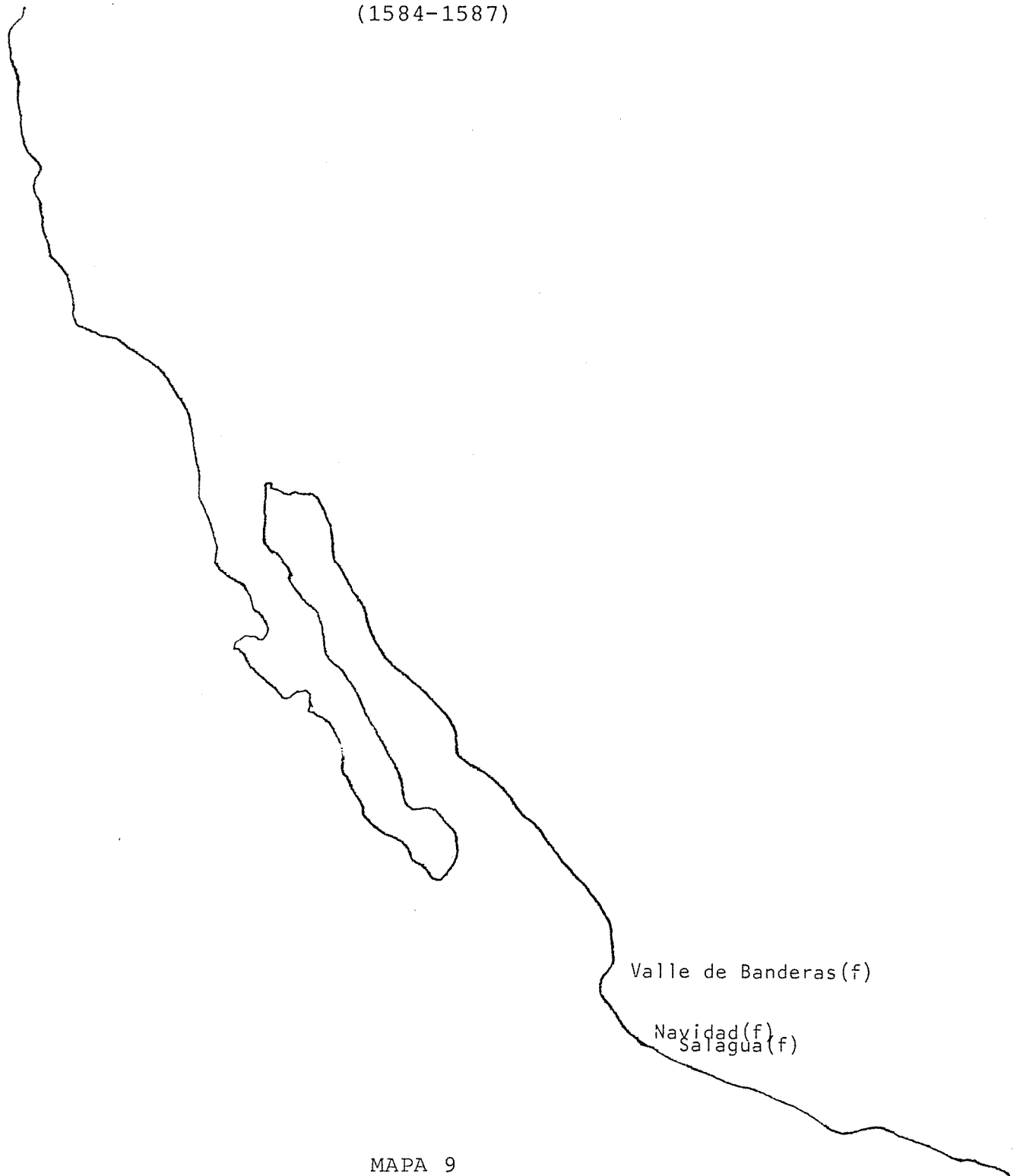
EXPEDICIONES AL PACIFICO DESDE NUEVA GALICIA

Como se señaló antes, la intromisión de Drake en el Pacífico evidenció la escasa protección de las posesiones españolas en este océano y dio a los ingleses la ventaja de tener conocimiento de la ruta a seguir a través de la experiencia de Drake; con el objeto de encontrar un puerto adecuado para el descanso y abastecimiento de las naos -que cuando avistaban las costas americanas, después del largo viaje a través del Pacífico, llegaban con grandes necesidades y tenían que esperar hasta encontrar un puerto conocido ya sea de Nueva Galicia o de Nueva España para pedir ayuda- el virrey Pedro Moya de Contreras dio instrucciones para que Francisco Gali (1) viajara desde Filipinas hacia el norte, hasta la mayor altura posible y reconociera la costa de Nueva España hasta el puerto de Acapulco (Californiana I, 1965, t. I, p. 13), sin embargo, debido a la penosa situación en que se encontraba la tripulación al llegar a California y al mal tiempo (corría el mes de diciembre), no pudo llevar a cabo las exploraciones.

Por algunos años la Corona dejó de participar directamente en los asuntos de California, fue una compañía la que se ocupó de continuar las expediciones. El objetivo principal fue explotar la riqueza perlífera de la península, y con licencia confirmada por Real Cédula de 15 de junio de 1586, Hernando de Santotis, Antonio del Castillo y Pedro Lobato del Canto, iniciaron sus preparativos para "tener trato y granjería y Pesquería de perlas", en un territorio que comprendía "en la costa de la Mar del Sur desde el puerto de Navidad hasta la California" (Californiana I, 1965, t. I, p. 14) con derechos exclusivos por diez años dando la vigésima parte al rey y con el compromiso de mandar una expedición durante los primeros cuatro años.

La presencia del corsario inglés Thomas Cavendish fue funesta para los asociados, pues al atacar éste el puerto de la Navidad destruyó los navíos que en este sitio estaban construyendo para cumplir su compromiso con la Corona; con esta pérdida los planes de la compañía se arruinaron ya que no pudieron recuperarse de los daños causados a su economía. Parece ser que Antonio del Castillo, amparado con la licencia real, llevó a cabo

PUERTOS UTILIZADOS DURANTE LAS EXPEDICIONES ORGANIZADAS
POR DISPOSICION DEL VIRREY PEDRO MOYA DE CONTRERAS
(1584-1587)



MAPA 9

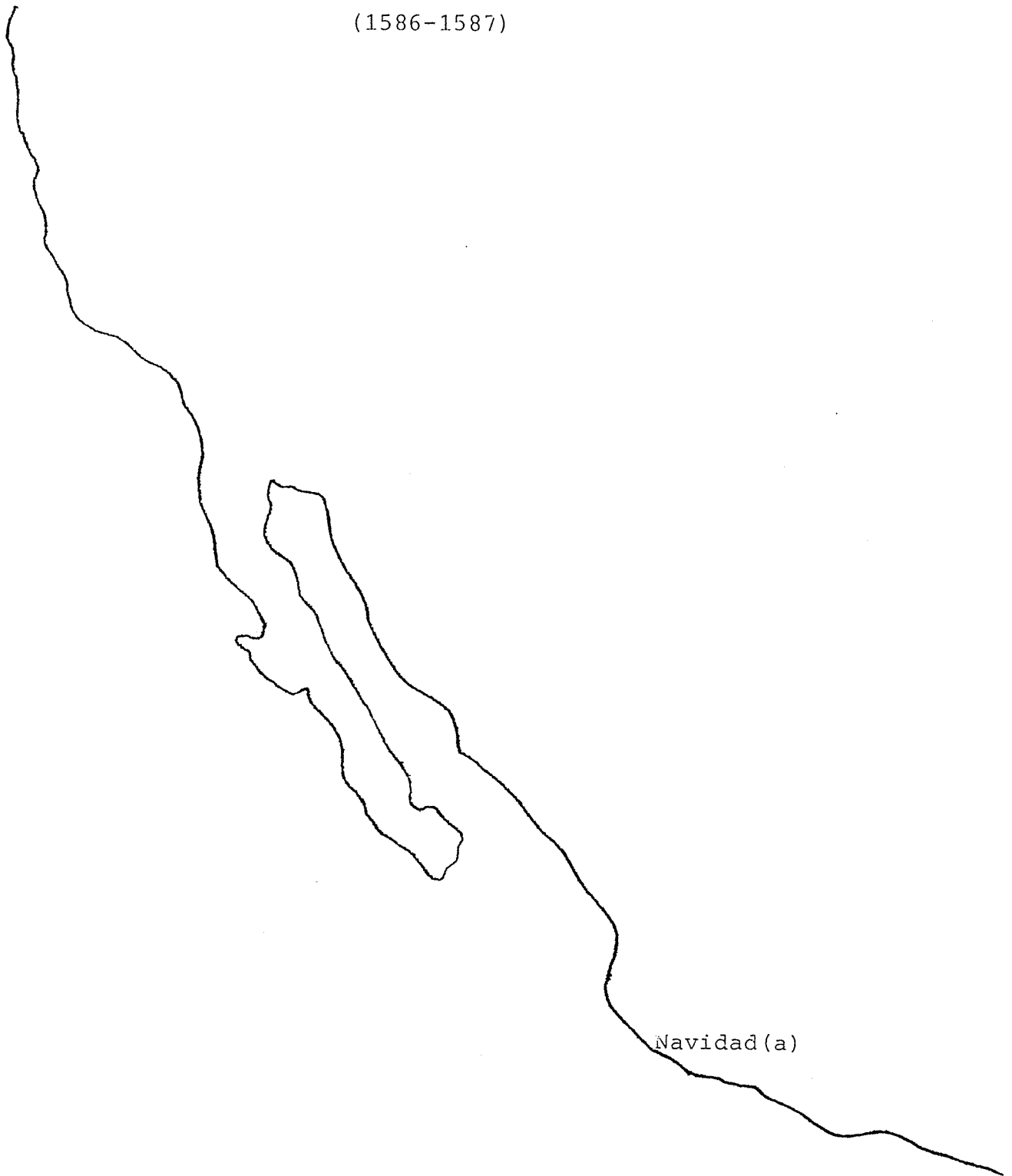
varios viajes a California en pequeñas embarcaciones, logrando buenas ganancias con las perlas obtenidas (2) (Venegas, 1943, p. 151).

En 1587 el virrey Moya de Contreras, tras la muerte de Gali, envió a Pedro de Unamuno, navegante de mucha experiencia en el Extremo Oriente, con el fin de explorar detenidamente las costas de California, para lo cual salió la expedición de Macao en julio, y llegaron a costas novohispanas en octubre del mismo año, procediendo a realizar algunas exploraciones que no tuvieron mayor importancia; al llegar al puerto del valle de Banderas encontraron una lancha que por orden de la Audiencia de Guadalajara andaba en la costa para dar aviso a la nao de China de la presencia del corsario Cavendish, que había atacado dichas costas y que se encontraba en el puerto de Mazatlán dando carena a sus barcos, por esta razón Unamuno continuó sin dilación su viaje hasta Acapulco (Californiana I, 1965, t. I, pp. 36-37).

Thomas Cavendish apareció por las costas de Nueva España en 1587 y atacó los puertos de Guatulco, Navidad, Santiago, Acatlán, Chacala, Mazatlán y Cabo San Lucas,

PUERTO UTILIZADO PARA LA INTENTADA EXPEDICION
DE HERNANDO DE SANTOTIS Y COMPAÑIA

(1586-1587)



MAPA 10

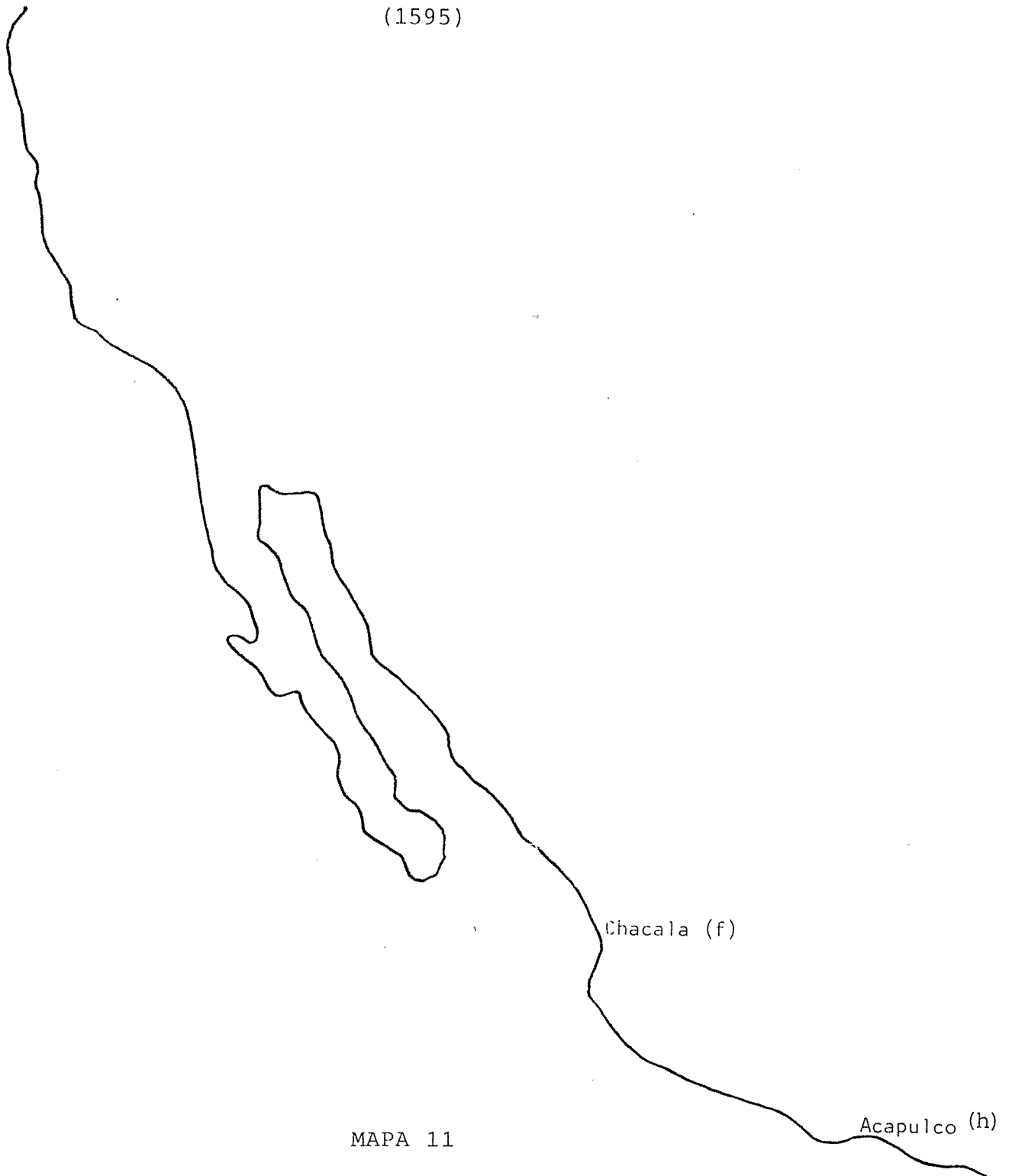
donde obtuvo el mayor botín al conseguir capturar el galeón Santa Ana que regresaba de Filipinas cargado de productos orientales. Con la ventaja de un mejor armamento y tripulación descansada, el corsario derrotó a los españoles y los desembarcó en California; una vez saqueado el galeón, lo incendiaron. Los españoles lograron rescatar los restos de la nave y haciéndole algunos arreglos navegaron hacia la costa de Nueva España. La nave llegó al puerto de Acapulco destrozada y con la escasa tripulación sobreviviente (3) en miserables condiciones, en los primeros días de enero de 1588 (Californiana I, 1965, t. I, pp. 61-95).

Por otra parte, una nueva compañía solicitó en 1593 licencia para la explotación de perlas en las Californias y las costas del Mar del Sur, alegando el incumplimiento de las condiciones impuestas a Hernando de Santotis y asociados. Esta compañía, formada por Sebastián Vizcaíno, Gonzalo Rodríguez Calvo, Mateo de Solís, Melchor de las Roelas, Diego Torres Navarro, Sebastián Becerril, Juan de Valencia y Peña, Hernán Rodríguez, Simón López del Castillo, Garci Núñez de Prado y Clemente de Aguiñiga, pedía el derecho exclusivo para la pesca de perlas, atún, sar-

dina, y bacalao y la explotación de salinas y minas de oro y plata por un período de 20 años. También mencionaban la posibilidad de encontrar el camino directo a Nuevo México. Querían que se les facilitara una fragata pequeña y la mitad de una barca grande que se encontraban en el puerto de Acapulco, más cincuenta mosquetes y arcabuces, otra artillería, pólvora y municiones. Expresaban en su petición que pretendían hacer un fuerte en una de las islas o tierra firme, por lo que necesitaban artillería para proteger la costa. Proyectaban construir fragatas y barcas para "nuestra guarda y de la dicha costa, y avío de las dichas pesquerías", lo que serviría también a las naos de China. Lo entregado por su majestad sería valuado por dos personas, una de parte de su majestad y otra de ellos y al término del tiempo señalado se devolvería completando lo que faltase si valiera menos y pagándoseles la diferencia si valiera más, además se daría una fianza. Darían al rey la quinta parte de la plata y oro obtenidos en minas o de otra manera, el diezmo en pescado "beneficiado y salado, embarrilado y puesto en uno de los Puertos de S. M. a nuestra costa", no pagarían derechos ni alcabala de la primera venta de todo lo que se sacare. Solicitaban además autorización para poder conseguir indios, bastimentos, etc. y lo necesario,

117.
PUERTOS UTILIZADOS DURANTE LA EXPEDICION DE
SEBASTIAN RODRIGUEZ CERMEÑO

(1595)



MAPA 11

pagando su precio justo de "todos los lugares de la costa o de antes della", encargando a personas para que lo ejecuten. Deseaban que el nombramiento de capitán y juez superior se hiciera entre los que llevaban a cabo la empresa y prometían llevar dos padres de la Compañía de Jesús para la conversión de la gente (Californiana, I, 1965, t. I, pp. 96-112).

El virrey de Velasco notificó a Santotis del pedido de Vizcaíno, quien se opuso a que se diera elegir a Santotis si aprovechaba o no su licencia, alegando que perjudicaba a la Real Hacienda ya que no había cumplido lo pactado. El virrey presentó el caso a la Audiencia, quien decidió que era más conveniente dar la licencia a Vizcaíno y compañía y anular la de Santotis y aunque éste pidió que se considerara el asunto, nuevamente se falló en favor de Vizcaíno.

Las condiciones en que se concedió la licencia a Sebastián Vizcaíno y compañía fueron menos ventajosas que la otorgada a Santotis; en esta ocasión se les concedió permiso exclusivo de la exploración de la costa desde Navidad a California por un período de cuatro años, después de los cuales habrían de elegir un tramo de diez

leguas sobre el que tendrían derechos exclusivos por los dieciseis años restantes, mientras que la corona recuperaría el dominio de la costa; en caso de no respetar esta restricción, se aplicarían graves penas. Además la compañía tendría obligación de pagar el quinto real en las perlas, oro y plata obtenidos, así como el diezmo en el pescado. Las facilidades conseguidas eran las siguientes: no pagarían alcabala en la primera venta que realizaran, y se daría orden a los oficiales de Acapulco para que les proporcionaran lo que pidieran (armas, pólvora, aparejos para los barcos, etc.) lo cual tendrían que pagar en cuatro años y devolver las armas. Respecto al permiso de contratar indios se dejaba a criterio del virrey (Californiana I, 1965, t. I, pp. 112-116).

En 1595, entre los asuntos pendientes que D. Luis de Velasco encargó a su sucesor el Conde de Monterrey, menciona que después de haber hecho asiento con Sebastián Vizcaíno y otros para la explotación de perlas y pescado en la costa de California se abandonó el proyecto por lo que en la sala del crimen se determinó que se les conminara a cumplir el contrato, después de lo cual Vizcaíno le concedió continuar con la empresa, para cuyo fin el virrey de Velasco le concedió las capitulaciones

pertinentes. El virrey a continuación hace advertir la importancia y utilidad de estas expediciones para la conversión de los indios que habitan esas tierras y el poblamiento de las mismas así como para fundar el comercio en ellas sin gasto para su majestad.

Mientras la expedición de Vizcaíno se preparaba, el gobierno español, alarmado por el monto de las pérdidas ocasionadas por la incursión de Cavendish (el cargamento del Santa Ana fue valorado en un millón de pesos, más las causadas en los puertos) vio la necesidad de proteger sus costas, por lo que el rey dio instrucciones para que se descubrieran y demarcaran los puertos que se encontraban en la ruta de las naos y en 1594 el virrey D. Luis de Velasco organizó una expedición con tal fin. Dio el mando a Sebastián Rodríguez Cermeño, piloto experimentado en la travesía (nombrado por sus méritos aún siendo portugués, ya que no había castellanos, señala el virrey), y como gratificación por sus servicios se le dio licencia para comerciar (Californiana I, 1965, t. I, pp. 118-119).

La expedición de Rodríguez Cermeño salió de las islas orientales -de Manila- en julio de 1595 y llegó en

noviembre del mismo año a la costa de California por el cabo Mendocino; siguieron hacia el sur buscando un puerto para fondear, encontrando en la actual bahía de Drake su objetivo, en dicha bahía, a la que llamaron San Francisco, desembarcaron e hicieron contacto con los nativos. Establecieron un campamento en el lugar y realizaron algunas exploraciones tierra adentro. El 30 de noviembre la nao en que viajaban -el San Agustín- fue destruida durante una tormenta por lo que se vieron obligados a continuar el viaje en la lancha que nombraron San Buenaventura y con las escasas provisiones que lograron obtener en la región. Las condiciones en que se encontraban no eran favorables para realizar la misión que les había sido encomendada y debido a ello navegaron "sin reparar en cosa de momento" llegando a Chacala en pésimas condiciones en enero de 1596, en donde se quedaron para reponerse mientras la nave con los más sanos y fuertes proseguía el viaje hasta Acapulco (Californiana I, 1965, t. I, docs. 20, 21 y 26).

Dispuesto a continuar la empresa Sebastián Vizcaíno hizo nuevas proposiciones al virrey en las que pedía casi lo mismo que en las hechas anteriormente y que le fueron concedidas en su mayoría de acuerdo a lo estipulado

por su majestad. (4)

El virrey conde de Monterrey escribió al rey a principios de 1596 y le comunicó que habiéndole surgido dudas acerca de la conveniencia de que la empresa fuese realizada por Vizcaíno y una vez revisados el auto y ejecutoria, halló que no estaba autorizada la entrada y pacificación y le pareció que "el sujeto de la persona su calidad y caudal no es suficiente para una cosa que puede Venir a ser tan grande", que por ello consultó con don Luis de Velasco, con un teólogo y un jurista, quienes acordaron no se podía impedir la sentencia de la Audiencia por no existir "defectos notorios". Sin embargo, mandó inspeccionar los preparativos de la expedición y mandó a los oficiales reales de Acapulco que hicieran registro minucioso para que no faltase nada y otro tanto ordenó en el puerto de Salagua en Colima "adonde endereza otra parte de su gente y de los generos que lleva", para lo cual envió personas de confianza por no existir ahí oficiales reales (Californiana I, 1965, t. I, pp. 151-155). Esta actitud del virrey, su cuidado por que sea la persona adecuada para realizar el viaje, demuestra el interés del gobierno español por las posibles ventajas que provendrían de esta expedición y las esperanzas que

tenían puestas en su logro. Posteriormente, en abril de 1596 el virrey informó de la partida de la expedición a California, expresaba en su carta al rey que Vizcaíno "ba con algunas mas horden, y substancia, que la que se entendió al Principio y con esto se tiene alg^a (alguna) mas esperanca del subceso aunque la gente se le aydo deshaziendo un poco" (Californiana I, 1965, t. I, p. 159).

Aunque el rey dio autorización al virrey para detener la empresa y quitar los despachos a Vizcaíno si lo considera conveniente (Californiana I, 1965, t. I, pp. 260-261), el conde de Monterrey no lo dispone así tomando en cuenta los gastos realizados por Vizcaíno y sobre todo que para la fecha que recibió la autorización la expedición ya se había verificado, en la cual Vizcaíno había "procedido con mas ardua y ser que se podia esperar del aunque con subcesso siniestro y desastre citado" (Californiana I, 1965, t. I, pp. 286-287).

Para su expedición Vizcaíno "arboló estandarte real en esta ciudad (México) y vanderas de infanteria para levantar gente en esta ciudad y en la de los angeles levantaria el dho Sevastian Vizcaino y en salagua y en

otras partes hasta quatrocientos hombres poco mas o menos (...)" (Californiana I, 1965, t. II, p. 645). Los hombres que iba contratando los enviaba a la costa, una parte de ellos al puerto de Acapulco y a otra a Salagua donde se realizaban los preparativos; en Puebla y México compró alimentos, armas, medicinas, artículos religiosos, ropa para la tripulación y otros objetos necesarios para el viaje, como herramientas, utensilios de pesca, sillas y frenos para los caballos, etc. En los puertos citados (Acapulco y Salagua) obtuvo más hombres y géneros que se requerían para el viaje (Californiana I, 1965, t. I, p. 154).

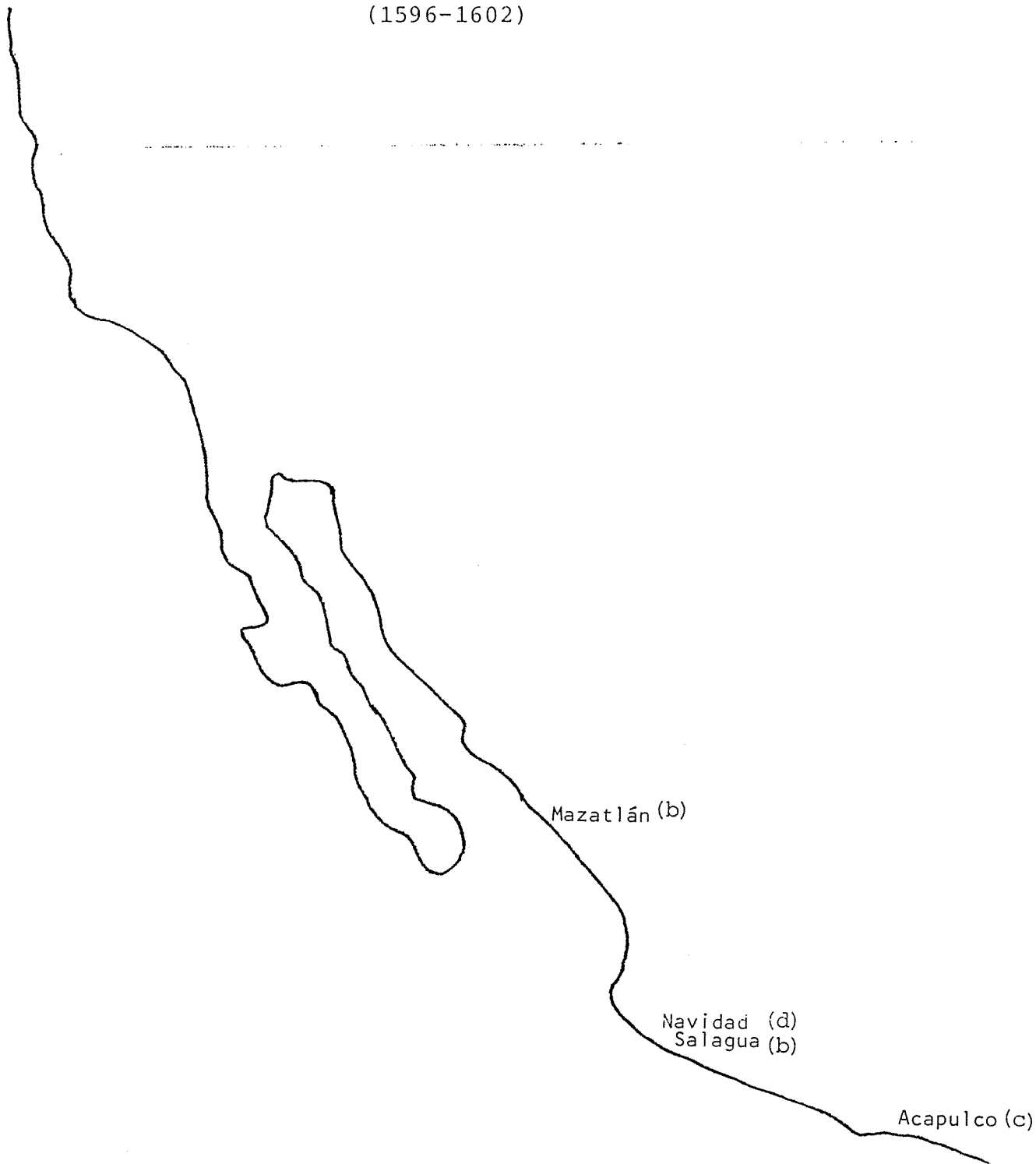
Vizcaíno salió de Acapulco el 15 de junio de 1596 con tres navíos y una tripulación de 230 hombres de mar y guerra, bastimentos para ocho meses, catorce caballos, armas, pertrechos y municiones y se dirigió al puerto de Salagua, donde embarcó ciento veinte hombres, catorce caballos, maíz y otras legumbres. Después de esto la expedición llegó al puerto de Mazatlán para recoger maíz y carne salada, con la mala fortuna de que en este lugar huyeron el padre comisario fray Francisco de Balda con otros cuatro religiosos y muchos soldados, quedándose sólo con trescientos hombres (algunos casados) (Cal-

forniana I, 1965, t. I, pp. 262-263). Al llegar a la península, Vizcaíno tomó posesión de una bahía cerca de cabo San Lucas y le puso por nombre villa de San Felipe, al puerto San Sebastián y al reino Nueva Andalucía; a continuación realizó algunas exploraciones y fue en auxilio de la nave San Francisco que había encallado en una bahía a la que dio el nombre de la Paz; en este lugar dejó algunos hombres con la intención de establecer una pequeña colonia en este lugar mientras él proseguía con el reconocimiento de la región, pero a su regreso encontró a la gente descontenta, y un incendio en el establecimiento acabó de desanimarlos, y con esto y la falta de alimentos decidieron regresar a Nueva España. En su relación del viaje, Sebastián Vizcaíno habla de los sucesos ocurridos, los encuentros con los indios de California, los descubrimientos y los percances del viaje que los llevaron a suspender el reconocimiento de la costa y volver a Nueva España, llegando a Salagua el 7 de diciembre. (Californiana I, 1965, t. I, doc. 29).

Al informar el virrey de lo acaecido al monarca español, expresó que de acuerdo a las declaraciones hechas por Vizcaíno y los que le acompañaron en el viaje, la región promete poco, la tierra es estéril, los indios

PUERTOS UTILIZADOS DURANTE LAS EXPEDICIONES
DE SEBASTIAN VIZCAINO

(1596-1602)



MAPA 12

difíciles de someter y la pesquería de perlas de tan poca importancia "q^e (que) por aora se Juzga aquella entrada por de pocas esperanzas y de tan poco fruto"; sin embargo, más adelante agrega que posteriormente Vizcaíno y un capitán confesaron haber visto muestra de mucha riqueza en perlas (Californiana I, 1965, t. I, pp. 280-283).

En carta de Vizcaíno al rey fechada el 27 de febrero de 1597, éste lamenta el fracaso de su empresa y atribuye el mal resultado a no haber sabido elegir bien la época de la partida y lo expresa de la siguiente manera:

"(...) pero como aquella mar no hera conocida salimos en tiempo tan contrario que eso solo fué la causa principal de nuestra desgracia que habiendo de salir á principio de marzo embarqué por el golfo de la California á mediados de agosto en tiempo de nortes y noruestes tan furiosos que estuvo todo el daño" (Californiana I, 1965, t. I, p. 285).

Además señaló que el mal tiempo le impidió que aprovechara una gran riqueza en perlas que descubrió durante el viaje.

Al dar cuenta el virrey conde de Monterrey de estos sucesos al rey, expresó que el informe del piloto sobre los puertos descubiertos fue poco satisfactorio, ya que

no recorrieron de manera eficaz las costas, debido al hambre y enfermedades que padecían, por ello sugiere la conveniencia de que la expedición encargada de la demarcación salga de la costa de Nueva España y "(...) que no se había de intentar de tornaviaje de las yslas y con navío cargado sino de esta costa yendo siempre por ella adelante" (Californiana I, 1965, t. I, pp. 161-162).

Los fracasos de las expediciones no frenaron el entusiasmo de los españoles y así, Sebastián Vizcaíno continuó con el interés de aprovechar los recursos que prometía California y se dedicó a organizar una nueva expedición, para ello hizo nuevas peticiones a la Corona, haciendo notar la importancia de regresar a proseguir la empresa debido a que se podía lograr la conversión de muchas almas y que se trataba de una tierra muy extensa con gran riqueza en perlas, pescado y salinas y que también se tenían noticias de la existencia en ella de oro, plata, maíz, algodón y alimentos. Se advierte aquí el deseo de Vizcaíno de despertar el interés de la Corona, pues los resultados e informes de las anteriores expediciones bien habían demostrado la falta de recursos alimenticios

de la península.

En su petición Vizcaíno se comprometía a llevar cinco naves con la artillería necesaria, ciento cincuenta hombres de mar y guerra, incluyendo buzos, carpinteros, etc., armas y bastimentos para todos, ornamentos para el culto divino, a conducir a los hombres a los puertos a su costa, hacer el reconocimiento completo del Golfo de California estableciendo puertos cabeceras y ciudades sin perjudicar a los naturales, poblar la parte más conveniente, construyendo fuertes y explorando cien leguas adentro (Californiana I, 1965, t. I, pp. 288-290, 301-302). De esta manera se comprometía a descubrir y colonizar la región, tarea muy difícil tomando en cuenta los fracasos anteriores y las escasas recompensas obtenidas, no obstante esas experiencias el optimismo de Vizcaíno es evidente.

La Corona consultó al virrey sobre la conveniencia de proseguir el descubrimiento de California y este contestó que más provechoso sería que solamente se reconociesen sus puertos y costas para la defensa y seguridad del reino, sin pacificar ni poblar y que para ello se utilizaran embarcaciones pequeñas.

Otra petición hecha en 1598 por Gabriel Maldonado presentaba asimismo un plan para llevar a cabo el descubrimiento y colonización de California, con el mismo deseo de obtener los privilegios del conquistador, pero el Consejo de Indias después de estudiar ambas peticiones consideró más conveniente otorgar la licencia a Vizcaíno por tener ya experiencia y además porque éste ya tenía listos algunos navíos y pertrechos porque la ayuda que pedía de la corona era moderada, sólo se hacía énfasis en que pusiera especial empeño en proteger a los indios (Californiana I, 1965, t. I, pp. 332-335). Y con real cédula de 27 de septiembre de 1599 se aprobó la continuación de los descubrimientos en California reconociendo sus costas partiendo de Acapulco.

El interés de Vizcaíno se centraba más bien en el golfo de California, pero los planes de la corona no correspondían a sus deseos, pues el gobierno español tenía puesta su atención en la demarcación de la costa opuesta de la península para encontrar un puerto para el descanso de las naos de China: por esta razón se ordenó a Vizcaíno que en ningún caso entrara al Golfo en el viaje de ida y que dedicara sus esfuerzos al descubrimiento y demarcación de todos los puertos, ensenadas y ba-

hías de la Mar del Sur, desde el Cabo Mendocino hasta Acapulco; tenía permiso de entrar al Golfo a su regreso siempre y cuando no arriesgara con ello el éxito de la empresa, pues si al hacerlo peligraba la expedición, sería considerado delito. Así la corona se servía de Vizcaíno para sus fines, dándole a cambio una vaga promesa de que si todo salía bien -una vez cumplidas las instrucciones- podría entonces trabajar en su provecho.

En 1600 Hernando de Lugones, por instrucciones del virrey del Perú hizo un reconocimiento por las costas de la Mar del Sur hasta cabo San Lucas buscando barcos enemigos (Californiana I, 1965, t. I, p. 155); esta medida había sido tomada a consecuencia de la presencia del corsario holandés Oliver van Noort en el Pacífico (Mathes, 1973, p. 55).

Con el objeto de acatar las reales órdenes el virrey se dio a la tarea de proporcionar lo necesario para el viaje y mandó al capitán Toribio Gómez "y otro soldado honrado" a adquirir barcos a Guatemala porque en Nueva España no los había disponibles, mientras se hacían otros arreglos. Considerando necesario que participasen en la expedición personas de reputación y honra decidió

mandar seis soldados "viejos de satisfacion y expirien-
cia" "dándoles títulos de entretenidos". Seleccionó para
ello al citado capitán Toribio Gómez, al capitán Esteban
Peguero y al alférez Alarcón. Viendo que era menester
llevar un cosmógrafo para la demarcación acordó nombrar
al capitán Gerónimo Martín.

Con los preparativos listos aguardaban la llegada
de Toribio Gómez con los navíos de Guatemala pero éste
sólo pudo conseguir uno, y para completar la pequeña
flota se utilizó un barco que llegó a Nueva España pro-
cedente del Perú (Californiana I, 1965, t. I, pp. 365-
369).

En esta ocasión en que la corona tenía particular
interés en el éxito de la empresa, se observa la espe-
cial atención que el virrey pone en los preparativos y
en la elección de personas capaces y confiables para
el viaje.

Vizcaíno salió de Acapulco el 5 de mayo de 1602,
con la nave capitana, la almiranta, una fragata y un
barco luengo (5); llegaron al puerto de la Navidad pa-
ra tomar agua y leña, además, "allí se fortalecieron me-

por los Navíos, cargandolos de lastre para poder mejor resistir al viento contrario, por que se navegava a la bolina (6) dando puertas de una parte en otra" (Californiana I, 1965, t. II, p. 1219) y después de tres días siguieron reconociendo el cabo Corrientes, pasaron por punta de Tintoque, Jaltelga y Chacala "no se tomaron estos puertos por no convenir y sin perder tiempo, con el viento no muy favorable, ayudados de las corrientes, tomamos las Islas de Mazatlán" (7) para proveerse de agua, pero no encontraron y continuaron por la costa un poco más, atravesando después a California (Californiana I, 1965, t. II, pp. 569-571).

Fueron reconociendo detenidamente la costa hasta los 37° y de este punto hasta los 42° con menor precisión por los contratiempos sufridos durante el viaje (Californiana I, 1965, t. II, pp. 452-454). De regreso no pudieron entrar al Golfo por estar la tripulación disminuida y enferma; se dirigieron a las islas de Mazatlán para reponerse, (8) y de ahí continuaron a Acapulco. Respecto a su cometido de buscar puertos adecuados para descanso de las naos, Vizcaíno informó haber encontrado un puerto que reunía todos los requisitos necesarios, y al que llamó de Monterrey en honor del gobernante

te de Nueva España.

El virrey conde de Monterrey recibió con entusiasmo a Vizcaíno y decidió nombrarlo general de las naos de China para aprovechar su experiencia y los descubrimientos realizados en California, pero su sucesor el Marqués de Montesclaros dio tal cargo a Diego de Mendoza y a Vizcaíno otorgó a cambio el puesto de alcalde mayor del puerto de Tehuantepec (Californiana I, 1965, t. II, pp. 665-667).

El cambio de virrey resultó perjudicial para el desarrollo de la demarcación y conquista de California ya que el virrey de Montesclaros no juzgaba importante su realización pues estimaba que cuando los navíos llegaban a esas costas ya habían pasado los mayores peligros y en pocos días arribaban a Acapulco. Consideraba mejor para dicho objetivo las fantásticas islas Rica de Oro y Rica de Plata y recomendaba a Vizcaíno para su reconocimiento y población (Californiana I, 1965, t. I, pp. 693-696). Tras varias deliberaciones se decidió organizar una expedición con este fin y el virrey de Velasco recibió orden de que el viaje se emprendiera desde Manila. Otros acontecimientos cambiaron los planes y en 1612 salió Se-

bastián Vizcaíno de Acapulco como embajador al Japón donde no fue bien recibido y después de un naufragio se vio obligado a regresar a Nueva España. Con esto terminaron los planes de establecer un puerto de escala en la travesía de las naves de Filipinas y decayó el entusiasmo por la colonización de California (Californiana I, 1965, t. I, p. XLVII).

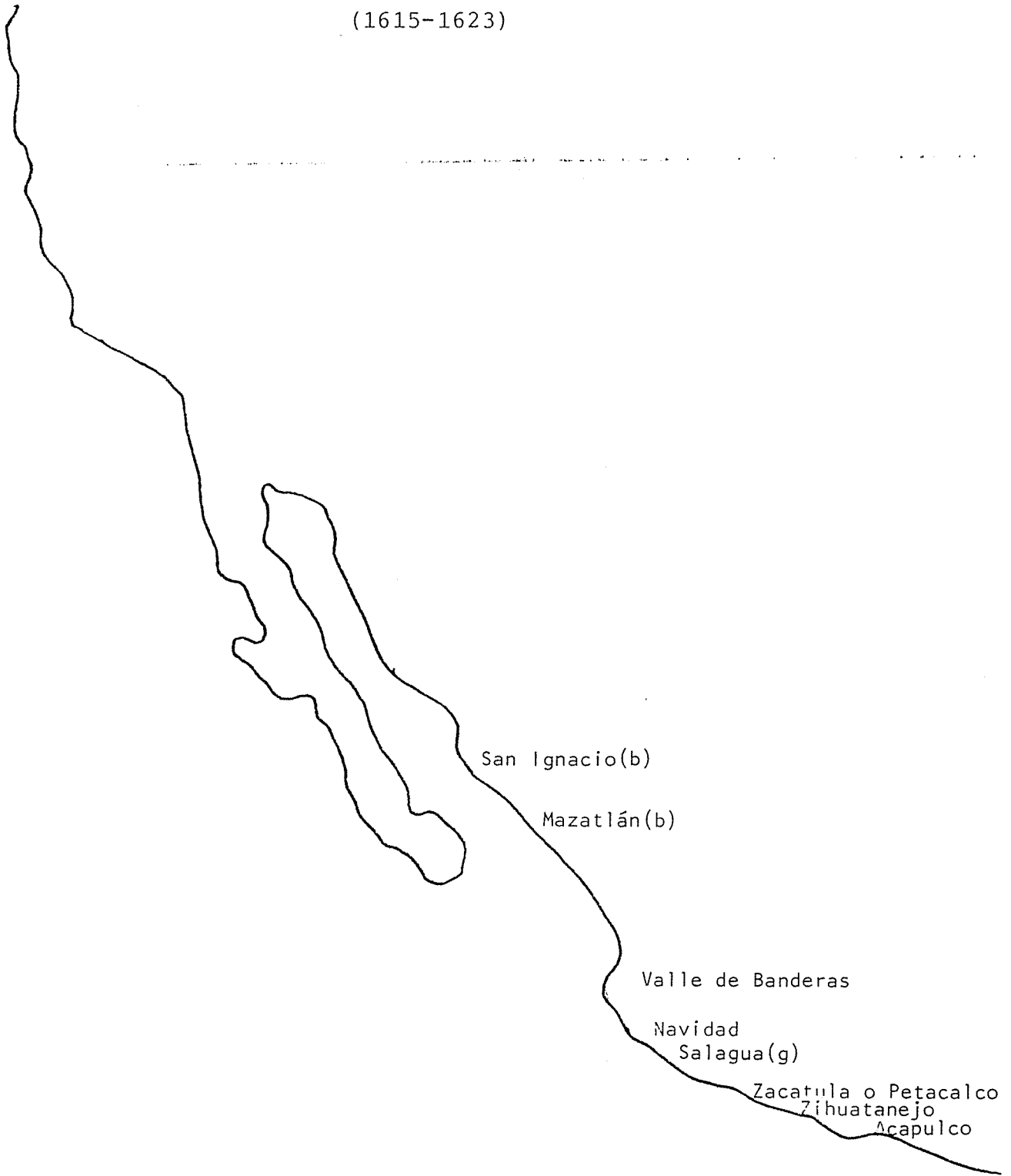
El 13 de agosto de 1611 se dio permiso por cédula real a Tomás de Cardona y Sancho de Meras para sacar perlas "en la bermuda, las californias, panama y otras partes de las dichas Indias donde se tiene noticia o adelante se tubiere", durante veinte años, corriendo ellos con los costos y riesgos y además se les encargaba buscar 4 galeones cargados de plata que se perdieron en 1605. Del producto de sus viajes la mitad sería para la compañía. En 1613 salieron seis bajeles de España y en las Indias Occidentales llegaron a la isla Margarita con el objeto de conseguir buzos negros para la pesquería de perlas; la flota iba dirigida por Nicolás de Cardona (sobrino de Tomás de Cardona) y Francisco Basili. Pasaron a Nueva España en 1614 y poco después murió Francisco Basili en México por lo que se nombró a Juan de Iturbe en su lugar; para llevar a cabo los planes se dirigieron a Acapulco

donde se inició la construcción de tres navíos (D.I.I., 1864, 1a. serie, t. IX, pp. 42-44). Mientras se encontraban en ese puerto tuvieron noticias de que el pirata Joris Van Spilbergen se encontraba en el Mar del Sur y Cardona recibió instrucciones de ayudar en la defensa de la costa y con tal fin permaneció dos meses y medio con treinta arcabuceros de su gente vigilando las costas (D.I.I., 1864, 1a. serie, t. IX, p. 44). En 1615 salió a Acapulco con tres navíos y una lancha, gente de mar y guerra y negros buzos y costeano se fue hasta las islas de Mazatlán desde donde atravesó a California, durante nueve meses exploró el Golfo y regresó a buscar alimentos. Juan de Iturbe se quedó con dos de las naves en la costa de Sinaloa para abastecerse mientras Nicolás de Cardona con la nave capitana y la lancha se dirigió a Acapulco para informar a las autoridades y conseguir más bastimentos. En Zacatula se encontró con los piratas holandeses, quienes capturaron el barco, Cardona con unos pocos soldados logró desembarcar y huir, pero el enemigo se llevó la mayor parte de la gente y las muestras de metales y otros productos de California (Californiana II, 1970, t. I, pp. 49-54).

En Salagua se encontró a Vizcaíno que cuidaba de que el enemigo no desembarcara y capturaron unos holandeses que informaron que estaba en sus planes atacar las naos de China. Vizcaíno envió a Cardona a dar cuenta al virrey y una vez hecho esto regresó a Acapulco donde supo que le habían embargado la fragata Almiranta en Sinaloa, con el objeto de utilizarla para avisar a las naos de la presencia de los piratas y regresó muy dañada del viaje. Después de esto pidió licencia para realizar un viaje comercial a Callao para recuperarse y así pudo reparar la fragata, pero fue embargada nuevamente con el mismo fin. Al encontrarse sin recursos resolvió volver a España para dar cuenta a Tomás de Cardona de los desafortunados sucesos (D.I.I., 1864, 1a. serie, t. IX, pp. 46-47). Informado de los acontecimientos Tomás de Cardona para resarcirse de las pérdidas consiguió que la Corona dictara varias cédulas favoreciéndole y en ellas le concedieron una extensión del permiso por el tiempo perdido sirviendo a los intereses reales, disminución el pago de derechos, preeminencias y facultades otorgadas a descubridores, pacificadores y pobladores de mar y tierra, así como la orden para que no les pudieran embargar sus barcos (Californiana II, 1970, t. I, pp. 91-102).

PUERTOS UTILIZADOS DURANTE LAS EXPEDICIONES ORGANIZADAS
POR LA COMPAÑIA DE DON TOMAS DE CARDONA

(1615-1623)



MAPA 13

Con tales garantías en 1619 Nicolás de Cardona fue por órdenes de su tío a Panamá y compró dos fragatas y una lancha, las preparó para el viaje y reunió la gente (9) y pertrechos necesarios, más cuando se disponía a salir recibió orden de defender la ciudad porque en el puerto de Cañete se habían visto doce naves enemigas. Suspendió su viaje durante dos meses permaneció con toda su gente a su costa en este lugar, hasta que el peligro pasó. Finalmente emprendió el viaje y en el trayecto perdió una fragata y la lancha, quedándole sólo una nave, sin embargo, mientras presentaba en México sus papeles, perdió la última nave en la costa de Tehuantepec y cuando se disponía a construir otras dos fragatas fue llamado a Veracruz para que se dirigiera con sus buzos a rescatar unos galeones que se habían perdido en los cayos de Matcumbe donde estuvo un tiempo hasta que pudo pasar a España.

Cardona puso todo su empeño para el buen logro de la empresa y sin embargo no obtuvo el éxito deseado. A pesar de los fracasos continuó con la idea de volver a California y aunque trató, desde España, de mantener vigentes sus derechos, no pudo organizar pronto una nueva

expedición y la Corona decidió atender otras peticiones. Como resultado de sus viajes Nicolás de Cardona elaboró una detallada relación de las costas que había recorrido, con mapas y descripciones de los puertos añadiendo interesantes anotaciones sobre sus recursos y advertencias para la navegación (Californiana II, 1970, t. I, documento 32).

A consecuencias de una petición de licencia que hizo Pedro Bastán y otra hecha por Nicolás de Lezama en 1628 se hizo una revisión de los diferentes papeles y relaciones sobre las expediciones a California y habiendo visto el poco provecho que se había sacado de ellas el Consejo de Indias consideró dicho descubrimiento de poca importancia y el rey por cédula de 2 de agosto del mismo año ordenó que el virrey y la Audiencia pidieran informes a fray Antonio de la Ascensión (10) y a otras personas que dieran noticias sobre California y que indicaran la forma en que podría llevarse a cabo dicho descubrimiento si se resolviera a hacerlo (Californiana II, 1970, t. I, p. 405).

Para cumplir el mandato del rey, se pidió a distin-

tas personas: fray Antonio de la Ascensión que viajó con Vizcaíno en la segunda expedición, Gonzalo de Francia, contramaestre de la nao capitana de la misma expedición, capitán Lope de Argüelles Quiñones almirante en la misma, capitán Alfonso Ortiz de Sandoval que también viajó con Vizcaíno, el cosmógrafo Enrico Martínez, el conde del Valle, (Rodrigo de Vivero, que fue gobernador de Filipinas), Sebastián Rodríguez, mercader de México, y el licenciado Diego de la Nava que fue con Francisco de Ortega a California.

Con excepción de Enrico Martínez, que considera la colonización de California de poco provecho fuera "de reducir aquella gente a policia, y al gremio de Nuestra Santa Fee" y expresa que en las opiniones de muchas riquezas y grandes poblaciones tienen poco fundamento como lo han demostrado los resultados de las expediciones realizadas hasta el momento (Californiana I, 1965, t. II, pp. 1244-1251); los demás hablan de las riquezas que promete la península y comparten la opinión de que debe dirigirse la empresa desde Nueva Galicia y sugieren además la conveniencia de que la Corona corra con los gastos.

Aquí se hará un alto en la relación de las expediciones para hablar sobre el desarrollo de las costas de Nueva Galicia con el objeto de presentar la situación de esa zona en el momento en que las relaciones de los viajes nos señalan un mejor conocimiento de la región.

Las principales poblaciones españolas cercanas a la costa de Nueva Galicia se vieron obligadas, durante los primeros años de su vida, a enfrentar numerosos inconvenientes como fueron el alejamiento de la capital novohispana, la difícil comunicación y la amenaza de los indios de guerra. Incluso, como ya se señaló anteriormente fueron cambiadas de su asiento original. Estos establecimientos debían contar con los recursos suficientes para sostener a los españoles, es decir, contar de preferencia con yacimientos minerales o a falta de ello áreas de cultivo y abundante población indígena para realizar las labores pertinentes. Dichas poblaciones fueron Colima, Purificación, Compostela, Chametla, San Sebastián, San Miguel Culiacán y San Felipe y Santiago de Sinaloa.

La pobreza caracterizó a estas villas, principal-

mente en el siglo XVI, cuando en Colima se daban los cargos de justicia para facilitar a los vecinos medios de subsistencia y evitar así que despobláran la zona (Cartas de Indias, v. I, 1974, p. 306). Tras un corto auge minero y el florecimiento de huertas de cacao, el gran descenso de población indígena de la costa colimense perjudicó enormemente a los españoles, que ya no tenían la mano de obra necesaria. Los pobladores de la villa de Purificación, por otra parte se encontraban igualmente con pocos recursos, como señala Hernando Martínez de la Marcha (oidor de la Audiencia) en 1551: "tienen necesidad de ser favorecidos" y explica la importancia de este pueblo que "esta como amparo y muro de aquellas partes y es muy cumplidero para el amparo e lo tocante al puerto que dizen de la Navidad questa cerca de dha villa" (AGI, Guadalajara, 1551, leg. 51, f. 28v). Compostela, la capital, fundada en "tierra muy cálida y enferma" pronto vio disminuir su población, pues según expresan algunos vecinos de Guadalajara "no hay en ella al presente seis vecinos arriba y acaece tiempo que no queda en ella mas de vuestros oidores y alguaciles y el cura". La villa del Espíritu Santo de Chametla no logró prolongar su existencia por mucho tiem-

po; hacia 1557 se habla de su abandono con la explicación de que "los naturales sabían muy poca cosa de tributo y los españoles, sus encomenderos que no se podían sustentar ni los podían castigar por estar en tierra áspera" (AGI, 1557, leg. 51, p. 82). El mismo documento expone la difícil situación de San Miguel de Culiacán, que corría peligro de ser despoblada debido a los continuos ataques de los indígenas. San Felipe y Santiago de Sinaloa (conocida como villa o presidio de Sinaloa) fue fundada por Francisco de Ibarra y sus habitantes lograron permanecer en ella gracias a la presencia de una fuerza militar que detenía la belicosidad de los indios; más tarde la fundación del presidio de Carapoa ayudó a dar seguridad a esta avanzada del dominio español (Navarro García Luis, 1967, pp. 54-55).

Los pobladores de la costa encontraron en la ganadería y la agricultura los medios para subsistir, y así se advierte ya empezando el siglo XVII, la existencia de estancias de ganado mayor en los valles de Caxitlan y Colima (vid cuadro recursos de los puertos) así como en el valle de Purificación, de Banderas, de Chila y en Compostela y Sentispac. Se sembraba principalmente maíz,

expediciones a California en las costas de Nueva Galicia nos sugieren la existencia de un excedente que quizá generalmente se vendía a los centros mineros, aunque algunas veces los viajeros se veían apurados para poder obtener lo necesario para la travesía.

En los informes antes mencionados que la Corona pidió para decidir acerca de las Californias se propone, como ya se dijo, que la colonización debe hacerse desde Nueva Galicia, este hace suponer un mejor conocimiento de la región y sus recursos, y que éstos son ya suficientes para esa finalidad, un ejemplo es el parecer del Capitán Lope de Argüelles que aunque cuando Sebastián Vizcaíno lo envió a buscar bastimentos a la villa de San Sebastián no pudo adquirirlos, opina que con prevención y apoyo de su majestad podrá obtenerse allí lo necesario (Californiana I, t. II, 1965, doc. 184).

Por otra parte, el informe de fray Antonio de la Ascensión, plantea las ventajas de dirigir la empresa desde la contracosta expresando: "Porque ay Millones de españoles y mui asendados en toda la provincia de Xalisco, y en toda la costa de Culiacan, que solo aguardan a que se pueble este puerto Para pasarse a la California con

sus haciendas" (Californiana I, t. II, 1965, p. 719). Es obvio que el fraile exagera en sus apreciaciones pero sus palabras indican un interés de los pobladores de Nueva Galicia por emigrar a California. Esto se ve apoyado por el hecho de que en las últimas expediciones viajen algunos vecinos de esta zona, lo que sugiere la presencia de mano de obra desocupada.

Después de esta digresión que muestra el avance de la región se continua con lo referente a las expediciones que prosiguieron utilizando los puertos de Nueva Galicia para su organización.

Francisco de Ortega ofreció sus servicios para realizar un viaje a California con una fragata que tenía surta en Matanchel, del cual podría saberse con certeza, decía, la inconveniencia que podría haber en el descubrimiento de las Californias y recibió licencia del virrey marqués de Cerralbo para llevarla a cabo (Col. de diarios... 1944, pp. 73-75). De acuerdo a las órdenes reales, el virrey concedió el permiso "atento a que el ofrecimiento que hacía el dicho Francisco de Ortega, es a su costa y sin ningún gasto de la Real Hacienda, y que de concederle la licencia que pide para hacer este viaje, podrá resultar mayor luz y inteligencia de la materia para poder informar con mas noticia della a S.M., como lo ordena y manda por la dicha Real Cédula (12) (Californiana II, 1970, t. I, p. 406). El marqués de Cerralbo, además tomó las medidas necesarias para que la expedición fuera bien equipada y tuviera mayores probabilidades de éxito y así ordenó al capitán del presidio de Acaponeta que llevara a cabo un reconocimiento minucioso de la fragata "los marineros y pilotos que llevare y su bondad, y si está bien prevenida de velas, jarcia y lo demás necesario para el manejo de las cosas de la mar, y recibiera muestra de los Oficiales y demás personas que llevais en ella, y razón de las armas, municiones, peltrechos,

bastimentos y aguada". Asimismo a la vuelta del viaje el capitán Ortega debía arribar a un puerto de la Nueva España y enviar desde allí un informe con todo lo sucedido en dicho viaje. (Californiana II, 1970, t. I, p. 407).

Siguiendo las instrucciones del virrey, Alonso Bote-
llo y Serrano que ostentaba el cargo de capitán del pre-
sidio de Acaponeta, llevó a cabo la revisión y encontró
la nave suficientemente equipada, por lo que dio la apro-
bación para su partida. Llama la atención entre los ense-
res mencionados "una campana de madera y plomo, artificio
nuevo y traza del dicho capitán Francisco de Ortega, pa-
ra que puedan ir una o dos personas dentro della a cual-
quier cantidad de fondo sin riesgo de ahogarse, aunque
se esté debajo del agua, diez o doce días" (13). Los miem-
bros de la tripulación llevaban armas para el viaje (ar-
cabuz, adarga, espada y daga), el licenciado Diego de la
Nava, presbítero, "todo su ornamento y aderezo de decir
misa para el cultivo divino", el piloto, capitán Esteban
Carbonel de Valenzuela "los aparejos necesarios de pilo-
to para este dicho viaje, con su arcabuz y adargo, un ju-
bón de malla, y cuera de gamuzas, espada y daga". (Cali-
forniana II, 1970, t. I, pp. 409-410).

EXPEDICION DIRIGIDA POR FRANCISCO DE ORTEGA (1632)

TRIPULACION

NOMBRE	PROCEDECENCIA	VECINO	ACTIVIDAD
Francisco de Ortega	Cedillo	México	Capitán y cabo
Lic. Diego de la Nava	Valdepeñas (la Mancha)	Guadalajara	Vicario
Diego de Cañedo	Béjar	México	Maestre y aviador
Esteban Carbonel de Valenzuela	Sevilla	México	Piloto
Cristobal García	Almonte	México	Ayudante de piloto y buzo
Cosme Lorenzo	San Lucar de Guadiana	México	Contramaestre
Andrés Ramos	Lisboa	Guadalajara	Barbero cirujano y marinero
Martín Saez de Córdoba y Arbizo	Azpeitia	México	Escribano
Juan Tomás	Córcega	México	Marinero
Luis de Cabrera	Jerez de la Frontera	México	"
Nicolás Rodríguez	Saboya	México	Grumete
Benito de Acuña	Lucar de Barrameda	Tepique	Carpintero y marinero
José Ruiz	México	---	Grumete
Francisco López Pico	Asturias	Tepique	Soldado

Expedición dirigida por Francisco de Ortega (Cont.)

NOMBRE	PROCEDENCIA	VECINO	ACTIVIDAD
Alf3rez don Diego Castro Tenorio	Sevilla	Guadiana	Soldado
Alonso de Espinosa	Jerez	Guadiana	"
Mateo de Morantes	Manzanares (la Mancha)	M3xico	"
Diego de Almazan	Villanueva de los Infantes	Compostela	"
Hernando de Ortega	Cedillo (Toledo)	Compostela	"
Francisco de Robles	Sevilla	Acaponeta	"
Pedro (negro)	Angola	---	Esclavo
Cecilia (mulata libre)	---	---	Sirvienta
Pascuala (mulata esclava)	---	---	Cocinera

FUENTE: Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes

y descubrimientos. t. IV 1944, pp. 76-77

A continuación, intentaron salir del puerto de San Pedro en dos ocasiones pero a causa del mal tiempo se vio retrasada la salida como lo señala:

"... habiendo antes de proseguir la jornada tuvimos dos arribadas, por cuanto dio la nave en bajíos a la salida de la barra, donde fue necesario alijar la dicha nao, como en efecto se hizo, echando al agua mucha cantidad de bastimentos, con lo que se salió de este naufragio, prosiguiendo la navegación con mucho trabajo por las tormentas que hubo hasta llegar a este dicho puerto (Mazatlán), que fue a primero de este mes (marzo), de donde, por la necesidad que quedamos de los dichos bastimentos, fuimos a buscarlos a la villa de San Sebastián y a otras partes distantes del dicho puerto, mas de diez leguas, por muy grandes bosques y alcabucia, con grande trabajo, hambre y sed, por no saber por do se había de ir, lo cual hizo en persona el dicho capitán, habiéndolo consultado con el Licenciado Diego de la Nava, cura y Vicario de la gente de la dicha jornada y con todos los soldados della que en su compañía fueron, algunos dellos con el dicho Licenciado; y el dicho capitán, compró bastimentos a excesivos precios, por ser la tierra de suyo muy cara, y vasijas para el agua por la gran falta que hicieron las que por alijar la dicha nao, se echaron al agua, con cantidad de pesos que pagó el flete para traer el dicho bastimento al dicho puerto" (Californiana II, 1970, t. I, pp. 413-414).

Del puerto de San Juan de Mazatlán cruzaron hacia California y exploraron las costas del Golfo logrando obtener cerca de 300 perlas (Californiana II, 1970, t. I, p. 481). A su regreso llegaron a la bahía de "Bachillato

(Babachilato), por considerarlo "puerto muy conveniente y acomodado para poder invernar, y por las muchas aguas y vientos suduestes que en este tiempo son generales y estar tan cerca de la California para poder salir en pasando las aguas" (Californiana, II, 1970, t. I, p. 424). Ortega decidió permanecer en la villa de San Felipe y Santiago (a 16 leguas del puerto) dedicándose quizás a otros preparativos mientras se carenaba la fragata y entretanto llegó Esteban Carbonel de Valenzuela con el mensaje de que fuera a avisar a la nao de China de la presencia de enemigos en las costas, lo que hicieron, arribando a su regreso de esta misión a Mazatlán, donde se compraron bastimentos (ya con la anterior experiencia sabrían donde adquirirlos) y se carenó nuevamente el barco, y así "haviendo juntado gente y todo lo necesario para el manejo de la mar" pidió a don Juan de Arriarán, alcalde mayor del dicho puerto y capitán a guerra del río de Piaxtla, que visitara la nave y la revisión se realizó el 20 de agosto de 1633 (Californiana II, 1970, t. I, p. 482).

Para organizar este viaje Ortega formó una compañía con el capitán Juan García de Mercado, que anteriormente

EXPEDICION DIRIGIDA POR FRANCISCO DE ORTEGA (1633)

TRIPULACION

NOMBRE	PROCEDENCIA	VECINO	ACTIVIDAD
Francisco de Ortega	Cedillo	México	Capitán y Cabo
Lic. Diego de la Nava	Valdepeñas (la Mancha)	Guadalajara	Clérigo presbítero
Bach Juan de Zuñiga	México	Querétaro	Clérigo presbítero
Diego de Cañedo	Béjar (Castilla)	México	Aviador y Maestro
Jusepe Maldonado	México	---	Soldado
Antonio Mayor	Barcelona	México	Escribano
Hernando de Ortega	Cedillo	---	Alferez
Pedro de Robles Saravia	Castilla	Salaya	Sargento
Alfonso de Ortega	Güebar(en la Jarafe de Sevilla)	Querétaro	Soldado
Juan de Oliva	Tarifa	Caponeta	Soldado
Francisco López Pico	Asturias	Tepique	Soldado
Gaspar de Robles	Sevilla	Guadalajara	Soldado
D. Martín de Orestegui	Perú	Puebla	Soldado
Jerónimo Díaz de la Lamo	Cedillo	---	Soldado
Nicolás de Olmedo	Puebla de los Angeles	Puebla de los Angeles	Soldado

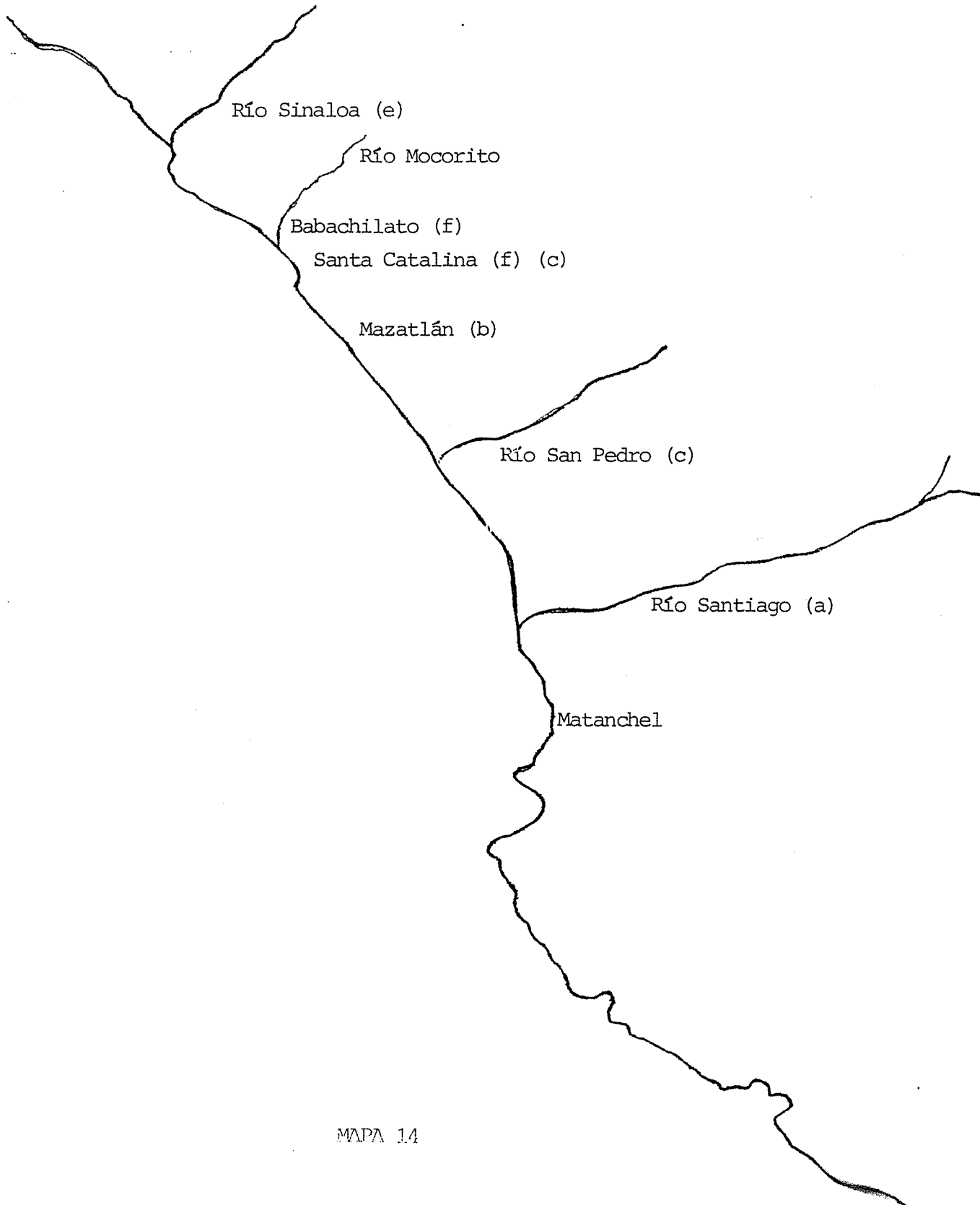
NOMBRE	PROCEDENCIA	VECINO	ACTIVIDAD
Alonso de Torres	Jarafe de Sevilla	Mazatlán	Soldado
Juan de Ayalá	Madrid	México	Soldado
Diego López Brito	Compostela de la Nueva Galicia	---	Soldado
Benito de Acuña	San Lucar de Barrameda	---	Soldado y Marinero
Josef Ruiz	México	Tepique	Soldado
Salvador de los Reyes	Sevilla	---	Soldado
Diego de Castro	Sevilla	---	Soldado
Pedro de la Higuera	La Mancha de Toledo	---	Soldado
Custodio de la Higuera	Toledo	Tepique	Soldado
Luis de Cabrera	Jerez de la Frontera	---	Soldado
Diego de Miranda	Gautitlán	México	Soldado y barbero
Juan de Morales	México	Cuyacan	Soldado y ensayador de metales
Marcos Ortiz	la Margarita	---	Soldado y buzo
Marcos de Gñes	Zaragoza	---	Soldado
Francisco de Escamilla	Carmona	---	Soldado
Felipe de Meneses	La Margarita	---	Atambor y buzo

NOMBRE	PROCEDENCIA	VECINO	ACTIVIDAD
Bartolomé de Terrazas	Triana	---	Marinero
Cosme Lorenzo	San Lucar de Guadiana	---	Ayudante de piloto y marinero
Francisco Ruiz	Utrera	México	Marinero
Nicolás Martín	Villafranca de Saboya	---	Marinero
Juan Tomás	Córcega	México	Marinero
Andrés Ramos	Lisboa	---	Marinero
Hernando Morera	Lisboa	---	Marinero
Francisco de León	Suchimilco	---	Marinero
Nicolás Pérez	Querétaro	---	Grumete
Digo Sanchez (sic)	San Lucar	---	Grumete
Alonso Gómez	Cádiz	---	Grumete
Juana Barrón (mujer de Francisco Escamilla)	---	---	Moza de servicio
Agustina Pascuala	Culiacán	---	Moza de servicio
Pascuala Hernández (mulata, esclava del padre Nava)	---	---	Moza de servicio

FUENTE: Californiana II, T. I, 1970, pp. 430-434

PUERTOS UTILIZADOS DURANTE LAS EXPEDICIONES
ORGANIZADAS POR FRANCISCO DE ORTEGA

1632-1634



había solicitado permiso, José Maldonado, cirujano y Diego de Cañedo, todos vecinos de la ciudad de México, para que le ayudaran económicamente en la empresa; los beneficios de este apoyo pronto se dejaron sentir: con nuevos recursos, Ortega pudo contratar más hombres y adquirir mayor cantidad de alimentos y pertrechos para el viaje. En esta segunda expedición salió de Mazatlán a California donde permaneció varios meses hasta que se vieron obligados a regresar por falta de bastimentos a las costas de Sinaloa a un puerto llamado Santa Catalina, en la "provincia de Guazave" y de ahí se dirigió a Sinaloa donde se presentó ante el capitán D. Francisco de Bustamante (teniente de gobernador del presidio de Sinaloa) y manifestó 36 1/2 onzas de perlas y 17 marcos de ámbar (Californiana II, 1970, t. I, pp. 483-484).

Una vez más el capitán Ortega reunió lo necesario para el viaje y realizó una tercera expedición a California desde el puerto de Santa Catalina donde fue revisada la fragata por el mismo capitán Bustamante, quien le dio la autorización para partir. Sin embargo, en esta ocasión la suerte le fue adversa, pues ya en tierras californianas la fragata encalló durante un temporal y tuvo que construir otra con los restos que pudieron recu-

EXPEDICION DIRIGIDA POR FRANCISCO DE ORTEGA (1636)

TRIPULACION

NOMBRE	PROCEDENCIA	VECINO	ACTIVIDAD
Francisco de Ortega	Cedillo	México	Capitán
Padre Roque de la Vega (Cia. de Jesús)	---	---	Clérigo
Pedro de la Higuera	La Mancha	---	Alferez
D. Gabriel de Figueroa	La Mancha (Toledo)	Sinaloa	Escribano
Bartolomé González	---	Sinaloa	Soldado (?)
Francisco Ruiz	Triana	---	Contramaestre
Cosme Lorenzo	San Lucar de Alcortín	---	Piloto
Custodio de la Higuera	La Mancha (Toledo)	Tepique	Soldado
Francisco de León	México	---	Marinero
Nicolás Martín	Saboya (de Villafranca de Niza)	---	Marinero
Jerónimo Nuño de la Lamo	Cedillo (Toledo)	---	Soldado
Lorenzo de Espinoza	---	---	Marinero y buzo
D. Martín de Aregui (criollo)	Perú	México	Soldado
Benito de Acuña	---	---	Soldado

NOMBRE	PROCEDENCIA	VECINO	ACTIVIDAD
Alonso Pérez	San Lucar	---	Grumete
Juan Díaz	Triana	---	Grumete
Francisco de Amaya	San Lucar de Barrameda	---	Grumete
Cuatro mozas de servicio			

FUENTE: Californiana II, T. I, 1970, pp. 455-456

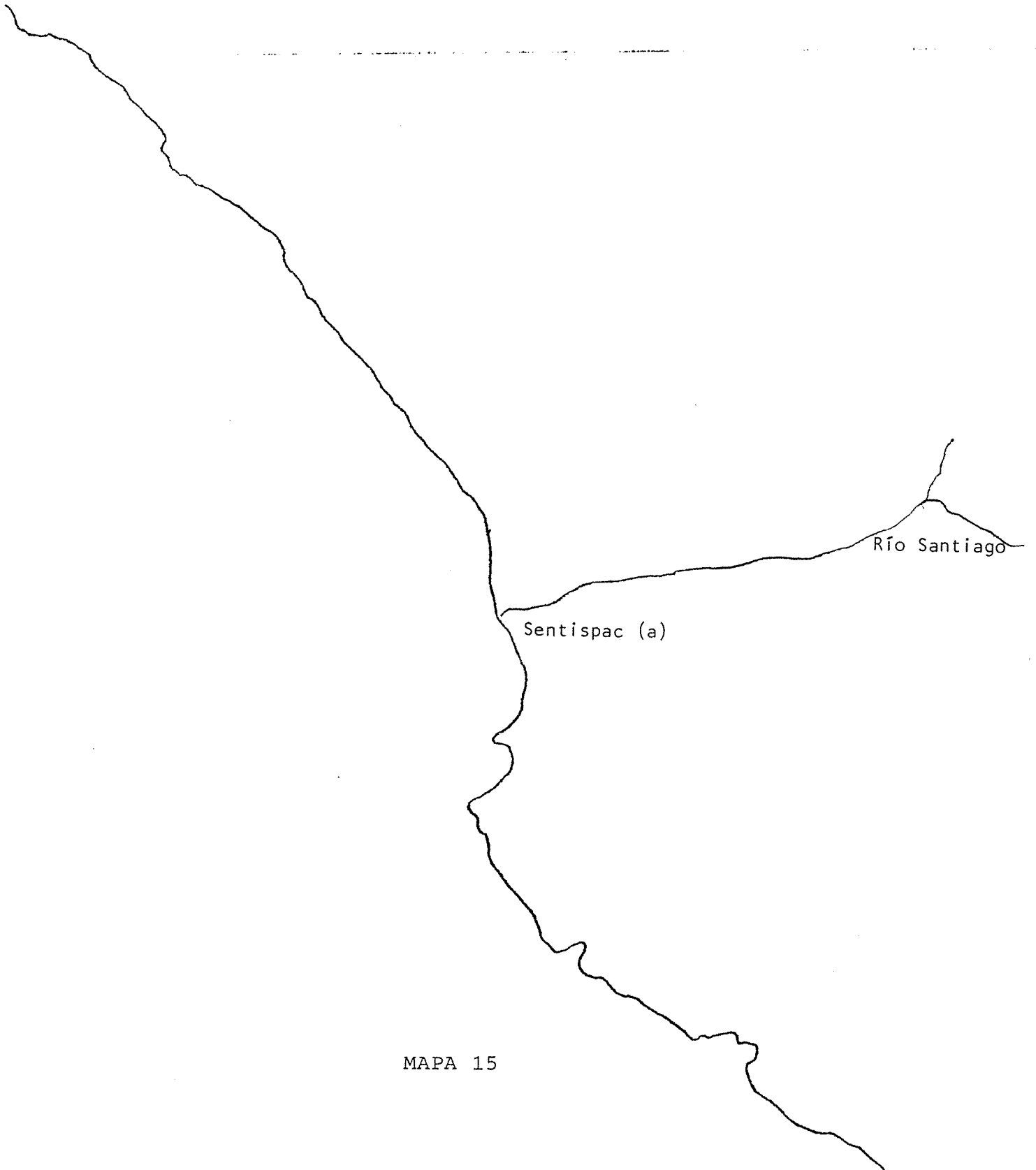
perarse del desastre y con muchas dificultades regresó a Sinaloa llevando algunas perlas, y éste parece haber sido su último intento, pues aunque la relación de sus tres viajes habla de las riquezas de California y de la importancia de su descubrimiento, ya no pudo organizar otro viaje porque lo invertido en cinco años (1631-1636) lo dejó sin recursos.

En 1635 Francisco de Vergara, vecino de Puebla de los Angeles, solicitó licencia para el descubrimiento de las Californias, comprometiéndose a fabricar un barco en el puerto de Salagua o en el de Navidad y llegar a más altura de lo que hasta entonces se había hecho, y el 16 de enero de 1636 el virrey marqués de Cadereyta le concedió el permiso (Californiana II, 1970, t. II, pp. 700-706). También en 1635 Francisco Esteban Carbonel (14) pidió licencia para el descubrimiento y población de California (Francisco de Vergara le cedió sus derechos por no poder realizar el viaje él mismo), misma que le fue concedida en diciembre de ese año; para ello empezó la construcción de un navío en el río Santiago, jurisdicción de Sentispac. Asimismo se concedió licencia en septiembre de 1636 a los capitanes D. Alonso Botello y Serrano y Pedro Porter y Casanate con la advertencia de

no llevar extranjeros en la expedición. Una denuncia contra Carbonel, acusándole de ser de nacionalidad francesa y hacerse pasar por español trajo como consecuencia su aprehensión (15) y la renovación de todas las licencias otorgadas hasta entonces para el descubrimiento de California en noviembre de 1636 con el objeto de hacer una revisión e informarse del estado de esa materia (Californiana II, 1970, t. II, pp. 739-742).

Porter y Casanate insistió ante el rey en su petición haciendo ver la importancia de la empresa y que su preparación y servicios lo calificaban para llevarla a cabo, y el rey entonces pidió informes al marqués de Cadereyta quien contestó a su majestad expresando que según consta en los papeles es conveniente que se pueble un puerto allá descubierto y con las ganancias de las perlas y otros productos que se obtengan se puedan fundar otras poblaciones fácilmente por la cercanía de Sinaloa desde donde se podría llevar ganado y otras cosas que se ocuparan. Señala que así se podrán evangelizar los nativos que son muchos y por ello sería muy perjudicial que otra nación poblara esas tierras ya que podrían dañar la navegación en esas costas. Advierte algunos inconvenientes como el que sería que al llegar la nao de

PUERTO UTILIZADO PARA LA INTENTADA EXPEDICION
DE FRANCISCO ESTEBAN CARBONEL
(1635)



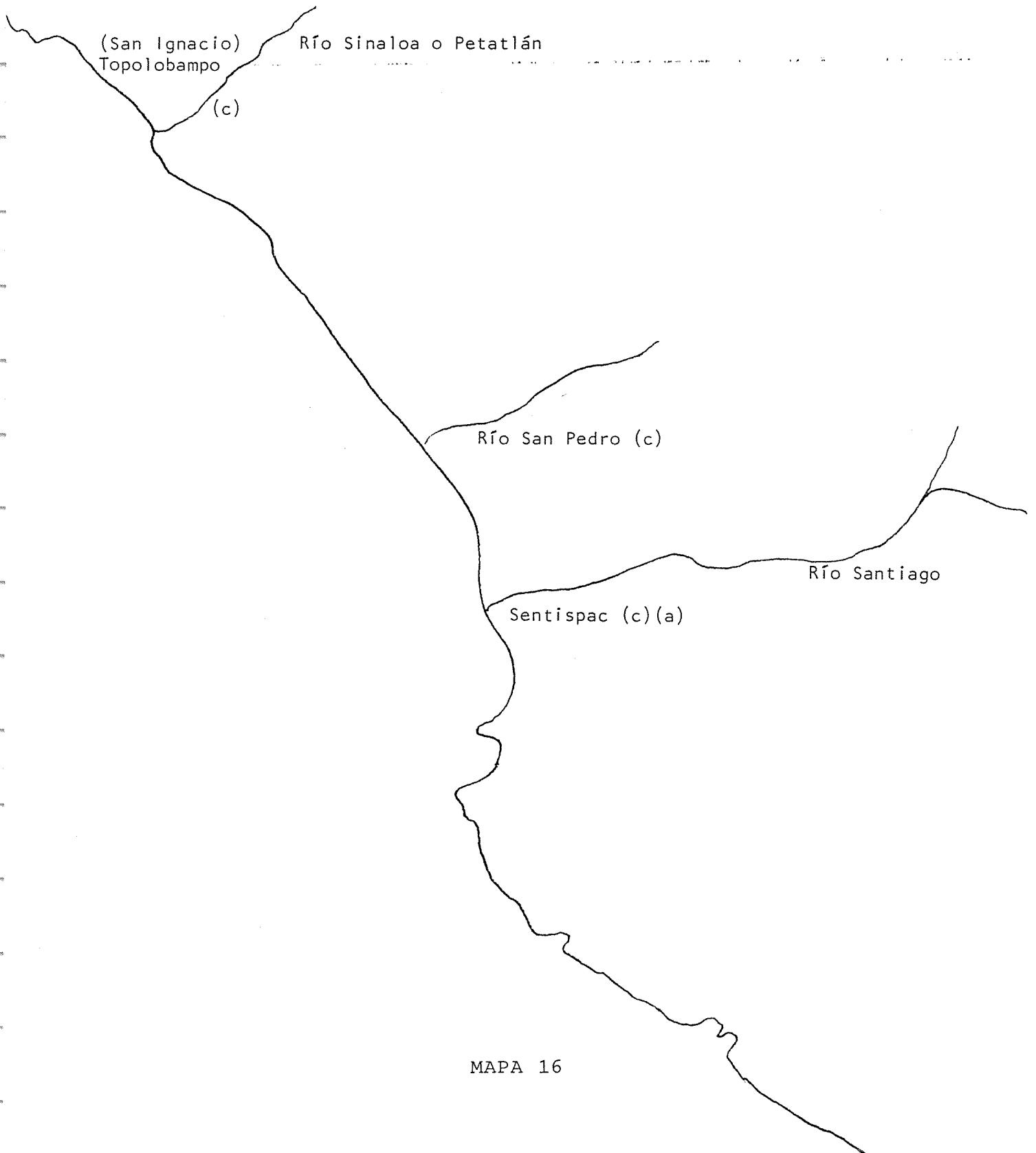
MAPA 15

Filipinas a ese puerto podrían introducir ropa a Nueva Galicia desde ese lugar y otra dificultad sería la poca población existente cerca del puerto. Considera perjudicial la búsqueda del estrecho de Anián pues abriría otro camino a los enemigos que así llegarían con mayor facilidad a California (16) (Californiana II, 1970, t. II, pp. 760-762). También se pidió parecer al licenciado D. Juan Alvarez Serrano, quien después de analizar los documentos sobre el caso, recomendó "salir de una vez de estas dudas" (Californiana II, 1970, t. II, pp. 714-718).

Como resultado de estos informes el rey concedió a D. Pedro Porter y Casanate la licencia exclusiva para realizar el descubrimiento del golfo de California en 1640 revocando las licencias otorgadas anteriormente, con el derecho de poblar y pacificar la California y las tierras por descubrir (Californiana II, 1970, t. II, pp. 782-784) y dio órdenes al virrey duque de Escalona para que le dieran las facilidades que requiriera para la realización de su empresa (Californiana II, 1970, t. II, pp. 788-789).

Después de gestionar su licencia en España, Porter

PUERTOS UTILIZADOS DURANTE LAS EXPEDICIONES
DE PEDRO PORTER Y CASANATE
(1644-1648)



MAPA 16

y Casanate llegó a Veracruz en agosto de 1643 y luego se dirigió a México donde presentó al virrey Conde de Salvatierra sus despachos. La experiencia y preparación de Porter se manifiesta en la organización de los preparativos, ya que desde España trajo personas de confianza para servir en su empresa, como es el caso de Alonso González Barriga, a quien nombró cabo de la expedición.

Menciona Porter cómo se dirigió a algunos amigos en solicitud de apoyo, logrando ayuda principalmente de "algunos prelados y personas eclesiásticas, que celosas de la conversión de aquellos naturales, franquearon los tesoros de su piedad". Pidió informes para completar su conocimiento sobre la materia, contrató gente y compró clavazón y otras cosas necesarias para la fábrica de los barcos.

En noviembre de 1643 envió a González Barriga con carpinteros y gente de mar y guerra, con orden de recoger más hombres en el camino, para que se dirigiera a la costa de la Nueva Galicia y en ella se construyeran "un bajel grande y otro mediano"; al pasar por Guadalajara fueron bien recibidos por las autoridades que les ofrecieron su apoyo. En el mismo mes se efectuó en Acapulco

la compra de una fragata llamada Nuestra Señora del Rosario, con lo que serían tres las naves disponibles.

La noticia de la presencia de enemigos holandeses en la costa de Perú, con el consiguiente peligro para las costas novohispanas y la Nao de China, llevó a Porter a ofrecer su fragata para avisar al galeón, y con tal objeto aprovisionó la dicha fragata Nuestra Señora del Rosario; el barco al mando de González Barriga salió del río San Pedro, jurisdicción de Sentispac el 3 de enero de 1644 donde Francisco Valero, justicia mayor de ese partido, le brindó su apoyo en los preparativos. Con algunos problemas debido al "viento norueste" llegaron a Matanchel "para hacer lastre de piedra, que le llevaban de arena, por no haber otro en el Río de San Pedro"; a continuación siguieron adelante por la costa hasta la desembocadura del río Navito (hoy San Lorenzo) y de ahí cruzaron a California.

Después de esto, Porter y Casanate procedió a continuar con las actividades necesarias para montar el astillero que tenía planeado; eligió entonces la región de la desembocadura del río Santiago para tal fin por considerarla apropiada y así expresa:

" (...) con la gente que me quedó en tierra, previne a los alcaldes mayores de las provincias vecinas, junté los indios de aquellas jurisdicciones, y valiéndome de la oportunidad del menguante que goza Enero desde el día 31 hasta el 10, desmonté aquellos poblados montes, cortando cedros en las riberas del río Santiago. Elegí este sitio, que desembarazado juzgué para astillero, por estar seis leguas la tierra adentro, y asegurar las fábricas enemigas. Produce en abundancia variedad de árboles, cuya multitud le hermosea y abastece, enriqueciéndole con lo precioso de las maderas peregrinas que produce. Besa sus verdes faldas el río Santiago, en cuyas riberas se ventilan apacibles las mareas; y aunque en dilatados senos se esparce anchuroso, con todo, fácilmente se puede apear." (Californiana II, 1970, t. II, p. 870).

Señala también los inconvenientes que guarda la región: la abundancia de mosquitos, las inundaciones del río, los murciélagos, el comején que "come y roe la ropa, pertrechos y fábricas" y el clima, que en los meses de junio a septiembre es muy difícil por las lluvias y el calor.

Una vez que Porter dejó dispuestos los trabajos para el establecimiento del astillero, marchó a México a seguir con las compras y preparativos que debían hacerse en esa ciudad, y mientras realizaba estas diligencias recibió noticias del regreso de la fragata Nuestra Señora

ra del Rosario, que después de cruzar el Golfo llegó a California, navegando hasta la rada de San Bernabé en cabo San Lucas el 25 de enero de 1644 (Californiana II, 1970, t. II, p. 872).

Para cumplir su cometido de avisar a la nao de China, González Barriga dejó centinelas en los cerros con el objeto de vigilar el paso del galeón de Manila y después de proveerse de agua y leña siguieron en dirección norte hacia la isla de Cedros con el propósito de encontrarse con la nao, al no dar con ella y de acuerdo a las instrucciones de Porter de no demorarse demasiado, decidieron regresar al Río Santiago el 21 de febrero, en lo que emplearon cuatro días (Californiana II, 1970, t. II, p. 876).

Porter compró jarcias, anclas, lonas y otros aparatos en Veracruz, artillería en Acapulco, bastimentos en Guadalajara y otros géneros en México y enviaba al río Santiago lo necesario para la construcción de las naves (estopa, brea, etc.). En tanto esto se realizaba, le llegó la noticia de que el 20 de marzo habían escapado algunos hombres con una barca pequeña, robando también redes y otras cosas útiles. La desgracia perseguía a Por-

ter, pues poco tiempo después el astillero fue incendiado, ardiendo junto con el bajel grande que ahí se construía, las maderas y almacenes que contenían todo el equipo que se había reunido.

Después de estos sucesos Porter se vio obligado a suspender temporalmente sus proyectos y después de informar de lo acontecido al virrey, se dedicó a la tarea de reunir nuevamente fondos para la empresa. Con ese objetivo solicitó el gobierno y la capitanía de la provincia de Sinaloa, ya que con el sueldo que percibiría al desempeñar este cargo y la ventaja de permanecer en la región propicia para organizar el viaje, tendría mayores facilidades para el fin que perseguía.

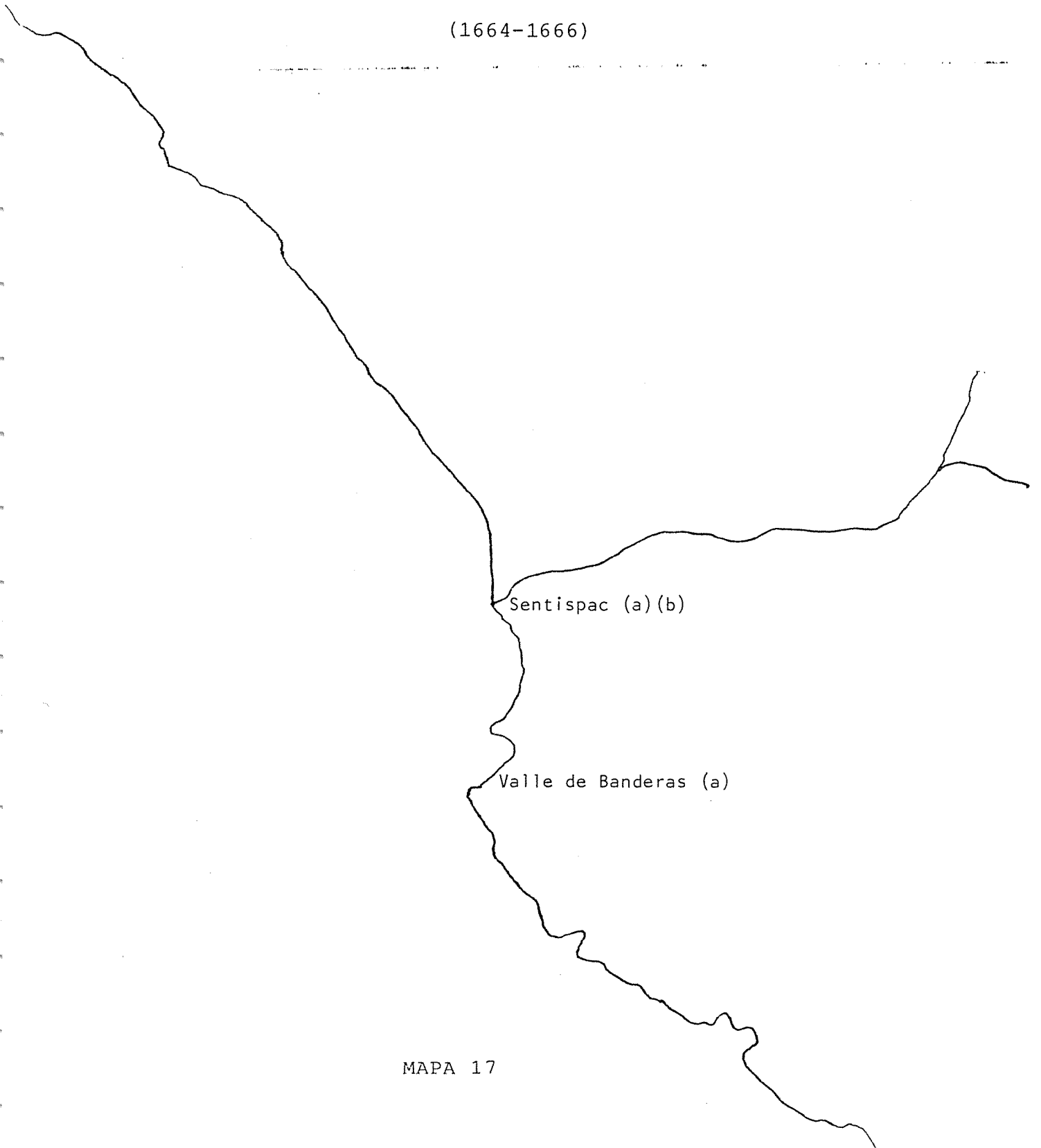
De esta manera Porter y Casanate se preparó nuevamente y en Sinaloa construyó dos fragatas llamadas San Lorenzo y Nuestra Señora del Pilar, con las que realizó un viaje a California de octubre de 1648 a enero de 1649. Salió del río de la villa de Sinaloa (Petatlán); cruzando hacia California un poco más arriba de este punto y después de explorar y demarcar la costa del Golfo regresó al puerto de Babachilato "con feliz subceso" habiendo empleado 77 días en el viaje. (Californiana II, 1970,

T. II, pp. 852-854).

Posteriormente el capitán hizo otros viajes cortos y en 1651 prestó la fragata Nuestra Señora del Pilar, para escoltar el galeón de Manila. Sin embargo, las actividades a que su oficio le obligaba no le permitían ocuparse plenamente en el proyecto de California, y cansado y enfermo solicitó un cambio de puesto; dejó el cargo de gobernador de Sinaloa en 1653 y para 1656 se encontraba tomando el puesto de capitán general interino de Chile (Mathes en Estudios de Historia Novohispana, 1970, p. 87).

En 1663 el capitán Bernardo Bernal de Piñadero solicitó licencia para ir como general y descubridor de las Californias. Por estar vigente el permiso de Porter y Casanate, el caso se pasó al Consejo de Indias. Una vez revisado el asunto se le concedió la licencia y Bernal organizó una expedición que no obtuvo los frutos esperados. Para proveerse empleó los recursos de la zona; no obstante su primer fracaso Bernal organizó una segunda expedición que según informó se dirigió también a California, pero interrogatorios posteriores revelaron que sólo recorrió las costas de Nueva Galicia buscando place-

PUERTOS UTILIZADOS DURANTE LAS EXPEDICIONES DE
BERNARDO BERNAL DE PIÑADERO
(1664-1666)



MAPA 17

res de perlas, sin cruzar el Golfo (Californiana II, 1970, t. II, doc. 135). Parece ser que Bernal había cifrado muchas esperanzas en la empresa y quizás temeroso de que el gobierno le retirara la licencia daba falsos informes de sus actividades. La región de Sentispac fue centro de sus actividades y los alcaldes mayores de las jurisdicciones vecinas se quejaron de su forma de actuar, por una parte porque acaparaba la mano de obra indígena y además les pagaba mal, perjudicando la economía de la zona (17) y por otra porque exigía a los dueños de haciendas y ganados que le abastecieran a él y a su gente de lo necesario para su sustento y si se negaban lo tomaban por la fuerza (Californiana II, 1970, t. II, p. 1084).

Para 1666 se otorgó licencia a Francisco de Lucenilla, quien atraído por los rumores de las riquezas de California, se interesó en la empresa; para los preparativos escogió la región de Compostela y el puerto de Chacala donde construyó los navíos "por ser tierra comoda, abundante de madera y frutas, tener cerca estancias de ganados y a la ciudad de Compostela doce leguas para los maises y demás cosas necesarias; y por ser pais mui ameno de muchos arboles frutales; " (Californiana II, t.

EXPEDICION DE FRANCISCO DE LUCENILLA (1668)

TRIPULACION

NOMBRE	PROCEDENCIA	ACTIVIDAD
Francisco de Lucenilla	Villa de Paradas (Andalucía)	Capitán
Esteban de Silva	Villa de las Ca- narias	Piloto
Francisco Ramírez	Aiamonte	Contramaestre
Joseph Fernandez	Portugués	Maestre de las fábricas
Domingo de la Rocha	Portugués	Marinero
Pablos Fernandez de Cordova	Murcia	Tejedor de sedas
Juan Bautista Escorca	Vizcaíno	Alferez
Juan Montero	Paradas	---
Domingo Moreno	Vinuesa	---
Joseph de Arroñes	Navarro	---
Juan Sarmiento	Ronda	Moco de trabajo
Juan de Acosta	México	---
D. Antonio de Vadoia	Aracena	---
Luis de Flores	Sevilla	Criado
Diego de Salacar	Aguacatan	Moco
Marcos de Valbas	Chimaltitan	---
Agustin Quijada	México	Barbero
Diego Hurtado	Triana	---

NOMBRE	PROCEDENCIA	ACTIVIDAD
Francisco Vastos	San Lucar de Va- rrameda	Zapatero
Sebastián López	Baeca	---
D. Fernando Ponce de Leon	Xeres de la Frontera	---
D. Baltasar de Medina	Xerez de la Frontera	---
Martin Calderon	" "	Barbero
Andrés Pérez	" "	---
D. Juan de Ibarra	Guadalajara	---
Alonsillo	---	Criado
Juan de Fragalva	---	---
Juanillo	---	---
Damianillo (mulato)	Guadalajara	---
Alonso de Glaguotoca	---	---
Periquillo	---	---
Dos mocuelos	---	Mocuelos
Una india y otra medio española	---	---
Capitán Alonso Matheos	Xeres de la Frontera	Cabo
Juan Matheos	---	---
Juan de	Xeres	---
Rodrigo Camacho	Xeres	---
Andres Perez	Sevilla	---

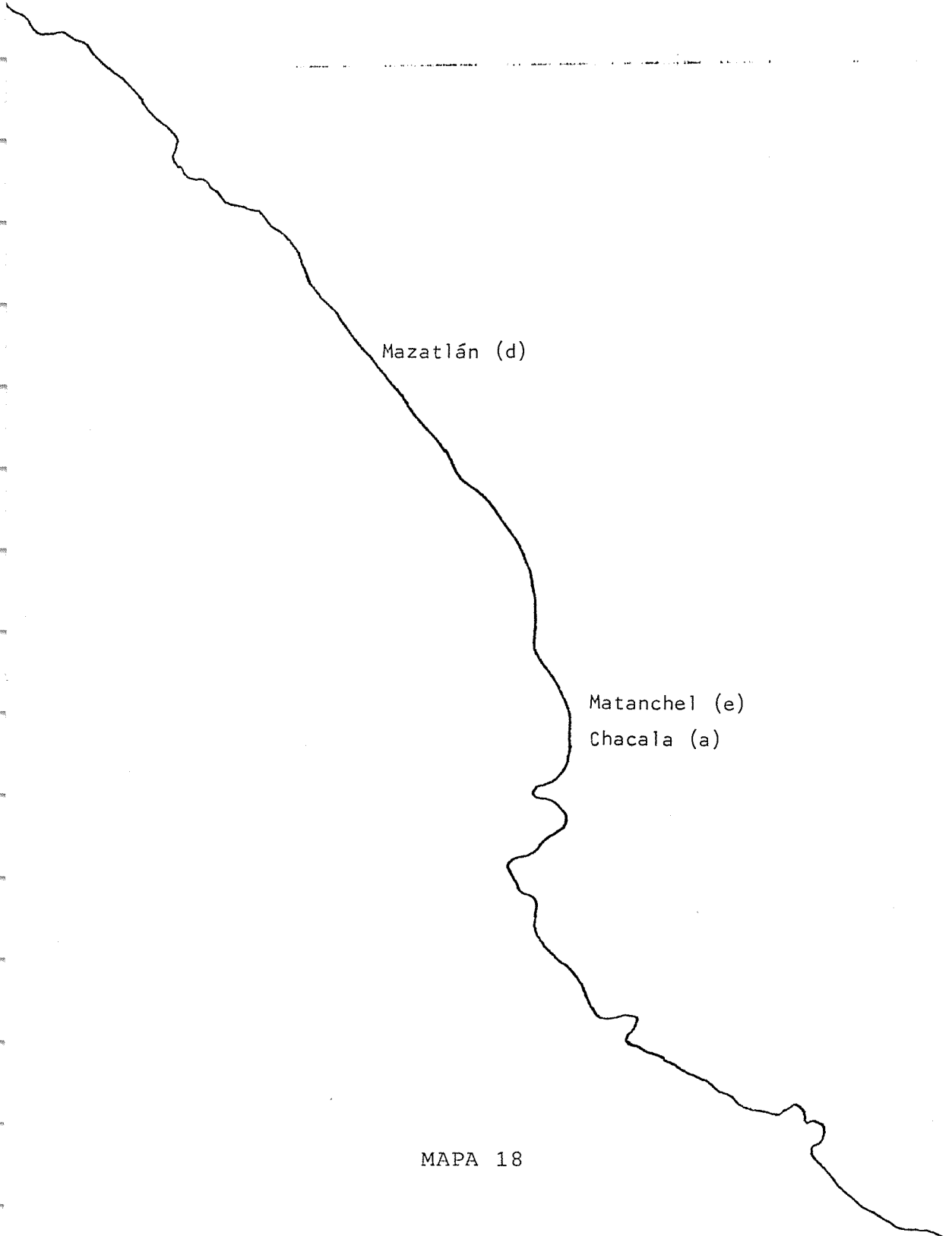
NOMBRE	PROCEDENCIA	ACTIVIDAD
Martín Delagado	Andaluz	---
Juan Felipe	Criollo de Guadalajara	---
Juan Nuñez	Sevilla	---
Juan de León	Sevilla	Carpintero
Juan de Anaia	Mexico	Boticario
Juan de Valencuela	Sevillano	---
Alonso Rojel del Prieto	Santa María	---
Francisco García	---	Piloto
Francisco Martín	Sevillano	---
Agustín Maldonado	Mexico	Carpintero
Pedro de Salamanca	Andaluz	---
Agustín Guerra	(mestizo)	---
Diego Porras	indio de Xala	---
Juana	(india)	---
Gaspar de Pastrana	Castilla la Vieja	---

FUENTE: Californiana II, t. II, p. 974-978. (Se respetó la ortografía del documento)

II, p. 957). Obtuvo así algunos bastimentos y las maderas para los barcos de Compostela y "otras cosas" que no se consiguieron ahí fueron adquiridas en Guadalajara y México (Californiana II, 1970, t. II, pp. 958-959).

Lucenilla contrató cincuenta hombres que aceptaron seguir la empresa sin recibir salario y cuyo pago sería una participación de las riquezas que lograran obtenerse en la expedición; debido a esto tenían estos hombres un interés particular en el éxito y pronto término de la empresa, como señala fray Juan Cavallero Carranco, autor de la relación del viaje diciendo: "Con el gran deseo que todos tenían de acer este Viaje trabajaron personalmente en las fabricas tanto que ponian admiracion a todos los que vivian en aquellas comarcas todos se admiravan de ver que Españoles trabajasen personalmente con tanto empeño y cuidado" (Californiana II, 1970, t. II, p. 959). El día de la partida fue ocasión importante para la región, acudieron vecinos de la comarca a observar su salida y "fueron estos días los mas negociados que avian visto jamas en aquellas partes" y después de conmovedora despedida con lágrimas y abrazos se dieron a la vela en las dos embarcaciones mencionadas que "avian salido tan buenos, eran (tan)grandes que podian correr la carrera de España, ligeras y bien acabadas" (Californiana II, 1970, t. II,

PUERTOS UTILIZADOS DURANTE LA EXPEDICION DE
FRANCISCO DE LUCENILLA
(1668)



Mazatlán (d)

Matanchel (e)

Chacala (a)

p. 960). Salieron el 10. de mayo de Chacala, pero al quebrarse el trinquete de la nave capitana, llegaron a Matanchel a repararlo y después de tomar agua y leña en Mazatlán, cruzaron hacia California. Los preparativos llevaron dos años, para un viaje que duró tres meses y en cual no hallaron los ricos minerales que esperaban y muy poca cantidad de perlas y además de mala calidad, por lo que decidieron regresar "perdidos y sin onrra" arribando a la costa novohispana y arrastrados por vientos y corrientes llegaron unas veinte leguas al norte del río Yaqui donde fueron socorridos por los padres jesuitas que tenían una misión en la zona (Californiana II, 1970, t. II, p. 946).

Bernal de Piñadero, que no había perdido su interés en el asunto, ofreció ocuparse de una nueva expedición a California y con el objeto de tener mayores facilidades para llevarla a cabo solicitó el gobierno y capitania del presidio de Sinaloa, y sugirió que de lo estipulado por Alonso Fernández de la Torre para construir dos misiones en Sonora y Sinaloa, se destinara la mitad para fundar una misión en California (Californiana II, 1970, t. II, pp. 988-989). Tenía destinadas para la empresa dos fragatas construidas en el valle de Banderas y decía dis-

poner de carpinteros y calafates, así como de "los pel-
trechos de anclas resones arpeos clauason de escora me-
dia escora destillado alfajia y varrotte hiero de timon
duplicados lona y pacage para las belas cables guinda-
lezes y ttoda mena de garzia menuda bastantte para mas
de quattro nauios todo nuevo muchos caxones de brea y
estopa para carenar dhas fragattas mucha varrilera en-
fieges aqueadas de para la aguada todo genero de asie-
rras grandez y pequeñas para los aserrios y duplicadas
herramientas de carpinteria galafattes y los ttoneleros
necesarios que no me ha costtado poco y mas la condusion
de estos gneros desde la Ciudad de la Nueva Veracruz a
la dha de Compostela" (Californiana II, 1970, t. II, p.
1018). Parece que Bernal exageraba en cuanto a estos pre-
parativos, ya que según las quejas de las autoridades
de la región, utilizaba a los naturales como carpinteros,
oficio del que no tenían conocimiento y contaba sólo con
once hombres para su empresa, aunque podría ser también
que se encontraran descontentos porque Bernal acaparaba
la mano de obra disponible en la zona.

Igualmente solicitó el permiso para viajar a Cali-
fornia el capitán don Juan Vizcaíno de Contreras, veci-
no de Sayula, en 1676, quien alegó sus derechos al mis-

mo por ser nieto de Sebastián Vizcaíno. El fiscal de la Audiencia se inclinaba por el descendiente de Vizcaíno, pues las irregularidades cometidas por Bernal hicieron disminuir sus posibilidades (Californiana II, 1970, t. II, pp. 1040-1042).

La corona española, deseosa de definir el problema referente a la colonización de California dio nuevamente instrucciones para su población. Se hicieron investigaciones, se tomaron testimonios para llegar a una nueva decisión sobre la actitud a seguir en el asunto y como resultado de éstos se resolvió apoyar con fondos de la Real Hacienda la dicha colonización, y con la intervención directa del gobierno se vigilaría que la fundación de misiones y poblados civiles pudieran así ser permanentes, lo que marca una nueva fase en la marcha de la colonización de California.

Otro solicitante fue don Manuel de Sousa y Castro pero "con condiciones tan exorbitantes y poco apropiado y de ninguna seguridad" que le fue negada la licencia; el virrey fray Payo Enríquez de Rivera informó al rey que no había encontrado a la persona indicada hasta que en noviembre de 1678 se presentó el capitán y

ayudante general D. Isidro Atondo y Antillón proponiéndose para realizar la entrada a las Californias. Los méritos de Atondo y sus proposiciones se consideraron adecuados (fue gobernador y teniente de capitán general de la provincia de Sinaloa durante tres años) por lo que le hizo merced del oficio de Sinaloa en un período de cinco años en lo político y militar (Californiana III, 1974, t. I, pp. 7-10).

Las condiciones estipuladas por Atondo fueron las siguientes: A cambio de que la corona costeara las fragatas, alimentos, equipo y hombres para la expedición él se comprometía a navegar hasta California, buscar un aguaje y fortificar cerca de él, penetrar al interior de la península quince leguas para buscar sitios habitables, hacer contacto pacífico con los nativos y tratar de aprender su lengua, permanecer un año en la región, llevar indios amigos y otras personas a su costa así como enviar la fragata por comida al presidio de Sinaloa e ir informando de los avances logrados (Californiana III, 1974, t. I, pp. 18-19).

Atondo y Antillón contó con muchas facilidades y apoyo del gobierno virreinal ya que siguiendo las ins-

trucciones reales se le proporcionaron hombres, alimentos y los artículos necesarios para la navegación según informes del virrey conde de Peñedés en 1681. La Corona hizo ver su interés en el desarrollo del proyecto y ordenó que se le diera cuenta de lo que fuera sucediendo al respecto (Californiana III, 1974, t.I, pp. 55-56).

Atondo y Antillón salió del puerto de Chacala el 17 de enero de 1683 y llegó al puerto de La Paz, donde tomó posesión en nombre del rey. Conforme al acuerdo realizado hizo varias entradas para buscar un lugar adecuado para una fortificación, pero no halló el sitio conveniente para ello y decidió fundar un real cerca del arroyo de San Bruno; estando escasos de alimentos, envió la nave capitana para que trajese bastimentos de las costas de Sonora, más viendo que tardaba se trasladaron a cabo San Lucas donde tuvo noticias de que la nave capitana había intentado salir tres veces del puerto del Yaqui donde se encontraba y que se había visto entorpecida la salida por los vientos contrarios lo que ocasionó la pérdida de alimentos y animales (Californiana III, t. II, pp. 251-256). Posteriormente se fundó un segundo real en el paraje de San Isidro y como consecuencia de las exploraciones realizadas hacia el interior de la península.

EXPEDICION DIRIGIDA POR ISIDRO DE ATONDO Y ANTILLON(1683)

TRIPULACION

NOMBRE	PROCEDENCIA	ACTIVIDAD
Almirante D. Isidro de Atondo	---	Cabo Superior
Cap. de Mar y Guerra D. Blas de Cordoua y Gusman	---	Piloto de la Capitana
Cap. de Mar y Guerra D. Francisco de Arze	---	Cabo y caudillo de la gente
Padre Euseuio Francisco Quino(Cía.de Jesús)	---	Superior de la misión de Calif.
Padre Pedro Mathias Goni (Cia de Jesús)	---	---
Fray Joseph de Quirosa (religioso de San Juan de Dios)	---	Zirujano
Joseph de Castro	---	Maestro de sangrar
Diego de Salas	---	Escribano
Infantería		
Alferez D. Lorenzo Fernández y Lazcano	---	
Alferez Nicolás de Contreras	---	
Sargento D. Francisco Ossores	Sevilla	

NOMBRE	PROCEDENCIA
Infantería	
Sargento Juan de Acosta	Villa de Sinaloa
Clemente García Bonal	Guadalajara
Ignazio de Abadia	Zaragoza
D. Juan Ruiz de Birula	Biruiesca
D. Joseph de Oya	Porriño
Domingo Julián	Orense
D. Juan Castellano	Ciudad de la Laga
Mathes Ruiz Limón	Villa de Sinaloa
Phelipe Gonzalez	Victoria
Ygnazio de Añero	Villa de Sinaloa
Juan de Salsedo	Guadalajara
Juan de Aro	Compostela
D. Francisco de Arsila	Sevilla
Manuel Valdes	Villa de Sinaloa
Joseph Rodrigues	Canarias
Esteuan Aluares	Villa de Sinaloa
Anttonio de Mendosa	Compostela
Simon de Sandoual	México
Pedro Gonsales	San Vizente de la Varquera
Francisco de Aguilar	Sevilla
Juan Cantos	Granada

NOMBRE	PROCEDENCIA
Infantería	
Pedro de Uria	Villa de Sinaloa
Soldados que quedaron en guarnición en la balandra	
Alonso de Luna	Cadiz
Anttonio Calderon	México
Geronimo de Zamora	Sacatecas
Ygnacio de Acuña	Prova. de Sonora
Nicolan de Auila	Villa de Sinaloa
Soldados del Presidio de Sinaloa	
Nicolas Borques	
Domingo Berdugo	
Manuel de Armenta	
Diego de Espinosa	
Anttonio López	
Juan de Acosta el mozo	
Juan de Soto	
Alonso de la Serna	
Juan Phelix	
Nicolas de Uria	

NOMBRE	PROCEDENCIA
Soldados del Presidio de Sinaloa	
Pedro Aluarez de Aldana	
Geronimo Baldes	
Ygnazio de Villegas	
Miguel Redondo (en la balandra)	
Gente de mar de la capitana	
Contramaestre Francisco de la Avariega	Villa de Llanes
Juan de la Barrera	Triana
Santiago Roca	Arenas del Mar (Cataluña)
Francisco de Ytamaren	Manila
Joseph Rodriguez de Gusman	Tepeaca
Seuastian Romero	Genoua
Manuel Lopez	Puerto de Santa Cruz
Andres Machado	Puerto de Santa María
Diego Caeza Blanca	Plemuy en Inglaterra
Grumetes	
Agustín Marzelo	(Chino) (18)

NOMBRE	PROCEDENCIA
Grumetes	
Ygnazio de Aguirre	(Chino)
Joseph Duarte	(Chino)
Nicolas Xaramillo	(Chino)
Esteuan de la Cruz	(Chino)
Gente de mar de la Almiranta	
Piloto Matheo Andres	
Contramaestre Juan Brabo	Garachico (Canarias)
Juan Venezziano	Venezia
Anttonio Fernandez	Puerto de Santa María
Andres Dominguez	San Lucar de Barrameda
Joseph Manuel (garduso y carpintero)	Sevilla
Martin de Arismendi	Fuentterauia (Vizcaya)
Esteuan Rodriguez	Genoua
Diego Marrero	Ciudad de la Palma (Canarias)
Juan Martin Cortes	Villa de Zafra

NOMBRE	PROCEDENCIA
--------	-------------

Grumetes

Pedro de la Cruz	(Chino)
------------------	---------

Joseph Bandogan	(Chino)
-----------------	---------

Anttonio Leonardo	(Chino)
-------------------	---------

Anttonio Ramirez	---
------------------	-----

Pedro Perez	(Chino)
-------------	---------

Y cuatro grumetes que huyeron en el puerto de San Lucas.

Fuente: Californiana III, 1974, t. II, pp. 263-266.

Entre los miembros de la expedición iban dos jesuitas: Eusebio Francisco Kino y Matías Goñi, el primero tuvo un papel destacado en este viaje, pues por sus conocimientos de matemáticas y cartografía fue de gran ayuda a Atondo y Antillón, además de que puso todo su empeño para lograr el éxito de la empresa.

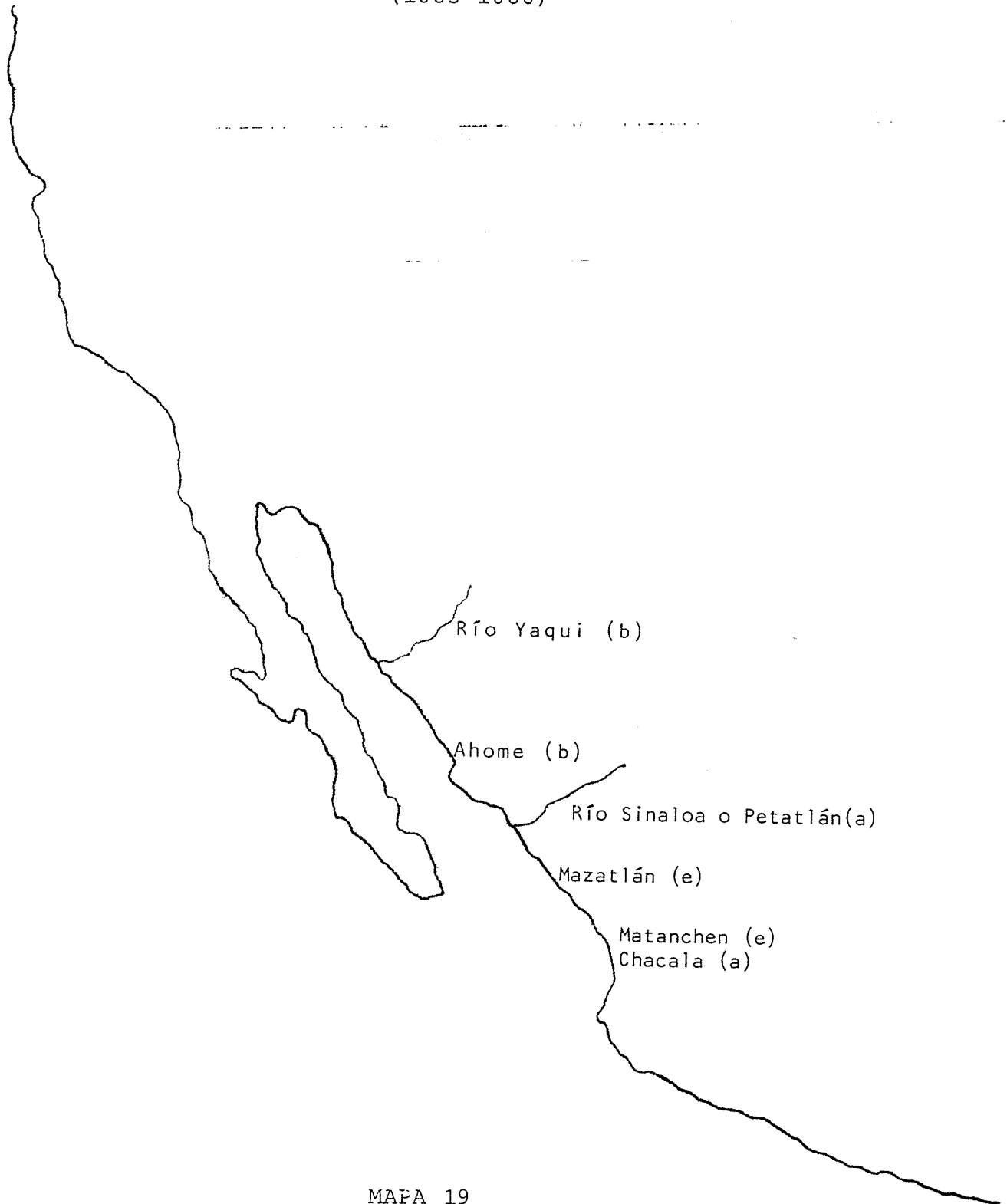
Como en las ocasiones anteriores el hambre, el mal tiempo y las enfermedades mermaron el entusiasmo y las actividades de los españoles, por lo que se vieron obligados a abandonar California y tanto Atondo y Antillón como el padre Eusebio Kino viajaron a México para proponer la manera de continuar la empresa. A pesar de los gastos realizados la Audiencia decidió suspender el proyecto pues consideraba que era muy grande la inversión para obtener tan pocos frutos.

Atondo construyó sus naves en Nío, desembocadura del río Sinaloa cerca de San Felipe y Santiago de Sinaloa donde los jesuitas se habían establecido; el apoyo de estos misioneros debe haber sido fundamental para el abasto y preparación de la expedición (19).

El mayor logro de este intento fue haber desperta-

PUERTOS UTILIZADOS DURANTE LA EXPEDICION DE ISIDRO
DE ATONDO Y ANTILLON

(1683-1686)



MAPA 19

do el interés de el padre Eusebio Kino, quien al advertir que California por no reportar ganancias considerables había dejado de tener atractivo para el gobierno, buscó ayuda y permiso de la Compañía de Jesús para emprender por otros medios la conquista de esa región. Con esto se inició una nueva etapa en la colonización de California; el padre Kino despertó el interés de otro jesuita, Juan María de Salvatierra, con quien se dedicó a buscar el modo de financiar la empresa. Con gran entusiasmo y la ayuda de otro compañero, el padre Juan de Ugarte, lograron reunir por medio de grandes donativos, lo que se llamaría el Fondo Piadoso de las Californias y que fue fundamental para el sostenimiento de las misiones jesuitas en la península.

En octubre de 1697 salió la primera expedición a Californias, del puerto del Yaqui, que culminaría con la fundación de la misión de Nuestra Señora de Loreto. Aunque con grandes dificultades los jesuitas lograron sostener sus misiones californianas. Para proveerse solicitaban ganado, muebles, víveres, etc. de las minas o misiones cercanas a la costa de Sonora y Sinaloa; se les enviaba por barco desde los puertos de Guaymas, Matanchel y Ahome (Clavijero, 1975, p. 106).

La Corona en sus deseos de expansión hacia el norte, vio en el establecimiento de un departamento naval español, que sirviera para controlar la costa del Pacífico, la forma más conveniente para conservar lo conquistado y realizar un avance, evitando así los largos viajes terrestres. Este proyecto fue aprobado por el visitador José de Gálvez y se eligió entonces el puerto de San Blas, próximo al de Matanchén en 1768 y que sería la sede marítima y militar de las posesiones españolas del Pacífico Norte (Thurman, 1967, p. 14).

San Blas, aunque no reunía las condiciones favorables como puerto, se estableció "como un puerto que determinadas fuerzas obligan a condicionar como tal", pues se crearon ahí fuentes de trabajo para el excedente de población de Guadalajara y Tepic. (De la Torre Villar, en San Blas y las Californias, p. XVI).

La organización de las expediciones: obtención de equipo, tripulación y provisiones

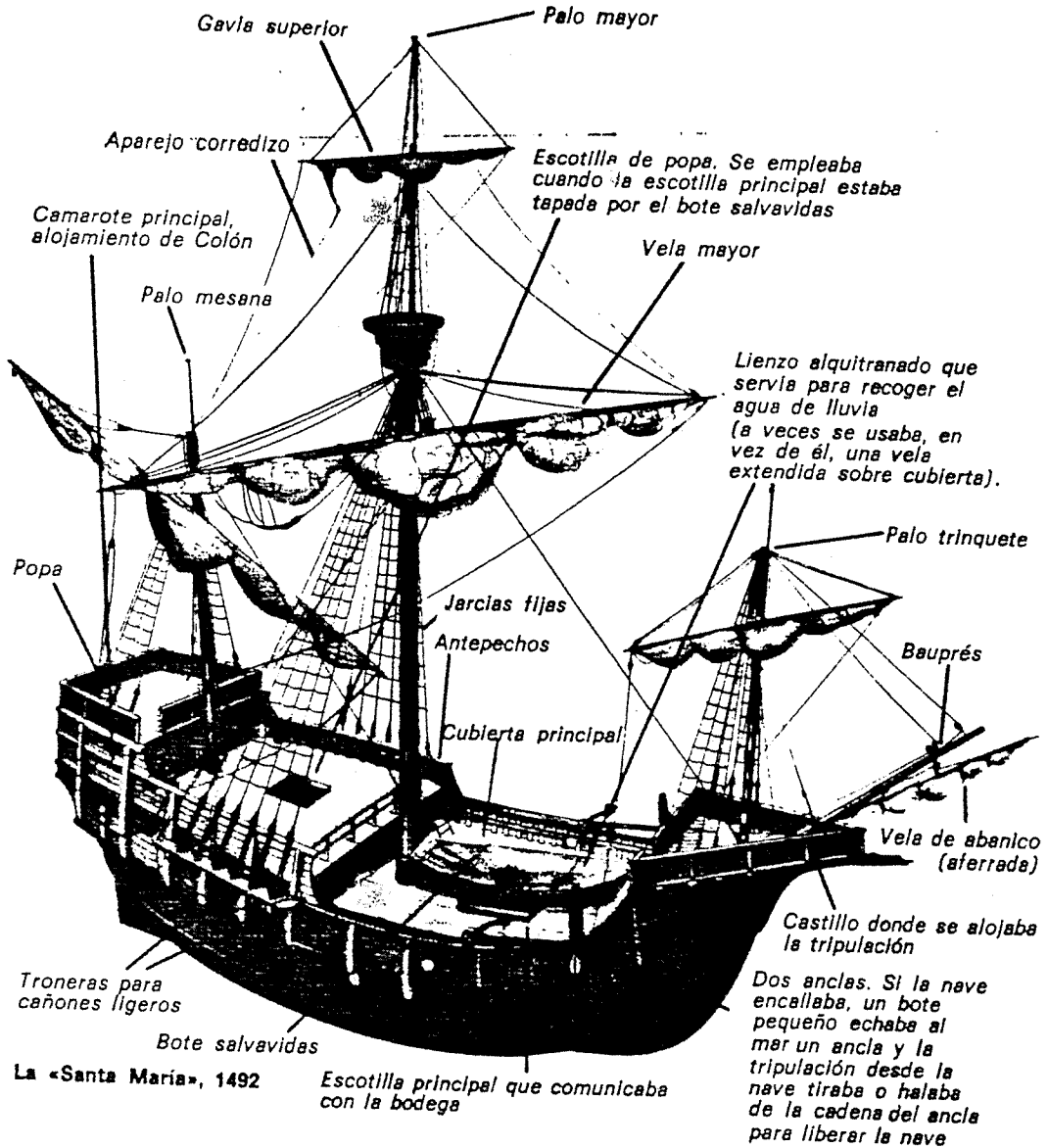
Los documentos consultados sobre las expediciones no ofrecen muchos datos acerca de las naves en que se transportaban. No obstante se observa (cuadro expediciones no. 2) que la mayoría de los barcos utilizados fueron pequeñas fragatas (variaron de 20 a 120 toneladas, en los que se tiene noticia) con excepción del navío que Sebastián Vizcaíno empleó en 1596. Llevaban frecuentemente dos buques y una lancha. Se advierte que por lo general las naves sólo se aprovechaban para un viaje, debido en algunos casos a que resultaban demasiado dañadas al final de la travesía y en otros a que sus dueños abandonaban la empresa.

La tripulación estaba formada principalmente de españoles que procedían de lugares de tradición marítima como Vizcaya, Galicia, Andalucía, etc. También contrataban extranjeros, entre los que sobresalen los portugueses, aunque había asimismo griegos, franceses e italianos, incluso en el equipo de Atondo y Antillón viajaba un inglés, Diego "cabeza blanca" originario de Plemuy

(Plymouth) y en el de Francisco de Ortega (1633) D. Martín de Orostequí del Perú; ellos podían contribuir con su experiencia en la navegación.

Para enrolar a los hombres se acudía en primer lugar a la ciudad de México, donde se reclutaba la mayor parte, así como en Puebla de los Angeles, aunque ya desde la expedición de Cortés, en 1535, se llevaron algunos hombres de Nueva Galicia que quizá desilusionados de esa región deseaban buscar nuevos horizontes. Por otra parte en Salagua Vizcaíno incorporó algunos tripulantes a su expedición; entre los miembros de la dotación de Ortega, Lucenilla y Atondo se hallan algunos vecinos de Guadalajara, Tepic, Compostela, Acaponeta y Sinaloa; en pequeña cantidad se encuentran procedentes de otras partes de Nueva España (Querétaro, Durango, Zacatecas).

Con la finalidad de aprovechar su pericia, en algunos casos se llevaron negros buzos para la pesquería de perlas (en las expediciones de Nicolás de Cardona, Francisco de Ortega, etc.). Asimismo es interesante notar la presencia de mujeres entre la tripulación de Luceni-



Fuente: Barcos, Santillana, S. A. de Ediciones.

Madrid, 1972.

lla y Ortega, que llevaban para el servicio.

Poca información se encuentra sobre el equipo para la construcción de los barcos, algunos de los expedicionarios mencionan haber realizado estas compras en México y Veracruz (Vizcaíno y Porter y Casanate) también señalan haber comprado artillería en Acapulco. Generalmente el material obtenido era del que traían los navíos de España. En ocasiones se aprovechaban restos de barcos para la construcción de nuevos bajeles (California I, t. I, 1965, pp. 96-101). Escasas fueron las naves que se compraron para las expediciones, por lo regular los dirigentes las construyeron en los puertos que consideraron más adecuados (cuadro de expediciones no. 2). Para ello contrataron carpinteros, herreros, etc. que generalmente eran llevados al lugar donde los buques se fabricaban. Aunque ya para el siglo XVII se menciona la existencia de carpinteros y herreros en el valle de Banderas (Californiana II, t. I, 1970, p. 242). También se habla de las posibilidades de obtener brea en dicho valle, tan necesaria para carenar los barcos.(20)

El aprovisionamiento se realizaba por lo general en

los alrededores del punto seleccionado para la organización del viaje, esta puede haber sido una de las razones para desplazar los centros de operaciones más al norte, donde podían adquirirse y conservarse más frescos debido a su proximidad con el objetivo. Los alimentos que mencionan llevar son los siguientes: bizcocho, tocino, habas, garbanzo, maíz, carne salada; lamentablemente no se mencionan las cantidades en la mayoría de las expediciones. En la expedición realizada por Isidro de Atondo y Antillón que tenía como finalidad principal el establecimiento de poblaciones permanentes, se recibió ayuda constante de la contracosta que consistía en ovejas, cabras, gallinas, caballos, mulas, carne, pescado, vino, sal, harina, maíz, frijol, manteca, queso, garbanzo, lenteja que mandaban del río Yaqui (Californiana III, t. II, 1974, pp. 499-507).

Las expediciones hacia el Nuevo Mundo empezaron siendo organizadas a costa de la Corona, pero lo exiguo de las ganancias y el monto de los gastos realizados llevaron al gobierno español a tratar con los particulares para que estos se hicieran cargo de los gastos. A cambio de la adquisición de nuevas tierras para su rei-

no la Corona daba algunos privilegios y cedía temporalmente las ganancias según las condiciones de la capitulación. De esta manera los particulares ponían denodado empeño en el éxito de la expedición con el objeto de poder obtener buen provecho de la empresa. Generalmente recibían el gobierno de la región descubierta y con dicho cargo trataban de pagarse con creces el capital invertido (Zavala Silvio, 1971, pp. 113-114), lo que constituyó posteriormente un problema debido a los abusos cometidos. Aunque la Corona fue advertida de los "inconvenientes morales" del sistema, expresa Silvio Zavala, era preciso mantenerlo para continuar las conquistas (Zavala Silvio, 1971, p. 115).

En el caso de las expediciones hacia California y las Molucas como el gobierno tenía especial interés en ellas, intervino dándoles facilidades cuando fueron a costa de particulares e incluso llegó a ayudar con los gastos o a financiarlas casi completamente.

Mediante contratos denominados capitulaciones se especificaban las obligaciones y derechos de los particulares, que variaban de acuerdo a los riesgos e impor-

tancia de la empresa, como expresa Francisco de Solano al estudiar las expediciones a las islas del poniente: "habría, en primer lugar, que distinguir dentro de esas expediciones de descubrimiento y comercio aquellas que se dirigen más a efectuar operaciones de rescate y para asegurar una derrota, (sic. pro derrotero) como pioneras, con la gloria y el provecho que como tales se sacasen, de aquellas otras expediciones organizadas para reforzar tal ruta, poner las bases de un sistema que significase continuidad relación y sistematización" (Francisco de Solano, 1975, p. 592).

En el año de 1526 Carlos I mediante una cédula dio instrucciones para descubrimientos y poblaciones, en las que ordenaba que se requería licencia para llevarlas a cabo y que las autoridades de las Indias debían vigilarlas cuidando en particular que no se capturaran indígenas y que se respetaran sus bienes. Posteriormente en 1542 se dio facultad a las Audiencias para conceder los permisos, pero en 1573 Felipe II indicó que se precisaba licencia real para llevarlas a cabo (Cedulario de Encinas, 1945, pp. 222-252).

Las denuncias y quejas de los abusos cometidos por los descubridores que se convertían en dueños y señores de las tierras descubiertas hacía que la política de la Corona variara al respecto. Además como en los otros asuntos de las Indias el gobierno fue tomando poco a poco los hilos de la madeja para lograr un control más efectivo.

EXPEDICIONES (1)

FINANCIAMIENTO	DIRIGENTE	AÑO INICIO	LUGAR DE PARTIDA	OBJETIVO	RESULTADOS
Hernán Cortés	Alvaro de Saavedra Cerón	Octubre 1527	Zihuatanejo	Búsqueda ruta especiaria	Sólo la nave Florida llegó a las Molucas
"	Diego Hurtado de Mendoza	Junio 1532	Acapulco	Exploración Mar del Sur	Sólo una nave llegó a Nueva Galicia
"	Hernando de Grijalva, Diego Becerra	Octubre 1533	Tehuantepec	Rescate nave y exploración Mar del Sur	Desc. Isla Revillagigedo y California
"	Hernán Cortés y Francisco de Ulloa	Abril 1535	Huatulco	Rescate y exploración California	Toma de posesión California
"	Francisco de Ulloa	1539	Acapulco	Exploración California	Exploración hasta desembocadura Río Colorado
Virrey Don Antonio de Mendoza	Francisco Vázquez de Coronado	Marzo 1540	Compostela	Exploración hacia el norte	Exploró parte de Arizona y Nuevo México, Oklahoma y Kansas
Virrey Don Antonio de Mendoza	Hernando de Alarcón	Mayo 1540	Acapulco	Exploración hacia el norte	Llegó hasta el Río Gila

Expediciones (Cont)

FINANCIAMIENTO	DIRIGENTE	AÑO INICIO	LUGAR DE PARTIDA	OBJETIVO	RESULTADOS
Pedro de Alvarado		1540 (Preparativos)	Navidad	Búsqueda de ruta especiería	A la muerte de Alvarado el virrey de Mendoza continuó el proyecto
Virrey Don Antonio de Mendoza	Juan Rodríguez Cabrillo	Junio 1542	Navidad	Exploración California	Llegó hasta el cabo Mendocino
Virrey Don Antonio de Mendoza	Ruy López de Villalobos	Noviembre 1542	Navidad	Ruta especiería	Llegaron a Filipinas le dieron ese nombre
Don Luis de Velasco	Miguel López de Legazpi, Andrés de Urdaneta	Noviembre 1564	Navidad	Ruta especiería	Encontró tornaviaje Establecimiento Filippinas
Virrey Pedro Moya de Contreras	Francisco Galí	Julio 1584	Manila	Buscar puerto de refresco para las naos de China	Reconocimiento superficial
Virrey Pedro Moya de Contreras	Pedro de Unamuno	Julio 1587	Macao	Buscar lugar de refresco para las naos de China	Reconocimiento superficial

Expediciones (Cont)

FINANCIAMIENTO	DIRIGENTE	AÑO INICIO	LUGAR	OBJETIVO	RESULTADOS
Compañía	Hernando de Santotis, Antonio del Castillo Er	1586 (preparativos)	Navidad	Pesquería de perlas y colonizar	Algunos viajes con perlas y colonizar
Virrey Don Luis de Velasco	Sebastián Rodríguez de Cermeño	Julio 1595	Manila	Buscar puerto de refresco para las naos de China	Reconocimiento superficial
Compañía	Sebastián Vizcaino y Cia.	Junio 1596	Acapulco	Pesquería de perlas	Los contra- tiempos le impidieron cumplir los objetivos
Virrey Conde de Monterrey	Sebastián Vizcaino	Mayo 1602	Acapulco	Demarcarción California	Desc. puerto de Monterrey y exploración hacia 42° N.
Tomás de Cardona y Compañía	Nicolás de Cardona, Juan de Iturbe	Marzo 1615	Palos de Moguer Acapulco	Pesquería de perlas y colonización	Obtuvieron escasas ganancias
Francisco de Ortega	Francisco de Ortega	Feb-Marzo 1632	Río San Pedro (Sentispac)	Pesquería de perlas y colonización	Obtuvieron escasas ganancias

Expediciones (Cont)

FINANCIAMIENTO	DIRIGENTE	AÑO INICIO	LUGAR DE PARTIDA	OBJETIVO	RESULTADOS
Francisco de Ortega	Francisco de Ortega	Sept. 1933	Mazatlán	Pesquería de perlas y colonización	Obtuvieron escasas ganancias
"	"	Enero 1636	Sta. Catalina	"	"
Francisco Esteban Carbonel	Francisco Esteban Carbonel	1635 (Preparativos)	Río Santiago (Sentispac)	"	No se realizó
Pedro Porter y Casanate	Pedro Porter y Casanate	Dic. 1643	Sentispac Acapulco	"	Obtuvieron escasas ganancias
Bernardo Bernal de Piñadero	Bernardo Bernal de Piñadero	1664 1666	Sentispac	"	"
Francisco de Luce-nilla	Francisco de Luce-nilla	Mayo 1668	Chacala	"	"
Virrey Conde de Paredes	Francisco de Aton-do y Antillón	Enero 1683	Chacala	Colonización de California	No pudieron mantenerse en la región

EXPEDICIONES (2)

DIRIGENTE	AÑO	BARCOS	NOMBRES	TIPO	PROCEDENCIA	No. DE HOMBRES
Alvaro de Saavedra Cerón	1527	3	Florida Santiago Espíritu Santo		Navíos Zacatula	
Diego Hurtado de Mendoza	1532	2	San Miguel San Marcos		Navíos Acapulco	
Bernardo de Grijalva Diego de Becerra	1533	2	San Lázaro Concepción		Navíos Tehuantepec	
Hernán Cortés	1535	3	Santa Agueda San Lázaro Santo Tomás		Navíos Tehuantepec	213
Francisco de Ulloa	1539	3	Santa Agueda La Trinidad Santo Tomás			
Hernando de Alarcón	1540	2	San Pedro Santa Catalina			
Pedro de Alvarado	1540	12	Santiago San Jorge San Antón Diosdado Juan Rodríguez Albar Núñez Antón Hernández Figueroa	9 Naos 1 Fra- gata 1 Gale- ra 1 Fusta	Guatemala	

Expediciones (Cont.)

DIRIGENTE	AÑO	BARCOS	NOMBRES	TIPO	PROCEDENCIA	No. DE HOMBRES
-----------	-----	--------	---------	------	-------------	----------------

Juan Rodríguez Ca- brillo	1542	2	San Salvador La Victoria		Guatemala	
------------------------------	------	---	-----------------------------	--	-----------	--

Ruy López de Villa- lobos	1542	6	Santiago (Capi- tana)	4 Naos		
			San Jorge	1 Ga- leota	Guatemala	
			San Juan de Letrán	1 Ber- gantín		
			San Antonio	0 Fus- ta		400
			Galeota San Cristóbal			
			San Martín (Bergantín)			

Miguel de Legazpi	1565	5	San Pedro San Pablo San Juan de Letrán	2 Naos Navidad (500 y 400 to- neladas		380
-------------------	------	---	---	--	--	-----

Francisco Gali	1584	3	San Juan Bau- tista	1 Na- vío 2 Plan- chas	Manila (Cavite)	
----------------	------	---	------------------------	---------------------------------	--------------------	--

Pedro de Unamuno	1587	2	Nuestra Señora de la Esperanza	1 Fra- gata 1 Bar- ca	Manila (Cavite)	
------------------	------	---	-----------------------------------	--------------------------------	--------------------	--

Hernando de Santo- tis y Compañía	1586 (Pre- para- tivos)	4		1 Fra- gata 1 Lan- cha 2 Bar- cos	Navidad	
--------------------------------------	----------------------------------	---	--	--	---------	--

Expediciones (Cont)

DIRIGENTE	AÑO	BARCOS	NOMBRES	TIPO	PROCEDENCIA	No. DE HOMBRES
Sebastián Rodríguez de Cermeño	1595	2	San Agustín San Buena- ventura	Nao Viro- co	Manila (Cavite)	
Sebastián Vizcaíno Y Compañía	1596	3	San Francisco San Francisco San Joseph	Navio (400 a 600 toner- ladas) Navio Lancha		300
Sebastián Vizcaíno	1602	4	San Diego Santo Tomás Tres Reyes	Nao Nao Fra- gata Lancha	Realejo Perú Acapulco	139
Nicolás de Cardona Juan de Iturbe	1615	3	San Francisco (Capitana) San Antonio (Almiranta) San Diego	Nao Fra- gata (27 toner- ladas) Barco Luengo	Acapulco	68
Francisco de Ortega	1632 1633 1635	1	Madre Luisa de la Ascen- sión	Fra- gata (70 ton.)		10, 30 (24) 20, 55 (45) 30, 18 (20)

Expediciones (Cont)

DIRIGENTE	AÑO	BARCOS	NOMBRES	TIPO	PROCEDENCIA	No. DE HOMBRÉS
Francisco Esteban Carbonel	1635 (Pre-para-tivos)	1		Fragata	Desembocadura del Río Santiago	
Pedro Porter y Casanate	1643	3	Nuestra Señora del Rosario Nuestra Señora del Pilar San Lorenzo	1 Fragua 1 Barge Jel Grande Y otro Pequeño	Desembocadura del Río Santiago	
Bernardo Bernal de Piñadero	1664 1666			2 Fraguas 1 Nave Pequeña	Sentispac	
Francisco de Lucenilla	1668	2		Naos	Chacala	54
Isidro de Atondo	1683		Limpia Concepción de Nuestra Señora (Capitana) S. José	Fragata 100 Ton. Fragata 80 Ton.	Nío	115

Los puertos de la costa de Nueva Galicia

En un principio los puertos se concretaban a ser lugares que reunieran las características necesarias para proteger a las embarcaciones de las inclemencias del tiempo y de los ataques de los enemigos. En consecuencia, eran bahías con las condiciones naturales necesarias para estos objetivos, situadas algunas veces río adentro o en las desembocaduras, ya que no se empleaban barcos de grandes dimensiones y podían utilizarse sitios de poca profundidad (Ortiz Irigoyen, 1945, p. 77). Sobre esto explica Donald Brand (1956, p. 577): "En su amplio sentido y uso un puerto era cualquier corte en la costa o anclaje donde la embarcación navegante hacía contacto con la costa o tierra". Por esta razón en el período colonial figuran como puertos muchos lugares que posteriormente ya no pudieron funcionar como tales debido a que aumentó el tamaño de los barcos, y se dio entonces mayor importancia a los puertos que ofrecían mejores facilidades en el abastecimiento, provisión de maderas, comunicación terrestre y cargamento abundante (Brand, 1956, p. 577-578). También era importante la existencia de poblaciones cercanas que proporcionaran mano de obra para la

construcción o reparación de las naves, así como materiales para ello.

En el caso de la navegación a California, que se trata en este estudio, pudieron utilizarse como puertos muchos puntos de la costa de Nueva Galicia, ya que las expediciones generalmente seguían su ruta bordeando la costa, pues su objetivo era reconocer los litorales en viajes de descubrimiento o utilizar los recursos que dichas costas ofrecían.

Los viajeros buscaban en primer lugar, como ya se dijo, un lugar de resguardo para protegerse del mal clima; o para abastecerse de agua dulce, alimentos, etc., por lo que debía ser tierra fértil, de preferencia con pueblos cercanos que pudieran brindarles ayuda en caso necesario y proporcionarles sus excedentes. En caso de buscar un sitio para establecer un astillero, lo más común era un lugar que tuviera bosques cercanos para obtener madera (lo que no les faltaba en el caso de Nueva Galicia) y que pudiera ser trasladada con facilidad, por ello preferían que fuera la desembocadura de un río o cerca de éste, pues así podían transportar la madera

con mayor facilidad.

Estas características se conservan en los astilleros elegidos por los organizadores de las expediciones, como fueron por ejemplo, Navidad, con el río Cihuatlán y la sierra cercana, lo mismo con Sentispac (río Santiago y sierra nayarita), río Sinaloa, etc.

Los puertos estudiados fueron además sitios con "vida temporal" esto es que debido a las condiciones del clima y comunicación, durante la época de lluvias la vida era muy difícil y ocasionaba que los españoles se retiraran en ese período hacia lugares más benignos. El puerto de Acapulco, favorecido por el gobierno debido a su cercanía a la capital novohispana y por lo tanto con un comercio más activo, se encontraba en las mismas circunstancias; la llegada de la nao de China, por ejemplo, daba lugar a un gran movimiento en el puerto mientras se realizaba la feria y las actividades comerciales, pero después de esto volvía a ser un poblado pequeño de escasa acción. Incluso ya en el siglo XIX se informa sobre San Blas, centro de las operaciones navales españolas, señalando que el pueblo está formado por unas

oficinas pequeñas, un almacén, unas cuantas casas pertenecientes a oficiales, empleados y comerciantes, completando el cuadro unas "casucas o xacales"; se declara además:

"Es demasiado notorio que el temperamento de San Blas es tan insano que se hace inhabitable en los meses de Junio hasta mediados de Noviembre pues durante la estación de Aguas todas las gentes Empleados y particulares se retiran del puerto dejando las Casas abandonadas se quedan solo los que no tienen los medios para salirse". (AGN. Archivo Histórico de Hacienda, leg. 117 fs. 108-113).

Si esto sucedía en los puertos de mayor importancia, se puede suponer que esto ocurría con mayor razón en los puntos costeros que ocasionalmente eran visitados o utilizados como astilleros, centros de abastecimiento, etc.

Como se puede observar en los mapas de los puertos utilizados durante las diferentes expediciones, el interés en ellos fue cambiando, desplazándose hacia el Norte conforme la experiencia y el conocimiento de la región fue mostrando las ventajas de los puntos costeros situados más cerca del objetivo. Asimismo podría suponerse un

aumento de producción en las regiones cercanas a la costa que permitía a las expediciones abastecerse en estos lugares cuyos excedentes alimenticios se vendían principalmente a los centros mineros. Por otra parte, como se advierte en las listas de tripulación de las diferentes expediciones se observa en las últimas (Dirigidas por Francisco de Ortega y Francisco de Lucenilla e Isidro de Atondo) que algunos de sus miembros son vecinos u originarios de Mazatlán, Villa de Sinaloa, Tepic, Compostela, Acaponeta y Guadalajara, por lo que se deduce la existencia de una población numerosa que permite u obliga a buscar otros medios de subsistencia. Los informes de fray Antonio de la Ascensión y el Conde del Valle apoyan esta posibilidad porque ambos sugieren que el poblamiento de California se haga con gente de esta región, el fraile afirma que hay muchos españoles, dueños de estancias de ganado dispuestos a trasladarse a la península y el Conde del Valle consideraba a los habitantes de Nueva Galicia y Colima más adecuados para poblar las nuevas tierras por ser "hombres hechos a trabajos".

Existía un comercio en pequeña escala entre los puertos: Se llevaba sal de Chametla a Colima y Acapul-

co (Californiana I, t. II, 1965, p. 1258), tal vez cacao del valle de Banderas y otros víveres de Chacala que era el puerto más cercano a Compostela; entre estos puertos y Acapulco había comunicación por mar, aunque esporádica (Chaunu Pierre, 1974, pp. 218-221).

La costa de Nueva Galicia no logró un desarrollo económico importante hasta que los avances científicos y tecnológicos del siglo XX hicieron posible el mejor aprovechamiento de sus recursos y lograron beneficiar las condiciones de vida de la zona.

Puertos de Colima

En la costa de Colima el puerto de mayor importancia es el de Manzanillo, en su bahía se encuentran los llamados puertos de Santiago y Salagua (21) y a poca distancia está Cuyutlán que aunque poco, fue utilizado también durante las expediciones.

La siguiente descripción hecha a consecuencia del viaje de Sebastián Vizcaíno en 1602 por el cosmógrafo Gerónimo Martín Palacios indica la manera de entrar a los puertos y los recursos de que éstos disponen:

"(...) por la costa delante (del valle de Caxitlan) esta el puerto de Salagua i para ir a el se ha de gobernar de luengo de costa por el ues-norueste; tiene en la boca de la banda del norueste un morro grueso redondo i a lo alto de la parte del sueste hace un pedazo de tierra tajada sin arboleda ninguna tiene pegado asi dos farellones el mas pequeño junto al morro tajado estan de norueste sueste i en el remate del por dentro al norueste hay una playa grande llena de arboleda verde i de la parte de dentro de la boca de la parte del norueste esta un farellon mui blanco grande de hechura de pan i media legua adentro del estan cinco piedras encima del agua i la mayor de ellas parece un barco a la vela puede se pasar por cualquiera parte destas piedras sin ningun rezelo i de ellas al norueste entre unos morros altos tajados esta una ensenada grande que tira la vuelta del norueste, llamase el puerto de Santiago i si se quisiere ir a surgir al

puerto de Selagua desde las piedras susodichas los nordeste derecho a una playa de arena que aunque se vea en ella resaca no hay que recalar llegando cerca della la vuelta del norte esta otro surgidero mui bueno detras de una isleta pequeña de piedra es abrigado de todos los vientos de cinco brazas el fondo de arena al remate de la playa atras dicha la vuelta del sueste esta otro puerto mui bueno i grande para muchas naos mui abrigadas i seguro puedese entrar en caso que se ofrezca en el de noche como se vaya costeano la playa; llamase este puerto las Caletas, todos estos dichos puertos estan dentro de la boca del Selagua; tiene leña, maderera i agua hallarase en medio de la ensenada en donde esta un platanal i del al pueblo hay dos leguas advierta el que viniere de mar en fuera en demanda deste puerto que tiene cerca de la boca de la parte del norueste un cerro redondo que tanto avante como el de la parte de dentro este el primer surgidero". (California I, pp. 474-475).

Ya desde 1533 en la relación del viaje que realizó Hernando de Grijalva se habla de las cualidades del puerto de Santiago de Buena Esperanza, como un sitio obligado y seguro donde pueden estar surtas ocho naves y al que llegaron por agua potable (D.I.I. 1a. serie, t. 14, pp.138-139). Lebrón de Quiñones por el contrario expresa que no se utiliza "por ser desabrigado". De cualquier manera dicho puerto fue utilizado numerosas ocasiones, principalmente en el siglo XVI para escala de las naves a California e igualmente a principios del siglo XVII, por contar en su región con alimentos para abastecer a

las embarcaciones. (22)

En 1615, cuando el corsario Joris van Spilbergen atacó las costas novohispanas, el virrey Marqués de Guadalcázar envió a Sebastián Vizcaíno al puerto de Navidad para que se ocupara de la defensa de la costa (Mathes, 1976, pp. 21-26). Cumpliendo las órdenes vi-reinales Vizcaíno tuvo un enfrentamiento con los holandeses en Salagua, donde los venció y tomó varios prisioneros (Mathes, 1976, pp. 26-30).

La experiencia de las primeras exploraciones demostró que era mejor que las expediciones a California salieran de un puerto más cercano a esta región, como lo recomendaron las personas interrogadas en 1628-1629 (ya se mencionaron antes: fray Antonio de la Ascensión, Gonzalo de Francia, Juan López de Vicuña, Lope de Argüelles, etc.). Así lo expresa muy claramente Juan López de Vicuña.

"... porque si S. M. lo hiciere desde Acapulco, no hará el que fuere mas de irse y venirse como todos los demas han hecho porque se estan para subir a los Puertos de Salagua y Navidad muchos dias, y luego en estos se estan todo lo que quieren; y como la gente que llevan se ven

cansados y artos de navegar, y en estos Puertos y en el valle de Vanderas hay pocos refrescos, se les huye la mitad y mas de la gente y el bastimento se lo han comido y quando se ponen en las Islas de Mazatlan, que es fuerza para atravesar a la California, se hallan sin bastimentos y sin casi gente, y asi no hacen mas de atravesar y andar 15 dias en la costa de la California entre aquellas Islas, y luego los unos se amotinan como se ven hartos de navegar, y los otros estan contados /sic/ y ya con la falta de bastimentos, hacen informacion como quieren entre ellos, de que no hay perlas, y vuelvanse a la costa de Sinaloa, o de Culiacán, y alli se quedan otros y el capitán se viene por tierra del puerto que quiere, y las Fragatas con los Pilotos y tres o quatro hombres se vuelven, y se han estado un año y mas y no han hecho mas de gastar el tiempo, y el bastimento, y al armador su hacienda asi para hacer viaje se ha de hacer de donde no hagan mas de embarcarse y luego atravesar a la California en dos o tres días..." (Californiana, t. II, pp. 138-139).

Por esta causa sólo una vez más fue utilizado el puerto de Acapulco como punto de partida a California ya que las siguientes expediciones salieron de puertos más al norte y con esto el puerto de Manzanillo dejó de ser una escala para dicha navegación.

Sin embargo, el puerto de Santiago de Buena Esperanza siguió siendo útil como punto de apoyo para la navegación a Filipinas, cuando las circunstancias lo hacían necesario, un claro ejemplo se tiene en 1625, cuan-

do el virrey marqués de Cerralvo ordenó que la nao almiranta de la flota de Filipinas, que a la sazón se encontraba refugiada en el puerto de la Navidad se dirigiera al puerto de Acapulco "pues ya los enemigos no podían impedirlo" (23) y para que esto fuera posible el virrey dispuso que se le ayudara "con las cosas necesarias para el refresco y avío de la tripulación y si era necesario también con marineros de esa jurisdicción y las cercanas. El alcalde mayor de Colima, capitán Domingo de Aguiar y Carranca, que por entonces se encontraba en el puerto de la Navidad (posiblemente motivado por la oportunidad de adquirir las mercancías orientales), contribuyó con bizcochos, queso y dinero, que daba un valor total de 191 pesos y 6 tomines de oro común (A.G.N.; Archivo Histórico de Hacienda; leg. 6; exp. 407). Por otra parte existían puestos de centinela para vigilar el paso del Galeón de Manila, con el objeto de evitar el contrabando.

PUERTOS DE COLIMA

NOMBRE ACTUAL	OTROS NOMBRES	RECURSOS
Boca de Apiza	En la desembocadura del río Coahuayana. Cohaguaiana o Apisa; (FGPC. 1793) Boca de Apiza; Río de Naranjo; Tuxpan (B)	
Cuyutlán	Xucutlan; Xucuculan; Xuclutan (B)	Sal (DHC 1744)
Salagua	Zalagua; Sallagua; Selagua; Salagues; Chiriuito (B) Calagua (TPI) Puerto de Colima y del Manzanillo (O y B)	Miel (TPI 1560) Leña, madera y agua (JMP 1602) Agua dulce (AA 1603) Pescado, fruta y ganado cercano (VS 1615)
Santiago	Santiago de Buena Esperanza; Guatlan, Xucutlan (O y B)	Leña, madera, agua, plata, pescado, limones (C 1632)
Valles de Caxitlan y Colima*		Huertas de cacao (LQ 1554) Algodón (P y T 1585)

* Se enlistan por ser mencionados como lugares de los que se podían abastecer los puertos.

NOMBRE ACTUAL	OTROS NOMBRES	RECURSOS
		Huertas de cacao y estancias (AA 1603) Palmas y ganado mayor (D H C 1744) Coco, azúcar (D H C 1748) Maíz, frijol, arroz, cortes de madera, carbón (D H C 1752) cacao, añil, caña, arroz, frijol, maíz chile, algodón (D G P C 1793).

Fuentes:

- LB - Lébrón de Quiñones, Jerónimo, en Documentos para la historia de Colima. 1979.
- TPI - Tributos de pueblos de indios. 1940.
- P y T - Paso y Troncoso, Francisco. 1952
- J MP - Relación de Jerónimo Martín Palacios en Californiana I, t. I doc. 57. 1965.
- A A - Relación de Fray Antonio de la Ascensión en Californiana I, t. I doc. 52. 1965.

- V.S - Diario de Joris Van Spilbergen en Piratas en la costa de Nueva Galicia... 1976.
- C - Descripciones geográficas e hidrográficas... por Nicolás de Cardona en Californiana II, t. I, doc. 32. 1970.
- DHC - Documentos para la historia de Colima. 1979.
- DGPC - Descripción geográfica del partido de Colima. 1979.
- O y B - Orozco y Berra, Manuel. 1973
- B - Braud, Donald. 1956.

Colima

Río Chacala
o Cihuatlán

Punta Higueras

Santiago

Punta Santiago

Salagua

Bahía de

Manzanillo

Punta Campos

R. Ammería

Tecomán

Cuyutlán

Boca
de
Pascuales

R. Coahuayana

Boca
de
Apiza



Puertos de Jalisco

En la costa del actual Estado de Jalisco destacan los puertos de Navidad, Melaque, Tenacatita, Chamela, Ensenada de Piloto y Puerto Vallarta (en la bahía de Banderas). Fray Antonio de la Ascensión (24) los describe así:

Bahía de Banderas:

"De la Vanda del Nordeste deste cauo (Corrientes) esta una Ensenada grande que entra la buelta del Lesnordeste mas de 10 Leguas a quien llaman el Valle de Banderas". (Californiana I, t. I, 1965, p. 446).

De la Ensenada de Piloto dice Gerónimo Martín Palacios:

"(De Cabo Corrientes) i se corre la costa del norueste-sueste quarta del es-ueste toda de playa limpia i la costa segura a seis leguas antes de llegar al dicho cabo esta un morro tajado que en todos las treinta i cinco leguas no hay otro i en el hace una muy buena ensenada i se podra al abrigo de ella reparar del viento norueste aqui se llama la laguna del piloto" (Californiana I, t. I, 1965, p. 476).

Del puerto de Melaque expresa fray Antonio:

"Al nornordeste de esta piedra estan unos Peñascos blanquiscos y de la banda de tierra de ellos

entre ellos y las señas susodichas hay un pedazo de Playa limpia que tendra una legua y al remate de la Playa de la banda del norueste al abrigo de los Peñascos esta un Puerto muy bueno para en tiempo de berano que se llama el Puerto de Meláñque y en tierra junto a la Marina entre una Arboleda que alla ay, ay agua dulce y mucha". (Californiana I, t. I, 1965, p. 447).

Luego dice refiriéndose al puerto de Navida:

"Al remate de la Playa de la Banda del Sueste arrimado a un Morro alto entra un Estero y luego hace dentro una Baya pero no es mas que para fragatas pequeñas y es a lo que llaman Puerto de la Navidad y a donde se fabricaron las primeras Naos q^e fueron a la China; esta este Puerto en la altura de 19 1/2 grados escassos". (Californiana I, t. I, 1965, p. 447).

Cercano al puerto de la Navidad estaba la villa de Purificación, de la cual coinciden las fuentes en señalar que estaba habitada por gente "muy pobre"; se beneficiaban principalmente de la sal y había algunas estancias de yeguas.

A través del puerto de Navidad la villa de Purificación salía algo de su monotonía, pues por medio de dicho puerto se ponían en contacto con la Nao de China y al mismo tiempo con las tan deseadas mercancías orientales y podían comerciar con ella. (Mota y Escobar, 1940, p.

63). Como se observó en el apartado anterior la Nao llegaba ocasionalmente a refugiarse de los enemigos o en busca de alimentos frescos o para curar las enfermedades de sus tripulantes que por su gravedad no era posible que esperaran hasta llegar a Acapulco.

El puerto de Navidad fue descubierto por el capitán, Juan Fernández de Híjar (fundador de la villa de la Purificación) en 1535 (Pizano, 1964, p. 23). Como se señaló anteriormente por este puerto estuvieron en litigio los reinos de Nueva Galicia y Nueva España, debido quizá a la importancia que tuvo durante el siglo XVI. Sus múltiples recursos aumentados con la cercanía de Purificación, Colima y Valle de Banderas le convirtieron en el punto de partida y astillero de numerosas expediciones (25). Varios documentos del siglo XVI hablan de sus excelentes condiciones, como informa Hernando Martínez de la Marcha al rey "tocante al puerto que dizen de la navidad questa cerca de la dha villa ques thenido por mui bueno y seguro de donde se dize se puede navegar a muchas y mui rremotas partes ay gran aparejo para hazer y copia de navios aviendo necesidad porque junto al puerto ay muncha madera buena nuevamente hallada de tal ca-

lidad que no cria broma y sin esta madera arriba de la villa e bien cerca ay la mesma madera que se puede llevar por el rrio abaxo hasta el mar..." (A.G.I. Guadalajara, 1551, leg. 51, f. 28v). También Lebrón de Quiñones lo describe como "el mejor puerto y mas seguro segun dicen de todos cuantos hay en estas partes y navegase del para el Perú y deste puerto salieron las naos que vuestro visorrey don Antonio de Mendoza envió a la especiería".

El río Cihuatlán cuya desembocadura parece haber estado conectada en ocasiones con la laguna del puerto de Navidad (Brand 1956, p. 585) le dio algunas veces su nombre a este puerto con ciertas derivaciones como Aguatlán, Aguatán, etc.

Como se señaló anteriormente el cronista fray Antonio Tello atribuye a Francisco Cortés de San Buenaventura el hecho de haber realizado su regreso por dicha costa, en la expedición de 1525; según el cronista dicho capitán en su retorno se dirigió por la costa rodeando la provincia de Tzeticpac debido a la belicosidad de sus habitantes, pasaron por Mazatlan, y llegaron al valle de

Xalpa y pueblo de Chacala donde tomaron posesión "por Colima y por la Nueva España"; unos días después avistaron tres islas a las que llamaron Las Marías, pero San Buenaventura deseando llegar a Mazatlán (más cercano a Colima) siguió su camino hacia el valle de Banderas, y en este lugar encontraron mucha población como expresa Tello:

"Los pueblos de hacia la sierra y los de la costa, estaban muy rebeldes y concertados entre sí, y dado la palabra de acabar y matar a los que iban a su tierra; y estando en esto, asomaron en lo alto de encima del valle, de donde le divisaban todos los españoles, y /vieron/ un pueblo hermosísimo y muy grande, de más de diez mill indios, llamado Tintoque, casi un cuarto de legua de donde estaban, y así que les divisaron a la entrada del valle. salieron a defender la entrada del pueblo más de veinte mill indios armados de arco, macana y dardos arrojadizos, con mucha plumería y embijados, y cada indios traía en la mano y en el carcaje una banderilla de plumería de diversos colores, unas pequeñas y otras grandes, que era hermosura verlas; traía/n/ muchas bocinas de cañas, a modo de pífanos, atabalejos muy emplumados, con muchos dices de sartas de corales al cuello y brazaletes de lo mismo, escarcelas y almetes de plumas de papagayos verdes y colorados, y unos caracoles grandes que servían de trompetas, y con horrible vocería / venían haciendo rostro a los nuestros, con una bizarría graciosísima y /a la vez/ espantosa de ver tanto enemigo como tenían delante y que se les iba aparejando una buena guerra y de mucho riesgo. (Tello, 1968, lib. 2', vol. I, p. 58)

Según esta versión fue así como el valle de Banderas recibió su nombre que ha conservado hasta la fecha.

Hay noticias de la existencia de una gran población indígena en dicho valle que disminuyó grandemente durante los primeros años de la ocupación española. Con una longitud de 48 km. comprende varias pequeñas bahías que pudieron haber sido aprovechadas por lo que es difícil identificar cuales fueron utilizadas según los informes (Brand, 1956, p. 584).

Desemboca en la bahía del río Ameca, que podía proveer de agua a las expediciones. Había huertas de cacao y haciendas de ganado mayor. En los cercanos bosques de pino y encino se podían obtener maderas, brea y alquitrán para la fabricación de los barcos.

Por otra parte, también se encontraba cerca el pueblo de Compostela, con sus pobladores españoles e indígenas, y podían contratarse ahí carpinteros y herreros, además de los recursos que ofrecían las poblaciones de Tepic y Xalisco (Californiana II, t. I, 1970, p. 242)

PUERTOS DE JALISCO

NOMBRE ACTUAL	OTROS NOMBRES	RECURSOS
Río Cihuatlán	Marabasco; Chacala; Sihuatlan; Mujeres (B)	
Puerto de la Navidad	Desembocadura del río Chacala o Mara- vasco; Ciguatlan (O y B) Natividad; Melasa; Malacea; Puerto de Juan Gallego; de Juan Diego; Porto Santo (B) Puerto de Cihuatlán; de Purificación y de Jalisco (P)	Maderas para barcos (LB 1554) Purificación: estancias de yeguas, salinas (A 1621) Sali- nas, agua, made- ra, estancias de ganado cercanas, pueblos de in- dios (C 1622)
Tenacatita	Salinas de Oporo (B)	Salinas (B) Agua dulce (AA 1603)
Bahía de Chamela	Islas de Chamela; Chiamila; Perula; Ensenada de Toma- tlán (B) Desembo- cadura del río Purificación (Ch)	Pescado y agua dulce (AA 1603) Agua, leña, ma- dera, pescado (JMP 1602)
Ensenada de Piloto		Salinas, pueblo de indios (M y E 1605)

NOMBRE ACTUAL	OTROS NOMBRES	RECURSOS
Bahía de Banderas	Tintoque; San lázaro; Tomatlán (B)	Cacao, ganado mayor y pesca (M y E 1605) Cacao (AIPG 1615) Pescado, perlas, vacas y crías de mulas de los vecinos de Compostela (A 1621) Pino, encino, cedro y maderas blancas para fabricar barcos, brea y alquitrán (LV 1629) Ganado, trigo, maíz, madera (OS 1629) Poblaciones de españoles, indios, maderas para fabricar navíos y hacer brea, carpinteros, herreros (C 1632)

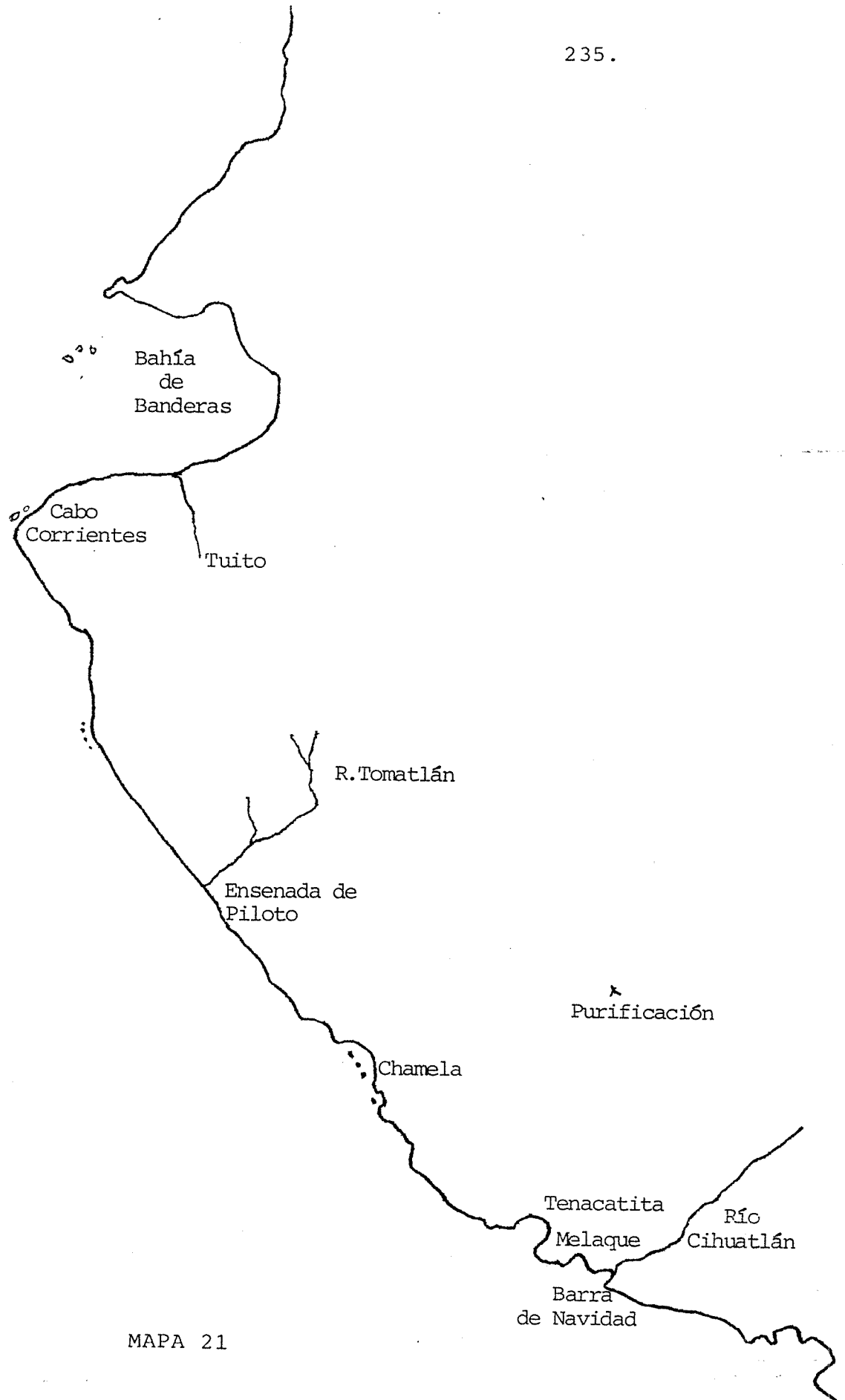
Fuentes:

- L Q Jerónimo Lebrón de Quiñones en Doc. para la Historia de Colima. 1979.
- J M P Relación de Jerónimo Martín Palacios en Californiana I t. I, doc. 57. 1965.
- A A Relación de Fray Antonio de la Ascensión en Californiana I, t. I. doc. 52. 1965.
- M y E Alonso de la Mota y Escobar, 1940.

- AIPG Archivo de Instrumentos Públicos de Guadalajara
Protocolo de Andrés Venegas, 1615.
- A Domingo Lázaro de Arregui, 1980.
- O S Declaración que dio el capitán Alfonso Ortiz
de Sandoval... en Californiana I, t. II, doc.
186, 1965.
- L V Memoria hecha por Juan López de Vicuña en Cali-
forniana II, t. I, doc. 28. 1970.
- C Descripciones geográficas e hidrográficas...
por Nicolás de Cardona en Californiana II, t.
I, doc. 32. 1970.
- B Brand, Donald. 1956.
- Ch Chevalier, Francois en Arregui. 1980.
- P Pizano y Saucedo, Carlos. 1964.
- O y B Orozco y Berra, Manuel. 1973.

PUERTOS DE JALISCO

235.



MAPA 21

Puertos de Nayarit

En la costa del actual estado de Nayarit se encuentran los puertos de Chacala, Matanchel, San Blas (fundado en el siglo XVIII) y Sentispac, cuya descripción (con excepción de San Blas) nos da Gerónimo Martín Palacios, cosmógrafo de la expedición de Vizcaíno, realizada en 1602.

Del puerto de Chacala, expresa:

"Desta dicha punta de Tintoque (punta Mita) la vuelta del nornordeste a doce leguas esta Chacala que es el puerto de Compostela puedese surgir con cualquier navío tiene doce brazas de arena el fondo es limpio es puerto para surgir en el de verano en caso que se ofrezca". (Californiana I, t. I, p. 476).

Continúa describiendo el puerto de Matanchel de la siguiente manera:

"Deste surgidero al nornorueste seis leguas esta otro surgidero mui bueno para en tiempo de verano llamase Matanchel tiene en el seis isletas que al socayre dellas hace el dicho surgidero que tiene por señas ser una playa limpia al remate de ella esta un pedazo de sierra no mui alta montuosa (...) (Californiana I, t. I, p. 476).

Respecto de la provincia de Sentispac señala:

"Del río de Autlan a una legua la vuelta del nornorueste esta un río grande, sale la boca de una grande arboleda llamase el rio de Cuyantlan este río es el que pasa por toluca del norueste una legua esta otro río San Andrés, es toda esta costa de entre ríos baja, puedese surgir de luengo de costa seguramente. llamase esta provincia Cintiquipaque". (Loc. cit).

Se refiere la anterior descripción a la zona comprendida entre los ríos San Pedro Mezquital y el río Santiago, que también se llamó río de Toluca, como menciona Martín Palacios, y río Izquintlan. Esta región fue muy utilizada en el siglo XVII por los recursos que aportaba a las expediciones. El principal medio de vida era la pesca con el producto del cual compraban todo lo necesario. Había también estancias de ganado mayor, (A. I. P. G. Ramo tierras y aguas, lib. 6, ps. 76-79) así como leguminosas con alguna abundancia. Como se mencionó anteriormente en el río Santiago se construyeron los barcos de la expedición de Pedro Porter y Casanate y los que inició Francisco Esteban Carbonel.

El puerto de Matanchel fue llamado en un principio puerto de Jalisco, es mencionado por Nuño de Guzmán como el puerto donde Cortés reparó el barco que de su propie-

dad había naufragado en esa costa. De ahí surgió Francisco de Ortega para pasar a Mazatlán y luego a las Californias. Posteriormente fue utilizado por Isidro de Atondo y Antillón y durante la época anterior a la fundación de San Blas fue muy utilizado para abastecer a las misiones jesuitas.

El puerto de Chacala, que ya menciona la descripción de Martín Palacios como el puerto de Compostela, fue empleado por Francisco de Lucenilla para establecer ahí su astillero y después por Atondo y los jesuitas para dar carena y abastecer los barcos. Por otra parte servía de surgidero a "los barcos de contratación de particulares que van a Acapulco a emplear en ropa de China y vinos del Perú, y otros tienen granjerías en la sal que traen a vender de la provincia de Culiacán". (Mota y Escobar, 1940, p. 68). Su cercanía a Compostela lo convirtió en el puerto oficial del comercio de su región.

Los puertos de Nayarit contaban con numerosos recursos por lo que fueron elegidos para construir astilleros en ellos varias veces durante el siglo XVII. Su

cercanía al extremo sur de Baja California los hacía ideales como surgideros y desde 1632 las expediciones empezaron a organizarse desde estos lugares.

Se advierte la importancia de esta región en el hecho de que en el siglo XVIII la Corona haya escogido un paraje inmediato a Matanchel para fundar la residencia del departamento naval español de San Blas, que se convirtió en el puerto oficial para los viajes a California.

PUERTOS DE NAYARIT

NOMBRE ACTUAL	OTROS NOMBRES	RECURSOS
Chacala	Puerto de Jalisco(B) Puerto de la Aguja (O y B)	Cacao, ganado mayor (M y E 1605) Cerca de las estancias de ganado del valle de Chila (A 1621) Co- medero de perlas. Valle de Compostela: frijol, chile, gar- banzo, haba, pesca- do (LV 1629) Maíz, carne, harina (CV 1631).
Matanchel	Matanchen; Matenchen; Martonchel; Pto. de Xalisco,; Pto. de San- ta Cruz (B) Matanchal; Mutochel; Matancher (O y B)	Maderas (LV 1629) Platanares, gana- do (A 1621)
Río Huaynamota	Río Santiago Río Grande Santiago Río Grande de Toluca (M y E) Río Isquintlan(D.N) Izquitlan (A) Santiago Sentispac	Cedros (PC) pesca, algodón (1621)
San Blas		
Río San Pedro Mezquital	San Pedro Centispac (B) Singuiquipaguen; Centliquiepec (O y B)	Gallinas y maíz (AAG 1583) Gallinas, berenjenas,

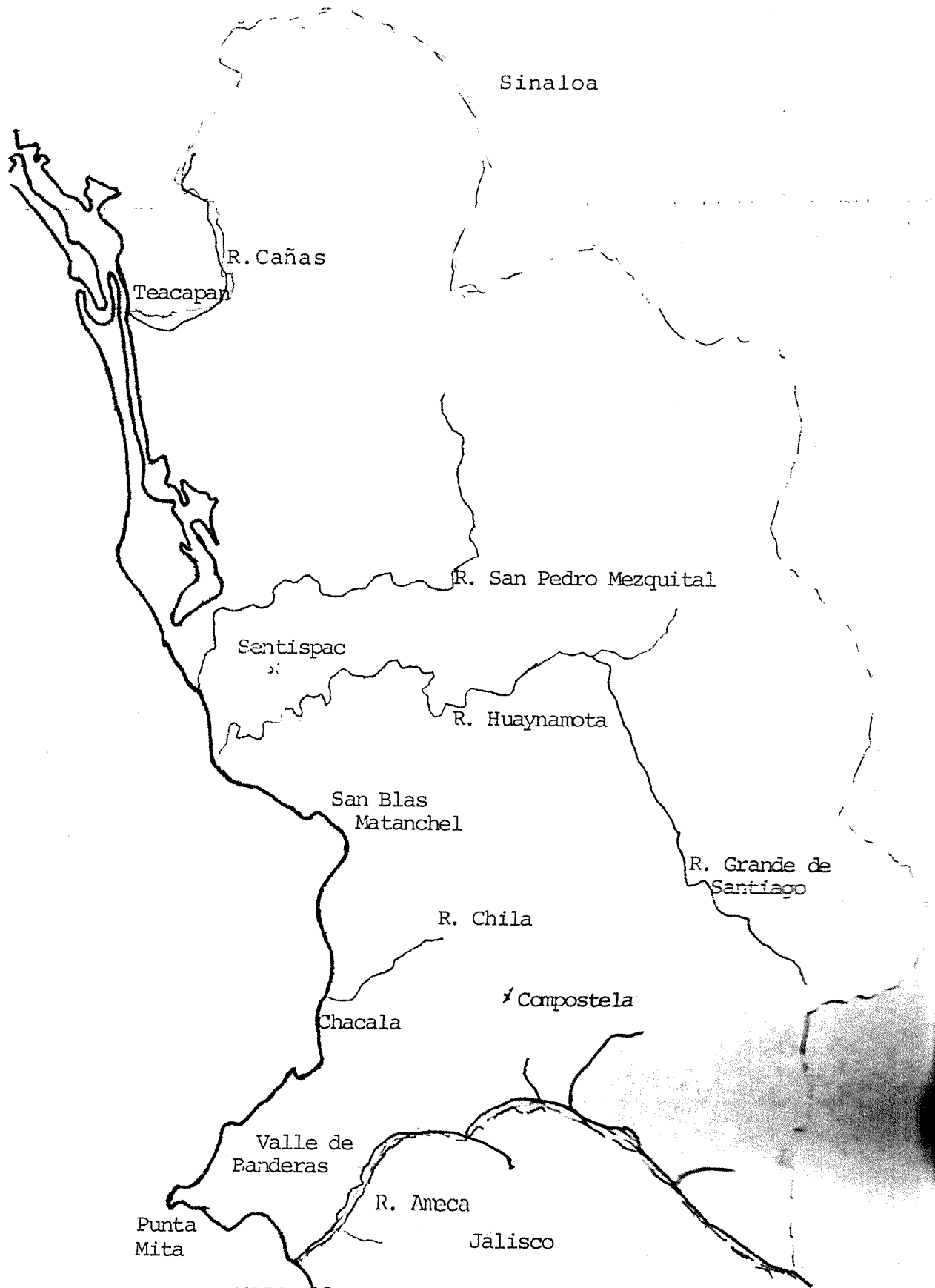
NOMBRE ACTUAL	OTROS NOMBRES	RECURSOS
	Centiquipaque; Centic- paque (AIPG) Centípac (CR) Centicpac (M y E)	ostiones, algodón maíz, chile, fru- tas y legumbres de tierra caliente (CR 1584) Pesca de robalo, camarón y ostra (M y E 1605) Camaron, robalo "puyequ", caba- llos y mulas (A 1621. Estancias de ganado mayor (AIPG 1697)

Fuentes:

AAG	Archivo de la Real Audiencia de Guadalajara. Ramo fiscal, leçajo 1. 1583.
CR	Ciudad Real Antonio de. 1976.
M y E	Mota y Escobar, Alonso de. 1940.
A	Arregui, Domingo Lázaro de. 1980.
LV	Memoria de Juan López de Vicuña, en California- na II, t. I, doc. 28. 1970.
CV	Parecer del Conde del Valle en Californiana I, t. II, doc, 187. 1965.
AIPG	Archivo de Instrumentos Públicos de Guadalajara. Ramo Tierras y Aguas, libro 6.
O y B	Orozco y Berra, Manuel. 1973.
B	Brand, Donald, 1956.

PUERTOS DE NAYARIT

242.



MAPA 22

Puertos de Sinaloa

Por su extensión, el Estado de Sinaloa cuenta con un gran número de sitios que fueron utilizados como puertos, el hecho de contar con abundantes ríos que desembocan en el mar ayudaba a esa circunstancia. Destacan en la costa sinaloense los puertos de Chametla, Mazatlán, San Ignacio, río Sinaloa y Ahome. De éstos, los viajeros nos ofrecen pocas descripciones, a veces muy breves, y así tenemos:

Juan López de Vicuña dice de Chametla:

"Luego está Chametla, sale un río grande a la mar a que estan las salinas de S. M."

De la expedición de Francisco de Ortega, tenemos la siguiente descripción del puerto de Mazatlán:

"(...) y el dicho puerto (San Juan de Mazatlán) tiene las calidades siguientes: una entrada de Leste Ueste para naos grandes, y otra de Norte a Sur para naos pequeñas, y dentro del dicho puerto, tiene un estero como bahía, de cuatro leguas de largo y cuatro brazas de fondo y para entrar por estas bahías y esteros se ha de entrar por la canal de Leste Ueste, y ansí co-

rre el mismo estero casi hasta el pueblo de Mazatlán; tiene por señas cinco islas, las tres cerradas de agua, y son muy grandes, que no hay otras señas desde el puerto de San Pedro acá pegadas a tierra". (Californiana II, t. I, 1970, pp. 415-416).

Respecto al puerto de San Ignacio expresa López de Vicuña:

"Luego entra el Puerto de San Ignacio, de uno a otro por mar doze leguas: aquí entra el río que pasa por junto a Caxapoa, que es el presidio; es el Puerto muy hondable, pueden entrar Navios de 900 toneladas: esta este puerto de San Ignacio en 29 grados, pesado por Gaspar Alvarez, que era marinero y tenfa astrolabio". (Californiana II, t. I, 1970, p. 142).

El puerto de Chametla en la desembocadura del río del mismo nombre fue utilizado como surgidero por Hernán Cortés en 1535, quizá por ser el puerto más al norte con población española. La villa de Espíritu Santo de Chametla fue fundada por Nuño de Guzmán en 1532 (Gerhard, 1960, p. 51) y abandonada después de pocos años, al ser repoblada por Francisco de Ibarra pasó a formar parte de la Nueva Vizcaya. Sus famosas salinas fueron el principal recurso junto con la pesquería de ostra, camarón y pescado (robalo, pargos, lisas, caballas, pi-

cidas, pámpanos, salmonetes y otros); la sal se beneficiaba por cuenta del rey (Mota y Escobar, 1940, pp. 86-88).

El puerto de Mazatlán revistió especial importancia porque durante mucho tiempo fue considerado el mejor punto para cruzar a California, a partir de la expedición de Sebastián Vizcaíno en 1596. Durante el siglo XVII. fue utilizado como centro de abastecimiento y surgidero.

Menciona fray Antonio de la Ascensión la existencia de unas pequeñas fuentes de agua en las islas de Mazatlán y de un "buen Puerto", contaba también con la ventaja de su cercanía a la villa de San Sebastián y de estancias de ganado así como de frutas abundantes.

El río Sinaloa fue utilizado por Atondo para construir sus barcos y posiblemente recibió ayuda de los jesuitas que se encontraban ahí establecidos para conseguir las provisiones para la expedición.

El puerto de Ahome en la desembocadura del río Fuerte, fue utilizado también por Atondo, quien por medio de

el padre Kino recibía la ayuda de las misiones jesuitas de la contracosta para la empresa de la colonización de California.

PUERTOS DE SINALOA

NOMBRE ACTUAL	OTROS NOMBRES	RECURSOS
Boca Teacapan	Tecapan; Salida del río Cañas (B)	
Río Baluarte	Chametla; Rosario(B) Barra de Sinaloa(M) Chiametla; Chiamoca (O y B)	Pescado, ostra, camaron, sal (M y E 1605) Salinas, pescado (A 1621) Salinas (LV 1629)
Puerto de Mazatlán	Masatan; Masatlan; Puerto de San Sebastián; Islas de Mazatlán (B) San Juan Mazatlan (O)	Agua dulce y pescado (AA 1603) plata, ingenios madera, ganado, maíz, fruta (C 1632)
Río Elota		Algodón, frutas, maíz, pesca(M y E 1605)
Río San Lorenzo	Mujeres; Ciguatlan; Navito, Tovala, San Miguel (B) Tavala; Tabala; Sabala; Alaya (O y B)	Pescado, ostra, maíz, algodón (M y E 1605)
Río Humaya o Culiacán	Bahía de Altata y Pabellón; Guayabal; San Miguel de Culiacán(B) Imala; Navitoos (O y B) Batacudea, Topia(MyE)	Frutas, aves, salinas (M y E 1605) Maíz(LV 1629)

NOMBRE ACTUAL	OTROS NOMBRES	RECURSOS
Mocorito	Babachilato, Baibachilato; Bah de Santa María (B) Río de San Sebastián de Evora (Me) De Nuestra Señora; Macapule (O y B)	Legumbres, frutas, pescado (M y E 1605)
Río de Sinaloa	Petatlán; Tamazula (B) Puerto de San Felipe y Santiago; Tamotchala (O y B)	Maíz (LV 1629) Trigo, maíz, carnes, maderas, gente (C 1632)
Bahía de Topolobampo	San Ignacio y Santa María (B)	Madera de cedro (DN 1632) Trigo, maíz, carnes, maderas y gente (C 1632)
Río Fuerte	Sinaloa; Suaque; Del Fuerte, Puerto Santa María de Ahome (B) San Pedro y San Pablo (M)	Trigo, maíz, frijol y carne (K 1683)

Fuentes:

- M y E Mota y Escobar, Alonso de la. 1940
- A A Relación de Fray Antonio de la Ascensión en Californiana I, t. I, doc. 52. 1965.
- A Arregui, Domingo Lázaro de. 1980.
- LV Memoria hecha por Juan López de Vicuña en Californiana II, t. I, doc. 28. 1970

- C Descripciones geográficas e hidrográficas...
 por Nicolas de Cardona en Californiana II, t. I,
 doc. 32. 1970.
- D N Parecer del licenciado Diego de la Nava en Cali-
 forniana II, t. I, doc. 34. 1970.
- K Informe de Eusebio Francisco Kino en California-
 na III, t. II, doc. 25. 1974.
- O y B Orozco y Berra, Manuel. 1973.
- B Brand, Donald. 1956.
- M Mathes, Michael
- Me Mendízabal, Miguel O. de. 1930
- O Informe de Francisco de Ortega en Californiana
 II, t. I, doc. 46. 1970.

PUERTOS DE SINALOA



MAPA 23

NOTAS

- (1) Capitán y piloto mayor de la nao San Juan que llegó a Acapulco procedente de Macao, Francisco Gali fue elegido por el virrey para dicha misión.
- (2) No se encontró más documentación para apoyar o ampliar esta información.
- (3) Uno de estos sobrevivientes fue Sebastián Rodríguez Cermeño, quien tuvo un papel destacado en los sucesos (Californiana I, t. I, p. 117). Alvaro del Portillo menciona que también viajaba en esta nao Sebastián Vizcaíno (1946, p. 168), pero éste no hace mención de este hecho cuando hace su relación de méritos y servicios.
- (4) La compañía había realizado un intento de emprender la misión, pero problemas entre la tripulación y los socios terminaron con el encarcelamiento de Vizcaíno y algunos de sus compañeros (Californiana I, t. I, p. 152), lo cual fue la causa de pérdidas y un retraso en la organización del viaje.

Después que la dificultad se resolvió, Vizcaíno volvió a dedicarse a hacer los arreglos necesarios.

- (5) Los nombres de las embarcaciones eran: nave capitana San Diego, nave almiranta Santo Tomás y la fragata Tres reyes.
- (6) Navegar a la bolina significa ir avanzando contra el viento.
- (7) Con la experiencia de su viaje anterior, Vizcaíno hizo sólo las escalas imprescindibles, pero reconociendo detenidamente la costa; Las descripciones detalladas de Gerónimo Martín Palacios y fray Antonio de la Ascensión dan muestra de ello, en dichas descripciones se advierte el mejor modo de entrar en los puertos y los recursos que en ellos se pueden encontrar.
- (8) Vizcaíno desembarcó con los pocos soldados que estaban más saludables, con el fin de obtener alimentos frescos y después de errar por la región encontró a un arriero que le dio alimentos y cabalgadu-

ras para llegar a San Sebastián, donde fue socorrido con gallinas, pollos, cabritos y otras provisiones que el general llevó a su gente (Californiana I, t. I, p. 610). Fue de gran ayuda para los enfermos la existencia de una frutilla llamada "jucois-
tle" (pitahaya agria), que en pocos días les curó el escorbuto (Californiana I, t. I, p. 611).

- (9) El presidente Diego Fernández de Velasco le dio nombramiento de capitán de infantería de la empresa de las Californias y así pudo reunir gente para ir al descubrimiento.

- (10) Viajó en la expedición de Sebastián Vizcaíno en 1602 con el cargo de comisario general de los religiosos, después de esta experiencia adquirió gran interés por la empresa de California y por ello mandó cartas al virrey insistiendo en recomendar la continuación del descubrimiento y colonización de dicha región.

- (11) Alonso de Avalos Bracamontes, conde de Miravalle era dueño de la hacienda el Piziete en el "estero

de Sentispac y Río Grande desde las orillas del mar hasta El Gavilán y por quadra desde dicho Río Grande hasta el referido estero"; el terreno se componía de cinco sitios y doce caballerías de tierras (AIPG; Tierras y aguas, libro 6, No. 29 fs. 73-74). Dicho conde, vecino de la ciudad de Compostela era minero en los yacimientos de San Bartolomé y criador de ganado mayor en Sentispac (AIPG; Tierras y aguas, libro 6, No. 31, fs. 76-79). Sus actividades ejemplifican lo que eran las ocupaciones principales de la zona. También los indígenas poseían estancias de ganado en esos parajes, lo que explicaría porque los viajeros acudían a la región de Sentispac en busca de bastimentos.

- (12) Se advierte aquí el interés de la Corona por la empresa de las Californias.
- (13) Lamentablemente en los documentos consultados no se habla de los resultados de este experimento.
- (14) No se trata del mencionado anteriormente que viajó

con la tripulación de Francisco de Ortega (Californiana II, t. I, p. XLV).

- (15) Las investigaciones que se realizaron para el juicio señalaron que Carbonel procedía de Valencia, y no encontraron pruebas de que fuera de nacionalidad francesa.
- (16) El virrey consideraba más perjudicial que beneficioso el descubrimiento del estrecho diciendo:
" (...) y aunque al principio dire a ello despues de considerar la materia y los daños que sin ningun provecho el estrecho de Magallanes a causado a la Corona de Castilla mande so passase adelante la lizencia que auia dado por los que Resultarían de que el enemigo descubriese nuevos estrechos para uenir a estas costas en el cuio de las Perlas y Ambar que destos generos ay en la California y del mismo parecer estou oy pues ninguna Razon de las que se Representan puede equibaler al daño que se puede esperar del atrevimiento de los enemigos si por aqui se allase la entrada que se quiere dar a entender ay que por su dificultad no

la buscaran (...)" (Californiana II, t. II, p. 762).

- (17) Se quejan los alcaldes de que Piñadero, para ocupar a los indígenas en faenas de carpintería, para las que no están preparados, los aleja de sus labores acostumbradas, como era la pesca de camarón y robalo, que constituía su medio de vida (Californiana II, t. II, pp. 1109-1112).
- (18) Puede referirse a su procedencia o por pertenecer a la costa así denominada que resultaba de la unión del salto atrás (el que tenía caracteres negros, nacido de familia blanca) con indio (Riva Palacio, Vicente, 1972, p. 472).
- (19) A finales del siglo XVI los jesuitas iniciaron su labor evangelizadora en Sinaloa y lograron el establecimiento de varias misiones en dicha región, avanzando posteriormente a Sonora con el apoyo de presidios, que fueron vitales para su existencia.
- (20) Pedro de Quero, platero de la ciudad de México da

cuenta de tener catorce años ocupándose de "hacer el plomo necesario para las naos que van a las islas del poniente"; este apoya la información de que parte del equipo para las naves se obtenía en dicha ciudad donde se encontraban con mayor facilidad los materiales, instrumentos y hombres capacitados para realizar esos trabajos.

- (21) La Bahía de Manzanillo recibió antiguamente el nombre de Santiago de Buena Esperanza, se le llamaba también puerto de Zalagua y Cuyutlán (Xucutlán) indistintamente.
- (22) Como ya se mencionó anteriormente, el puerto de Manzanillo fue utilizado durante las expediciones de Hernán Cortés, Pedro de Alvarado y las organizadas por don Antonio de Mendoza y don Luis de Velasco, en el siglo XVI y por Sebastián Vizcaíno (finales del XVI, principios del XVII).
- (23) Parece referirse a la expedición de Hugo Schapenham quien asaltó Acapulco en 1624 pero fue rechazado; era su principal objetivo atacar la nao de

China, pero al dirigirse hacia el norte a esperar-
la fue nuevamente rechazado y se dirigió entonces
a las Molucas (Mathes, 1976, pp. 15-16).

(24) Sólo se describen los puertos más importantes.

(25) Se mencionó anteriormente que el puerto de la Na-
vidad fue utilizado para expediciones muy impor-
tantes, como astillero en el caso de la expedición
de Miguel de Legazpi y Andrés de Urdaneta y como
surgidero de las de Rodríguez Cabrillo y López de
Villalobos.

CONCLUSIONES

Las características geográficas del Occidente de México hicieron que la comunicación terrestre hacia los puertos resultara difícil, y el clima cálido húmedo de la costa contribuía a que la región no presentara gran atractivo a los españoles. Aquí podría hablarse de un determinismo geográfico, pues los viajeros dependían en gran manera del clima, vegetación, fauna, población, etc. de los lugares que visitaban y esto condicionaba la elección de los sitios ya sea como surgideros, astilleros, centros de abastecimiento, etc. La primera expedición conquistadora encontró que la zona tenía una gran cantidad de habitantes indígenas y vio en ellos una fuente de sostenimiento, por lo que numerosos nativos fueron capturados para venderse como mano de obra y otros fueron dados en encomienda; ambas medidas resultaron muy negativas, ya que causaron el despoblamiento del territorio, la primera medida por causas obvias y la segunda porque los indios, rechazando el someterse al tributo y vejaciones de los españoles, huían remontándose a la sierra.

La población de Compostela, relativamente cercana

a la costa, fundada por Nuño de Guzmán y nombrada capital de la provincia, contaba con escasos habitantes y pocos recursos, agravándose esta circunstancia con las difíciles comunicaciones. Debido a esto después de unos años se cambió la sede administrativa a Guadalajara, que ofrecía un clima benigno y la cercanía a México. Con esto la zona costera quedó más abandonada.

El atractivo de las Islas de la Especiería condujo al descubrimiento y exploración de la costa occidental novohispana, con el objeto de enviar expediciones desde ésta para encontrar una ruta que no presentara los inconvenientes de la descubierta por Magallanes. Posteriormente una de estas expediciones llevó al descubrimiento de California y de esta manera se inició una importante fase en la navegación del Pacífico.

Los rumores de las riquezas de California atrajeron la atención de los españoles, entre ellos los ya ricos y famosos como Pedro de Alvarado, Antonio de Mendoza, Hernán Cortés, Nuño de Guzmán, etc., causando incluso disputas entre ellos.

Empezaron entonces una serie de expediciones que tropezaron con las difíciles características físicas de California y que regresaban maltrechas y con la tripulación enferma sin encontrar las riquezas anheladas. A pesar de los fracasos las expediciones continuaban, terminándose de esta forma las fortunas de varios conquistadores.

La Corona favorecía o no las expediciones de acuerdo a sus intereses y al objetivo de ellas, aunque generalmente ambas cosas coincidían o podían convenirse. En un principio a todos resultaba beneficiosa la exploración y demarcación de las costas, a lo que contribuyeron de 1532 a 1542 las expediciones de Cortés, Ulloa, Alarcón y Rodríguez Cabrillo dando como resultado nuevos conocimientos sobre las costas, tanto de Nueva Galicia como de California. Debido quizá al secreto con que se guardaba la información ésta no estuvo siempre al alcance de otros navegantes, pero se advierte sin embargo por las referencias que en sus relaciones hacen de viajes o sucesos anteriores, que tenían noticias de las pasadas experiencias.

El descubrimiento de las minas de Zacatecas y su posterior desarrollo provocó un gran movimiento hacia esta región, al grado de que pronto se abrió un camino directo de México a Zacatecas, que dejaba a un lado el camino de la costa, por lo tanto esta se benefició poco por las actividades originadas por los minerales, ya que su comunicación con éstos atravesando la Sierra Madre Occidental resultaba muy complicada.

Para 1564 salió del puerto de Navidad la expedición dirigida por Miguel de Legazpi y Andrés de Urdaneta que culminó con el encuentro del tornaviaje, el establecimiento de los españoles en Filipinas y el inicio del comercio entre dicha región y Nueva España. Con el objeto de tener un mayor control sobre este comercio el gobierno virreinal ordenó que Acapulco fuera el único puerto beneficiado con este tráfico, sin embargo ocasionalmente la nao llegaba a los puertos de Nueva Galicia en busca de alimentos frescos o para auxiliar a los tripulantes enfermos y para introducir artículos de contrabando.

La presencia del corsario Francis Drake en las costas del Pacífico hizo ver las escasas defensas de los

puertos españoles en este océano y con el deseo de proteger a la nao de China de posibles ataques de enemigos, se enviaron expediciones desde Manila para reconocer las costas de California, con el objeto de encontrar un puerto que sirviera de apoyo y defensa a dicha embarcación. El temor se agudizó con la incursión de Thomas Cavendish, quien atacó el galeón Santa Ana, que llevaba un rico cargamento a Acapulco. Ante el fracaso de las expediciones de Gali y Unamuno que al avistar costas americanas no se encontraban en condiciones de hacer un reconocimiento detallado; se pensó entonces en enviar las expediciones desde Nueva España.

Mientras tanto algunos particulares se habían sentido atraídos por llevar a cabo la explotación y colonización de California: Santotis, cuyo astillero fue quemado por Cavendish y de las pérdidas ocasionadas ya no pudo recuperarse y Vizcaíno que realizó una expedición a California, pero que debido a diversos contratiempos no pudo establecerse en la región. A su regreso solicitó permiso para un nuevo viaje, para el que recibió apoyo del gobierno virreinal con el objeto de que se ocupara de la demarcación de las costas de California, bus-

cando un puerto adecuado para el descanso de la nao de China, esta vez la expedición llevaba principalmente este fin. Con tal propósito Vizcaíno hizo un detallado reconocimiento desde Acapulco hasta los 42° y como resultado de esta expedición se obtuvieron valiosos informes sobre los puertos comprendidos en el trayecto contribuyendo así al mejor conocimiento de la costa neogallega; una vez en contacto con las poblaciones costeras de la región, los viajeros valoraron las posibilidades que ofrecían sus puertos y esto dio lugar a un desplazamiento hacia el norte de los puntos seleccionados para la organización de las empresas. El siguiente viaje, organizado por Nicolás de Cardona, fue el último que realizó sus preparativos desde Acapulco. Los siguientes viajeros utilizaron ya puertos de Nayarit y Sinaloa, hasta que fue establecida la primera misión jesuita (Nuestra Señora de Loreto) en la Baja California y los padres de la Compañía de Jesús utilizaron principalmente los recursos que sus compañeros establecidos en la contracosta (Sinaloa y Sonora) pudieron ofrecerles.

Es importante advertir lo que la empresa de Cali-

fornia representó como inversión. Desde Cortés, hasta comerciantes de México (como los que apoyaron a Vizcaíno y Ortega económicamente); personajes de España (Tomás de Cardona); marinos de gran experiencia (Porter y Casanate) e incluso la Corona, creyeron en las prometidas riquezas de California y durante dos siglos (con algunos intervalos de abandono) las expediciones se enviaron con grandes costos. Más llama la atención el hecho de que a pesar de sus fracasos no desistían hasta que agotaban todos los medios, se presenta muy claro el ejemplo de Nicolás de Cardona a este respecto. Es posible que esto se debiera a que generalmente había una causa que malograba su empresa, ya sea el mal tiempo, la falta de bastimentos, la destrucción de las naves por una u otra razón (Santotis, Ortega, etc.), en fin un motivo que dejaba abierta la posibilidad de haber conseguido la meta perseguida. También podría pensarse en que hayan logrado alguna recompensa no declarada en sus informes (perlas principalmente) que les conservaba su deseo de proseguir en el proyecto.

Los particulares que participaban en la empresa de California velaban obviamente por su propio beneficio,

a ellos interesaba principalmente la explotación de los recursos de la zona y como para realizar esto era pertinente llevar a cabo la colonización, coincidían hasta cierto punto con la Corona que daba mayor importancia a este último objetivo que a las ganancias que pudiera obtener de dicha explotación. De esta manera cuando los intereses eran acordes las expediciones recibían el apoyo del gobierno virreinal, en caso contrario se utilizaban los viajes para servir a los fines gubernamentales (como ocurrió en el segundo viaje de Vizcaíno). Otras veces las autoridades coloniales dispusieron de las naves que eran propiedad de los expedicionarios para propósitos que consideraban de mayor importancia: avisar a la nao de China de la presencia de enemigos en las costas, en este caso (así sucedió a las naves de Porter y Casanate, Cardona y Ortega). Por otra parte la Corona consideró algunas veces necesario participar más directamente en la empresa y de esta manera se observa que la expedición de Atondo y Antillón obtuvo mayor apoyo, al serle concedido a este un cargo que le sirviera de ayuda para el mejor manejo en la organización de los preparativos. Asimismo se puede notar que en esta ocasión el gobierno tenía gran interés en lograr asentamien-

tos permanentes en California.

Más tarde, con el establecimiento de San Blas se inició un tráfico regular entre este puerto y las Californias.

Se advierte como para lograr la colonización de la península era necesario una ayuda constante de la región de Nueva Galicia y Nueva Vizcaya, por contar con los recursos necesarios y estar cerca de California. Primero los puertos de Nueva Galicia, por ser más conocidos y tener incluso instalaciones ya hechas para servir de astilleros (como fue el caso de Navidad, a raíz de las expediciones organizadas desde este punto hacia Filipinas) fueron los surgideros y centros de abasto de las expediciones a California. Después el desarrollo de las provincias más al norte hizo que pudieran ofrecer sus puertos a la navegación, contando ya con bienes que eran de utilidad para los viajes.

GLOSARIO

Balandra: embarcación pequeña con cubierta y sólo un palo.

Bajel: buque, barco.

Barca: embarcación pequeña para pescar o traficar en las costas del mar, o para atravesar los ríos.

Barco luengo: barcolongo: embarcación antigua larga y estrecha de dos palos y muy velera. También han tenido este nombre otros buques de proa redonda, con cubierta, un solo mástil y vela de popa a proa.

Bergantín: buque de dos palos y vela cuadra o redonda.

Carabela: antigua embarcación muy ligera, larga y angosta, con una sola cubierta, espolón a proa, popa llana, con tres palos y cofa sólo en el mayor, entenas en los tres para velas latinas, y algunas vergas de cruz en el mayor y en el de proa.

Esquife: barco pequeño que se lleva en el navío para saltar a la tierra y para otros usos.

Fragata: buque de tres palos, con cofas y vergas en todos ellos. Ha sido aplicado el nombre a barcos de muy diversos tipos.

Fusta: buque ligero de remos y con uno o dos palos, que se emplea con frecuencia como explorador.

Galeón: bajel grande de vela, parecido a la galera y con tres o cuatro palos en los que orientaban, generalmente, velas de cruz; los había de guerra y mercantes.

Galera: embarcación de vela y remo, la más larga de quilla y que calaba menos agua entre las de vela latina.

Galeota: galera menor, que constaba de 16 ó 20 remos por banda, y sólo un hombre en cada uno. Llevaba dos palos y algunos cañones pequeños.

Lancha: bote grande de vela y remo, o de vapor, propio para ayudar en las faenas de fuerza que se ejecutan en los buques, y para transportar carga y pasajeros en el

interior de los puertos o entre puntos cercanos de la costa. La mayor de las embarcaciones menores que llevaban a bordo los grandes buques para su servicio.

Nave: embarcación en general, barco. Embarcación de cubierta y con velas, en lo cual se distinguía de las barcas y de las galeras en que no tenía remos.

Navío: bajel de guerra, de tres palos y velas cuadras, con dos o tres cubiertas o puentes y otras tantas baterías de cañones. Bajel grande, de cubierta, con velas y muy fortificado, aunque no sea de guerra y se aplique para el comercio, correos, etc.

Patache: embarcación que antiguamente era de guerra, y se destinaba en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos. Embarcación de carga para el servicio de los puertos.

Pinaza: embarcación pequeña de remo y vela.

B I B L I O G R A F I A

FUENTES DOCUMENTALES

Biblioteca Pública del Estado de Jalisco. Dependencia
de la Universidad de Guadalajara. (BPG)

Sección Fondos Especiales.

Archivo de la Real Audiencia de Guadalajara.

Ramo Fiscal:

No. de legajo	Año	Lugar
1	1583	Guadalajara
3	1598-1599	"
4	1605	"
5	1607	"
6	1643	"
7	1650	"

Ramo civil:

No. de legajo	Año	Lugar
2-2	1575	Purificación
2-12	1568	"
7-12	1639	Sinaloa
8-15	1672	Sinaloa y Sonora
10-4	1615-1617	Guadalajara
11-3-144	1668	Avalos

12-6-161	1695	Senticpac
12-21-176	1609	Purificación
14-16-204	1674	"
23-11-317	1607	Senticpac
31-1-411	1719	Californias

Archivo de Instrumentos Públicos de Guadalajara. (AIPG)

Ramo de Tierras y Aguas:

Libro No. 1 (1584-1694)

No. de expediente	Jurisdicción
3	Nueva Galicia

Libro No. 3 (1565,1694-1696)

No. de expediente	Jurisdicción
126	Compostela
185	"
186	"
187	"
205	Tomatlán
214	Compostela
245	Sentispac
247	Copala, Chametla y Moloya
251	Compostela y Tepique

Libro No. 5 (1695-1696)

No. de expediente	Jurisdicción
1	Compostela y Tequepespa
2	Compostela

9	Compostela y Tequepespa
10	Compostela
Libro No. 6 (1694-1698)	
No. de expediente	Jurisdicción
12	Tepic-Sentispac
19	Compostela y Valle de Banderas
Libro No. 7 (1697-1704)	
No. de expediente	Jurisdicción
29	Sentispac
30	Sentispac (Coautla)
31	Sentispac (Acabala y Coxutla)
32	Sentispac (Acabala)
33	Zapotlán
48	Compostela, Valle de Banderas
56	Compostela
59	Provincia de Senticpac
140	Purificación
172	Valle de Banderas

Libro No. 8. (1698-1760)

No. de expediente

4

Jurisdicción

Compostela, Jalisco,

Tepic, Senticpac y

Tequepa.

13

La Purificación (Tomatlán)

Libro No. 9 (1695-1710)

No. de expediente

3

Jurisdicción

Compostela, Valle de

Banderas

Libro No. 10 (1700-1718)

No. de expediente

55

Jurisdicción

Compostela

59

Compostela

PROTOCOLO. Andrés de Venegas.

Libro No. 1 (1606-1618)

Libro No. 2 (1619)

Archivo General de la Nación. México. (A.G.N.)

Ramo Historia:

No. de volumen	No. de expediente
16	4
"	5
"	6
"	18
17	28

Ramo Reales Cédulas duplicadas

No. de volumen	No. de expediente
26	
31	
185	

Archivo Histórico de Hacienda.

No. de legajo	No de expediente
117	1
"	2
215	3
"	4
218	15
6	25

277.

6	159
"	339
"	407
"	437
"	552
160	1

Archivo General de Indias. Sevilla. (AGI)

Ramo Guadalajara.

Legajo 51.

DOCUMENTOS IMPRESOS

- Californiana I. Documentos para la historia de la demar-
1965 cación comercial de California 1583-1632.
 Edición, estudio y notas por W. Michael Mathes. Madrid: Eds. José Porrúa Turanzas. 2 v. (Colección Chimalistac, Nos. 22 y 23).
- Californiana II. Documentos para la historia de la ex-
1970 plotación comercial de California 1611-
1679. Edición, estudio y notas por W. Michael Mathes. Madrid: Eds. José Porrúa Turanzas. 2 v. (Colección Chimalistac, Nos. 29 y 30).
- Californiana III. Documentos para la historia de la trans-
1974 formación colonizadora de California 1679-
1686. Edición, estudio y notas por W. Michael Mathes. Madrid: Eds. José Porrúa Turanzas. 3 v. (Colección Chimalistac, Nos. 36, 37 y 38).
- Cartas de Indias. Primer volumen. Madrid: Eds. Atlas.
1974 (Biblioteca de autores españoles, t. 264).
- Cortés, Hernán. Cartas de Relación. México: Ed. Espasa-
 1976 Calpe. (Colección Austral No. 547)
- Colección de diarios y relaciones para la historia de
1944 los viajes y descubrimientos. Madrid:
 1947 Instituto Histórico de Marina. T. IV y V.
- Colección de documentos inéditos relativos al descubri-
1864 miento, conquista y organización de las
antiguas posesiones españolas de América
y Oceanía, sacados de los archivos del rei-
no y muy especialmente del de Indias. Ma-
 drid. (D.I.I.)

- Colección de documentos para la historia de México. Pu-
1858-1866 blicado por Joaquín García Icazbalceta.
México. 2 v.
- Descripción geográfica del partido de Colima. 1793.
1940 En boletín del Archivo General de la Na-
ción. t. XI, No. 3. México: Secretaría de
Gobernación.
- Documentos para la historia del Estado de Colima, siglos
1979 XVI-XIX. México: Ed. Novaro. (Colección
Peña Colorada).
- El Astillero del Carbón de Tehuantepec. En boletín del
1950 Archivo General de la Nación. t. XXI, No.
1. México: Secretaría de Gobernación.
- Fernández de Navarrete, Martín. Colección de los viajes
1964 y descubrimientos que hicieron por mar los
españoles desde fines del siglo XV. Vols.
2 y 3. Madrid: Eds. Atlas. (Biblioteca de
autores españoles, tomos 76 y 77).
- Lewis Hanke, editor. Los virreyes españoles en América
1976 durante el gobierno de la casa de Austria.
V. I. Madrid: Eds. Atlas. (Biblioteca de
autores españoles, t. 273).
- López Eucario. Algunos documentos de Nayarit. Guadala-
1978 jara: Librería Font.
- Mathes, W. Michael. Piratas en la costa de Nueva Gali-
1976 cia en el siglo XVII. Guadalajara: Libre-
ría Font. (Documentación histórica mexi-
cana, No. 6).

- Memorias y descripciones de la Nueva Galicia, 1599.
1976 Guadalajara: Eds. Colegio Internacional.
Vol. 21.
- Millares Carlo A. y J. I. Mantecón. Indices y extractos
1945 de los Protocolos del Archivo de Notaría
de México, D. F. México: Colegio de Mé-
xico.
- Noticias Varias de la Nueva Galicia. Intendencia de Gua-
1878 dalajara. Guadalajara: Tip. de Panda, Ex-
convento de Santa María de Gracia. Ed.
del Estado de Jalisco.
- Papeles de la Nueva España. Coleccionados por Francisco
del Paso y Troncoso. 2a. serie, t. VIII.
- Paso y Troncoso Fco. del. Epistolario de Nueva España
1942 (1505-1818). t. XVI. México: Antigua Li-
brería Robredo. (Biblioteca Histórica Me-
xicana de Obras Inéditas. 2a. serie No.
16).
- Tributos de pueblos de indios (virreynato de Nueva Espa-
1940 ña) 1560. En boletín del Archivo General
de la Nación, t. XI, No. 2.

- Aguirre Beltrán, Gonzalo. Problemas de la población indígena de la cuenca del Tepalcatepec. México: Memorias del Instituto Nacional Indigenista. Vol. III.
1952
- Formas de gobierno indígena. México: Imprenta Universitaria.
1953
- Alvarez de Abreu, Antonio. Extracto historial del comercio entre Filipinas y Nueva España. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 2 tomos. (Serie Fuentes y Estadísticas del Comercio Exterior de México).
1977
- Amaya Topete, Jesús. Atlas Mexicano de la Conquista. México: Fondo de Cultura Económica.
1958
- Aranda del Toro, Luis. Nayarit, aportación para algunos capítulos de su historia. México.
1952
- Arévalo Vargas, Lucía. Historia de la Provincia de Avalos, virreinato de la Nueva España. Guadalajara: Instituto Jalisciense de Antropología e Historia. Universidad de Guadalajara. (Serie de Historia No. 17).
1979
- Arregui, Domingo Lázaro de. Descripción de la Nueva Galicia. Estudio preliminar de François Chevalier y prólogo de Carmen Castañeda. Guadalajara: Unidad Ed. del Gobierno de Jalisco.
1980
- Arroniz, Othón. El Despertar científico en América. La vida de D. Diego García de Palacio. México: UNAM.
1980
- Arteche, José de Legazpi. Historia de la conquista de Filipinas. San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones.
1972

- Bancroft, Hubert H. The Works of Hubert H. Bancroft.v.
1884 XVIII, "History of California" T.I.
(1542-1800). San Francisco.
- Bárcena, Mariano. Descripción de Guadalajara en 1880.
1954 Prólogo de Luis Páez Brotchie. Guadala-
jara: Universidad de Guadalajara. (Biblio-
teca Jalisciense No. 10)
- Barcos. Madrid: Santillana, S. A. de Ediciones.
1972
- Borah, Woodrow. Comercio y navegación entre México y
1975 Perú en el siglo XVI. México: Institu-
to Mexicano de Comercio Exterior. (Serie
Historia del Comercio Exterior de México
No. 2)
- Brand, Donald D. Bosquejo de la Geografía y la Antro-
1952 pología en la región tarasca. Anales del
Museo Michoacano No. 5, Segunda época.
- The Development of Pacific Coast Ports
1956 During the Spanish Colonial Period in
Mexico. En Estudios Antropológicos pu-
blicados en homenaje al Dr. Gamio.
- Cárdenas de la Peña, Enrique. "Urdaneta y el tornavia-
1965 je". México: Secretaría de Marina.
- San Blas de Nayarit. Vol. I. México: Se-
1968 cretaría de Marina.
- Castro y Bravo, Federico de. Las naos españolas en la
1927 carrera de las Indias. Armadas y flotas
en la segunda mitad del siglo XVI. Ma-
drid: Ed. Voluntad. (Colección Hispania,
Vol. II, serie A)

- Cervantes de Salazar, Francisco. Crónica de la Nueva España. Madrid: Eds. Atlas. (Biblioteca de autores españoles, t. 245)
1971
- Ciudad Real, Antonio de. Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España. Relación del viaje de Fr. Alonso Ponce. México: UNAM. Instituto de Investigaciones Históricas. (Serie de historiadores y cronistas de Indias, 6)
1976
- Clavijero, Francisco Javier. Historia de la Antigua o Baja California. México: Ed. Porrúa. (Col. Sepan Cuantos No. 143)
1975
- Cuevas, Mariano. Historia de la Iglesia en México. México: Ed. Patria. 5 tomos.
1946
- 1943 Monje y marino. La vida y los tiempos de fray Andrés de Urdaneta. México: Ed. Galatea.
- Chaunu, Pierre. Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos. Siglos XVI, XVII y XVIII. México: Instituto Mexicano del Comercio Exterior. (Serie Fuentes y Estadísticas del Comercio Exterior de México)
1977
- Cruz, Francisco Santiago. La nao de China. México: Ed. Jus. (Colección figuras y episodios de la Historia de México, No. 13)
1962 (a)
- 1962 (b) Los piratas del Golfo de México. México: Ed. Jus. (Colección de figuras y episodios de la Historia de México, No. 114)
- Díaz del Castillo, Bernal. Historia verdadera de la conquista de la Nueva España. México: Ed. Porrúa. (Colección Sepan Cuantos, No. 5)
1968

- Diccionario de la lengua española. Real Academia Española. Madrid: Talleres tipográficos de la Ed. Espasa-Calpe.
1976
- Diccionario Porrúa de la historia, biografía y geografía de México. México: Ed. Porrúa. 2 tomos.
1971
- Encinas, Diego de. Cedulario Indiano. Reproducción fac-símil de la edición única de 1596. Madrid: Eds. Cultura Hispánica.
1945
- Fernández de Oviedo, Gonzalo. Historia general y natural de las Indias. Madrid: Eds. Atlas, 5 v. (Biblioteca de autores españoles, t. 117-121).
1959
- Florit, José. Los descubrimientos geográficos de los portugueses en los siglos XV y XVI. En Historia Universal, t. VIII. Barcelona: Salvat Eds.
1980
- Galindo, Miguel. Colima en el espacio, en el tiempo y en la vida. México: P. Costa Amic Ed.
1976
- Gerhard, Peter. A Guide to the Historical Geography of New Spain. Cambridge: Cambridge University Press. (Cambridge Latin American Studies, No. 14).
1972
- The North Frontier of New Spain. Princeton: Princeton University Press.
1982
- Pirates on the West coast of New Spain. 1575-1742. Glendale, Calif.: The A. H. Clark Co.
1960

- Gómez Canedo, Lino. De México a la Alta California.
1969 Una gran epopeya misional. México: Ed. Jus. (Col. México heróico, No. 103)
- González y González, Luis. Expansión de Nueva España en el Lejano Oriente. En Historia mexicana No. 54. México: Colegio de México.
- Grimberg, Carl. Descubrimientos y reformas. En Historia Universal Daimon, t. VI. Madrid: Eds. Daimon.
- Gutiérrez Camarena, Marcial. San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto. México: Ed. Jus.
- Gutiérrez Contreras, Salvador. Breve historia del obispado de Compostela. Compostela.
- Compostela de Indias, su origen y fundación. Compostela.
1949
- Chacala en la historia y la leyenda. Compostela.
1954
- El territorio del Estado de Nayarit a través de la historia. Guadalajara: Talleres Linotipográficos Vera.
1979
- Haring, Clarence H. Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos. México: Fondo de Cultura Económica. (Sección de obras de economía)
- Herrera Canales, Inés. El Comercio exterior de México, 1821-1875. México: Colegio de México. (Nueva serie No. 25)

- Historia de Jalisco. Desde los tiempos prehistóricos
1980 hasta fines del siglo XVII. T. I y II. Dirigida por José María Muriá. Guadalajara: Unidad Editorial del Gobierno de Jalisco.
- Historia universal de las exploraciones. L. H. Parias,
1960 director. T. III. Madrid: Espasa-Calpe.
- Hubbs Carl L. y Gunnar I. Roden. Oceanography and Marine Life Along the Pacific coast of Middle America, en Handbook of Middle American Indians. Vol. I. Austin: University of Texas Press.
1971
- Humboldt, Alejandro. Ensayo político sobre el reino de la Nueva España. México: Ed. Porrúa. (Col. Sepan Cuantos No. 39)
1966
- Lameiras, José. Colima. México: Secretaría de Educación Pública.
1983
- Lecturas históricas de Jalisco antes de la Independencia. Tomos I y II. Guadalajara: Gobierno de Jalisco. (Col. Historia. Serie: Documentos e Investigación No. 8)
1982
- Lerdo de Tejada, Miguel. El comercio exterior de México desde la conquista hasta 1853. México: Imprenta de Rafael y Rafael.
1853
- López de Gómara, Francisco. Crónica general de las Indias. T. II: Conquista de México. México: Imprenta de I. Escalante.
1870
- López de Velasco, Juan. Geografía y descripción universal de las Indias. Madrid: Eds. Atlas. (Biblioteca de autores españoles, t, 245)
1971

- López Portillo y Weber, José. La rebelión de Nueva Galicia. México: Ins. Panamericano de Geografía e Historia.
1939
- 1976 La conquista de la Nueva Galicia. Guadalajara: Universidad de Guadalajara - Instituto Jalisciense de Antropología e Historia.
- Mathes, W. Michael. Cortés en California, 1535. El viaje de Fernando Cortés según los cronistas y manuscritos. Mexicali: Universidad Autónoma de Baja California.
1978
- 1971 Datos biográficos sobre el almirante de las Californias, Isidro de Atondo y Antillón. En Estudios de Historia Novohispana. México: Ins. de Investigaciones Históricas de la UNAM.
- 1970 Datos biográficos sobre el almirante de las Californias Pedro Porter y Casanate. En Estudios de Historia Novohispana. Vol. III. México: UNAM, Inst. de Investigaciones Históricas.
- 1973 Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el Océano Pacífico. (1580-1630). México: UNAM, Inst. de Investigaciones Históricas. (Serie de Historia Novohispana No. 23)
- 1976 Piratas en la costa de Nueva Galicia en el siglo XVII. Guadalajara: Librería Font.
- Mena Castillo, José. Historia compendiada del Estado de Sinaloa. México: Talleres Linotipográficos Numancia. 1a. parte.
1942

- Mendizábal, Miguel O. de. La evolución del Noroeste de México. 1930 México: Publicaciones del Departamento de la Estadística Nacional.
- Millares Carlo A. y J. I. Mantecón. Indices y extractos de los Protocolos del Archivo de la Notaría de México. 1945 México: Colegio de México.
- Mota y Escobar, Alonso de la. Descripción geográfica de los reinos de Nueva Galicia, Nueva Vizcaya y Nuevo León. 1940 México: Ed. Pedro Robredo.
- Mota Padilla, Matías de la. Historia de la Conquista de la Nueva Galicia en la América Septentrional (1742). 1870 México: Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.
- Muría, José María. Brevísima historia de Guadalajara. 1982 Guadalajara: Ed. Colomos.
- Historia de las divisiones territoriales de Jalisco. 1976 México: Inst. Nacional de Antropología e Historia. (Col. Científica No. 34)
- Las expediciones cortesianas. Borrador para la Historia de Jalisco. Copia mecanoescrita. (Tomo I)
- Muro Luis. La expedición Legazpi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564). 1975 México: Secretaría de Educación Pública. (Col. Sepsetentas No. 179)
- Nájar Herrera, José M. Nueva geografía del Estado de Jalisco. 1914 Guadalajara: Ed. Francisco Román.

- Navarro García, Luis. Sonora y Sinaloa en el siglo
1966 XVII. Sevilla: Escuela de estudios
hispano-americanos de Sevilla.
- Negrete, José Vicente. Geografía ilustrada del Estado
1937 de Jalisco. México: Ed. Patria.
- O'Gorman, Edmundo. Historia de las divisiones territo-
1973 riales de México. México: Ed. Porrúa.
(Col. Sepan Cuantos No. 45)
- Ornelas Mendoza y Valdivia, Nicolás Antonio de. Cróni-
1962 ca de la Provincia de Santiago de Xalisco.
Guadalajara: IJAH/INAH. (Serie his-
tórica No. 2)
- Orozco y Berra, Manuel. Apuntes para la historia de la
1973 geografía en México. Guadalajara: Edmundo
Avila Levy, ed. Copia facsimilar de la
edición de México, Imprenta de Francisco
Díaz de León, 1881. (Biblioteca de facsím-
iles mexicanos No. 8)
- Ortega, José. Historia del Nayarit, Sonora, Sinaloa y
1887 ambas Californias. Manuel de Olaguibel
prol. México: Tipografía de E. Abadia-
no.
- Ortiz, Federico. Los puertos mexicanos. México: Fondo
1976 de Cultura Económica.
- Oseguera Velázquez, Juan. Colima en panorama: monogra-
1967 fía histórica, geográfica, política y
sociológica. Colima: Imprenta "Al libro
mayor".
- Pantoc. (Publicaciones Antropológicas de Occidente) No.
1982 3. Guadalajara: Universidad Autónoma de
Guadalajara.

- Parry, J. H. Europa y la expansión del mundo (1415-1715). México: Fondo de Cultura Económica. (Breviarios 60)
1975
- Paso y Troncoso, Francisco del. Relación de los pueblos de su magestad del reyno de Nueva Galicia y de los tributarios que en ellas hay. Papeles de la Nueva España. México: Ed. Vargas Rea. (Biblioteca de autores mexicanos)
1952
- Pérez Bustamante, Ciriaco. Los orígenes del gobierno virreinal en las Indias españolas. Don Antonio de Mendoza, primer virrey de la Nueva España (1535-1550) Carlos Pereyra prol. Santiago: Tipografía de "El Eco Franciscano".
1928
- Pérez Verdía, Luis. Historia particular del Estado de Jalisco. T. I. Guadalajara: Gobierno de Jalisco.
1951
- Pizano y Saucedo, Carlos. Jalisco en la conquista de las Filipinas. Barra de Navidad y la expedición de López de Legazpi. Guadalajara: Sociedad de Geografía y Estadística y Gobierno del Estado de Jalisco.
1964 (a)
- El puerto de la Navidad y la expedición de Legazpi. En Historia Mexicana No. 54. México: Colegio de México.
1964 (b)
- Portillo y Diez de Sollano, Alvaro del. Descubrimientos y exploración en las costas de California. Madrid: Blas S. A.
1947
- Powel Philip W. La guerra chichimeca (1550-1600). México: Fondo de Cultura Económica - S E P (Lecturas históricas mexicanas No. 52)
1984

- Ramírez Flores, José. Lenguas indígenas de Jalisco.
1980 Guadalajara: Gobierno de Jalisco.
(Col. Historia. Serie: Documentos e
investigaciones No. 1)
- Ramírez, José Fernando. Noticias históricas de la vida
y hechos de Nuño de Guzmán. Guadalajara:
1962 Universidad de Guadalajara.
- Riva Palacio, Vicente. México a través de los siglos.
1972 T. II. México: Ed. Cumbre.
- Rodríguez Gallardo, J. Rafael. Informe sobre Sinaloa
y Sonora, 1750. México: German Viveros
1975 Ed. Archivo General de la Nación. (Col.
documental No. 1)
- Ruggiero, Romano. Historia universal siglo XXI. Vol.
1977 XII. "Los fundamentos del mundo moder-
no". México: Siglo XXI Eds.
- Ruiz Antonio. Relación de Antonio Ruiz. Int. y notas
1974 por Antonio Nakayama. México: INAH-
Centro Regional del Noroeste. (Col. Cien-
tífica historia regional No. 18)
- San Agustín, Gaspar de. Conquista de las Islas Fili-
1975 pinas (1565-1615). Edición, introduc-
ción notas e índices por Manuel Merino.
Madrid: Consejo Superior de Investiga-
ciones Científicas. Ins. Enrique Flores.
Departamento de Misionología Española.
(Biblioteca Missionalia Hispánica)
- Sauer, Carl. Colima de la Nueva España en el siglo
1976 XVI. México: Ed. Jus. (Col. Peña Co-
lorada)

- Schöndube Otto. El Occidente de México hasta la época tolteca. En historia de México. México: Salvat Eds.
1978
- El Occidente de México. Borrador para la historia de Jalisco. Copia mecanoscrita.
1979
- Secretaría de Programación y Presupuesto. Dirección General de Geografía del territorio nacional. Carta de uso del suelo y vegetación: La Paz; Chihuahua; Guadalajara. México.
1981
- Manual de Estadísticas básicas del Estado de Sinaloa. México: Ins. Nacional de Estadística, Geografía e Informática.
1984
- Síntesis geográfica de Colima. México.
1981
- Síntesis geográfica de Jalisco. México.
1981
- Síntesis geográfica de Nayarit. México.
1981
- Sevilla del Río, Felipe. Breve estudio sobre la conquista y fundación de Colimán. México: Talleres Galas. (Col. Peña Colorada)
1973
- Solano, Francisco de. Navíos y mercaderes en la ruta occidental de las especies (1519-1563). Madrid: Universidad Complutense.
1975
- Solórzano y Pereyra, Juan de. Política Indiana. Madrid: Eds. Atlas. 5 vols. (Biblioteca de autores españoles, Tomos 252-255)
1972

- Tandrón, Humberto. El comercio de Nueva España y la controversia sobre la libertad de comercio, 1796-1821. México: Instituto Mexicano del Comercio Exterior. (Serie Historia del Comercio Exterior de México) 1976
- Tello, Antonio fray. Crónica Miscelánea de la Santa Provincia de Jalisco. Libro II, tomos I y II. Guadalajara: INAH-IJAH-Gobierno del Estado de Jalisco-Universidad de Guadalajara. (Serie de Historia No. 9). Vol. II, 1973. 1968
- Thurman, Michael E. The Department of San Blas: New Spain Bastion for Alta California and Nootka, 1767 to 1798. Glendale, Calif.: The Arthur H. Clark Company. (Spain in the West, No. XI) 1967
- Trueba, Alfonso. Cabalgata heroica. Misioneros jesuitas en el noroeste. T. I. México: Ed. Jus. (Col. Figuras y episodios de la historia de México No. 21) 1961
- Ensanchadores de México. México: Ed. Jus. (Col. Figuras y episodios de la historia de México, No. 13) 1959
- Velasco, Alfonso Luis. Geografía y estadística de la República Mexicana. México: Isaac Arroyave. 1896
- Velázquez, María del Carmen. Establecimiento y pérdida del Septentrión de Nueva España. México: Colegio de México. (Nueva Serie No. 17) 1974
- Venegas, Miguel. Noticias de la California y de su conquista temporal y espiritual hasta el tiempo presente. México: Ed. Layac. 1943

- UNAM, Ins. de Geografía. Cartas de climas: Culiacán
1970 13 R-VII; Mazatlán L3 Q-I. México, Se-
cretaría de la Presidencia.
- Vivó Escoto, Jorge A. Weather and Climate of Mexico
1971 and Central America. En Hanbook of Middle
American Indians. Tomo I: Natural Envi-
ronment and Early Cultures. Austin,
University of Texas press.
- Yuste López, María del Carmen. El comercio de Nueva
1977 España con Filipinas. 1590-1785. México.
- Zavala, Silvio. Galeras en el Nuevo Mundo. México:
1976 Sobretiro de la Memoria del Colegio Na-
cional. T. VIII, No. 3.
- 1971 Las instituciones jurídicas en la conquis-
ta de América. México: Ed. Porrúa. (Bi-
blioteca Porrúa, No. 50)
- 1971 La partición del Mundo en 1493. México:
Ed. Colegio Nacional. (Sobretiro de la
Memoria de El Colegio Nacional, T. VI,
No. 4, 1969)
- 1964 Los intereses particulares en la conquis-
ta de la Nueva España. México: UNAM. (Se-
rie Histórica No. 10)