

Juan Domingo Vidargas del Moral

“Golfo de California, Mar de Cortés, Mar Bermejo.
Camino de agua del noroeste”

p. 121-132

*Caminos y vertientes del septentrión mexicano: Homenaje
a Ignacio Del Río*

Patricia Osante, José Enrique Covarrubias Velasco, Javier
Manríquez, Juan Domingo Vidargas del Moral y Nancy Leyva
(coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2020

334 p.

Figuras

ISBN 978-607-30-3387-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 08 de abril de 2021

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/718/caminos_vertientes.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2021, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

LA NAVEGACIÓN EN LAS COSTAS DEL NOROESTE NOVOHISPANO



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



GOLFO DE CALIFORNIA, MAR DE CORTÉS, MAR BERMEJO.

CAMINO DE AGUA DEL NOROESTE

JUAN DOMINGO VIDARGAS DEL MORAL
Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

Allá en los años ochenta del siglo pasado retorné a terminar los estudios para obtener el título de licenciado en Historia de México en la Facultad de Filosofía y Letras de nuestra generosa madre, la Universidad Nacional Autónoma de México. Desorientado luego de una década de estar apartado del trabajo de investigación y dudando si elegir como tema de tesis las relaciones entre el imperio de Iturbide y el imperio brasileño, o la historia del estado de Guanajuato, en especial San Miguel de Allende, para fortuna mía me re-encontré con un antiguo condiscípulo y amigo, Ignacio del Río, una persona y figura entrañable a quien conocí en 1964 y con quien mantuve una cercanísima amistad a lo largo de cincuenta años.

Muy pronto me convenció de elegir como tema de tesis el de la navegación y el comercio en el golfo de California, ese largo brazo de mar, uno de los más “largos” del mundo, rico en diversidad biológica y en nombres distintivos: Seno Califórnico, Mar de Cortés, Seno Lauretano, Mar Bermejo, parte integrante de la polimórfica Mar del Sur española, esa que iba del Ártico al Antártico y que hoy llamamos océano Pacífico. Todos los que realizamos una tesis bajo su dirección, o que pedimos su opinión en este o en aquel trabajo, supimos de su certero y exigente juicio que demandaba hipótesis sugerentes, planteamientos inteligentes y exposiciones claras y lo mejor escritas posibles, pues siempre insistió en que el discurso en el que-hacer historiográfico era fundamental.

Al mismo tiempo que yo trabajaba en mi tesis, acotada tras muchas reflexiones al periodo 1740-1824, Nacho preparaba un pequeño libro al que dio el inspirado título de *A la diestra mano de las Indias* y el cual es un magnífico ejemplo de qué tan atractivo puede ser un relato histórico.

Dice Del Río en el principio de él:

Lo que el lector tiene en sus manos es un relato sencillo en su forma y estructura, que reproduce básicamente la secuencia cronológica de los hechos descritos. No me cohíbe en lo más mínimo llamarlo relato ni reconocer que su estilo es llano, fácil, y que en muy alta medida su contenido es descriptivo. Pero que se trate esencialmente de un relato no implica que el texto sea ajeno al interés de proponer una explicación de los hechos —o, más bien, procesos— que refiere. Yo tengo para mí que el historiador narra para poder explicar y que sin la referencia al acontecer fáctico queda en el aire y aun se torna engañosa toda intención explicativa.

Un poco más adelante nos da ejemplos casi hilarantes de cómo una historia “científica” puede intoxicarse de filosofía —que diría Jaime Sabines— y concluye el preámbulo expresando su deseo de que *A la diestra mano de las Indias* pueda leerse casi como una novela, “de esas que simplemente nos emocionan... nos conmueven”. El tema del libro es el descubrimiento y las primeras ocupaciones por los españoles de la casi mítica península de California entre 1533 y 1702. El mismo índice es una muestra de esa atrayente manera de hacer historia: la primera parte se llama “Una historia de encantos y desencantos” y ahí aparecen subtítulos como “Los primeros fracasos”, “Buscadores de secretos y de perlas” y “La posesión ilusoria”, donde desfilan Cortés y sus capitanes, los pescadores de perlas y los exploradores de los virreyes. La segunda parte se llama “Los otros seducidos” y está dedicada especialmente a las empresas de los religiosos: “Menores, descalzos y otros pretendientes”, “Los de la Compañía y sus rivales”, “Eusebio Francisco y Juan María” y “Nueva entrada y rendición”.¹

Esta mención y descripción de la obra de Nacho me sirve ampliamente para justificar el título del presente trabajo de cómo el golfo de California se transformó con la llegada de los españoles en un camino abierto a los sueños, las ambiciones y los proyectos para unir las dos extensas riberas del golfo de California y por qué fue bautizado con tantos nombres ese *mare nostrum*, primero español, luego novohispano y finalmente mexicano, a lo largo de casi quinientos años.

Hay desde luego ciclos claramente identificables en la historia de la navegación de ese llamado ocasionalmente Mar Bermejo porque

¹ Ignacio del Río, *A la diestra mano de las Indias*, primera edición en La Paz, B. C. S., auspiciada por el Gobierno del Estado de Baja California Sur, Dirección de Cultura, 1985; segunda edición de la Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1990.

en ciertas épocas del año, y como consecuencia de procesos biológicos de la microscópica fauna del golfo, las aguas parecen teñirse de rojo y le ganaron ese poético nombre. El primero de esos ciclos tuvo como principal motivación la exploración de la recién descubierta Mar del Sur por el afán de llegar a las islas de la Especiería, a Catay, a Cipango, a la India original, a completar el sueño de emprender trato comercial con los grandes imperios asiáticos. Durante tal empresa tropezaron con una aparentemente fabulosa “isla de las perlas” y empezó la mitohistoria de California, el huidizo reino de las amazonas. Muchos esfuerzos realizaron Hernán Cortés y el virrey Antonio de Mendoza por delinear y colonizar esas tierras, pero la realidad de esa árida “península” —mucho tardó en definirse totalmente su condición geográfica, hasta el siglo XVIII— hizo fracasar las empresas de ambos. Francisco de Ulloa, capitán de Cortés, y Hernando de Alarcón, capitán del virrey, recorrieron el golfo de arriba a abajo y fueron los primeros en consignar su extensión y singularidad. Ya en el ocaso del siglo XVI Sebastián Vizcaíno comandó varias expediciones tanto por la costa del golfo como por el litoral exterior de la península, todas de gran valor científico pero de nulos resultados prácticos para establecer puestos de socorro en auxilio de las naves que venían de Filipinas.

Ya por la década de 1550 había empezado otro ciclo de navegación que aunque de tono menor tuvo la cualidad de ser persistente a pesar de su intermitencia: la de los pescadores de perlas que recorrían el trayecto desde las costas de Nueva Galicia, y luego también de las de Sinaloa y Sonora, en pequeños navíos —muchas veces simples lanchones— atraídos por el fulgor de las perlas californianas. Es éste un tema de larga presencia y poco estudio, notable porque fue una actividad que perduró a lo largo de todo el periodo colonial, e incluso hasta el siglo XX, que en algún momento representó la única presencia novohispana en la península y de actividad marina en el golfo. Lo común eran las pequeñas embarcaciones con reducidas tripulaciones que incluían indígenas y mulatos, pero llegaron a organizarse expediciones mayores conducidas por empresarios exitosos e incluso algunos fueron nombrados alcaldes mayores de Sinaloa y Sonora para alentar su participación en los proyectos de colonización y establecimiento de puestos de auxilio en la península. Las perlas de California gozaron de gran fama y reputación por su calidad, aunque esquivas en su recolección, y dieron origen a muchas historias de fortuna y fatalidad.²

² Miguel León-Portilla, “El ingenioso don Francisco de Ortega, sus viajes y noticias californianas, 1632-1636”, *Estudios de Historia Novohispana*, v. 3, p. 83-128.

En medio de la historia de la navegación y comercio por el golfo aconteció en 1565 el descubrimiento de la ruta del tornaviaje entre el archipiélago de las islas Filipinas y las costas novohispanas que marcó el inicio de un sistema de navegación y comercio en la Mar del Sur. Con él se establecía un estricto control monopólico y la correspondiente vigilancia de la ruta que recorría el llamado galeón de Manila, lo que conllevó la prohibición de cualquier tipo de intercambio mercantil por la vía marítima a lo largo de ese extenso recorrido. En su etapa final antes de llegar al puerto de Acapulco, el galeón recorría la parte exterior de la península hasta su extremo sur, el cabo de San Lucas. Esto provocó el digamos “cierre” del mar de Cortés a cualquier posible desarrollo de la actividad marítima mercantil, solamente se permitió la actividad de los perleros y esto porque reportaba ingresos a la Real Hacienda y la posibilidad de que alguno de ellos lograra establecer un puesto de auxilio a los tripulantes del galeón. Los que desde luego rompieron ese cerco fueron los corsarios ingleses, Francis Drake en 1578 y Thomas Cavendish en 1587. Este último logró un histórico botín cuando acechó y capturó al galeón *Santa Ana* en San Lucas. A lo largo del siglo XVII también hicieron incursiones los corsarios holandeses, los pechelíngues, quienes recorrían casi a placer las costas del Pacífico, incluidas las del Mar Bermejo, y todos demostraron que aquel lago español que fue la Mar del Sur había dejado de ser su exclusiva propiedad.

El nulo éxito de las empresas perleras en la búsqueda de un puesto de auxilio al galeón de Manila provocó que al final del siglo XVII la Corona decidiera apoyar parcialmente una expedición digamos mixta, de recolección de perlas y de intento de colonización, dirigida por el gobernador de Sinaloa, Isidro de Atondo y Antillón, que intentó fundar poblaciones, primero en la región de la bahía de La Paz y luego en la ensenada de San Dionisio, donde más tarde se fundaría la misión de Loreto. Como había sucedido anteriormente, la aridez de la tierra y la actitud recelosa de los indígenas hicieron fracasar la empresa en 1685, pero aconteció que entre los integrantes de la expedición se contaba al sacerdote jesuita Eusebio Francisco Kino, quien cumplía labores de capellán, pero también de cartógrafo. Aunque se vio obligado a regresar con los demás expedicionarios fue destinado, o logró que su orden lo destinara, a laborar en las misiones del norte de Sonora donde trabajó hasta su muerte, en 1711, y donde se convirtió en una leyenda que abrió una nueva provincia a la colonización española, la Alta Pimería, el equivalente a la parte norte de la Sonora actual y la parte sur del estado de Arizona.

Además de su asombrosa labor en la Alta Pimería el padre Kino trabajó intensamente en la creación de un plan para fundar una provincia misional en la península de California. No me detendré aquí a reseñar todos los detalles de ese plan que culminó con la creación del Fondo Piadoso de las Californias y el establecimiento de la provincia misional jesuítica porque muy abundante y rica es la historiografía al respecto, incluyendo desde luego los señeros trabajos de Ignacio del Río titulados *Conquista y aculturación en la California jesuítica* y *El régimen jesuítico de la Antigua California*. El interés en este trabajo será reseñar las actividades marineras de los ignacianos y cómo trazaron verdaderos caminos de agua en el Mar de Cortés al que renombraron temporalmente como Seno Lauretano en referencia a la devoción que el padre Juan María de Salvatierra, fundador de la provincia e italiano de nacimiento, tenía por la también italiana advocación de la virgen María conocida como virgen de Loreto.

Desde que se fundó la misión madre de las Californias con el nombre de Loreto, en 1697, fue necesario que los jesuitas contaran con una pequeña flotilla de embarcaciones para transportar todo tipo de bastimentos provenientes de las prósperas misiones de Sinaloa y Sonora a sus necesitadas hermanas de la península. Sólo así fue posible la subsistencia de la cadena de misiones que se extendía del centro de la península, Loreto, hasta la parte sur en San José del Cabo y hasta la más alejada del norte, Santa María de los Ángeles, fundada en 1767. Las goletas, balandras, pataches y pequeñas lanchas cruzaban el golfo desde Guaymas, isla de Lobos, las bocas del Yaqui, Ahome, Matanchel y otros fondeaderos improvisados hacia Loreto primero y después también a La Paz y San José del Cabo, en las cercanías de San Lucas, cargadas de granos, hortalizas, frutas, carne salada y animales en pie.

Aparte de esas rutas de abastecimiento, digamos de cabotaje, existía la navegación de “altura” que con base en Matanchel funcionaba para llevar los productos adquiridos por los padres procuradores en ciudades como México y Guadalajara. En este caso se trataba por lo general de productos manufacturados que incluían telas, zapatos, sombreros, mercería, anteojos, tabaco, azúcar, chocolate, chiles, armas para los soldados presidiales y hasta retablos para los templos misionales.³ Tal movimiento era sostenido gracias a la diestra administración de la Compañía de Jesús, pues los costos

³ Bernd Hausberger, “La vida cotidiana de los misioneros jesuitas en el noroeste novohispano”, *Estudios de Historia Novohispana*, v. 17, p. 63-106.

del transporte a lomo de mula hasta las playas nayaritas significaban una fuerte erogación y también hacían necesario conseguir barcos más grandes que pudieran con cargas más sofisticadas. Para ello compraron, alquilaron, adaptaron e incluso construyeron barcos en el amplio litoral del Pacífico novohispano desde Nueva Galicia hasta Realejo y Sonsonate en el istmo centroamericano. Según el padre Venegas hasta 1740 habían manejado hasta 16 barcos, la mayoría costeados por la Compañía aunque con ocasional ayuda de la Corona. Uno de los navíos más celebrados fue la balandra *El Triunfo de la Santa Cruz*, construido en 1720 por el padre Juan de Ugarte en la península de California con madera traída desde la sierra de la Giganta, en la relativa cercanía de Loreto, uno de los pocos sitios donde podían encontrarse árboles de madera adecuada para la construcción naval. Más adelante, en 1761, un grupo de obreros de la misión de Loreto, bajo la dirección del filipino Gaspar de Molina, construyó otro barco, el *Concepción*, que sirvió durante muchos años, aun después de la expulsión de los miembros de la Compañía.⁴

Durante todo el periodo jesuítico diversos misioneros, procuradores y provinciales ignacianos dirigieron peticiones y quejas a la Corona para que las autoridades provinciales apoyaran, o al menos no estorbaran o perjudicaran, las actividades marítimas en el golfo de California. Lo cierto es que fueron los jesuitas quienes recorrieron con regularidad el sendero marítimo del noroeste por la necesidad de sostener la empresa misional de la península, lo cual no hubiera sido posible sin la ayuda de los establecimientos de la contracosta en Sinaloa y Sonora y la esforzada flotilla que abastecía casi de todo a las misiones de California.

Andando el tiempo algunos de los soldados “marianos lauretanos” que acompañaron a los misioneros se fueron asentando en la más benigna región del sur de la península para dedicarse, casi simultáneamente, a la extracción de plata, la pesca de perlas, la crianza de ganado y lo que podía cultivarse de la tierra. Como resultado de esas empresas algunos de ellos —Manuel de Ocio y Gaspar Pison, por ejemplo— lograron amasar fortuna (no sin la oposición y disgusto de los misioneros) y establecieron relaciones con mercaderes de la contracosta neogallega y sinaloense que los abastecían de productos manufacturados y todos aquellos alimentos que no se producían en el noroeste (tabaco y chocolate, por ejemplo). Dentro

⁴ Juan Domingo Vidargas del Moral, *Navegación y comercio en el golfo de California, 1740-1824*, tesis de licenciatura, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1982, 313 p., p. 116-122.

del escaso volumen mercantil que manejaban estos colonos californios se debe reconocer que rompieron el monopolio que al respecto habían establecido los jesuitas y le dieron un tono particularmente regional a la navegación por el Mar de Cortés, todo ello durante la segunda mitad del siglo XVIII, periodo de preludio a los grandes cambios que se avistaban en el horizonte ideológico, político, social y religioso de Nueva España.⁵

Cuando el monarca Carlos III decretó la *Pragmática sanción* por la que expulsaba a los miembros de la Compañía de Jesús de todos los territorios de su imperio, esto tuvo una especial relevancia en el noroeste novohispano donde los jesuitas habían tenido una presencia muy destacada en Sonora y Sinaloa desde finales del siglo XVI y en la península de California durante 70 años. La trascendencia de este acontecimiento para los procesos históricos regionales puede considerarse un auténtico parteaguas en todos los aspectos y para el tema que tratamos aquí es el inicio de un nuevo ciclo de desarrollo de las actividades marítimas en el golfo de California.

La voluntad y los planes de la dinastía borbónica estuvieron representados en la Nueva España por el desbordadamente enérgico visitador real José de Gálvez, quien demostró especial interés en los asuntos concernientes a la frontera norte de Nueva España y de entre todos ellos lo referente al noroeste. Había varias importantes razones para esta atención: a) organizar expediciones para lograr la colonización de la lejana costa del Pacífico noroccidental, frontera extrema del imperio acechada por el interés de rusos y británicos, b) reorganizar la administración de los extensos territorios fronterizos del norte, pero sobre todo Sonora, donde había que reemplazar la “oscura” presencia de los jesuitas con las nuevas teorías y sistemas que dictaba la luz de la Razón, y c) convertir ese territorio “nuevo” en un laboratorio de experimentación para las nuevas instituciones administrativas de la Corona.

Grande y complejo es el tema de la actuación de Gálvez, muy especialmente estudiado por historiadores de todo el mundo y sobre el que Ignacio del Río aportó varios y brillantes estudios, razones todas por las que debemos ceñirnos a lo que Gálvez aportó para incrementar la actividad naval en el Mar Bermejo. El visitador empezó por decretar la creación del puerto de San Blas, en la desembocadura del río Grande de Santiago, con la categoría de Departamento

⁵ Jorge Amao Manríquez, *Mineros, misioneros y rancheros de la Antigua California*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia/Plaza y Valdés Editores, 1997, 180 p., ils., mapas.

Marítimo, el único establecido en el continente americano, y en el cual esperaba que se construyeran barcos del rey para la vigilancia del golfo de California, para el abastecimiento de los nuevos presidios y misiones de la Alta California, y para la exploración de toda la costa del Pacífico norte. Gálvez pasó después a la misma península donde en el curso de un año dictó decenas de decretos sobre todo tipo de asuntos, pero dedicando varios de ellos a buscar el impulso de la actividad marítima: escuelas de navegación, ferias comerciales en Loreto y en la otra orilla del Mar Bermejo, Guaymas, reglamentos de navegación para la marina de guerra y la mercante.⁶

Su Ilustrísima, como le decía toda la burocracia y la sociedad española, preparó las expediciones a la Nueva o Alta California y pasó después a Sonora donde continuó su desafortunada actuación hasta enfermar y medio enloquecer. Luego se repuso y regresó a España donde fue colmado de honores y finalmente, como flamante Ministro Universal de Indias, contribuyó en gran medida a la creación de la Comandancia General de las Provincias Internas y el posterior establecimiento de las intendencias en Nueva España. La muerte lo sorprendió pronto, en 1787, sin poder atestiguar que todos sus planes se cumplieron en escasa medida y que las menguantes fuerzas del imperio español no pudieron afianzar el dominio de la metrópoli sobre el vasto septentrión novohispano.

En lo que respecta al ámbito del Mar de Cortés hay que decir que una serie de circunstancias permitió que se ampliara la actividad marítima en él. Por el pequeño resquicio que abrieron las leyes del “libre comercio”, que no era nada libre, creció el comercio intercolonial, el que venía del istmo centroamericano y de la Nueva Granada, pero que en gran parte enmascaraba el contrabando de productos europeos, sobre todo ingleses, que venía de Jamaica, cruzaba por Panamá y embarcado en navíos españoles llegaba legitimado a las costas de la Mar del Sur novohispana. Con San Blas como eje y Guadalajara como centro rector, a finales del siglo XVIII buena parte del noroeste fue abastecida por mar y tierra en una maniobra mercantil que fue altamente apreciada para liberarse del asfixiante dominio que habían ejercido los grandes almaceneros del Consulado de Comerciantes de la ciudad de México durante dos siglos.

⁶ Ignacio del Río, “Los sueños californianos de José de Gálvez”, en *El noroeste del México colonial. Estudios históricos sobre Sonora, Sinaloa y Baja California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, 214 p., p. 173-187. Este artículo se publicó originalmente en la *Revista de la Universidad de México* (UNAM), v. XXVI, n. 5 (1972), y fue traducido al inglés en *The Journal of San Diego History*, Fall 1972, p. 1-13.

Al mismo tiempo que se desarrollaba este proceso también aparecieron unos singulares navegantes que recorrían todos los mares cazando ballenas y vendiendo productos manufacturados. De la recién formada nación llamada Estados Unidos de América, y en especial de la región de Boston y sus alrededores, salían estos marinos a navegar para dar la vuelta al mundo y no pocos aparecieron en las costas del Pacífico, incluido el golfo de California, para cumplir una exitosa y vanguardista empresa económica de categoría mundial. Gálvez no estaría muy contento de saber que sus nunca cumplimentadas ferias mercantiles de Loreto y Guaymas fueron realizadas exitosa, e ilegalmente, por algunos bostonianos, o angloamericanos como decían los españoles, al comenzar el siglo XIX.

La profunda crisis del imperio español, incluida la invasión napoleónica de la península y los movimientos independentistas en las colonias americanas, aceleró el proceso autonomista naval y mercantil en el Pacífico. La necesidad de abastecimiento regional y el debilitamiento del control español favorecieron la comunicación entre los puertos de Sinaloa, Sonora, Antigua California y Nueva California; empezó la declinación de San Blas y Loreto y aumentó la importancia de Mazatlán, Guaymas y La Paz. Al consumarse la separación de España se ampliaron los senderos marítimos del Mar de Cortés que fueron transitados sobre todo por navíos extranjeros, pero también por los regionales pues de Sonora, Sinaloa y California navegaban barcos grandes y pequeños que exportaban la siempre valiosa plata, pero también las nuevas producciones de harina, cueros, granos, dátiles y en general todo tipo de mercaderías.

El periodo 1824 a 1848 fue tal vez el de mayor dinamismo al interior de la región cuando los empresarios más connotados de Sinaloa y Sonora tuvieron flotillas de embarcaciones que cubrieron con más eficacia el abastecimiento de los litorales del golfo y el *hinterland* del noroeste mexicano en sustitución de las viejas rutas terrestres dominadas por el Consulado de Comerciantes de México y el más reciente de Guadalajara.⁷ Después de la guerra con los Estados Unidos y el casi inmediato fenómeno de la “fiebre del oro” californiana el tono de la actividad naval y mercantil cambió y ésta se vio influenciada por el incremento del volumen de mercancías y

⁷ En los archivos de Sonora, Sinaloa y Baja California hay una enorme riqueza documental y ahí he registrado numerosas menciones del movimiento mercantil marítimo en el golfo de California durante todo el siglo XIX. De las inquietudes iniciales de Del Río y la labor que hemos desempeñado algunos otros, puedo decir ahora con alegría que una joven generación de historiadores está trabajando con gran energía y calidad sobre estos temas marinos.



la diversificación de las rutas; sin embargo, las actividades marítimas en el Mar Bermejo mantuvieron su lugar preponderante hasta finales del siglo XIX, cuando llegaron las vías férreas. Después de eso la historia del camino de agua del noroeste naturalmente se vuelve más compleja y hay muchos nuevos factores económicos y tecnológicos que considerar, pero hasta hoy no pierde su trascendencia, aunque sea al menos por su intenso color azul en contraste con los verdes manglares del sur y los alucinantes ocres del norte.