

Guadalupe Pinzón Ríos

“De embarcaciones luengas a pataches y goletas.
Las naves usadas, construidas o compradas en costas
novohispanas para las misiones californianas”

p. 133-150

*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



DE EMBARCACIONES LUENGAS A PATACHES Y GOLETAS. LAS NAVES USADAS, CONSTRUIDAS O COMPRADAS EN COSTAS NOVOHISPANAS PARA LAS MISIONES CALIFORNIANAS*

GUADALUPE PINZÓN RÍOS

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

Desde el siglo XVI la California estuvo presente en el imaginario de los expedicionarios que comenzaron a incursionar en el Mar del Sur, ya fuera como región mítica poblada por amazonas, espacio marítimo con abundancia de perlas e incluso como zona de paso que avistaban los galeones de Manila durante su viaje a Acapulco. Su relevancia llevó a que se hicieran diversos intentos por poblarla de forma permanente; sin embargo, fue hasta inicios del siglo XVIII cuando los miembros de la Compañía de Jesús lograron fundar un régimen misional cuyo éxito en gran medida se debió a que organizaron un sistema de remesas que les procuró de forma regular abastos, pertrechos y personal de la contracosta. Para ello se establecieron navegaciones regulares que pudieron conectar a la península con México y Guadalajara a través del puerto de Matanchel.

Para remitir dichas remesas las misiones de la Compañía de Jesús debieron contar con embarcaciones propias. Aunque las autoridades reales se comprometieron a proporcionárselas, lo cierto fue que las que les entregaron (y que generalmente mandaron fabricar en costas centroamericanas) no fueron suficientes, por lo que los jesuitas tuvieron que recurrir a las que se fabricaban en el mismo virreinato. Lo anterior permite proponer que el hecho de que algunas de las naves usadas para abastecer a las misiones californianas fueran construidas en las propias costas novohispanas en realidad muestra que dichas travesías se insertaron en los contactos locales ya existentes, aunque sus actividades llevaron a incrementar

* Este trabajo se realizó en el marco del proyecto PAPIIT N402114 “Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático (siglos XVI-XVIII)”.

y en cierta forma modificar sus prácticas. Así que el objetivo de este texto es conocer el tipo de embarcaciones de las que la Compañía de Jesús pudo echar mano en aras de analizar su procedencia y por tanto los vínculos que se establecieron con poblaciones, comerciantes o autoridades de la zona, lo que a su vez nos permitirá vislumbrar el tipo de navegaciones locales practicadas, así como la manera en que algunas poblaciones coloniales participaron en ellas. No se intenta hacer un análisis de las embarcaciones de manera estructural, sino más bien saber si el tipo de naves utilizadas en realidad respondió a las condiciones de esas costas, así como si las navegaciones jesuitas se insertaron en el contexto colonial y formaron parte de los cambios que se gestaron con posterioridad.

El abasto regular

Los últimos intentos reales por crear un asentamiento permanente en la California fueron encargados al gobernador de Sinaloa Isidro de Atondo y Antillón (1682-1683) y posteriormente al navegante perlero Francisco de Itamarra (1694).¹ Sin embargo, fue hasta fines del siglo XVII y principios del XVIII cuando los jesuitas lograron crear asentamientos permanentes a partir de su sistema misional. Su empresa fue apoyada por la Corona desde 1697, cuando los padres Juan María de Salvatierra y Eusebio Kino recibieron autorización de llevar a cabo sus trabajos evangelizadores a cambio de que la misma Compañía financiara dichas labores con las limosnas que obtuvieran y sin solicitar ayuda de la Real Hacienda.²

Una de sus primeras acciones fue buscar formas de abastecer a las nuevas fundaciones desde Sonora y Sinaloa, pues desde un inicio se planeó una ocupación distinta de la California, es decir que los jesuitas consideraron que las misiones dependerían de mantenimientos regulares enviados desde la contracosta.³ Para ello Salvatierra y Kino exploraron el norte de la península buscando rutas que podrían conectarla con tierra firme, pero eso los llevó a comprobar que dicho territorio estaba unido al continente, lo que informaron a las autoridades virreinales en 1701. A partir de esta

¹ Juan Domingo Vidargas del Moral, *Navegación y comercio en el golfo de California 1740-1824*, tesis de licenciatura en Historia, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, 1982, p. 18-19.

² Ignacio del Río, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2003, p. 35-36.

³ Del Río, *El régimen jesuítico...*, p. 51-62.

noticia la Corona apoyó los nuevos establecimientos e incluso se hizo cargo de pagar los salarios de los soldados que acompañaban a los religiosos.⁴ Además, como se vio la conveniencia de que la zona fuera poblada para que hubiera abastos que sirvieran a los galeones de Manila, el padre Salvatierra explicó que para lograrlo era necesario que las misiones estuvieran bien proveídas y comunicadas, lo cual se lograría con tres embarcaciones que pertenecieran a los religiosos y que viajaran regularmente entre las misiones y el resto de las costas novohispanas.⁵ Ante esta situación, las autoridades reales se comprometieron a otorgar dichas naves y vigilar que la Compañía no careciera de ellas.

Las remesas se establecieron de forma regular y generalmente los costos se cubrieron con los recursos financieros del Fondo Piadoso y con los que, andando el tiempo, la Real Hacienda llegó a proporcionar tanto para el pago de la tropa y la marinería como para la compra y reparación de los barcos. Para organizar las remesas y mantenerlas de forma continua fue necesario que se contara con un procurador en la ciudad de México que se hiciera cargo de las finanzas respectivas.⁶ Sin embargo, también se requirió contar con procuradores en Guadalajara y en las provincias de Sonora y Sinaloa, pues ellos se hicieron cargo de organizar las remesas marítimas.⁷

Matanchel se convirtió en el punto de enlace entre las misiones y la capital novohispana, pues por un lado contaba con una amplia y cómoda bahía y por el otro se ubicaba cerca del pueblo de Tepic, lugar que comunicó al puerto con el interior del territorio y que funcionó como depósito de los cargamentos enviados a la California, Sonora y Sinaloa.⁸ Las remesas eran llevadas por recuas hasta el puerto y posteriormente remitidas a Loreto en la Real Escuadra del Sur

⁴ Del Río, *El régimen jesuítico...*, p. 64-65; Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2011, p. 53-54.

⁵ Archivo General de Indias (en adelante AGI), *Guadalajara*, 75; *Misiones jesuitas en Californias*, El Buen Retiro, 1708-1709. Cabe recordar que las labores de construcción naval en las costas novohispanas desde el siglo XVI habían perdido fuerza, lo cual explicaría el plan jesuita de comprar naves a otros establecimientos.

⁶ Estos cargos fueron ocupados por el padre Juan Ugarte (1697-1700) y luego, sucesivamente, los padres Alejandro Romano (1700-1719) y José de Echeverría (1719-1729), el hermano Juan Francisco Tompes (1729-1750) y, por último, el padre Juan de Armesio (1750-1767). Del Río, *El régimen jesuítico...*, p. 134-135.

⁷ En Guadalajara se ocuparon de este oficio los padres Pedro Matías Goñi y Feliciano Pimentel. Del Río, *El régimen jesuítico...*, p. 135.

⁸ Vidargas, *Navegación y comercio...*, p. 148.

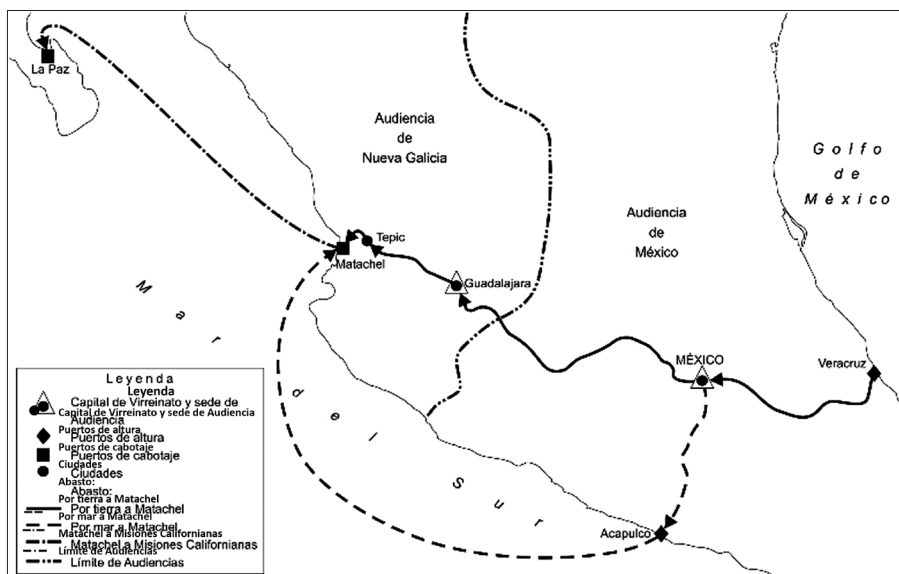


Figura 1. Rutas de abasto de las misiones jesuitas (siglo XVIII).

FUENTE: A partir de Guadalupe Pinzón y Flor Trejo, "Organización del territorio novohispano hacia 1789", en Atlántida Coll (coord.), *Nuevo atlas nacional de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, 2007, hoja H III 13

de Californias, que eran las naves financiadas por la Corona. Además, en Matanchel se concentraron también materiales y personal marítimo que fueron remitidos con cierta regularidad de Guadalajara, México, Acapulco o Veracruz, pues se hizo necesario que se contara con ellos para llevar a cabo reparaciones de las naves que transitaban por la zona (véase figura 1).⁹

Entre 1740 y 1746 el mayordomo de recuas a cargo de las remesas fue Manuel Gracia; entre 1747 y 1748 la labor recayó en Nicolás Cuéllar; entre 1748 y 1755 en Marcelo Garrido y Joseph de la Cruz, y entre 1758 y 1767 quedaron a cargo nuevamente de Marcelo Garrido. Las remesas usualmente partían entre marzo y abril y paulatinamente varió el valor de los cargamentos (véase cuadro 1).

Podría decirse que las navegaciones jesuitas lograron crear contactos regulares en función de satisfacer las necesidades de las nuevas misiones californianas, pero en gran medida las naves a través de las cuales lo hicieron fueron compradas, y en ocasiones encargadas, a personas del virreinato que ya volcaban sus intereses en esas aguas.

⁹ Pinzón, *Acciones y reacciones...*, p. 57.

Cuadro 1
ENVÍOS A MISIONES JESUITAS DESDE MATANCHEL (1740-1767)

<i>Fecha de envío</i>	<i>Valor de envío</i>
3 abril 1740	14 230 p 2 r
2 abril 1742	26 738 p 21 r 6 g
3 abril 1743	4 762 p 4 t
3 abril 1743	22 701 p 21 r 2 g
7 abril 1744	13 169 p ½ r
5 abril 1745	18 908 p 6 r
5 abril 1745	3 304 p 3 r
8 abril 1746	21 576 p 4 r ½ g
10 abril 1746	3 813 p 2 ½ r
6 abril 1747	20 343 p 5 r 6 g
7 abril 1748	20 607 p 3 r
7 abril 1748	3 250 p 1 r
6 abril 174[8]	3 014 p 7 r 2 g
8 abril 1749	3 100 p 5 r
8 abril 1749	17 977 p 2 r
9 abril 1750	24 109 p
15 marzo 1755	21 085 p 1 ½ r
	22 825 p 4 ½ r
15 marzo 1757	20 713 p 3 1/3 r
15 marzo 1758	24 628 p 6 r
	23 567 p 2 ½ r
	26 248 p 2 ½ r
	22 662 p 6 ½ r
15 marzo 1763	
15 mayo 1763	33 943 p 5 ½ r
marzo 1764	27 228 p 4 r
15 marzo 1764	
15 marzo 1765	23 722 p 5 r
15 marzo 1766	27 686 p 2 ½ r
15 marzo 1764	20 986 p 7 ½ r
15 marzo 1767	17 918 p 6 r 9 g
1767	

FUENTE: Archivo General de la Nación, *Californias*, v. 60-II, f. 251-371v.

Las naves

Pese a que fue imperativo que la Compañía de Jesús contara con sus propias embarcaciones las autoridades virreinales no siempre pudieron cubrir esa demanda y fue necesario usar naves conseguidas por diferentes medios.¹⁰ Ignacio del Río en su estudio sobre la Antigua California hizo una relación de las embarcaciones utilizadas por los jesuitas desde el inicio de su sistema misional en la zona. En ella se deja ver que se recurrió a naves prestadas, compradas a constructores locales, encargadas a astilleros centroamericanos e incluso fabricadas en la misma California.

Hay que recordar que en las costas novohispanas del Mar del Sur se contaba con poca experiencia de construcción naval puesto que no había astilleros (reales o particulares) donde dicha actividad se practicara con regularidad. El único lugar donde se llevaban a cabo reparaciones de forma oficial era Acapulco pues ahí se aderezaban los cascos de los galeones de Manila que arribaban anualmente.¹¹ Sin embargo, ni siquiera era un lugar bien abastecido, ya que dependía de remesas de alimentos del interior del territorio y pertrechos de Centroamérica. Sobre esto último hay que aclarar que Realejo contaba con un astillero y Sonsonate con materiales navales diversos, y de ambos establecimientos se remitían anualmente a Acapulco embarcaciones cargadas de aparejos necesarios para hacer reparaciones a las naves filipinas y de cuando en cuando las autoridades novohispanas encargaron la fábrica de embarcaciones.¹² Así que, aunque en las costas novohispanas había poca experiencia en cuanto a construcción naval, de todas formas llegaron a fabricarse embarcaciones diversas que generalmente fueron usadas en las navegaciones locales, muchas de las cuales se vincularon a la pesca de perlas.¹³ La construcción de esos bajeles se llevó a cabo en diferentes puntos de la costa, dependiendo de los fines que tuvieran, pero no en astilleros formales o permanentes. Por ejemplo, en 1627 Melchor Lezama, yerno de Sebastián Vizcaíno, intentó continuar con la empresa de éste y se le permitió establecer un astillero en el río Santiago. Por su parte, en la década de 1640 Pedro

¹⁰ Del Río, *El régimen jesuítico...*, p. 33-35.

¹¹ Ostwald Sales Colín, *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*, México, Plaza y Valdés Editores, 2000, p. 60-61.

¹² Pedro Pérez Herrero, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 179-180.

¹³ Una visión panorámica de la pesca de perlas puede verse en Peter Gerhard, "Pearl Diving in Lower California, 1533-1830", *Pacific Historical Review*, v. 25-3, 1956, p. 239-249.

Porter construyó embarcaciones en el astillero del río San Pedro, jurisdicción de Sentispac, que él había mandado crear; posteriormente estableció otro también en el río Santiago.¹⁴ Así que de estas naves locales fueron aquellas de las que los jesuitas comenzaron a echar mano.

Las naves prestadas generalmente fueron las primeras que se proporcionaron para sentar las bases de los contactos con la California, como se ve cuando una lancha y una galeota les fueron prestadas por el tesorero de Acapulco Pedro Gil de la Sierpe, quien confirmó que tenía dispuestas dichas naves para que los jesuitas las usaran de forma temporal en lo que se hacían de una embarcación propia.¹⁵ Por ello a estas naves prestadas se les puede ubicar durante los primeros años de dicho proceso (véase cuadro 2).

Por otro lado, recurrir a la compra de naves de la localidad probablemente se debió a la necesidad de contar lo más pronto posible con embarcaciones que permitieran a los jesuitas regularizar los abastos a las misiones. Y en este punto hay que aclarar que en ocasiones los religiosos adquirieron barcos en malas condiciones, o bien los cascos a medio construir, para encargarse ellos de los arreglos necesarios que permitieran botarlos. Así sucedió en el caso de la nave *San Telmo*, la cual fue vendida por Joseph Manuel Garduño, alguacil mayor de Compostela, quien la tenía en mal estado en tierra y se encargó de que se reparase para que fuera usada en el abasto de las misiones jesuitas; los religiosos tuvieron que asumir los costos de reparación.¹⁶ Algo similar sucedió cuando el castellano de Acapulco, Teodoro de Croix, ordenó la compra del casco de una nave que un particular había comenzado a construir en Zacatula para bucear perlas, pero por falta de dinero no pudo terminar.¹⁷

¹⁴ Miguel Mathes, "Martancel-Puerto de Xalisco-Matanchel-Matanchen: antecedentes históricos del establecimiento del puerto de San Blas, 1525-1767", en José María Muría (coord.), *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del norte de América*, Zapopan, El Colegio de México, 1993, p. 31-47, 36-37; Ignacio del Río, *A la diestra mano de las Indias. Descubrimiento y ocupación colonial de la Baja California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1990, p. 42-43; Sales, *El movimiento portuario...*, p. 104; Manuel Gracia, *El sueño del "Nuevo Reino de Aragón". La California de Pedro Porter y Casanate*, Zaragoza, Comisión Aragonesa Quinto Centenario, 1989, p. 60-66.

¹⁵ Del Río, *El régimen jesuítico...*, p. 37-38.

¹⁶ *Diligencias practicadas en torno a la venta de la fragata San Joseph*, Tepic, 27 de enero-3 de febrero 1702, Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Archivo Histórico de Hacienda*, v. 1400, exp. 16. .

¹⁷ *Informe sobre la compra del casco de una nave así como de su conclusión en el puerto de Acapulco*. Acapulco, 12 enero 1767, AGN, *Marina*, v. 24, f. 343-345v.

Cuadro 2
NAVES JESUITAS PRESTADAS

<i>Nave</i>	<i>Persona que la proporcionó</i>	<i>Características</i>	<i>Año</i>
<i>Santa Elvira</i>	Pedro Gil de la Sierpe, tesorero de Acapulco	Galeota prestada temporalmente por ser nave del rey y enviada desde Acapulco.	1697
<i>El Rosario</i>	Pedro Gil de la Sierpe, tesorero de Acapulco	Lancha prestada temporalmente. Viajó con la anterior.	1697
<i>Santa Elvira</i>	Pedro Gil	Galeota prestada temporalmente por ser del rey.	1699

FUENTE: Del Río, *El régimen jesuítico...*, p. 140-154.

Hubo momentos en que los religiosos se quedaron sin bajeles, por lo que llegaron a tomarse los de vecinos de la localidad a fin de que no se vieran afectados los abastos de las misiones; ése fue el caso de la nave *San Telmo*, la cual estaba en Purificación y fue incautada a su dueño Pedro de Amparo para ser entregada al padre Juan de Ugarte.¹⁸ Además, también se llegó a recurrir a naves de particulares para enviar correspondencia o situados y los jesuitas pagaban el costo del flete.¹⁹

El jesuita Miguel Venegas describió algunos de los trabajos realizados y sobre todo los problemas a los que los religiosos se enfrentaron. Dijo por ejemplo que en 1711 las misiones contaban con el barco *El Rosario* que necesitaba carena, pero hubo fraudes en los trabajos realizados por parte de los oficiales y marineros, por lo que luego de gastarse algunos miles de pesos el barco quedó peor y fue preciso emprender la fábrica de otros. Pese a lo mal hecha que estaba esta nave fue necesario embarcar en ella provisiones destinadas a San Lucas, pero sólo alcanzó a llegar a las costas de Sinaloa y quedó inservible. Ante esta desgracia, el virrey duque de Linares

¹⁸ Expediente formado en torno a la venta de la fragata San Telmo, Guadalajara, 1 julio 1700, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, v. 1400, exp. 15.

¹⁹ Pero, según explica Del Río, estas medidas debieron ser excepcionales pues generalmente lograron contar con sus propias naves para mantener bajo su control el sistema de abastecimiento. Del Río, *El régimen jesuítico...*, p. 154.

ordenó que se entregara a los jesuitas la balandra *Nuestra Señora de Guadalupe*, que previamente había sido decomisada a Jorge Rodríguez y valuada en 4000 pesos; se entregó a los religiosos como parte de su situado regular. Para el tercer viaje de dicha nave fue necesario reconocerla y se vio que era más delgada de lo que se dijo y además tenía varios defectos, por lo que hubo que hacerle reparaciones.²⁰ Venegas también mencionó que lo anterior llevó a que los jesuitas consideraran que las naves fabricadas en las costas de la Nueva Galicia eran de mala calidad; no obstante, usaron varias de ellas, como se vio en el caso de las embarcaciones *San Fermín*, *San Joseph* y *El Rosario*. Habría que considerar que Venegas escribió para mostrar los esfuerzos e inversiones que llegaron a hacer los miembros de la Compañía de Jesús en la zona, por lo que desprestigiar el trabajo de los navegantes locales posiblemente fue una manera de lograrlo. Sin embargo, Michael Mathes explica que en realidad la constante práctica de navegaciones, y su regularidad, se evidencia con la mano de obra de la que se echó mano y mucha de ella fue de naturales; éstos llegaron a enrolarse en las navegaciones y en la construcción de naves y su trabajo incluso continuó luego de la expulsión jesuita.²¹ Esto permite suponer que, si bien las navegaciones por el occidente y el noroeste novohispano efectivamente estaban poco desarrolladas, de todas formas las naves usadas para ello sí llegaron a ser de utilidad al sistema misional. Incluso en la relación que hizo Ignacio del Río se nombran algunas naves de la localidad usadas por los jesuitas (véase cuadro 3).

Venegas mencionó que hacia 1740 hubo una carencia importante de embarcaciones jesuitas. Explicó que generalmente los religiosos contaban con dos barcos, uno grande para conducir las memorias y situados desde Acapulco o Matanchel y una nave pequeña usada para el transporte de bastimentos y víveres desde las costas de Sonora. Ambas contaban con tripulaciones financiadas por el erario real. Pero como éstas no eran suficientes para llevar a cabo todas las faenas requeridas se hizo necesario fabricar otras embarcaciones y costearlas con las limosnas de la misión. En ocasiones también se echó mano de naves peruleras que arribaban a costas

²⁰ Miguel Venegas, *Noticias de la California, y de su conquista temporal y espiritual hasta el tiempo presente: sacada de la historia manuscrita, formada en México año de 1739 por el padre Miguel Venegas de la Compañía de Jesús y de otras noticias y relaciones antiguas y modernas por Andrés Marcos Burriel*, 3 v., Madrid, Vda. M. Fernández y del Supremo Consejo de la Inquisición, 1957, v. 2, p. 142-150.

²¹ Michael Mathes, "Baja California in the Spanish Maritime Service, 1720-1821", *Southern California Quarterly*, v. 62-2, p. 113-126.

Cuadro 3
NAVES COMPRADAS DE FÁBRICA LOCAL

<i>Nave</i>	<i>Constructor o encargo de</i>	<i>Características</i>	<i>Año</i>
Sin nombre	Embarcación construida por el particular José Ganduso.	Mal construida y pronto empezó a hacer agua. Se hicieron reclamaciones.	1698
<i>San Fermín</i>	Pedro Gil	Barco que al ser enviado encalló en Ahome.	1700
<i>San Francisco Javier</i>	Pedro Gil	Lancha que fue con el <i>San Fermín</i> , pero sí llegó a la California.	1700
<i>El Rosario</i>	Orden del virrey [Albuquerque]	Nave comprada en Acapulco por el padre Piccolo y pagada por cajas reales.	1703
<i>San José</i>	Particulares de la zona.	Hecha en Matanchel por orden de los jesuitas, pero resultó defectuosa y en 1713 naufragó en Sinaloa.	1711
Sin nombre	Orden del virrey [marqués de Valero] encargada a Jorge Rodríguez.	Balandra que estuvo poco tiempo en servicio y pronto se inutilizó pues fue hecha con maderas viejas tomadas de un navío francés que había dado al través en las costas de Perú.	1719
<i>San José</i>	Comprada al capitán Felipe González de Sadoya.	Costó 4693 pesos que fueron pagados por las cajas reales. Duró varios años.	1719

FUENTE: Del Río, *El régimen jesuítico...*, p. 140-154.

novohispanas, como se vio en 1719, cuando una de ellas estaba en Huatulco y fue enviada a Matanchel para llevar provisiones a las misiones.²²

Aunque el virrey marqués de Casa Fuerte había ordenado que los jesuitas enviaran sus naves a Acapulco para recibir carena por cuenta de la Real Hacienda o bien para recoger velamen, barriles, maderas y otros pertrechos que también recibían de las autoridades,²³ esto no siempre pudo llevarse a cabo por estar ocupadas las embarcaciones. Lo anterior obligó a que los religiosos se encargaran de fabricar naves en las propias costas californianas (véase cuadro 4), así como hacer reparaciones en esas mismas costas a las naves con las que ya contaban.

Para dichos fines se requirió contar con pertrechos marítimos en las costas californianas. El mismo Venegas mencionó que era necesario llevar a la California pertrechos diversos, pues en la zona no los había “ni se hallaban maderas ni clavazón, ni jarcias, ni brea, ni otro apresto alguno para tal fábrica, ni maestro constructor, aserradores, y demás oficiales necesarios a la construcción, ni instrumentos para ella, ni aun alimentos forzosos a tanta gente”.²⁴

Pronto también fue de utilidad que los pertrechos estuvieran en la península, ya que de esa forma también podían hacerse reparaciones a las embarcaciones que arribaran e incluso a los galeones de Manila; esto obligó a su constante remisión y ésta fue financiada por el erario real.²⁵ Ejemplos de las reparaciones hechas se ven cuando en 1699 se ordenó al contraamaestre de Matanchel Antonio de Yuste (oficial de mar cuyo salario era financiado por la Corona) que reconociera la *San José* y *Las Ánimas* debido a que se le habían detectado varios defectos: estaba descompensada, dañados sus palos, vergas, baos y motonerías; la tablazón del fondo y quilla estaba podrida y necesitaba una nueva, así como reemplazar todos sus palos.²⁶ Esto también pasó en 1754 cuando autoridades de Acapulco recibieron orden de revisar y hacer reparos, en caso de ser necesario, al “barco de las misiones” para que pudiese realizar su regreso con

²² No se indica el nombre de la nave. Venegas, *Noticias...*, v. 2, p. 203-205.

²³ Venegas mencionó que los viajes a Acapulco también se hacían para que las autoridades del lugar les dieran carena a las embarcaciones por cuenta de la Real Hacienda, pero esto se llevaba a cabo cada dos años. Véase *Noticias...*, v. 2, p. 172.

²⁴ Venegas, *Noticias...*, v. 2, p. 202.

²⁵ Vidargas, *Navegación y comercio...*, p. 145-146.

²⁶ *Informe de reconocimiento hecho a la fragata de Californias en el puerto de Matanchel*, Matanchel, 10 abril 1699, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, v. 1400, exp. 2.

Cuadro 4
NAVES FABRICADAS EN LA PENÍNSULA CALIFORNIANA

<i>Nave</i>	<i>Constructor</i>	<i>Características</i>	<i>Año</i>
<i>El Triunfo de la Cruz</i>	Constructor de barcos en Europa (inglés William Strafford y supervisión del padre Juan de Ugarte).	El padre Ugarte mandó hacer una balandra en las propias costas peninsulares. Las maderas se sacaron de la sierra de Guadalupe, la construcción duró varios meses, los trabajadores eran indios californios en su mayoría. Resultó ser una nave poco confiable, pero funcionó.	1720
<i>Concepción</i>	Como maestro constructor hubo un filipino llamado Gaspar de Molina que se auxilió de carpinteros, herreros, calafates y hacheros residentes en California y Matanchel.	Se construyó para aprovechar la clavazón y el hierro del barco perdido, así como maderas que quedaron en buen estado. Se habilitó otra vez el astillero de la península, cerca de Loreto. Se llevó alquitrán, pero el hierro y las jarcias fueron llevados desde Veracruz. La nave fue de 17 ½ varas de quilla, 20 de roda, 6 de manga y 2 de puntal; costó 10 223 pesos.	1761
<i>La Lauretana</i>	Construcción local como la anterior.	Lancha hecha luego de la <i>Concepción</i> , con las mismas condiciones anteriores.	1762

FUENTE: Del Río, *El régimen jesuítico...*, p. 140-154; Edward W. Vernon, *A Maritime History of Baja California*, ed. de Margaret Dodd, Santa Bárbara (California), Viejo Press, 2009, p. 77.

seguridad.²⁷ Otro ejemplo se ve cuando en 1750 hubo que carenar la nave *San Joseph*, en Loreto, y los gastos de materiales y bastimentos fueron asumidos por las autoridades (véase cuadro 5).

Por otro lado, los jesuitas también podían recibir donaciones de particulares que financiaran el aderezo de sus naves, como se vio cuando Joseph de Estivales escribió al padre rector Julio de Ugarte

²⁷ Informe sobre el registro del barco de las misiones, Acapulco, 2 mayo 1754, AGN, Archivo Histórico de Hacienda, v. 298-4, exp. 1, f. 31-31v.

Cuadro 5
RAZÓN DE GASTOS DE CARENA DEL BARCO *SAN JOSEPH* (1750)

<i>Producto</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Valor total en pesos</i>
Brea	70 arrobas	210
Alquitrán	70 arrobas	210
Fierro	45 arrobas	285
Reses	35 piezas	280
Maíz	40 fanegas	200
Cotenze	154 varas	154
Manta	100 varas	100
Mantas de Iloco	115 piezas	230
Hilo de Campeche	6/3	220
Reatas	12/3	180
Pita floja para calabrote	6/3	300
Sebo	50 arrobas	150
Hilo y estopa de Veracruz	50 arrobas	125
Carne seca	12 arrobas	18
Madera de Matanchel	28 tozas	112
Gasto total: 2994 pesos		

FUENTE: AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, v. 298, exp. 1, f. 79-79v.

que, estando en Guadalajara, le entregaron 1 000 pesos de Juan Cavallero, quien los donó para la carena de la embarcación que los religiosos tenían en Matanchel. Para esa tarea hacía falta clavazón y hierro, y al parecer ya se había dado orden de que se les remitieran; respecto de la estopa, se contaba con 6 arrobas y se podía conseguir más en Acapulco, ya que Pedro Gil se había ofrecido para llevarla a Matanchel “de buena voluntad”. Y del trabajo a realizar, Joseph Manuel Garduño ofreció hacer gratis el trabajo de carpintería de ribera y sólo pidió dos ayudantes.²⁸

²⁸ *Carta de Joseph de Estivales al padre rector Ugarte*, Estancia de Costilla, 25 agosto 1699, AGN, *Archivo Histórico de Hacienda*, v. 333, exp. 11.

Las autoridades reales de todas formas no perdieron de vista las necesidades navales de las misiones de la California, y al parecer su atención se incrementó hacia la década de 1740, posiblemente tras el inicio de la guerra del Asiento en el Caribe (1739) y posteriormente el tránsito de la expedición del inglés George Anson (1742) así como de la alarma que provocó en esas costas.²⁹ Esto explicaría que fuera en la misma década cuando las autoridades virreinales ordenaron fabricar embarcaciones en las costas centroamericanas, que se pondrían al servicio de las misiones (véase cuadro 5). Las autoridades virreinales ordenaron fabricar naves para las misiones en los astilleros centroamericanos debido a que se pensaba que eso significaría menores costos para el erario porque ya contaban con el personal y los pertrechos necesarios para dicha labor. A esas naves se recurrió menos, pero generalmente éstas eran de mayores dimensiones que las que había en costas neogallegas. Ejemplo de dichas compras se ve cuando en 1760 el virrey marqués de las Amarillas solicitó a las autoridades de Guatemala la fábrica de una embarcación para uso de las misiones, la cual tuvo un valor de 19 629 pesos 7 tomines y fue nombrada *San Francisco Xavier* alias *El Águila*. Esta nave posteriormente fue conducida por Ramón de Lupatogui, capitán y piloto, de Realejo a Acapulco, de donde luego sería enviada a la California; el viaje tuvo un costo de 3 106 pesos (véase cuadro 6).³⁰

Así que ya fueran donadas, encargadas, compradas o rentadas, las naves usadas por los jesuitas se insertaron en las dinámicas existentes, pues formaron parte de los tratos y contratos locales desde el principio de sus avances por la California.

Tipos de naves

Entre las naves enlistadas encontramos algunas mencionadas de forma general como nave, barco o embarcación; pero hay otras de las que pueden suponerse sus características estructurales por la definición que se les dio (véanse figuras 2 y 3). Éstas fueron:

²⁹ Sobre la presencia de esta expedición y las reacciones que generó en las costas novohispanas, véase Guadalupe Pinzón, "Defensa del Pacífico novohispano ante la presencia de George Anson", *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, v. 38, enero-junio 2008, p. 63-86.

³⁰ *Relación sobre la construcción de una nave para las misiones de la California*, México, 20 junio 1760, AGI, *Guadalajara* 551, n. 3, f. 15-21v.

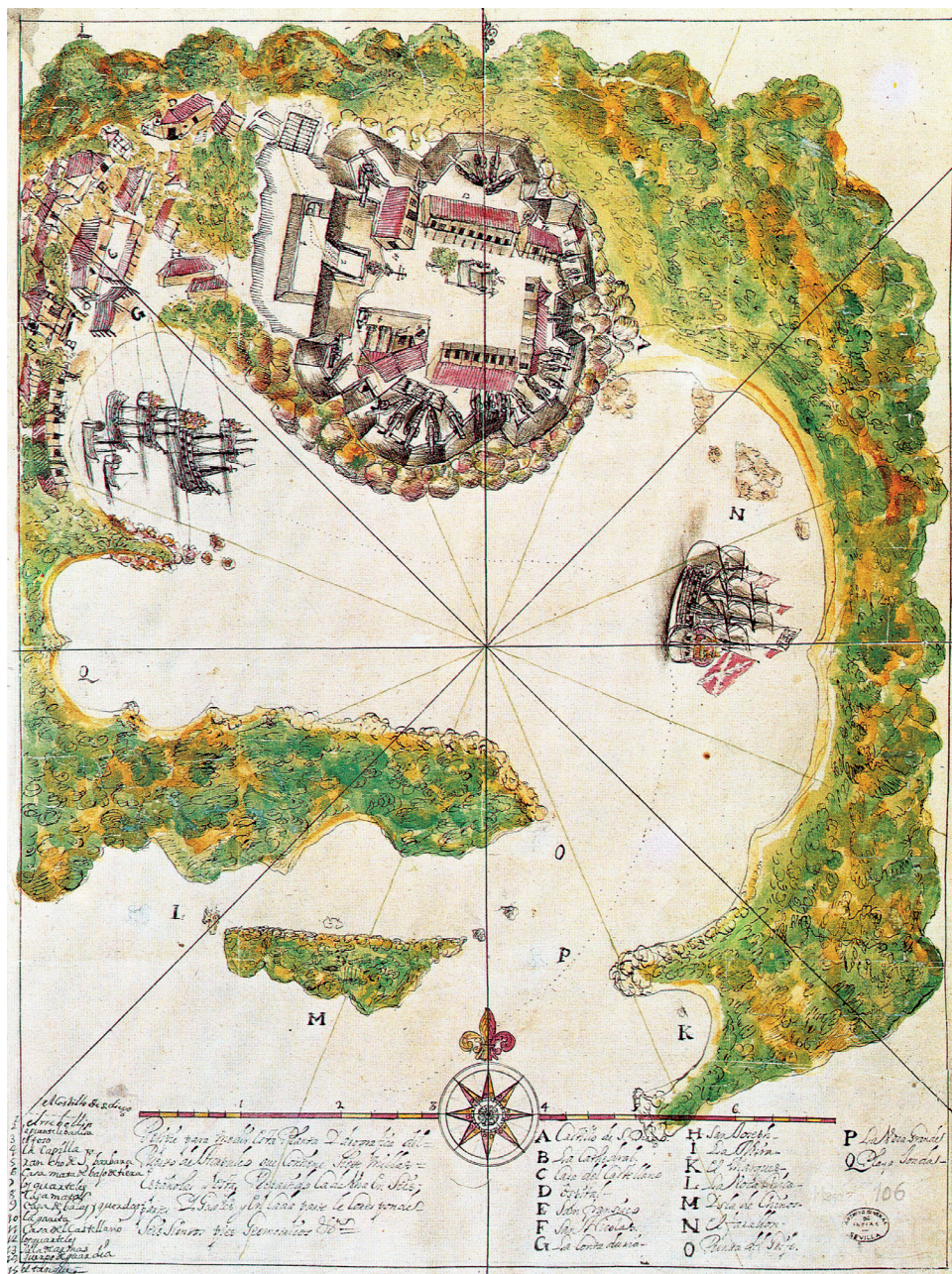


Figura 2. Puerto de Acapulco.
FUENTE: AGI, MP, México 106

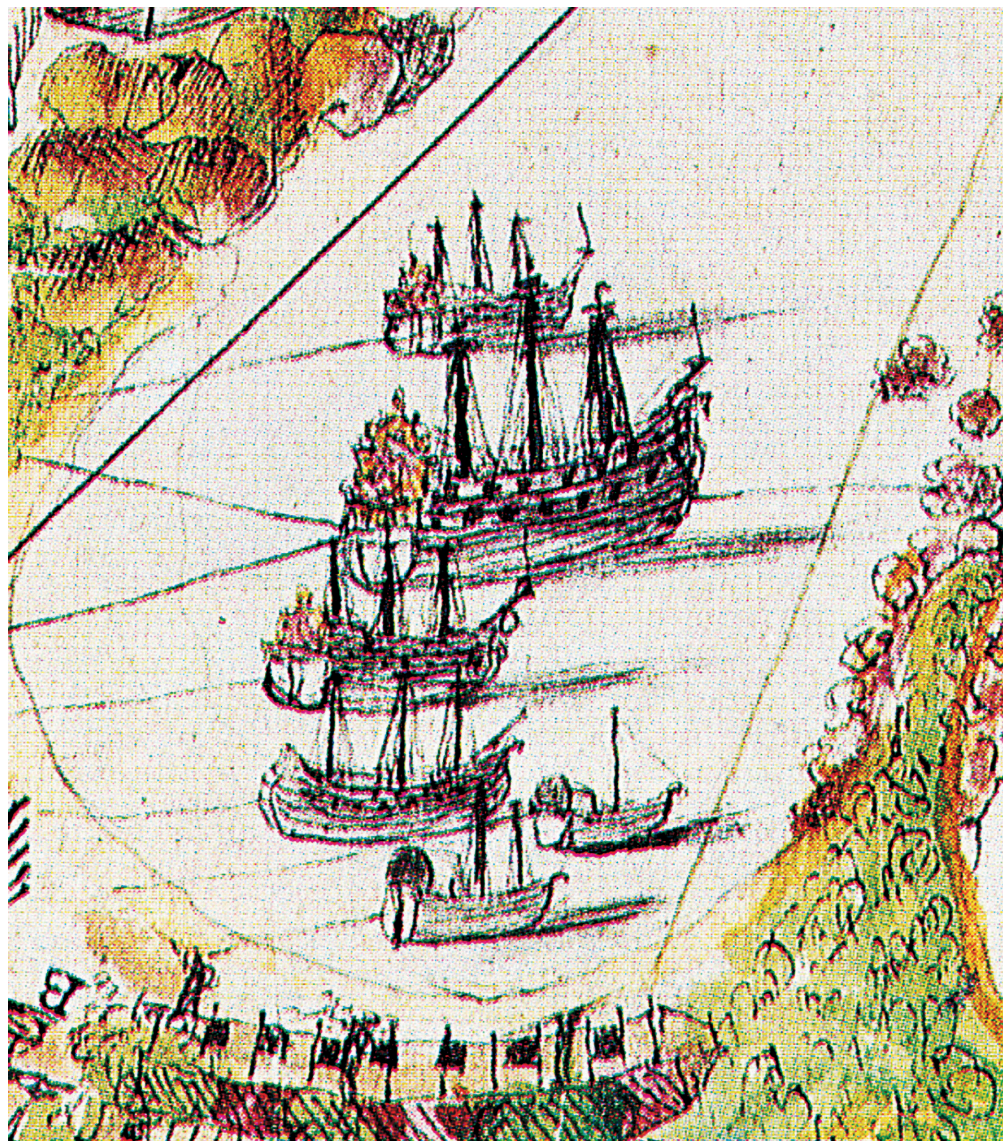


Figura 3. Puerto de Acapulco (extracto).
FUENTE: AGI, *MP*, *México* 106

Cuadro 6
NAVES FABRICADAS EN SONSONATE

<i>Nave</i>	<i>Por encargo de</i>	<i>Características</i>	<i>Año</i>
<i>San Francisco</i>	Virrey Vizarrón a gobernador de Guatemala.	Fragata nueva de 20 varas de quilla, con alcázar, 6 camarotes, castillo de proa de buen tamaño, velas de lona nueva y 3 anclas bien acondicionadas. Se le tasó en 22 500 pesos, pero la vendieron en 18 500. Se le mandó a Acapulco y se entregó al capitán Francisco Montestruque para que la llevase a California. Parece que luego se la destinó a las navegaciones de Filipinas, por lo que tuvo que ser sustituida.	1740
<i>Nuestra Señora del Carmen</i>	Autoridades virreinales.	Costó 106 pesos que se pagaron en Acapulco cuando la entregaron. Pero en 1748, estando la nave en Santa María de Ahome, fue destruida por un temporal.	1747
Sin nombre	Autoridades virreinales.	Fragatilla comprada por los jesuitas con 6 000 pesos que les autorizó el virrey Revillagigedo pero que pronto tuvo la madera podrida.	1756
<i>San Francisco Javier, alias El Águila</i>	Autoridades virreinales.	Fragatilla de 17 varas de quilla y dos y media varas de puntal. Se tasó su construcción en 19 629 pesos y fue remitida a Acapulco. Pero la nave fue enviada luego a la península fuera de tiempo y destruida por un temporal en Purumú.	1759

FUENTE: Del Río, *El régimen jesuítico...*, p. 140-154.

- *Lancha* (o barco luengo). Nave pequeña de proa redonda, una cubierta y un solo palo, que navegaba a lo “largo” (o largo) de la costa.³¹
- *Galeota*. Galera menor que consta de diez y seis a veinte remos por banda.³²
- *Balandra*. Embarcación pequeña de dos o tres mástiles, de menores dimensiones que una fragata, con un solo puente y un solo palo.³³
- *Fragata/fragatilla*. Buque de dos o tres palos y dos puentes en su etapa clásica (siglo XVII). Se le confundió al principio con pataches o buques menores hasta alcanzar, después de 1665, las 500 toneladas; de menores dimensiones que el navío y sólo tiene un puente.³⁴

Lo anterior hace ver que las embarcaciones usadas por los jesuitas fueron en su mayoría de reducido calado, lo cual se explica ya que la mayor parte de las costas del Pacífico novohispano era de poca profundidad. Además, eran pequeñas porque al realizar viajes por periodos cortos no era necesario que contaran con demasiado espacio para guardar abastecimientos. No obstante, también hay que considerar que dichas navegaciones locales, en especial las perleras, se beneficiaron del sistema misional, pues paulatinamente éstas les aseguraron un lugar dónde hacer escala para reabastecerse o llevar a cabo reparaciones, lo cual les permitía prolongar sus travesías. Esto lo llegó a explicar el jesuita Miguel Venegas, quien mencionó que la presencia jesuita influyó en la pacificación de diversas regiones del noroeste, lo que a su vez incrementó las navegaciones perleras, las cuales además paulatinamente comenzaron a usar naves de mayor calado, lo cual hacía suponer que sus travesías eran cada vez más largas.³⁵ Esto es, que estas naves se adecuaron a las condiciones de la zona y a las prácticas habituales, tal y como sucedía con las naves de particulares que también transitaban por esas aguas.

³¹ Del Río, *A la diestra...*, p. 31. El diccionario marítimo dice que luengo es de longo que significa a lo largo y que se relaciona con la frase “navegar a lo largo de costa”. Véase Timoteo O’Scanlan, *Diccionario marítimo español*, Madrid, Museo Naval, 2003, p. 343.

³² O’Scanlan, *Diccionario...*, p. 288.

³³ *Ibidem*, p. 74; Vernon, *Maritime...*, p. 270.

³⁴ O’Scanlan, *Diccionario...*, p. 283; Gaspar Pérez Turrado, *Las armadas españolas en Indias*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 146.

³⁵ Venegas, *Noticia...*, v. 2, p. 173.



Comentario final

Es de pensarse que los contactos entre las misiones californianas y la contracosta en realidad se basaron en las navegaciones ya existentes y que aprovecharon tanto a sus naves como a las naves existentes, como a los hombres que usualmente se embarcaban, que en realidad formaron parte de una serie de contactos previos que paulatinamente se potenciaron gracias a la ayuda mutua que se prestaron.

Podría considerarse que, pese a la poca experiencia en construcción naval de las costas novohispanas, los trabajos relacionados con esa actividad se llevaron a cabo regularmente, pues la necesidad de contar con naves que conectaran a las misiones con la contracosta obligó a construir embarcaciones, rescatar cascos abandonados o hacer reparaciones a las naves ya existentes. Pero hay que considerar que la extensión del sistema misional jesuita a la California, la cual obligó a establecer un sistema de contactos marítimos, en realidad se estableció a partir de los cabotajes que ya existían, como antes se dijo, y su relevancia permitió que dichos contactos se incrementaran e incluso paulatinamente se diversificaran. Esto se ve cuando a partir del establecimiento de las misiones cada vez más embarcaciones perleras hicieron escala en la península o bien los abastos por las costas también se acrecentaron por aumentar la población de la zona.

Las naves utilizadas por la Compañía no fueron ajenas a las prácticas locales ni a las características de la zona, sino que más bien se insertaron a ellas, se modificaron conforme se hizo necesario hacerlo y a la larga incluso influyeron en la ampliación de los contactos marítimos practicados en el seno californio y en las costas del occidente novohispano.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS