

Dení Trejo Barajas

“Cartografía de la región californiana al final del periodo virreinal”

p. 159-186

*El mar: percepciones, lectura y contextos  
Una mirada cultural a los entornos marítimos*

Guadalupe Pinzón Ríos y Flor Trejo Rivera  
(coordinadoras)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,  
Instituto de Investigaciones Históricas/  
Instituto Nacional de Antropología e Historia

2015

412 p.

Cuadros, ilustraciones y gráficas

(Serie Historia General, 31)

ISBN UNAM: 978-607-02-6484-9

ISBN INAH: 978-607-484-652-2

Formato: PDF

Publicado: 23 de mayo de 2016

Disponible en:

[http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/el\\_mar/percepciones.html](http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/el_mar/percepciones.html)



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS

DR © 2016, 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, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, Ciudad de México

## CARTOGRAFÍA DE LA REGIÓN CALIFORNIANA AL FINAL DEL PERIODO VIRREINAL

DENÍ TREJO BARAJAS

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo  
Instituto de Investigaciones Históricas

### *Introducción*

Dos momentos del siglo XVIII me parecen esenciales en el conocimiento del golfo de California y sus representaciones cartográficas. El primero está definido por la presencia de los jesuitas en la península de California, cuyo interés principal era la evangelización de los nativos. Para alcanzar el objetivo organizaron un sistema misional que requirió de un constante movimiento y expansión en la zona, producto de la cual son algunas importantes descripciones y representaciones cartográficas. El segundo momento inicia en 1768, cuando la Corona española impulsa una política de reconocimiento y control de los territorios californianos que antes había dejado en manos de los jesuitas, lo que le lleva a organizar expediciones a las costas del extremo noroeste para contrarrestar los peligros de la expansión rusa e inglesa.<sup>1</sup> En esas expediciones algunos de los puertos del golfo californiano, bajo la idea de convertirlos en puertos activos, van a ser objeto de levantamientos cartográficos; a la vez, la península con el golfo y la costa de la Alta California, recién abierta a la colonización, van a ser representados en mapas como una gran

<sup>1</sup> Interesados en las pieles de nutria los rusos habían pasado de Siberia a Alaska y proseguido por la costa del norte de América hacia el sur. Los ingleses, por su parte, en varias exploraciones marítimas, pero sobre todo después de la tercera expedición de Cook, se mostraron muy interesados por el comercio entre Norteamérica y China. Martha Ortega Soto, “En busca de los rusos: expediciones novohispanas al noroeste del Pacífico 1774-1788”, en *La presencia novohispana en el Pacífico insular*, México, Universidad Iberoamericana, 1990, p. 125-137; Salvador Bernabeu, *El Pacífico ilustrado. Del lago español a las grandes expediciones*, Madrid, MAPFRE, 1992, p. 107-114, 183-190, 238-239.

región bajo dominio español. Es en este periodo que la vida marítima en el golfo empieza a diversificarse y a ser relativamente más intensa, no obstante que el único asentamiento portuario reconocido en la Antigua California era Loreto. Éste concentraba las funciones de misión y presidio y a él se dirigía buena parte del movimiento marítimo del golfo en esa época.<sup>2</sup> Es al último periodo de la cartografía colonial que vamos a dedicar nuestra mirada y análisis en el presente trabajo.<sup>3</sup>

*Cartografía especializada para el nuevo programa de colonización del noroeste*

A la par de la salida de los jesuitas de los territorios españoles, en 1768, se empezaron a hacer mapas elaborados por los ingenieros y oficiales de marina que acompañaron a José de Gálvez en su expedición hacia el noroeste y otras más que se hicieron unos años después. Lo anterior obedeció a que en el transcurso de las cuatro últimas décadas del siglo XVIII hubo cambios importantes en la política española, particularmente en relación con los territorios que hasta cierto punto habían estado fuera de su control. No se tenían conocimientos completamente fidedignos de ellos y existía el temor de que fueran objeto de la codicia de otras naciones, de las cuales tampoco se conocía bien a bien el alcance de su presencia en la zona. Resultaba imprescindible su reconocimiento geográfico y, sobre todo, confirmar o desmentir la presencia de rusos e ingleses.

Como hemos adelantado, en 1767 el visitador general de la Nueva España, José de Gálvez, organizó una primera gran expedición por tierra y por mar hacia el noroeste. Su objetivo principal era

<sup>2</sup> Loreto había sido la primera misión fundada por los jesuitas cuando llegaron a la península en 1697. Funcionó como capital misional y sede del presidio, de manera que fue el centro poblacional más importante de la antigua California hasta por lo menos la tercera década del siglo XIX, pues ahí se concentraban los recursos para las misiones y se organizaban las expediciones para reconocer el territorio y hacer nuevas fundaciones. Al respecto, véase Ignacio del Río, *Conquista y aculturación de la California Jesuítica, 1697-1768*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1984, p. 54-56.

<sup>3</sup> Buena parte de la producción cartográfica californiana ha sido recogida en un hermoso libro de Miguel León-Portilla, *Cartografía y crónicas de la Antigua California*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2001. Reconocemos una deuda enorme con esta obra que ha sido más que un punto de partida para este trabajo.

—además de llevar a cabo la expulsión de los jesuitas de la región— fundar puertos, misiones y presidios en la Alta California para asegurar la colonización hispana en ese territorio. Para que fungiera como punto de enlace entre la Nueva España y las regiones a explorar se decidió también establecer el puerto de San Blas en la costa neogallega. Acompañaron a Gálvez eminentes ingenieros, como Miguel Constanzó, quienes reconocieron las costas y produjeron mapas de diversos lugares.<sup>4</sup>

Posteriormente, entre 1774 y 1792, se llevarían a cabo varias expediciones marítimas con la finalidad de afianzar el dominio español en esas tierras frente a la incierta presencia de rusos e ingleses.<sup>5</sup> Desde luego, uno de los objetivos de las expediciones era el reconocimiento cartográfico con la mayor precisión posible, el dibujo del contorno de la costa y de los lugares que se consideraran más propicios para establecimientos portuarios.<sup>6</sup> Además, cuando

<sup>4</sup> Miguel Constanzó (1739-1814) llega a la Nueva España en 1764 para integrarse a las fuerzas de Juan de Villalba. En 1767 marcha a las Provincias Internas con las tropas de Elizondo para someter a los seris, pero por orden del virrey se incorpora en 1768 a la expedición marítima dirigida por José de Gálvez para colonizar la Alta California. Una cronología detallada sobre las actividades profesionales de Constanzó en la Nueva España en Omar Moncada, *Ingenieros militares en Nueva España, Inventario de su labor científica y espacial. Siglos XVI al XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993 p. 47-63. Del mismo autor existe un estudio más amplio sobre Constanzó: *El ingeniero Miguel Constanzó. Un militar ilustrado en la Nueva España del siglo XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1994. Sobre el papel de los ingenieros militares, véase también Alicia Cámara Muñoz, *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*, Madrid, Centro de Estudios de Europa Hispánica, 2005.

<sup>5</sup> Las expediciones al noroeste fueron las siguientes: la de Juan Pérez, de 1774; la de Bruno de Heceta y Juan Francisco de la Bodega y Quadra, de 1775; la de Ignacio de Arteaga y Juan Francisco de la Bodega y Quadra, de 1779; la de Esteban Martínez y Juan Pantoja y Arriaga, de 1782; las de Esteban Martínez y Gonzalo López de Haro, de 1788 y 1789; la de Francisco de Eliza, Salvador Fidalgo y Manuel Quimper, de 1790; la expedición de Alejandro Malaspina, de 1789 a 1794; la de Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés, de 1791-1792; la de Jacinto Caamaño, de 1792. María Pilar San Pío, *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del noroeste*, Madrid, MAPFRE 1992, p. 99-101 y 122-151.

<sup>6</sup> Ingenieros como Miguel Constanzó y oficiales de Marina con conocimientos científicos y técnicos adquiridos en las instituciones españolas de más prestigio en la época participaron en dichas expediciones. Entre los oficiales de marina que participaron en ellas a partir de 1774 estaban: el piloto Juan Pérez, el teniente de navío Bruno de Heceta, Miguel Manrique, Fernando Quirós, Juan de Ayala, Diego Choquet, el teniente de fragata —y teniente de navío a partir de 1776— Francisco de la Bodega y Quadra, el segundo piloto Francisco Antonio Mourelle, y el teniente de navío Ignacio de Arteaga, quien llegó como comandante del nuevo Departamento Naval de San Blas.

se decidía acceder a los nuevos territorios se realizaba un acto de posesión del lugar para afirmar el dominio hispano ante los nativos y con el objeto de evitar que potencias rivales se adelantaran introduciéndose en ellos.<sup>7</sup> Resulta lógico pensar que esa cartografía debía ser un instrumento con el cual la Corona española defendiera el extremo noroeste de la Nueva España. Sin embargo, como lo han señalado otros autores, la secrecía con la que la Corona manejó sus conocimientos sobre la zona le resultó contraproducente, pues mientras ella guardaba celosamente diarios y mapas, navegantes ingleses como James Cook publicaban todo lo relativo a sus expediciones y lo que consideraban sus descubrimientos.<sup>8</sup>

Pero no sólo fueron las rivalidades imperiales las que dieron lugar a las descripciones cartográficas. El comercio era un importante impulso económico para las diversas naciones, de manera que las embarcaciones con propósitos comerciales fueron acercándose cada vez más a las costas novohispanas periféricas, donde eran más débiles las defensas españolas, no obstante los últimos esfuerzos por fortalecerlas a partir de la fundación del ya mencionado puerto de San Blas y del inicio del reconocimiento y la colonización de la Alta California.

De manera que la cartografía del último periodo de dominio hispano es muy rica precisamente porque hubo un programa exploratorio de amplio alcance, llevado a cabo por especialistas. Sin embargo, para el objeto de este trabajo nos interesa destacar sólo algunos ejemplos de los mapas realizados y relacionados directamente con el golfo de California, pues nos permiten advertir un cambio fundamental no únicamente en la forma de la realización de los mapas sino respecto de lo que se cartografiaba, ya que eso indicaría un punto de vista nuevo de la región del golfo. En los mapas que con anterioridad elaboraron los jesuitas, quedaron registradas las rutas de exploraciones terrestres y marítimas, los hitos geográficos,

<sup>7</sup> Por ejemplo, Juan Francisco de la Bodega y Quadra relata, en el diario de su primera expedición a las costas del noroeste, la entrada y toma de posesión, con toda la solemnidad que se estilaba, de la bahía de La Trinidad. Véase Francisco de la Bodega y Quadra, *El descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)*, introd. y notas de Salvador Bernabeu Albert, Madrid, Alianza, 1990, p. 72.

<sup>8</sup> Horacio Capel, Joan Eugeni Sánchez y Omar Moncada, *De Palas a Minerva, La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*, Barcelona, Serbal/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988, p. 340; Christon Archer, "Los viajes de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, 1775-1779", disponible en <<http://derrotos.perucultural.org.pe/textos/Juan.doc>>. Consultado el 3 de junio de 2010.

UNAM - IHH

las zonas de dominio de los indios insumisos, así como algunos hechos históricos significativos para la Compañía de Jesús —rebeliones, descubrimientos, fundaciones— y los lugares propicios para el establecimiento de misiones. En la nueva etapa, en cambio, ayudados de sus conocimientos en matemáticas, geometría, geografía, topografía y astronomía, los oficiales de marina se propusieron delinear lo mejor posible las costas que observaban a su paso y sondear las profundidades costeras. A la vez, revisaron los tipos de suelos y registraron la orografía cercana a la costa. Como había un interés geopolítico, se quería conocer y describir minuciosamente los puertos con el objeto de destacar sus condiciones naturales para la navegación, la defensa, el poblamiento y el comercio. De ahí que resultara imprescindible tomar la orientación y, sobre todo, graduar longitudes y latitudes para la ubicación precisa de lugares. Los indios susceptibles de evangelizar y la historia de la orden jesuita dejó de ser importante en la representación cartográfica, a medida que ganó terreno la precisión geográfica y la simplificación del mapa. Éste pasó a convertirse en un documento más abstracto que descriptivo.

Además, nos parece que es en este momento que se logra una visión de conjunto de la zona, que por lo general abarca parte de la costa continental, la península, el golfo y la Alta California. Es decir, también se elaboran mapas que podríamos considerar como regionales y que se diseñan bajo la influencia de la llamada “proyección de Mercator”, cuyo objeto era corregir los errores de las cartas de rumbos y cartas planas mediante la graduación de meridianos y paralelos.<sup>9</sup>

Para ejemplificar lo dicho, primero revisaré algunos mapas específicos de puertos, como los que elaboró el ingeniero Constanzo de las bahías de San Bernabé y La Paz, en ese viaje fundamental para el noroeste en el que llegaría a la península el visitador de la Nueva España José de Gálvez. Agregaré para su análisis dos mapas más de Guaymas, uno de Antonio López de Haro, de 1795, y el otro de Félix Dayot, de 1813. Finalmente me referiré a dos mapas de

<sup>9</sup> Una buena descripción de cómo se introdujo el sistema de Mercator en la elaboración de las cartas náuticas y en qué consistió su innovación, en Antonio José Duarte Costa Canas, “La introdução da projecção de Mercator na cartografia náutica portuguesa”, en Francisco Roque de Oliveira y Héctor Mendoza Vargas (coord.), *Mapas de la mitad del mundo. La cartografía y la construcción territorial de los espacios americanos siglos XVI al XIX*, México, Universidade de Lisboa, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010 [p. 359-386], p. 369-371.

carácter regional, uno de ellos también de Constanzó, de 1770, y el otro elaborado en la exploración de las goletas *Descubierta* y *Atrevida*, los que definieron el contorno de la gran zona californiana con bastante precisión.

### *Los planos de puertos*

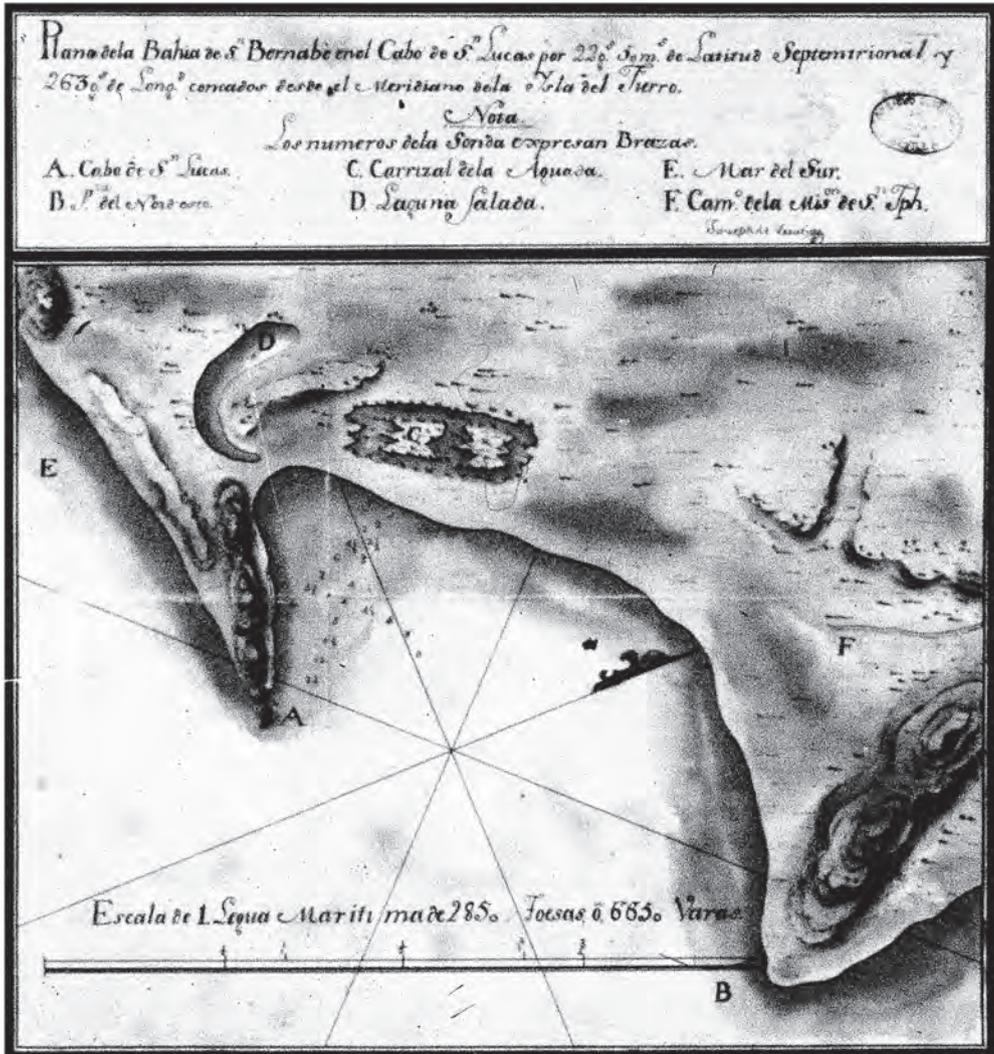
La presencia de José de Gálvez en el noroeste, entre 1768 y 1769, fue fundamental para los cambios que sobrevendrían a dicha zona. Durante su visita se llevó a cabo la expulsión de los jesuitas, se promovieron además modificaciones importantes al régimen misional con el objeto de reducir sus funciones “temporales” y se inició, con el apoyo de los franciscanos, la colonización de la Alta California. Algunas de sus disposiciones aludieron expresamente a la necesidad de fomentar en la región la colonización —particularmente costera y portuaria— y el comercio, con la finalidad última de lograr el control sobre los territorios del extremo noroeste. Tales propuestas trataban de romper con las antiguas disposiciones que tendían a dejar despobladas las costas, con sólo algunas excepciones.<sup>10</sup>

Antes de llegar a Sonora, Gálvez visitó Baja California. Ahí planteó la necesidad de establecer el libre comercio, permitir una feria franca en Loreto y la posibilidad de trasladar el presidio de Loreto a San Lucas o a bahía de San José, por lo que hizo reconocer esta zona al ingeniero Constanzó, quien además de un plano hizo una *Relación* sobre dicho reconocimiento de la bahía de San Bernabé, situada entre el Cabo de San Lucas y el de San José. En ese escrito describe su ubicación, refiere muy positivamente sus características climáticas y su aptitud para convertirse en surgidero.<sup>11</sup> Además, en dicho documento expresa la necesidad de establecer en la bahía un suficiente número de familias, “distribuyéndoles tierras que cultiven, y posean con la precisa obligación de asistir a la defensa de la costa

<sup>10</sup> Lourdes de Ita Rubio, “Piratería, costas y puertos en América colonial y la organización del espacio novohispano”, en Lourdes de Ita Rubio (coord.), *Organización del espacio en el México colonial: puertos, ciudades y caminos*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 2012, [p. 163-205], p. 203.

<sup>11</sup> Moncada cita completa la *Relación* en *El ingeniero Miguel Constanzó...*, p. 139-143.

MAPA I  
BAHÍA DE SAN BERNABÉ, 1768



Fuente: Joseph de Urrutia y Miguel Constanzó, Plano de la bahía de San Bernabé en el cabo de San Lucas, Archivo General de Indias (en adelante AGI), Mapas y Planos (en adelante MP), México, 246.

en caso de invasión de enemigos...”,<sup>12</sup> y de hacer pasar al lugar al capitán del presidio de Loreto o a su teniente, como se había ordenado luego de la rebelión de los pericúes de 1734. Todo ello, pensaba Constanzó, contribuiría al resguardo de la zona y del galeón que hacía el tornaviaje de Filipinas.

El mapa de la bahía de San Bernabé tiene como características principales señalar sus límites geográficos —los dos cabos: el de San Lucas y el que llama punta del Nord-Este—, la línea montañosa que desciende en cada punta hasta el mar —en el caso del cabo de San Lucas—, la laguna salada y el aguaje con sus carrizales —seguramente como información para los navegantes que requerían de agua—, y el camino a la misión de San José del Cabo. Cabe señalar que se incluyen, como fue costumbre en los planos que tenían por objeto precisar lugares y dar información de las facilidades y riesgos de la navegación, varios datos producto de la toma de medidas, lo que constituye una de las características de la cartografía de las exploraciones del noroeste en el siglo XVIII. Éstas eran brazas en varas, latitud y longitud en grados y escala en leguas marinas. En este caso, para la bahía de San Bernabé, se señalan las brazas por el lado del cabo de San Lucas, seguramente con la intención de indicar las profundidades para el cuidado que debían tomar las naves de gran calado. Según el plano de Constanzó y Urrutia, la graduación fue 22° 5' de latitud y 263° de longitud, esta última con respecto al meridiano de la Isla del Hierro;<sup>13</sup> la escala se presenta en la parte inferior del mapa en leguas marítimas de 6 650 varas. Cabe aclarar que los datos deben considerarse con cierta reserva, sobre todo en el caso de la longitud, pues la medición en la navegación, si bien se perfeccionó paulatinamente con la formación científica del cuerpo de ingenieros al que perteneció Constanzó,<sup>14</sup> todavía tenían varias difi-

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 142. La propuestas sobre colonización de Constanzó, también en Omar Moncada, “Cartografía y descripción de los territorios septentrionales novohispanos en la obra de los ingenieros militares” y “Los ingenieros militares en California. Siglo XVIII”, en Omar Moncada (coord.), *Fronteras en movimiento. Expansión en territorios septentrionales de la Nueva España*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, p. 91-110, [p. 98 y p. 127-153], p. 145.

<sup>13</sup> Durante siglos la Isla del Hierro, en el archipiélago de las Canarias, fue considerada el meridiano 0, debido a que era el punto más occidental del mundo conocido, por lo menos hasta 1492: <[www.islaelhierro.com](http://www.islaelhierro.com)>.

<sup>14</sup> Manuel A. Selles y Antonio Lafuente, “La formación de los pilotos en la España del siglo XVIII”, en José Luis Peset (ed.), *La ciencia moderna y el Nuevo Mundo*, Madrid,

UNAM - IHH

cultades para obtener la mayor precisión posible. Se dependía de las condiciones de la navegación, de los relojes poco precisos que se usaban, la observación de los astros y la habilidad para ciertas operaciones trigonométricas tomando en consideración un punto fijo anterior del cual se tuvieran datos sobre longitud y latitud, pues la difusión del cronómetro tardaría algunos años más. El método era lento, requería de mucha paciencia para definir puntos conforme se avanzaba en la navegación; además, cada cartógrafo podía tomar un meridiano distinto como punto de partida, lo que cambiaba desde luego la graduación del lugar. Esta situación hacía que en cada viaje se trataran de corregir las mediciones anteriores, pero en realidad por las nuevas condiciones en que se hacía la navegación el cambio podía corresponder a éstas y no sólo a un error de los navegantes anteriores.

Para terminar con nuestras observaciones del plano de la bahía de San Bernabé diremos que el Norte está indicado dentro de la bahía con una flor de lis, símbolo asociado a la casa de Borbón, con lo cual se respaldaba el dominio de la Corona sobre el territorio y la zona marítima dibujados. El plano lo firma Joseph de Urrutia, quien colaboró con Constanzó en la cartografía de toda la campaña del noroeste.<sup>15</sup>

Los decretos del visitador Gálvez, relativos a las cuestiones de comercio marítimo y establecimientos portuarios en la península californiana, tuvieron como propósito promover, mediante precios bajos, el movimiento mercantil en los buques del rey. Para ello también dictó una orden con la intención de que La Paz y Puerto Escondido —ubicado este último en las cercanías de Loreto— fueran usados como puertos por los buques del rey y por embarcaciones particulares.<sup>16</sup>

Consejo Superior de Investigaciones Científicas/Sociedad Latinoamericana de Historia de las Ciencias y de la Tecnología, 1985 [p. 149-191], p. 157-158.

<sup>15</sup> Joseph de Urrutia (Zalla, 1739-Madrid, 1803) estudió en la Academia de Matemáticas de Barcelona e ingresó al ejército en 1755. Llegó a la Nueva España para fortalecer la campaña de Villalba. En 1766 el virrey lo nombró ingeniero para acompañar al marqués de Rubí en su expedición para visitar los presidios del noroeste. Luego se le destinó a acompañar a José de Gálvez a California. Ahí fue como colaboró con Constanzó en la elaboración de los mapas de la península. Omar Moncada refiere toda su trayectoria en la Nueva España: *El ingeniero Miguel Constanzó...*, p. 175-177.

<sup>16</sup> Luis Navarro García, *Don José de Gálvez y la Comandancia General de las Provincias Internas del Norte de la Nueva España*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos/

No sabemos si La Paz figuraba originalmente en los planes del visitador, pero su estancia en la península, en el real minero de Santa Ana, sin duda lo hizo reconocer la importancia de su bahía y fondeadero. Este último servía para comunicar por vía marítima a los habitantes de las misiones, ranchos y reales mineros del extremo sur peninsular con la misión y el presidio de Loreto, que mantenía su función de capital de la Antigua California. Además, la actividad económica empezaba a ser más intensa en el extremo sur peninsular, ya que por La Paz se introducía la sal requerida en el beneficio de los metales y algunos mineros locales utilizaban su fondeadero para la carga y descarga de mercancías. A lo anterior se agregaba el hecho de que era una de las zonas marítimas peninsulares en las que se realizaba el buceo de perlas, al cual acudían armadores de Sonora y Sinaloa con buzos de origen yaqui.<sup>17</sup>

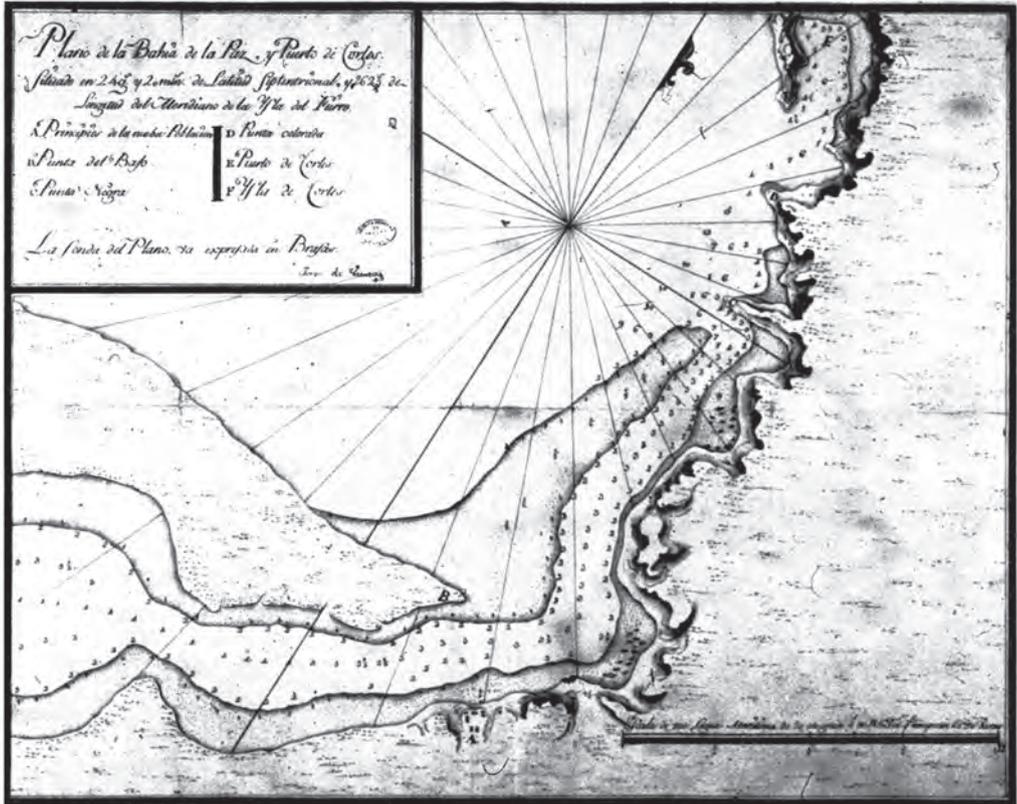
Igual que en el caso de la bahía de San Bernabé, el visitador mandó a Constanzó a hacer un mapa de la bahía de La Paz. Éste lleva el título de Plano de la Bahía de La Paz y Puerto de Cortés (véase mapa 2), lo que nos parece significativo como una forma de expresar el dominio español y reconocer al conquistador como el primero que tomó posesión de dicho lugar.<sup>18</sup> Se señalan en el plano los datos de ubicación: latitud (24° 20´) y longitud (262°) con respecto de la Isla del Hierro; además se identifican con letras mayúsculas algunos lugares, como en el caso de “el inicio de la nueva

Consejo Superior de Investigación Científica, 1964, p. 161; Archivo General de la Nación de México (en adelante AGN), *Provincias Internas*, v. 166, f.156-158v, Cabo San Lucas, 2 marzo 1769. *Arancel y reglamento provisional de los fletes de mar*; El decreto se transcribe completo en Enrique Cárdenas de la Peña, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, 1968, v. II, p. 21-22.

<sup>17</sup> Jorge Luis Amao Manríquez, *Mineros, misioneros y rancheros de la Antigua California*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia/Plaza y Valdés, 1997, p. 25, 93-95; Francisco Altable, “Aparición y desarrollo de las actividades privadas”, en Dení Trejo, *Historia general de Baja California Sur. I. La economía regional*, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur/Plaza y Valdés, 2002, p. 146; Ignacio del Río, *El régimen jesuítico de la Antigua California*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2003, p. 116-127.

<sup>18</sup> Hay que recordar que Cortés organizó varias expediciones al golfo californiano entre 1527 y 1535. En la última participó el conquistador directamente en la empresa, lo que le llevaría a tomar posesión del territorio sur peninsular de manera efímera, el 3 de mayo de 1535, cuando le dio el nombre de puerto de la Santa Cruz al más tarde conocido como Puerto de La Paz. Al respecto véase Ignacio del Río, *A la diestra mano de las Indias*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1985, p. 25-26.

MAPA 2  
BAHÍA DE LA PAZ, 1768



Fuente: Miguel Constanzó/Joseph de Urrutia, Plano de la Bahía de La Paz y Puerto de Cortés, 1768, AGI, MP, *México*, 245.

población”, señalada con la letra I. Lo anterior resulta curioso pues después del cierre de la misión de La Paz, en 1748, tenemos entendido que no quedó asentamiento alguno;<sup>19</sup> la bahía sólo se utilizaba como embarcadero temporal por mineros y comerciantes de sal, y como campamento improvisado, durante el verano, cuando llegaban las armadas para la pesca de la perla.

Sabemos que desde 1769 se empezaron a otorgar algunos títulos de propiedad de sitios para ganado en las cercanías del puerto, pero éstos, por lo general, más bien dieron lugar a rancherías dispersas para la cría de ganado vacuno que a algún tipo de asentamiento.<sup>20</sup> De hecho sólo hemos podido documentar una especie de llamado a colonizar La Paz hasta 1823, fecha en la que al parecer sólo había un habitante en lo que después sería el puerto.<sup>21</sup> Esto nos lleva a pensar que ese inicio de población referido en el plano fue un proyecto más de Gálvez, que se plasmó en el dibujo con el interés de hacer de La Paz un puerto abierto al comercio.

El otro punto importante señalado en el plano es el puerto de Cortés, que corresponde al que se conoce actualmente como Pichilingue. Sus cualidades portuarias naturales ya habían sido reconocidas por los jesuitas y luego lo serían por el mismo Gálvez, quien también lo menciona en un decreto que expidió. En él declaraba

[...] que así los bajeles del Rey Nuestro Señor, como los pequeños barcos de particulares, sean canoas o lanchas, con cubierta o sin ella, que naveguen por estos mares han de entrar y salir o estar anclados precisamente en el puerto que ha de llamarse de Cortés, situado en la bahía de La Paz de este Departamento del Sur [...].<sup>22</sup>

Los demás elementos señalados son puntas que sobresalen en la bahía, como la punta del bajo, que casi cierra la bahía de La Paz (El

<sup>19</sup> Ese año los indios de la misión de La Paz fueron trasladados a la misión de Santa Rosa de Todos Santos. Ignacio del Río, *Conquista y aculturación en la California Jesuítica*, 2a. edición, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, p. 229.

<sup>20</sup> Se puede consultar información sobre los sitios para ganado otorgados desde 1769 en “Baja California”, en Ulises Urbano Lassépas, *Historia de la colonización de la Baja California y decreto del 10 de marzo de 1857*, México, Universidad Autónoma de Baja California, 1995[1859], p. 250-276.

<sup>21</sup> Dení Trejo, *Espacio y economía en la península de California, 1785-1860*, México, Universidad Autónoma de Baja California Sur, 1999, p. 122-123.

<sup>22</sup> El decreto de habilitación de los puertos de la Antigua California en Enrique Cárdenas de la Peña, *San Blas...*, v. II, p. 21-22.

Mogote), Punta Negra y Punta Colorada. La sonda de la bahía está registrada con brazas, y el norte se encuentra dibujado en el mismo estilo que en el mapa anterior, es decir, una estrella radial que cubre toda la bahía, en la que una de sus líneas, con el símbolo de la flor de lis, marca el norte.

Como podemos advertir, el ejercicio cartográfico sobre los puertos del extremo sur de la Antigua California tuvo que ver con los planes que el visitador empezó a elaborar no bien pisó tierra peninsular y se dio cuenta de que la escasa actividad económica, particularmente minera, se encontraba cercana a La Paz. Fue entonces que Gálvez decretó el establecimiento de un puerto; para ello eligió la bahía de La Paz dado que ahí se realizaba ya un incipiente movimiento marítimo.<sup>23</sup>

La bahía de San Bernabé, que recomendara Constanzó para su poblamiento, no fue elegida por Gálvez como posible puerto, no obstante que el cercano asentamiento de San José del Cabo había sido misión y luego pueblo de visita de la de Santiago. Contaba con un arroyuelo y algunas huertas y cultivos tanto misionales como de algunos pocos colonos que empezaban a ocupar tierras en los alrededores, y era este establecimiento el que brindaba apoyo al galeón de Manila en el tornaviaje. No sabemos de las causas de la decisión última del visitador, pero posiblemente se debió a la situación más protegida de La Paz, tanto de los vientos como de los posibles ataques de enemigos, así como por su cercanía a los reales mineros.

No hemos encontrado en los mapas correspondientes a la presencia marítima y militar del Departamento de Marina de San Blas —cuyos barcos transitaban por el golfo o realizaban expediciones de mayor envergadura hacia la Alta California— un mapa sobre Loreto, misión y presidio que luego de la visita galvesiana se mantuvo como sede del gobierno de la Antigua California. En los registros cartográficos parece no importar este lugar cuyas funciones, sin desaparecer, habían venido notablemente a menos con la colonización de la Alta California y el establecimiento de misiones, presidios y puertos en dicho territorio. En todo caso, en el golfo adquirirían mayor presencia lugares escasamente poblados, aunque con potencial portuario, como

<sup>23</sup> Dení Trejo, “Comercio marítimo y nacimiento de los puertos del golfo de California”, en Lourdes de Ita Rubio (coord.), *Organización del espacio...*, p. 284-285.

San Bernabé —San José del Cabo—, o incluso despoblados, como La Paz, o, en el caso de la costa continental, Guaymas.

Es en este contexto que nos interesa describir un mapa elaborado en 1795 del puerto de Guaymas. Habían pasado más de 25 años de la presencia de Gálvez en la zona y si bien muchas de sus disposiciones no se hicieron efectivas, la política española de colonización y expansión en el noroeste —aunque con altibajos— no se había detenido, sólo que había privilegiado la revisión de las costas y de los puertos altacalifornianos e incluso de territorios más lejanos, como se puede advertir en los distintos viajes de exploración que se hicieron en las últimas décadas del siglo XVIII.

Como resultado de los viajes menores de los buques oficiales de San Blas al interior del golfo, se reconocieron partes de sus costas e islas para precisar lugares y corregir mapas anteriores. Producto de ello es el mapa del puerto de Guaymas, en Sonora, elaborado por Gonzalo López de Haro en 1795.<sup>24</sup> Gálvez decretó la colonización de este puerto y el establecimiento ahí de una feria franca en 1769, medida que no logró impulsarse, pues después de su campaña contra los seris el lugar fue abandonado.<sup>25</sup> A pesar de lo anterior, las autoridades aún reconocían que era necesario poblar más puntos de la costa noroeste como medida para garantizar el control hispano de la región. De manera paralela, los navegantes empezaron a reconocer las cualidades portuarias de Guaymas, sólo que su ubicación —muy al interior del golfo y dentro de territorio de indios rebeldes— no lo favorecían para ser considerado como base o punto intermedio en las empresas marítimas que entonces se llevaban a cabo

<sup>24</sup> El militar español Gonzalo Antonio López de Haro participó con Esteban Martínez en la exploración de 1788 a los territorios de Norteamérica, hasta Onalaska y las Aleutianas. Encontró los establecimientos rusos que mucho preocupaban a la Corona española en la isla de Kodiak. En su segundo viaje a esta zona acompañó a Francisco de Eliza y exploró con Quimper, alférez de la armada española, el estrecho de Juan Fuca, la isla de Vancouver y la península Olímpica. En este segundo viaje encontró embarcaciones del comercio inglés y angloamericano. Michael Mathes, “Spanish Maritime Charting of the Gulf of Mexico and the California Coast”, en Dennis Reinhartz y Gerald D. Saxon, *Mapping and Empire. Soldier engineers of the Southwestern Frontier*, Texas, University of Texas Press, 2005, [p. 1-43], p. 31-33.

<sup>25</sup> AGN, *Californias*, 67, f. 71-71v, Álamos, 17 de junio de 1769, *Bando del visitador José de Gálvez*; Biblioteca Pública de la Universidad de Sonora (en adelante BPUS), Colección Pesqueira. Documentos para la Historia de Sonora, t. 3, serie 3, p. 177, Álamos, 31 de agosto de 1769.

a partir de San Blas. Sin embargo, hay que decir que, organizado y reconocido el consulado de comerciantes de Guadalajara en 1795, las rutas por tierra y mar hacia Sinaloa y Sonora empezaron a ser atractivas para los comerciantes, por lo que con seguridad el mapa de Guaymas de López de Haro de alguna manera puso en evidencia cualidades marítimas que poco después serían valoradas por los comerciantes marítimos.

El mapa de López de Haro es una representación geográfica manuscrita que delinea toda la costa del puerto de Guaymas desde su entrada, un tanto escondida por la isla llamada Pajarillos, que justo está dibujada enfrente de dicha entrada, junto a una saliente de tierra muy alargada que termina en un morro (peñasco). Por la izquierda, la costa tiene otra pequeña isla y dos puntas, una de las cuales —la más lejana a la entrada de la bahía— fue nombrada por el autor del plano Punta López de Haro —en las exploraciones al noroeste de América, el navegante ya había dado su nombre a un estrecho y a una isla que hasta la fecha conserva el apelativo de López—. Más cerca de la entrada están dibujadas dos islas, San Antonio y Santa Ana, y sobre la costa, frente a ellas, se distinguen un estero de agua salada y un “tinajón” de agua dulce, detalles muy importantes que registra López para los futuros navegantes de esas latitudes. En la entrada hay una punta llamada San Gonzalo, que hace una especie de canal con el morro que está del otro lado. Rebasados esos puntos, la bahía se extiende a la derecha y a la izquierda, y queda propiamente el puerto de Guaymas, en esta representación, situado al fondo a la derecha. En él desembocan tres arroyos que dan lugar a esteros salados; entre ellos se ubican unas construcciones y un pozo, el que se señala en el mapa como de “buena agua”. No se indica si esas construcciones fueran de pobladores, de vigías o correspondían a los restos de las cuadras que se mandaron hacer en la campaña de Elizondo de 1768. Si el recorrido de la mirada sobre el mapa se da hacia la izquierda entonces encontramos una pequeña bahía en la que sobresalen varias islas, llamadas Jesús, María y José, y dos más al fondo llamadas Los Dos Hermanos.

Podemos decir con seguridad que el mapa de López de Haro tenía la intención de llegar a otros marinos, a quienes les dejó información que trataba de ser precisa sobre el puerto, sus entradas, las zonas de arrecifes, las islas e incluso sobre las características del suelo de la bahía —A= arena, AL= arena lamosa; FS= fango suelto

MAPA 3  
PUERTO DE GUAYMAS, 1795



Fuente: Gonzalo Antonio López de Haro, Plano que comprende el puerto de Guaymas y la costa más saliente al sur y al oeste, 1795. Mapoteca Orozco y Berra, Colección Orozco y Berra, Sonora, Varilla oybson02, n. 548-OYB-7215-A.

y FA= fango y arena—. Además tomó y registró las medidas de latitud (27° 58' norte) y longitud (5° 20' 30" al oeste del puerto de San Blas y 104° 22' al oeste de Cádiz), y de las brazas, correspondientes a seis pies ingleses cada una. No obstante que para fines de siglo España ya había adquirido algunos cronómetros para sus navegaciones ultramarinas —como veremos más adelante—, el hecho de que López de Haro mencione los grados tanto de Cádiz como de San Blas nos induce a pensar que usó el método de medir a partir de un punto del cual se conocen sus grados hasta otro y así sucesivamente, lo que significaba un dato “verdadero” hasta que otro navegante lo corrigiera.

No sabemos si los comerciantes marítimos que empezaron a visitar Guaymas al inicio del siglo XIX conocieron el mapa de López de Haro. Lo cierto es que en 1813 un comerciante francés elaboró otro mapa de Guaymas, cuando éste, pese a que seguía despoblado, ya era un puerto conocido por sus buenas condiciones para invernar y para el contrabando.

El segundo mapa que presentamos de Guaymas es de 1813 (véase mapa 4). Es parecido al anterior, si bien de mejores proporciones e impreso en una litografía en la que los datos principales están en inglés y la toponimia en español. Fue elaborado por el marino y comerciante francés Félix Dayot.<sup>26</sup> Lo novedoso en el mapa es que los nombres de los lugares son diferentes a los dados por López de Haro, y algunos lugares en particular los presenta muy familiarmente, como “casa del thio Pepe” o “playa del baño”. Dos casas están indicadas en un lugar muy distinto a donde López de Haro ubicaba unas construcciones. En este mapa se dibujan los rasgos orográficos, incluso se señalan el cerro de la Cruz y el tipo de suelos de algunas partes de la costa, elemento necesario de conocer por los navegantes. En este caso sí está señalado el Norte; asimismo se da a conocer

<sup>26</sup> Félix Dayot siguió a su hermano Juan María Dayot, quien llegó a ser almirante de la Marina francesa, en las actividades marítimas del Pacífico Sur. Trasladados ambos a Manila realizaron comercio con México. Félix Dayot murió en Macao en 1821. El escritor y viajero francés Gabriel Lafond contaba que en 1820 se había enrolado en Manila en el barco de tres palos *Santa Rita*, armado por Félix Dayot, y que en julio de ese año llegó a San Blas después de varias penalidades causadas a su navegación por un tifón. <[www.diccionariobiograficoecuador.com/tomos/tomo11/11.htm](http://www.diccionariobiograficoecuador.com/tomos/tomo11/11.htm)>. Consultada el 27 de mayo de 2010.



la latitud (27° 53' 41" N) y longitud (110° 47'15" O del meridiano de Greenwich).<sup>27</sup>

Dayot realizaba en esos años comercio entre Manila y San Blas y la existencia del mapa demuestra que llegó hasta Guaymas, donde por esas fechas buques angloamericanos habían realizado contrabando.<sup>28</sup> Además, a partir de 1811, los buques conocidos como “panameños” que realizaban comercio entre Jamaica, Panamá y Perú con San Blas y Nueva Galicia acostumbraban “invernar” en Guaymas, donde también hacían algunos negocios durante sus largas estancias.<sup>29</sup> Guaymas era ya para 1813 un puerto conocido para los interesados en el comercio por el Pacífico. El mapa de Dayot vino a fortalecer la descripción cartográfica hecha con anterioridad por López de Haro, con la salvedad de que Dayot contó con la posibilidad de publicar su mapa. No cabe duda de que con éste se evidencia que los puertos del golfo empezaban a pasar a otros dominios, tanto en las representaciones como en el hecho de que ya no estaban bajo el control absoluto de las autoridades españolas, como lo demuestra la presencia creciente de comerciantes de otras naciones por el Pacífico novohispano haciendo contrabando.<sup>30</sup>

<sup>27</sup> El hecho de que el meridiano 0 sea el de Greenwich nos permite corroborar que la medición de Dayot era bastante exacta, por lo que creemos que con seguridad ya contaba con un cronómetro.

<sup>28</sup> El buque que generó más inquietud entre los comerciantes de México fue el *Dromo*, el cual llegó a Guaymas en 1809. Después de estar anclado en ese puerto durante más de un mes para hacer negocios, se lanzó a Mazatlán donde siguió realizando pingües ventas. Sobre la presencia del *Dromo* en Guaymas y Mazatlán, Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), *Guadalajara*, 532, exp. 23; Juan Domingo Vidargas; *Navegación y comercio en el golfo de California, 1740-1824*, tesis de licenciatura, México, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, p. 224-233; Dení Trejo, “El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste”, *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, n. 44, 2006, p. 32-33.

<sup>29</sup> Jaime Olveda, *El comercio entre Guadalajara y Panamá*, México, El Colegio de Jalisco/Secretaría de Relaciones Exteriores, 2003; Dení Trejo, “Del Caribe al Mar del Sur: Comercio marítimo por el Pacífico mexicano durante las guerras de Independencia”, en Moisés Guzmán (coord.), *Entre la tradición y la modernidad. Estudios sobre la Independencia*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 2006, p. 373.

<sup>30</sup> Dení Trejo, “El puerto de San Blas...”, p. 23-25.

*Las cartas geográficas de la región*

En este periodo, en el que predominan los planos realizados por ingenieros y oficiales españoles, destacan también algunos mapas del conjunto regional, es decir, que abarcan parte de la costa continental, la península, el golfo y Alta California. Como punto de partida fundamental está la carta elaborada por el ingeniero Constanzó, en 1770, y que denominó Carta Reducida del Océano Asiático o Mar del Sur. Ésta comprende la costa oriental y occidental de la península de la California [con el golfo de su denominación, antiguamente conocido como Mar de Cortés, y de las costas de la América Septentrional, desde el istmo que une dicha península con el continente hasta el río de Los Reyes, y desde el río Colorado hasta el cabo de Corrientes]. Según lo expresa el propio Constanzó fue realizado por encargo del virrey marqués de Croix. Sin duda es ya una imagen de mayor precisión de los contornos californianos, si bien la representación se ha simplificado y reducido a su aspecto hidrográfico fundamentalmente, lo que era crucial, por supuesto, para gobernantes y navegantes de la época.

La Carta reducida del Océano Asiático o Mar del Sur abarca desde cabo Corrientes —al sur de San Blas— hasta Cabo Blanco y río de los Reyes, al norte de la bahía de San Francisco. El territorio conocido y bajo control hispano se había extendido notablemente a partir de la expedición organizada por Gálvez y en la cual se llegó hasta San Francisco. En ella participó Constanzó, de lo cual dejó constancia en diarios y en el mapa que nos ocupa.<sup>31</sup>

En la carta se utiliza la combinación de meridianos y paralelos —representación en un plano de la “esfera” terrestre— junto con la observación astronómica para asentar los datos de latitud y longitud y para ubicar con la mayor precisión posible los lugares que le interesa destacar, así como dibujar las características costeras. Está enmarcada con una línea doble que permite a su autor señalar los grados de paralelos y meridianos. No obstante que se plantea como una “carta reducida” —como eran llamadas las que seguían la proyección de Mercator—, también maneja el método de los rumbos y

<sup>31</sup> Los diarios de Constanzó pueden consultarse en Omar Moncada, *Miguel Constanzó y la Alta California. Crónica de sus viajes (1768-1770)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2012.



las distancias al que recurrían usualmente los navegantes, y en el cual se trazaban de inicio sobre la carta una red de líneas de rumbo y un meridiano graduado, y conforme se realizaba la navegación se procuraba, dice Constanzó,

[...] determinar la situación de los diferentes puntos de la costa con respecto a la posición de bajas medidas en la mar, marcando en cada extremo de ellas los diferentes objetos, visiones en la forma que sigue. Supuesto que sean dos embarcaciones las que se destinen a levantar el mapa; una de éstas echará el ancla a corta distancia del puerto, y la otra discurriendo a la vela al rumbo que parezca conveniente, se alejará cosa de tres o cuatro millas, midiendo esta distancia con la corredera. Llegada al término propuesto, dará fondo; y sin perder tiempo, a la señal que ésta haga se marcarán recíprocamente cada buque uno a otro y marcarán también los objetos de la costa, visibles desde ambas estaciones, según lo hayan acordado, deduciendo después por el cálculo trigonométrico, o por operaciones gráficas sobre el papel, las distancias y posiciones respectivas de dichos puntos, cuyas diferencias de longitud y latitud se sacarán con relación al punto de salida que suponemos bien conocido.

Tal como lo describe en estas instrucciones de 1794 para hacer un mapa del seno de la California,<sup>32</sup> es casi seguro que así realizó tanto los planos de puertos específicos como la Carta reducida del Océano Asiático, pues en ella advertimos tanto la red de rumbos, como los meridianos y paralelos trazados y graduados —como se ha mencionado— para sacar la longitud de cualquiera de los puntos de la carta. No sobra decir que los mapas hechos por Constanzó, y en buena medida el de López de Haro, estaban hechos con este sistema, lo que requirió de una gran habilidad de marinos, ingenieros y cartógrafos para alcanzar mayor precisión sorteando los elementos climáticos, el movimiento de los barcos y las imperfecciones de los relojes que se llevaban en los viajes. Por tal razón —como ha quedado dicho—, los datos de estos planos siempre estuvieron sujetos a posteriores correcciones de otros navegantes.<sup>33</sup>

<sup>32</sup> Miguel Constanzó, “Instrucción para levantar y formar un mapa de las costas del seno de California, 14 de noviembre de 1794”, en Omar Moncada, *Miguel Constanzó...*, p. 264-266.

<sup>33</sup> Por ejemplo, en 1777 el primer piloto Francisco Antonio Mourelle hizo una carta de la región californiana, “corregida”, decía él, y en la que los puntos de referencia eran Tenerife y París, que en efecto permiten cuestionar los datos de longitud de

En lo relativo a la información toponímica, ésta se redujo en el sentido de que desaparecieron los lugares asociados con poblaciones tradicionales —como misiones, pueblos de indios, etcétera— para señalar sólo lugares geográficos, como ríos y sus desembocaduras, cabos, puntas, bahías, puertos e islas. En nuestro interés está destacar que en la parte continental aparecen ya señalados como puertos los siguientes: San Blas, Ahome, Mazatlán y Guaymas; en la península, Puerto Escondido —junto a Loreto—, La Paz y San José del Cabo; y en la Alta California, San Diego, Monterrey y San Francisco. Lo anterior significa que en la exploración en la que participó Constanzó, entre 1768 y 1770, se reconocieron en esos lugares características que los favorecían como puertos. Puede ser que la no mención de las misiones de Baja California se debiera a que al momento de su presencia en Baja California se realizaba la expulsión de los jesuitas y, aunque estos establecimientos quedaron momentáneamente en manos de franciscanos, la idea era que se diera paso a su secularización, mientras que en la Alta California es la expedición la que daría lugar apenas a la fundación de puertos, misiones y presidios.

El otro mapa regional que mencionaremos por ahora es uno de 1791, realizado como resultado de las exploraciones de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*. Inicialmente éstas fueron parte de la expedición de Alejandro Malaspina, pero luego se determinó su separación por órdenes virreinales, con la finalidad de que terminaran de comprobar si había o no un estrecho por los 60°, según lo había difundido un francés basado en las supuestas descripciones de Ferrer Maldonado.<sup>34</sup> Es, asimismo, una carta esférica, cuyos límites son el puerto

Constanzó. Véase en Mapoteca Orozco y Berra, Colección Orozco y Berra, varilla OyBBC01, número clasificador: 592-OyB-7221-A. Francisco Antonio Mourelle, 1777, Medidas: 58x 52 cm., papel marca manuscrito. *Carta reducida que contiene el golfo de California y costas septentrionales de ella en el mar Pacífico o del Sur*.

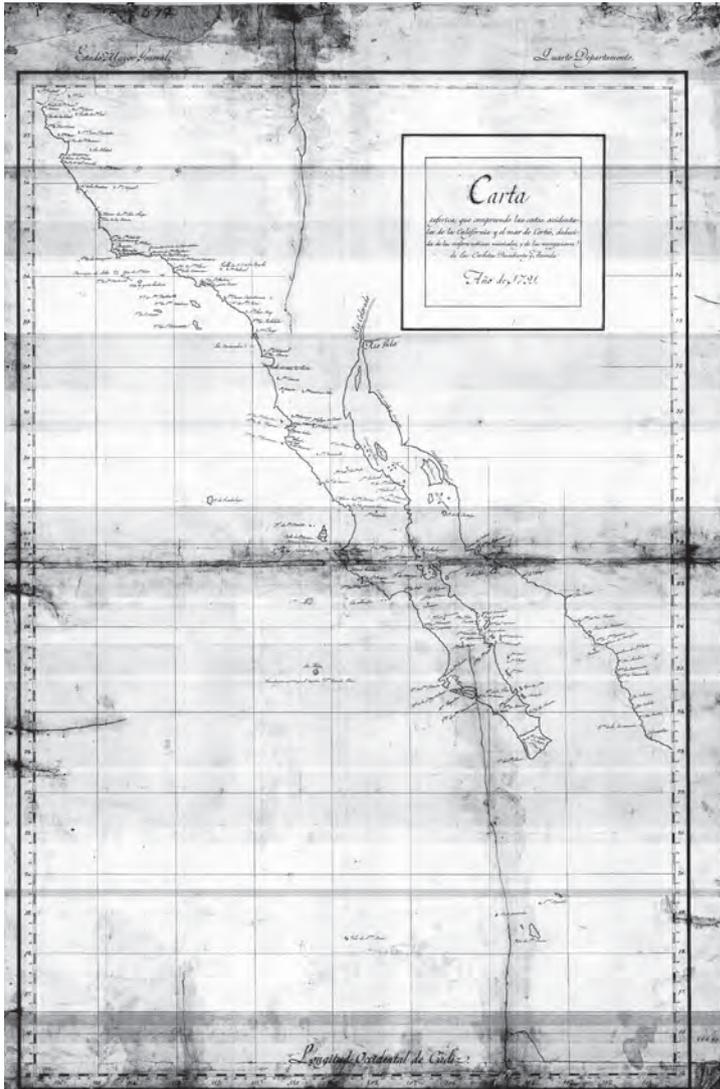
<sup>34</sup> Hasta ese momento se mantuvo la obsesión por encontrar el estrecho de Anian, que se tenía la idea conectaba al Pacífico con el Atlántico. Una descripción de la navegación de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* para el descubrimiento del famoso estrecho, puede verse en la introducción de la *Relación del viaje hecho por las goletas Sutil y Mexicana en el año de 1792, para reconocer el estrecho de Fuca; con una introducción en que se da noticia de las expediciones ejecutadas anteriormente por los españoles en busca del paso del noroeste de la América*, Madrid, Imprenta Real, 1802, p. CXIII-CXXIII, en Sylvia L. Hilton (comp.), *Las raíces históricas del Oeste de Norteamérica: Textos Históricos*, serie II, v. 22, *Temáticas para la historia de Iberoamérica*, Madrid, MAPFRE, Fundación Histórica Tavera/DIGIBIS, 1999.

de Mazatlán, en la costa continental, y la punta sur de la península. Si recorremos la mirada hacia el norte del plano vemos a lo largo de las costas las referencias de ríos, islas y puertos, tanto en las dos costas del golfo como en la del Pacífico. Por el norte, la costa altacaliforniana encuentra su límite en San Francisco. Además de los puntos geográficos de la costa, al interior de la península son señaladas varias misiones y en la Alta California, pueblos, presidios y misiones. Sobre el Pacífico hay una anotación referente al descubrimiento de “Los Alijos”, que en 1789 hizo Gonzalo López de Haro. Asimismo es notable el detalle con que se dibujan las bahías de la Magdalena y Vizcaíno (Puerto de San Bartolomé), no así los puertos de La Paz y San José del Cabo, en la costa interior bajacaliforniana, que no fueron reconocidos en este viaje. En la costa continental se dibujan con cierto detalle los puertos de Mazatlán y Guaymas, la desembocadura del río Yaqui, así como el cerramiento del golfo en el delta del río Colorado.

Como sucedía con otras cartas esféricas, está dibujada sobre una cuadrícula correspondiente a meridianos y paralelos, lo que permite asociarla, igualmente, a la proyección de Mercator. Sin embargo, se puede observar que no sigue el tradicional trazado de las cartas de rumbos y distancias, como la carta de Constanzó, lo que se debía a que en estas embarcaciones ya se llevaban uno o dos cronómetros de manufactura inglesa, por lo que las medidas de longitud y latitud debieron ser más precisas.<sup>35</sup> En este caso, el meridiano cero del que parte la graduación que se hace en el plano es el de Cádiz. Señala el autor estar basado en “las mejores noticias nacionales y en las navegaciones de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*”, de manera que el cartógrafo tuvo otras fuentes para situar lugares en tierra firme que los navegantes no pudieron conocer: con seguridad, entre otros, el texto de Venegas-Burriel, *Noticia de la California*, que también fue usado por Constanzó, y posiblemente algunos mapas, diarios e informes de descripciones anteriores como las del mismo Constanzó, Bodega y Quadra y Mourelle.

<sup>35</sup> El Museo Naval de Madrid resguarda un reloj para faltriquera que perteneció a la corbeta *Atrevida* y otro cronómetro de longitudes, ambos de la firma Arnold y que se utilizaron en la expedición de Malaspina. <[https://museovirtual.csic.es/salas/medida/medidas\\_y\\_matematicas/objetos1.htm](https://museovirtual.csic.es/salas/medida/medidas_y_matematicas/objetos1.htm)>, consultada el 28 de enero de 2013.

MAPA 6  
 CARTA ESFÉRICA DE LAS COSTAS OCCIDENTALES  
 DE LA CALIFORNIA Y MAR DE CORTÉS



Fuente: Autor desconocido, *Carta esférica que comprende de las costas occidentales de la California y el mar de Cortés y de las navegaciones de las corbetas Descubierta y Atrevida*, 1791. Mapoteca Orozco y Berra, Colección Orozco y Berra, Baja California. OYBBC01, n. 597-OyB-7221-A.

Cabe destacar, finalmente, que este mapa registra los lugares estudiados y propuestos por Constanzó para el establecimiento de puertos, pero a veinte años de distancia, es interesante advertir que los nuevos exploradores estaban más interesados —quizá por ser parte de lo que se entendía como una exploración científica— en referir no sólo un conocimiento estrictamente hidrográfico sino también algunos elementos de orden humano. Es decir, esos exploradores se empeñaron en ubicar las nuevas poblaciones altacalifornianas y las viejas que subsistían en la Baja California —estas últimas con seguridad sólo a través de las referencias de autoridades—, cuestión que habían evitado los autores de los mapas anteriores, a excepción del mapa del comerciante Félix Dayot, el cual marca la diferencia respecto de los mapas españoles por sus evidentes intenciones mercantiles, las cuales se fueron abriendo paso pese al conocimiento y control que pretendió alcanzar el gobierno hispano en la zona.

### *Reflexiones finales*

El territorio americano bajo dominio hispano quedó cada vez más definido por la labor y los conocimientos acumulados, a la vez que continuamente renovados por religiosos, navegantes, exploradores, ingenieros, comerciantes, etcétera. En el caso del noroeste novohispano, la representación cartográfica fue una tarea que adquirió intensidad en el siglo XVIII, particularmente en sus tres últimas décadas, debido al interés de la Corona por conocer y mantener bajo su control territorios que ambicionaban otras naciones. Para mantener al imperio en las latitudes recién abiertas a la colonización había que poblar, generar nuevas opciones comerciales, abrir puertos al comercio español, y quizá internacional, por lo menos con las naciones amigas. De ahí que ese interés por controlar deviniera en un conocimiento minucioso de lugares, principalmente puertos, junto con los recursos y las condiciones hidrográficas a las que podían estar ligados. Habían pasado a segundo término poblaciones indias, misiones, caminos, accidentes geográficos de las caminatas y navegaciones costeras de los misioneros para dar paso a la observación y sobre todo medición para ubicar lugares, ríos, profundidades del mar, orientaciones para marinos, distancias, recorridos de las nave-

gaciones. El interés ahora se ubicaba en la costa, en el límite entre la tierra y el mar, mientras con anterioridad había estado tierra adentro, donde estaban las poblaciones que se pretendió sujetar al cristianismo. Los mapas parecieron adquirir mayor precisión a cambio de quedar poco a poco casi vacíos en lo que respecta a sus poblaciones y características interiores. Esa mayor precisión obedeció —además de la necesidad geopolítica del imperio por controlar lo que consideraba sus dominios— a la formación de ingenieros y oficiales de marina que llegaron al extremo noroeste con los conocimientos adecuados para hacer el registro cartográfico más eficiente de la época, el cual avanzó de manera notoria antes de terminar el siglo gracias a nuevos instrumentos de medición que permitieron precisar la ubicación de los lugares.

UNAM - IHH